

trans - fer

PERIODIQUE -- PARAIT 4 FOIS PAR AN

NUMERO 27 - AVRIL 1983 - PRIX : 20 FB

BULLETIN DU G T F asbl



GROUPEMENT BELGE POUR

LA PROMOTION ET L'EXPLOITATION

TOURISTIQUE DU TRANSPORT FERROVIAIRE

BP 191 - 4000 LIEGE 1 (Belgique)

SOMMAIRE

Numéro 27 - Avril 1983

NDLR : après deux numéros copieux, voici un bulletin plus "réduit" surtout destiné à l'annonce de nos futures activités.

Nouvelles de la SNCB

La SNCB par ligne	3
Flandre Zélandaise, terrain d'action SNCB	5
à propos du plan de restructuration	7
conseil d'administration SNCB	8

Nouvelles de la SNCV

groupe du Hainaut	9
-------------------	---

Publications du GTF asbl

un nouveau Trans-Fer hors série	11
"Le Pays de Herve en train, tram et trolleybus"	

Supplément encarté au centre de ce numéro
Deuxième voyage de la saison : le Centre

Ce numéro de Trans-Fer, tiré à 1200 exemplaires, est dû à l'active collaboration de MM. H. Arden, J. Braive, F. Beckers, G. Debra, J. Ferrière, G. Finet, M. Lambou, J. Laterre, P. Lemja, F.G. Maral, R. Marganne, RiXi, L. De Greef, MMme Ch. Van de Voorde. Le GTF asbl remercie tous ces membres bénévoles.

Coordination : H. Arden, R. Marganne

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

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

Imprimé en Belgique

nouvelles de la SNCB

LA SNCB PAR LIGNE

Ligne 154 Dinant - Givet

Dans un communiqué récent, le Ministre De Croo confirme que des études prouvaient que l'exploitation du tronçon Dinant - Givet de la ligne 154 en trafic voyageurs n'était plus rentable et que le plan de restructuration allait donc transférer ce type de trafic à l'autobus. Selon le Ministre, il ne faut rien attendre de la mise en route d'une nouvelle centrale nucléaire à Chooz (sur la portion française de la ligne entre Givet et Charleville), car les normes appliquées par la SNCF pour consentir l'organisation d'une desserte par trains sont bien plus sévères que celles de la SNCB. La demande en trains touristiques paraît également nettement insuffisante. Néanmoins, il n'est pas question de démonter les voies. Le Ministre assure enfin que la SNCB restera attentive à l'évolution des perspectives du trafic voyageurs en direction de Charleville - Mézières (France) via Heer-Agimont - Givet.

Extraits du bulletin des questions et réponses de la Chambre des Représentants

Nos lecteurs auront noté que le GTF asbl dépouille régulièrement cette publication. Il s'agit d'un périodique officiel qui permet aux parlementaires de poser toute question utile au Ministre de leur choix et par écrit. Le Ministre y répond par écrit également. Voici quelques questions et réponses particulièrement intéressantes pour celui qui s'intéresse à l'exploitation ferroviaire.

Question n° 104 de M. Joseph Michel du 27 janvier 1983 (Fr.) :

S.N.C.B. — Ligne n° 155 Virton-Montmédy. — Avenir.

Les populations françaises et belges s'intéressent vivement à l'avenir de la ligne n° 155 Virton-Montmédy.

Les nombres de wagons traités à l'échange à Lamorteau sont :

- en 1980 : 99.000;
- en 1981 : 73.100.

Ces chiffres comprennent l'entière des wagons chargés et vides circulant dans les deux sens. Ce trafic est constitué par les trains suivants, remorqués par du personnel roulant de l'atelier S.N.C.B. de Latour :

- une rame journalière de minerai de fer en provenance du bassin de Briey (Tucquegneux-Boulogny) et destinée aux usines Boël (La Louvière) — train n° 47972;
- la rame vide correspondante au retour — train n° 27600;
- diverses rames commerciales spéciales, non régulières, à destination de l'intérieur ou en transit telles que :
 - tubes de Pont-à-Mousson pour Anvers (gazoduc U.R.S.S.);

- eau minérale (Evian) destinée à Bruxelles;
- soude destiné à Solvay;
- chlorure de vinyle vers la France;
- fers, rouleaux, ciment, ...;
- aliments pour bétail, pour l'intérieur;
- bois de France pour la Cellulose des Ardennes;
- fers pour l'usine de Gorcy.

Il va de soi que si ce trafic était entièrement supprimé ou détourné par un point frontière autre qu'Ecouvieuz, les incidences économiques et sociales en seraient très graves à tous les niveaux de l'emploi S.N.C.B. local :

- à la gare de Virton, diminution dans le personnel à la suite de la suppression d'un locotracteur, de services de dédouanement, d'activités de triage de wagons, de personnel de mouvement;
- au service de la voie, suppression d'activités relatives à l'entretien de la ligne n° 155;
- au service électricité et signalisation : idem;
- au service matériel : (atd. Latour) dans le personnel roulant, suppression de postes de conducteurs diesel et répercussion sur l'emploi du personnel sédentaire qui participe à l'entretien des engins de traction.

Question n° 110 de M. Burgeon du 27 janvier 1983 (Fr.) :

S.N.C.B. — Canton de Binche. — Arrêts.

On ne peut, certes, nier le caractère indispensable que représente ce point frontière pour la desserte de la « Cellulose des Ardennes », qui reçoit par cette voie, une partie de son approvisionnement en bois. D'autre part, depuis le 9 janvier 1983, le principal client de la S.N.C.B., l'Arbed C.F.L., limite le nombre de rames de minerai de fer remorquées d'Anvers à Belval.

Monsieur le Ministre peut-il me dire ce qu'il compte faire pour renforcer l'activité de la gare de Latour, et maintenir l'avenir de la ligne n° 155 ?

Réponse : La « Cellulose des Ardennes » constitue le seul client de la ligne n° 155 (section Virton-frontière française). Cette usine fournit actuellement un trafic journalier de 14 wagons.

La desserte de ce raccordé n'est pas modifiée et reste assurée par le locotracteur de la gare de Virton.

Ce locotracteur continuera de même à desservir l'usine de Gorcy en France.

Suite à un accord bilatéral S.N.C.F.-S.N.C.B. passé consécutivement à une étude de rationalisation des points d'échange et d'amélioration du taux d'occupation des trains, le point frontière de Lamorteau-Ecouvies n'est plus ouvert aux wagons isolés depuis le 17 janvier 1983.

La concentration de ces wagons sur Athus s'est avérée plus économique et a permis d'en accélérer l'acheminement.

En ce moment ne transitent dès lors via la ligne n° 155 que des trains complets (programmés ou spéciaux) dont le 47972.

Cette rame de minerai, destinée à Monceau (Cockerill-Sambre) et non à La Louvière (Boël) ne circule plus que sporadiquement (10 trains en février). Il arrive souvent que la rame vide soit rapatriée en France, vers Dunkerque, par le point frontière d'Erquelines-Jeumont, lorsqu'elle est constituée de wagons loués appartenant à la S.G.W. (Société de gérance de grands wagons). Par ailleurs, elle est appelée à disparaître étant donné que seule une usine sidérurgique du bassin de Charleroi utilise encore le minerai de Briez.

Les autres trains complets, présentés à la frontière, souvent sans annonce préalable, ont une continuation assurée par trains spéciaux. Il s'agit notamment de trains :

- de tuyaux de Pont-à-Mousson à Anvers B.E.;
- d'eau minérale d'Evian à Louvain;
- de soude de Varangeville ou Tavaux à Anvers B.E.;
- de chlore de viayle de Moustier à Ferrara (Italie).

Tous ces trains continuent à transiter via Ecouvies-Lamorteau et Virton. Seul le trafic des charges complètes en wagons isolés est détourné via Mont-St-Martin-Athus à la suite de l'accord bilatéral S.N.C.F.-S.N.C.B., dont question ci-dessus.

L'électrification du tronçon Autelbas-Athus programmée pour 1987 de même que celle du tronçon Mont-St-Martin-Athus décidée par la S.N.C.F. pour établir une liaison électrique entre les gares de Stockem (S.N.C.B.) et Woippy (S.N.C.F.) va encore accentuer le caractère attractif d'Athus.

Il n'entre pas dans l'intention de la S.N.C.B. de modifier dans un proche avenir le trafic par trains complets sur la ligne n° 155 bien que l'objectif poursuivi est de promouvoir progressivement l'axe Stockem-Athus.

Le canton de Binche comprend trois communes : Anderlues, Binche, Morlanwelz, qui totalisent 65.000 habitants et est donc une zone très peuplée.

Le plan de restructuration de la S.N.C.B. supprime cinq arrêts : trois sur le territoire de Morlanwelz (Cronfestu, Hayettes, Mariemont), deux sur le territoire de Binche (Leval, Ressaix). Il n'a pas été tenu compte de la clientèle potentielle mais seulement de la clientèle actuelle en diminution à cause des retards et d'une certaine désorganisation due aux travaux d'électrification des lignes 108 et 112 pour supprimer ces arrêts. (Voir mes questions écrites antérieures).

Aucune coordination n'est prévue avec les autres moyens de communication. Le cas de la gare de Leval-Trahegnies est typique. On parle de supprimer cette gare alors que sa fréquentation va bien au-delà du critère des 200 voyageurs. Voici les chiffres que j'ai recueillis :

Voyageurs descendus		Voyageurs montés	
1981	348	1981	386
1982	221	1982	232

De plus, cette gare connaît un certain trafic de marchandises (centrale électrique de Péronnes-Ressaix, P.M.E., etc.).

A Ressaix, d'ailleurs, une infrastructure d'arrêt a été installée.

Cela est d'autant plus injuste qu'en 1978, la S.N.C.B. rouvrirait la ligne de Mol à Neerpelt (24 km) laquelle sera desservie par un I.R. de Anvers-Herentals à Neerpelt pour embarquer à Lommel et Neerpelt respectivement 237 et 202 voyageurs par jour ouvrable.

Il faut également souligner la nécessité de réouvrir le tronçon Binche-Erquelines de la ligne 108 sans lequel la gare de Binche est un cul-de-sac et qui est la plus courte distance entre la région du Centre et de la France.

L'honorable Ministre n'estime-t-il pas qu'il serait judicieux de revoir le plan de restructuration dans la région du Centre qui apparaît très improvisé ?

Je souhaiterais connaître les statistiques de fréquentation des gares supprimées dans la région du Centre pour les cinq dernières années.

Réponse : Binche appartient à une relation interrégionale de et vers Bruxelles.

Afin de donner à cette relation passant par La Louvière vers Bruxelles une plus grande vitesse commerciale, seuls les points d'arrêt correspondant aux centres importants ont été retenus.

Les points d'arrêts situés entre Binche et La Louvière Sud seront donc desservis par la S.N.C.V.

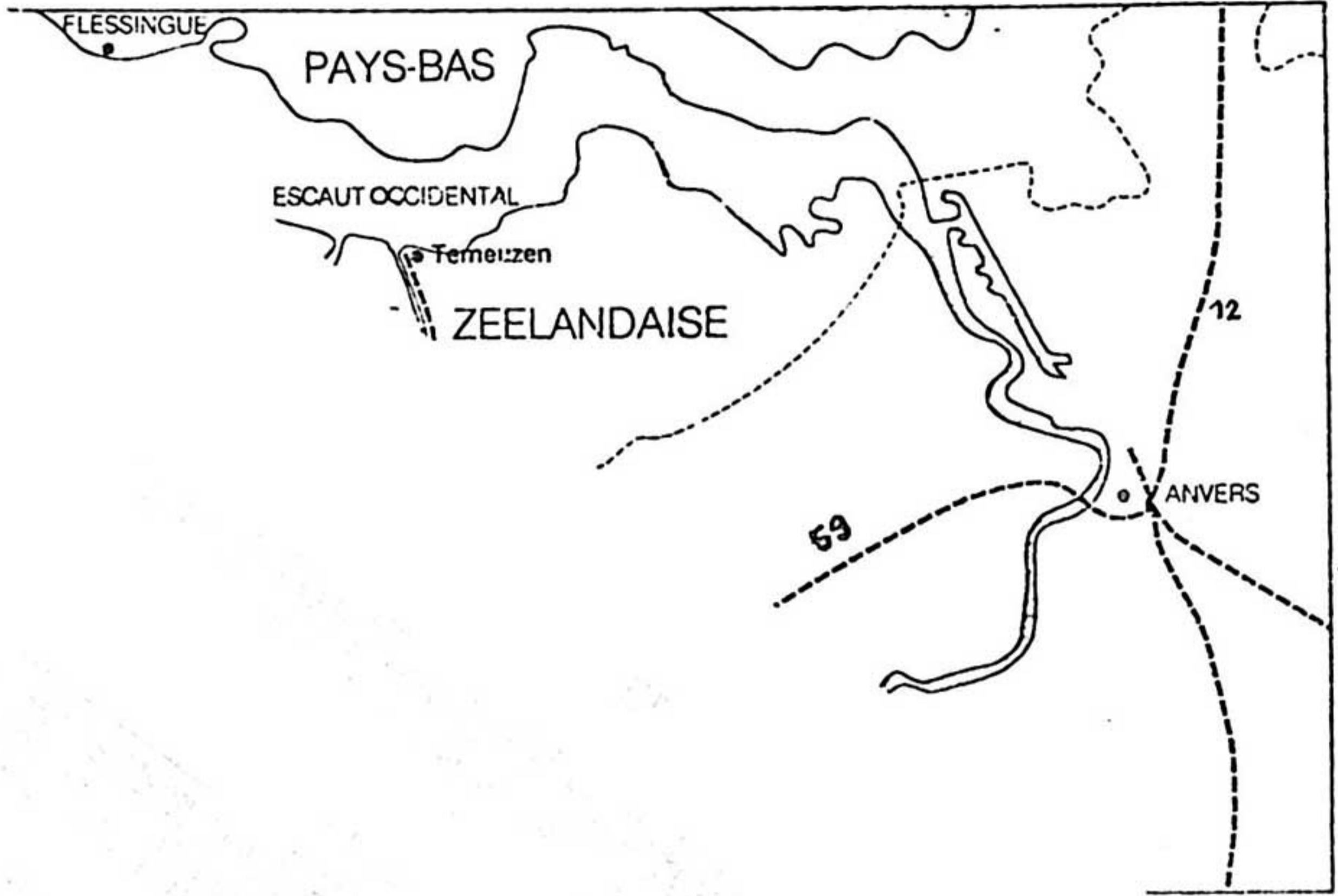
Les points d'arrêt de Hayettes et de Mariemont sont remplacés par un nouveau point d'arrêt situé à hauteur de la jonction des lignes 112 et 108. Ce point d'arrêt sera desservi par le service des trains omnibus Mons-La Louvière-Charleroi.

D'autre part, je me permets de vous rappeler que la réouverture de la ligne Binche-Erquelines ne serait pas si simple du fait notamment de l'établissement de la route nationale 744 et de l'aménagement de la gare d'Erquelines, travaux conçus et réalisés dans l'hypothèse de l'abandon de cette ligne.

Les statistiques de fréquentation des gares supprimées dans la région du Centre sont les suivantes :

	Nombre de voyageurs montés				
	1977	1978	1979	1980	1981
Cronfestu	58	56	73	52	68
Hayettes	44	45	51	43	54
Mariemont	106	102	87	88	—
Leval	306	271	249	246	269
Ressaix	101	121	114	102	94
La Croÿère	160	138	131	132	92
Bois d'Haine	319	305	218	105	144
Bois de la Chapelle	62	61	52	52	—

FLANDRE ZÉLANDAISE, TERRAIN D'ACTION DE LA SNCB



ré-
en-
la

par le gouvernement néerlandais, il ressortit que le transport ferroviaire ouvrait beaucoup de perspectives et que les chargeurs tenaient absolument au maintien de ces possibilités.

En 1982, la situation est complètement inversée. Deux nouveaux petits bâtiments de service viennent d'être construits, modestes, mais pleins de signification. Les NS ont complètement changé d'optique; ils entendent investir dans cette ligne, et le milieu industriel appuie cette politique.

Le rôle de la SNCB

La ligne Sas van Gent - Terneuzen est raccordée au réseau de la SNCB, et le transport de marchandises qu'on y fait passe obligatoirement par Gand, même pour atteindre une autre destination aux Pays-Bas. il ne peut en être autrement.

La SNCB a retiré de cette situation, l'année dernière, un volume de 600.000 tonnes environ en charges complètes. Au cours des bonnes années, on a même atteint le cap du million de tonnes. Presque toutes les entreprises à trafic ferroviaire important disposent d'un raccordement particulier. La longueur totale de ces raccordements, mis bout à bout, approche celle de la ligne même. Les exportations par chemin de fer de Flandre Zélandaise représentent 75% du trafic, et les importations le quart restant.

C'est du personnel des NS et du matériel hollandais qui travaillent sur cette ligne. Les wagons sont transmis à la frontière de la même manière qu'à Roosendaal, par exemple. Car il s'agit en fin de compte de trafic international. Les tarifs intérieurs belges sont appliqués à ce trafic, ce qui est intéressant pour les chargeurs locaux.

La gestion commerciale de cet appendice à la Hollande est confiée à la représentation bruxelloise des NS. Monsieur Lucas nous explique à ce sujet que "les affaires marchent en Flandre Zélandaise selon des normes belges; il est donc plus rationnel de s'en occuper à Bruxelles. La représentation commerciale régionale de la SNCB à Gand participe aussi, en accord avec nous, aux contrats avec la clientèle. Et cela se passe très bien".

Ainsi, la Flandre Zélandaise possède une infrastructure ferroviaire qui, sérieusement menacée il y a 10 ans, apparaît aujourd'hui de première valeur pour le secteur industriel local... et pour la SNCB.

(Informations SNCB 3/82)

A propos du plan de restructuration de la SNCB

A la suite des pressions, remarques et commentaires des autorités locales et régionales, il semble que le plan de restructuration des services voyageurs de la SNCB, que nous avons détaillé dans nos éditions précédentes, serait modifié dans certains de ses aspects.

Les modifications suivantes seraient d'ores et déjà acceptées en haut lieu pour la Wallonie :

*La desserte du sud du sillon Sambre-et-Meuse serait adaptée comme suit :

1) le train interrégional Liège - Gouvy - Bastogne - Libramont - Dinant - Namur ne verrait pas le jour. Le service serait assuré comme suit sur les lignes concernées :

42 : un train toutes les deux heures Liège - Luxembourg, plus des trains de navetteurs avec desserte de Grand-Halleux et Bovigny

163: pas de train entre Gouvy et Bastogne. Service de bus Bastogne-Aywaille en correspondance avec le train.

163-165-167 : service train toutes les deux heures entre Bastogne - Libramont - Bertrix - Florenville et Virton. Notons que la desserte de Bertrix - Virton est ainsi à nouveau assurée par rail.

166: un train omnibus (arrêts à négociant) entre Dinant et Bertrix. Trains de navetteurs directs Bruxelles-Bertrix.

154: Namur - Dinant : service cadencé à l'heure dès avant l'électrification, prévue pour 1986. Suppression du service voyageurs entre Dinant et Givet.

162 : omnibus cadencé entre Namur et Ciney, omnibus toutes les deux heures de Ciney à Arlon. Trains de navetteurs entre Arlon et Luxembourg.

167: Arlon - Athus reste abandonné jusqu'à l'électrification en 1986. A ce moment, des trains omnibus venant de la ligne 162 seraient prolongés jusqu'Athus. La liaison avec la France est confirmée.

*Autres lignes

axe Ostende - Allemagne : un train toutes les 2 heures Ostende - Köln comme prévu, mais aussi un train toutes les 2 heures Ostende-Eupen (service IC). Par ailleurs, des omnibus seront maintenus entre Liège et Verviers, tandis que des trains cadencés Spa-Welkenraedt seront créés.

La ligne 78 bénéficiera de trains de navetteurs entre St-Ghislain et Tournai. Il y aura des omnibus toutes les 2 heures entre Braine-le-Comte et Quévy.

Sur la ligne 94, dès l'électrification fin 1984, apparaîtra un service Bruxelles - Lille toutes les 2 heures avec arrêts à Ath et Tournai. Sur l'IR Bruxelles-Tournai, de nouveaux arrêts seront créés à Bassily et Hal.

Sur la ligne 125-130, l'arrêt de Statte reste en suspens, mais celui de Jemeppe-sur-Sambre est rétabli.

(d'après Vers l'Avenir, 02-03 et 04/4/83)

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER BELGES

COMMUNIQUE DE PRESSE

Le Conseil d'Administration de la Société Nationale des Chemins de Fer Belges s'est réuni le vendredi 25 février, sous la présidence de Monsieur P. BURTON, premier vice-président.

Il a rendu hommage à deux de ses seconds vice-présidents, MM. DE SMET, B. et TONNEAUX, A., qui ont présenté leur démission.

Il a décidé de solliciter l'accord du Ministre des Communications pour quelques travaux, à savoir l'installation de nouveaux systèmes de sonorisation et de téléaffichage dans les gares de la jonction Nord-Midi à Bruxelles ainsi que les travaux d'élargissement du passage inférieur situé sur la ligne Anvers - Termonde, au-dessus de la "Gansbroekstraat", à Puurs.

Le Conseil d'Administration de la Société Nationale des Chemins de Fer Belges, s'est réuni le mardi 29 mars 1983, sous la présidence de Monsieur H. DE CROO, Ministre des Communications et des Postes, Télégraphes et Téléphones.

Sous réserve de l'accord ministériel, il a approuvé quelques travaux, notamment : l'électrification du faisceau d'arrivée en gare de Montzen, en vue de l'exploitation en traction électrique de la ligne venant de Visé; l'équipement électrique du poste de sectionnement à la halte Le Campinaire et la pose de nouveaux câbles d'alimentation des caténaires à Charleroi dans le cadre de l'électrification de deux voies supplémentaires vers Châtelet; des travaux extérieurs de signalisation à Mouscron; le renouvellement et l'élargissement du passage inférieur situé sur la ligne Lessines - Grammont à hauteur de la "Vanlierdestraat" à Overboelare (Grammont); la remise en état des murs en aile et la réfection des parements des culées d'un passage inférieur situé sur la ligne Dinant - Bertrix, à Offagne, afin de rouvrir la route à la circulation; la réfection de la toiture de l'atelier de traction de Stockem; le renouvellement des câbles d'alimentation des sous-stations de traction des lignes électrifiées des groupes de Liège, de Namur et de Bruxelles; des travaux de câblage et de signalisation dans les gares de Bruxelles Schuman et Quartier Léopold; le renouvellement de disjoncteurs ultra-rapides dans la sous-station de traction de Louvain.

Il a pris connaissance du rapport élaboré par une firme privée à la demande de la Direction des Transports de la Commission de la C.E.E. au sujet des structures commerciales des chemins de fer - notamment de la S.N.C.B. - pour le transport international des marchandises. Il a pris acte que la Direction avait fait en décembre une première mise au point de certains éléments contenus dans ce rapport qu'il a décidé d'examiner de manière approfondie lors d'une prochaine réunion.

nouvelles de la SNCV

HAINAUT* MATERIEL ROULANT1. Arrivée de nouveau matériela. Motrices articulées

Au cours du premier trimestre de l'année, les motrices 6145, 6147 et 6148 ont été transférées d'Ostende à Anderlues. Toutes trois circulent sans films sur la ligne 90 entre Anderlues et La Louvière.

b. Type S J

La SJ 9184, issue de la transformation de la motrice S 9082 accidentée début 1981, est sortie des ateliers de Jumet le 17 février 1983 et est affectée à Charleroi. Les SJ 9181, 9182 et 9183 sont toujours en cours de transformation.

2. Mutations

S 9061	de	Anderlues	à	La Louvière
S 9083	de	Anderlues	à	La Louvière
S 9084	de	Anderlues	à	La Louvière
S 9144	de	Charleroi	à	Anderlues

3. Mise hors-service et déclassements

S 9080 (Anderlues) et S 9086 (La Louvière)

4. Une résurrection!

A la mi-février, l'ART 300 a été transféré du musée de Schepdael aux ateliers de Jumet, où il sera peint aux couleurs bariolées des VT. Il reprendra ensuite du service et participera avec l'AR 89 aux travaux de montage des lignes aériennes des nouveaux tronçons de métro léger.

* EVOLUTION PROBABLE DU RESEAU FERRE EN AVRIL/MAI/JUIN

- fin avril: dès la fin des travaux à Courcelles Trieux, le tram 80 reprendra son trajet traditionnel par Marchienne - Roux - Wilbeaurox - Courcelles. Contrairement aux projets ébauchés il y a quelques mois à peine, il n'est pas prévu de le détourner par Gosselies avant la mise en service du métro léger dans la traversée de Marchienne (soit pas avant deux ans minimum).

- 29 mai 1983: à l'occasion du renouvellement annuel des horaires, mise en service des stations DAMPREMY et BEAUX-ARTS, desservies par les lignes 80 (en matériel traditionnel S métro et SJ) ainsi que 89-90 (en articulées). Deux modifications interviendront sur les lignes d'Anderlues:
- le service 90 sera réinstallé sans rupture de Charge à Anderlues;
 - la ligne 92 sera supprimée, le tronçon Anderlues - Thuin (l. 91) étant fusionné avec la ligne 30.
- De plus, le 89 ira probablement directement à la Jonction, sans effectuer le détour par Anderlues (Monument).
- mi-juin 1983: Une fois le raccordement terminé à Dampremy (Place), les trams 41 et 43 emprunteront à leur tour les ouvrages d'art du métro. Les voies de l'Eden et du Viaduc seront désaffectées. Une page d'histoire vicinale carolorégienne sera définitivement tournée...

C.L. 25/03/83

* EXPLOITATION

Afin d'éviter aux trams de la ligne 62 de stationner pendant près d'une demi-heure à leur terminus de Gosselies (Calvaire) le samedi et le dimanche après-midi, les services sont généralement prolongés à vide jusqu'à Gosselies (Dépôt), toujours sous film 62. La section Gosselies (Calvaire) - Gosselies (Dépôt) n'avait plus connu une telle fréquence de passage depuis la suppression du tram 60 le 28 octobre 1957.

* DERNIERE MINUTE

La 9100 a été incendiée dans le courant du mois de mars. Fortement endommagée, elle se trouve à présent à Jumet. Il est peu probable qu'elle soit réparée.

C.L. 02/04/83

PUBLICATIONS du GTF asbl

Un nouveau Trans-Fer hors série et hors abonnement
 "Le pays de Herve en train, tramway et trolleybus"

Le GTF asbl poursuit sa collection de Trans-Fer hors série thématiques sur les lignes ferrées belges.

Après avoir étudié la banlieue de Mons, certains aspects de l'Entre-Sambre-et-Meuse, la région d'Anvers et les moyens de transport dans la vallée de l'Ourthe, l'équipe des historiens du GTF asbl se penche actuellement sur l'histoire des transports en commun du Pays de Herve.

Ils présentent les premiers résultats de leurs recherches dans Trans-Fer hors série "Le Pays de Herve en train, tram et trolleybus".

Dans trois articles fouillés, ils espèrent satisfaire non seulement les passionnés des chemins de fer, mais aussi les fervents des tramways, nombreux au sein du GTF ... et des trolleybus ! Ils comptent aussi toucher un public plus large, intéressé par l'histoire locale, à laquelle le rail est intimement lié, et par l'archéologie industrielle.

- * Dans "Le chemin de fer du plateau de Herve, Liège-Battice-Plombières", partonné par le regretté Edmond Fellingue, R. Marganne avec la collaboration de R. Radermecker, étudie l'histoire de l'établissement de la ligne SNCB 38, et de son raccordement ultérieur à Montzen, évoque la desserte du bassin charbonnier du plateau de Herve qu'elle permettait, passe en revue les divers aspects de son exploitation au fil du temps et fait le point sur son exploitation actuelle et les perspectives d'avenir.

Une cinquantaine de pages, une dizaine de plans, cartes, schémas, reproductions d'horaires, plus de 25 photos dont d'antiques cartes-vues de la collection de F. Beckers reproduisant les gares de la ligne du début du siècle.

- * Le second article évoque la desserte ferroviaire d'un de ces nombreux hameaux suburbains de Liège. Le Rail à Bois-de-Breux évoque une tranche d'histoire locale : l'histoire de la gare ... et aussi de la ligne de tram n° 10 de l'Est-Ouest puis des TULE Liège - Fléron. Une quinzaine de pages, une dizaine de photos pratiquement toutes inédites.

- * La ligne 10 des TULE et le trolleybus T.54. En 1954, les trams ont été remplacés par des trolleybus sur la ligne Liège - Fléron. Le trolleybus T.54, de conception entièrement belge (FN et ACEC) fut le plus moderne ... et le dernier en exploitation en Belgique. Cet article, d'une quinzaine de pages, décrit la ligne de trolleybus 10, son exploitation, et les véhicules qui y circulaient. Illustrations par le plan de la ligne, du trolleybus T.54 et une dizaine de photos d'époque.

Trans-Fer hors série et hors abonnement "Le pays de Herve, en train, tram et Trolleybus", un ouvrage broché de 84 pages sur format A5. Impression professionnelle soignée sur papier couché satiné.

Parution : fin mai 1983.

Prix de vente (non définitif) : 125 FB

Offre spéciale de souscription

membres GTF asbl

Les membres du GTF, obtenir UN exemplaire au prix spécial de 100

conditions : commande avec somme correspondante au c. à 4000 Liège. Indiquez en "Pays de Herve" et votre n° sur l'étiquette adresse de ce de membre).

Commandes de 1^{re} ajoutez 20FB de la procédure décr.

Hommage d'éditeur à nos

Plusieurs d'entre vous o. du GTF asbl en versant cet et souvent plus.

Afin de remercier ses membres et financer ces temps de cette année et exceptionn un exemplaire a hors : train, tram et v.

Si vous êtes membre de tout. Vous recevrez domicile en l'hommage d'

Expédition : recevront c (sauf impré

LE PONT D' VAL-BENOÎT à LIEGE

Le pont du Val-Benoît, au sud de la ville de Liège fut certainement l'un des tout premiers ponts ferroviaires du monde, et certainement le premier à traverser la Meuse.

C'est en 1842 que le rail atteint Liège, à la gare des Guillemins qui deviendra la gare principale de la Cité ardente. Dès 1838, les Chemins de Fer de l'Etat belge avaient décidé la construction d'un pont en pierre permettant au rail d'atteindre, par la vallée de la Vesdre, affluent de la Meuse, la frontière de Prusse, précisément à la limite de Welkenraedt et de Herbesthal.

Le premier pont avait une largeur de 14 mètres, sans compter les parapets, et traversait le fleuve par 5 arches sur une longueur de 150 mètres. Chaque arche mesurait 20 mètres et de part et d'autre du fleuve, il y avait deux passages supérieurs sur les chaussées de l'époque, un bien grand mot pour les deux chemins de rivage longeant la Meuse. Ces passages avaient plutôt l'aspect de petits tunnels, assez étroits, permettant le passage d'un seul véhicule, plus longs que larges.

Le pont fut ouvert au trafic ferroviaire le 2 juillet 1843, jusqu'à Chaudfontaine. Le 18 juillet de la même année, les trains arrivaient à Verviers (Ouest), et le 24 octobre suivant ils traversaient la frontière prussienne.

La construction avait coûté... 1 million 432 mille francs!

Le pont était également ouvert au trafic des charrettes par deux rampes l'une, sur la rive gauche, partant de la rue d'Angleur, disparue après la deuxième guerre mondiale, l'autre partant de la rue d'Ougrée, au débouché de la rue du Val-Benoît, également supprimée après 1945.

A chaque entrée, de gracieux pavillons abritaient les agents du péage établi par arrêté royal du 24/X/1842, pour le "passage au Rivage-en-Pot"

Suite à l'intervention de la Province et de la ville, le Roi Léopold I^{er} rapporta cette mesure le 1^{er} janvier 1845.

Les pavillons furent alors occupés par des agents du chemin de fer. On y trouve les noms de Delchef, piqueur; Nyssen et Galetot, chefs piocheurs, Henkenne, Paquot, Jamart, gardes-route pour la période de 1880 à 1891. Certains de ces patronymes sont encore connus aujourd'hui à Angleur.

Dès 1891, et jusqu'à la guerre de 14, les pavillons firent office de guichet de vente des billets pour le point d'arrêt de Val-Benoît (Etat) desservant les trains omnibus des lignes 36 & 43.

A cette époque, un projet prévoyait le remplacement du pont de pierre par deux ouvrages métalliques, l'un pour le rail, l'autre pour la route, mais finalement, l'Etat se contenta de restaurer les piles. La voie charretière fit place à deux autres voies ferrées, nécessaires pour le trafic de plus en plus important.

En effet, après la première guerre mondiale, et suite à l'ouverture de la ligne Visé-Montzen et à la suppression du rebroussement en gare de Liège (Longdoz), pas moins de 5 lignes convergent et utilisent le pont: vers Visé, Verviers, Jambolle/Couvy, Battise et Seraing via Kinkempois.

En 1906, le tunnel de la rive droite est utilisé par la ligne de tramway n°7 qui relie Renory et Kinkempois à Liège (centre). La visibilité était tellement réduite que chaque voiture devait être précédée du receveur comme pilote.

Dans les années trente, l'aménagement du Rivage-en-Pot et la croissance du trafic routier entraînent la construction d'un large passage inférieur en bout du pont, sur la rive droite, permettant l'installation d'une double voie pour les trams, en ligne droite vers la rue Renory. Peu après, il en sera de même côté quai de Rome, pour permettre un accès plus aisé à l'avenue des Tilleuls, vers Cointe.

C'est en 1936 que commence la démolition du pont d'origine, et son remplacement par deux ponts métalliques de 3 arches aux superstructures harmonieuses en arc de cercle.

Une passerelle permet aux piétons une liaison aisée entre les deux rives

Si la guerre de 14 s'était déroulée sans dommage pour cet ouvrage d'art (on se demande d'ailleurs pourquoi il n'avait pas été démoli en août 1914), les avatars vont bientôt commencer.

Minés dès les premiers échos guerriers de 1938, et sans attendre la débâcle de 40, le sort va s'acharner sur les deux ponts: le jeudi 31 août, la veille de l'invasion de la Pologne par les armées allemandes, vers 18 heures trente, à la suite d'un violent orage, diront les gazettes, la foudre met le feu aux fils de contact des mines, les quatre piles volent en éclat et les deux ouvrages s'écrasent dans le fleuve.

11 morts, parmi lesquels 4 soldats présents au corps de garde, situé sous le pont, 3 disparus et 47 blessés, dont 1 sentinelle en place sur le pont, les trois autres s'en étant tirées par une baignade forcée, tel est le lourd bilan annoncé le 1^{er} septembre par les journaux.

Plusieurs des victimes étaient des passants qui s'étaient précisément mis à l'abri sous le pont. Plusieurs voitures furent écrasées et une péniche fut projetée sur la rive. Les fils de tramways et de trolleybus jonchaient le sol.

Sur le pont même, un train dévaillé continuait à fumer, la locomotive appuyée contre un pilier, une autre, type 81, haut-le-pied, était, elle aussi, retenue par une arcade du pont.

Fort heureusement, le train 114, Liège-Luxembourg avait été retenu plusieurs minutes au signal d'accès du pont, ce qui explique le nombre limité de victimes à bord. Le chauffeur, Emile Drijvers, presque enseveli sous le charbon du tender, les jambes fracassées, dut attendre les secours pour être dégagé. Le chef-garde, un roscapé de la guerre 14-18 s'en tira avec quelques égratignures, protégé par la masse du fourgon métallique.

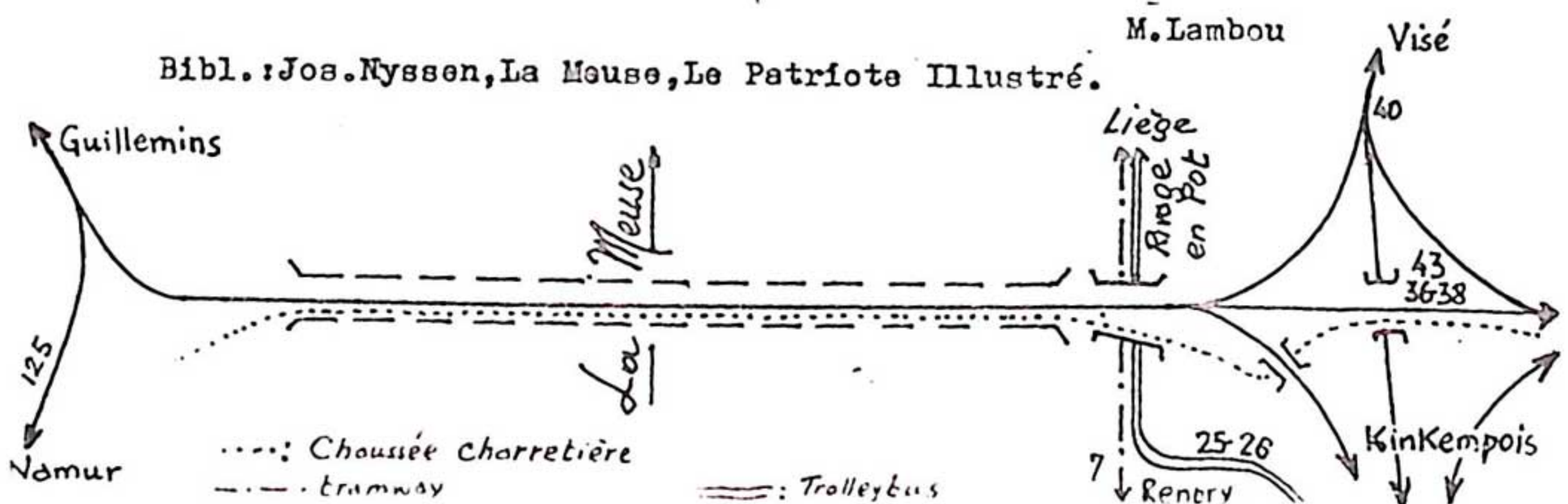
Tout le trafic ferroviaire du nœud de Liège restera perturbé jusqu'à la déclaration de guerre, les trains directs étant détournés par la ligne Fexhe-Kinkempois-Angleur, en train d'être construite et dont l'achèvement sera singulièrement accéléré par des centaines d'ouvriers de la voie, amenés en renfort du Limbourg, du Brabant et du Namurois.

Un pont métallique sera reconstruit par l'armée allemande dans le courant de 1940 pour devenir le point de mire des bombardiers alliés dès mai 1944, ce qui va entraîner bien des ruines dans les quartiers de Fragnée et de Kinkempois.

Il sera à nouveau dynamité par l'armée allemande en retraite et reconstruit provisoirement par le génie US. Mais le tablier du pont métallique, affaibli, sera néanmoins aménagé par l'armée américaine qui remplace les voies par une couche de ballast, permettant aux nombreux convois militaires de passer sur la rive droite.

Dès 1946, l'on songe à reconstruire définitivement un pont métallique sans arcades. En fait, le projet prévoit 3 ponts pour 6 voies, afin de relier Liège-Guillemins aux rives de Kinkempois et de Renoy. Mais, en fin de compte, 2 ponts seulement, ceux qui ont été équipés de caténaires en 1966 seront posés, les piles supplémentaires, côté amont, étant toujours disponibles, qui sait peut-être un jour pour une ligne de métro ou de tramway rapide?

Bibl.: Jos. Nyssen, La Meuse, Le Patriote Illustré.



Trans-Fer est une publication périodique du GTF asbl, BP 191, B - 4000 Liège 1 (Belgique).

Sauf mention contraire, les articles contenus dans ce numéro peuvent être reproduits librement, à condition de citer la source et d'adresser un exemplaire de la publication à notre Association. Cependant, 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, éditions ferroviaires, distribution d'articles ferroviaires, séances de cinéma... La liste de nos articles vous est transmise sur simple demande à GTF asbl, BP 191, B-4000 Liège 1. Joignez un timbre-lettre ou un coupon-réponse international à votre demande.

La cotisation de nos membres est très modique (en 1983, 120FB pour le Benelux, 170 FB 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.

SERVICE FINANCIER DE NOTRE ASSOCIATION

L'Association est entièrement gérée par des membres bénévoles. Elle dispose de plusieurs comptes financiers 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 financier 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 nous évitez des erreurs.

Exception : paiements en provenance de l'étranger

Par dérogation à ce qui précède, tout paiement en provenance de l'étranger (sauf Luxembourg = régime belge) doit nous parvenir, quelle que soit l'activité :

- soit par mandat postal international à GTF asbl, BP 191, B-4000 Liège 1.
- soit par EUROCHEQUE garanti (tout autre système de chèque ne sera pas accepté)

Nous ne pouvons plus accepter d'autre mode de paiement vu les très lourdes taxes perçues à l'arrivée par les organismes financiers. Nous vous remercions de votre compréhension.

CHANGEMENTS D'ADRESSE

Prévenez-nous en nous demandant une nouvelle formule d'adhésion (joignez 2 timbres-lettre pour la réponse). Notre fichier étant informatisé, c'est la seule manière sûre de procéder.



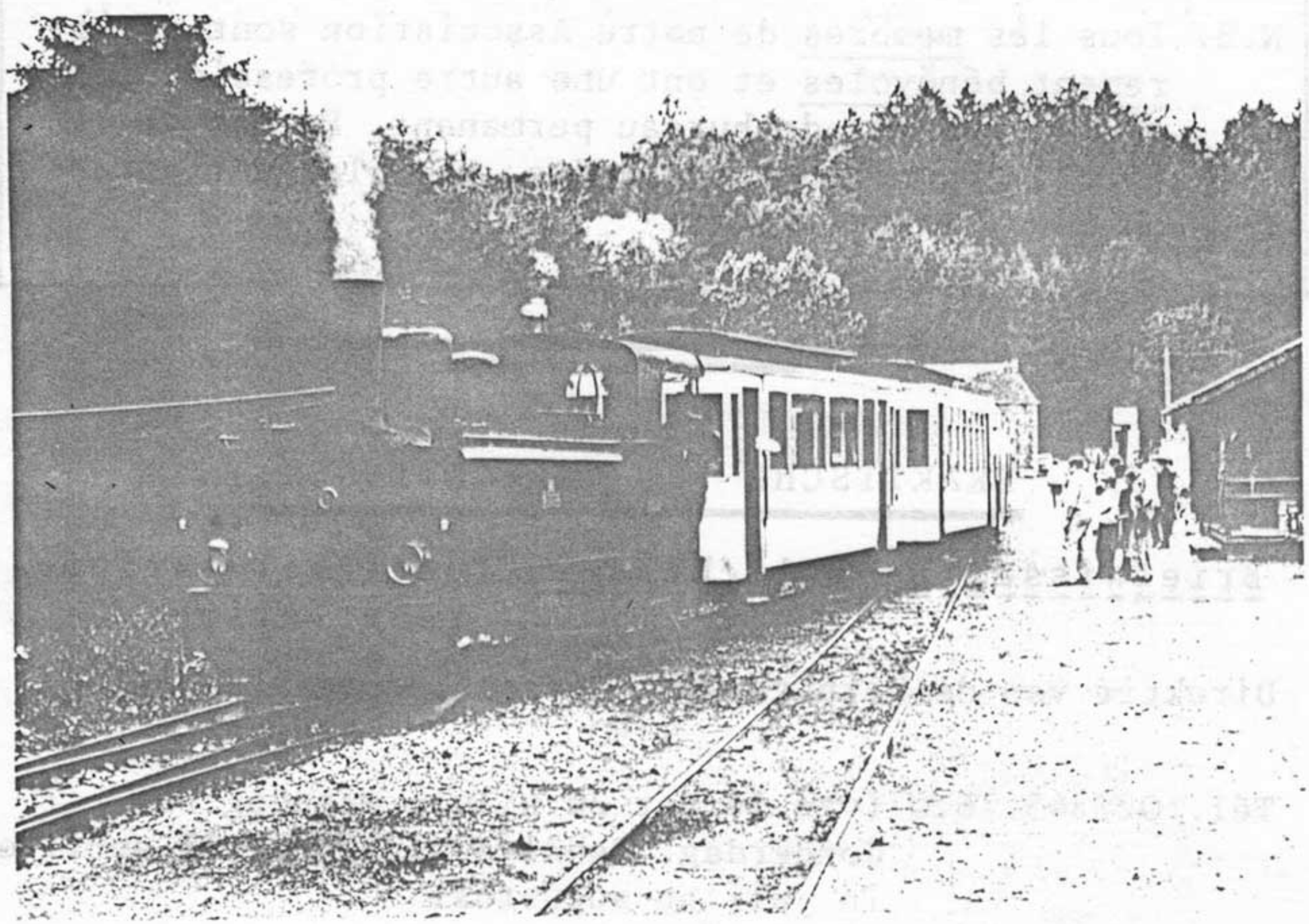
A.S.B.L.



SUPPLEMENT à
TRANS-FER

TRAMWAY HISTORIQUE DE L' AISNE V Z W

RENSEIGNEMENTS - TARIFS - HORAIRES



INLICHTINGEN - TARIEF - UURTABEL

1983

RENSEIGNEMENTS

PRATIQUES.

Correspondance - Renseignements (horaires-tarifs-réservations)

Direction de l'Exploitation: Av:Wielemans Ceuppens,77
1190 Bruxelles

Tél.:02/345.76.07(de 14 à 20 heures)du lundi au jeudi
Sauf du 2 avril au 17 avril et en juillet
et en août.

041/59.60.13 (tous les jours)

086/47.72.69 : dépôt de Blier(les week-ends, tous les
jours du 2 juillet au 28 août.

N.B. Tous les membres de notre Association sont entiè-
rement bénévoles et ont une autre profession, il
n'y a donc pas de bureau permanent. En cas de dif-
ficultés pour nous atteindre, veuillez patienter
ou nous écrire, merci.

PRAKTISCHE

INLICHTINGEN.

Briefwisseling-Inlichtingen (uurtabel-tarief-
reservering)

Direktie van de Uitbating:Wielemans Ceuppenslaan,77
1190 Brussel

Tél.:02/345.76.07(van 14 tot 20 u.)van maandag tot
donderdag. Behalve van 2 tot 17 april en
in juli en augustus.

041/59.60.13 (alle dagen)

086/47.72.69 : dépôt de Blier (zater-zon- en feest-
dagen; alle dagen van 2 juli tot 28
augustus.

N.B. Mogen wij u in herrinnering brengen dat al onze
medewerkers vrijwilligers zijn, die in de loop van
de dag door hun ambtsverplichtingen weerhouden zijn.
U vraagt dan best alle verdere inlichtingen schrijf-
telijk of telefonisch, 's namiddag en 's avonds.

T A R I F 1 9 8 3 T A R I E F.

Tous les tarifs donnent droit au voyage avec retour le même jour, avec le même billet.
 Alle tarieven geven recht op een "heen-en-weer" reis met hetzelfde biljet, dezelfde dag.

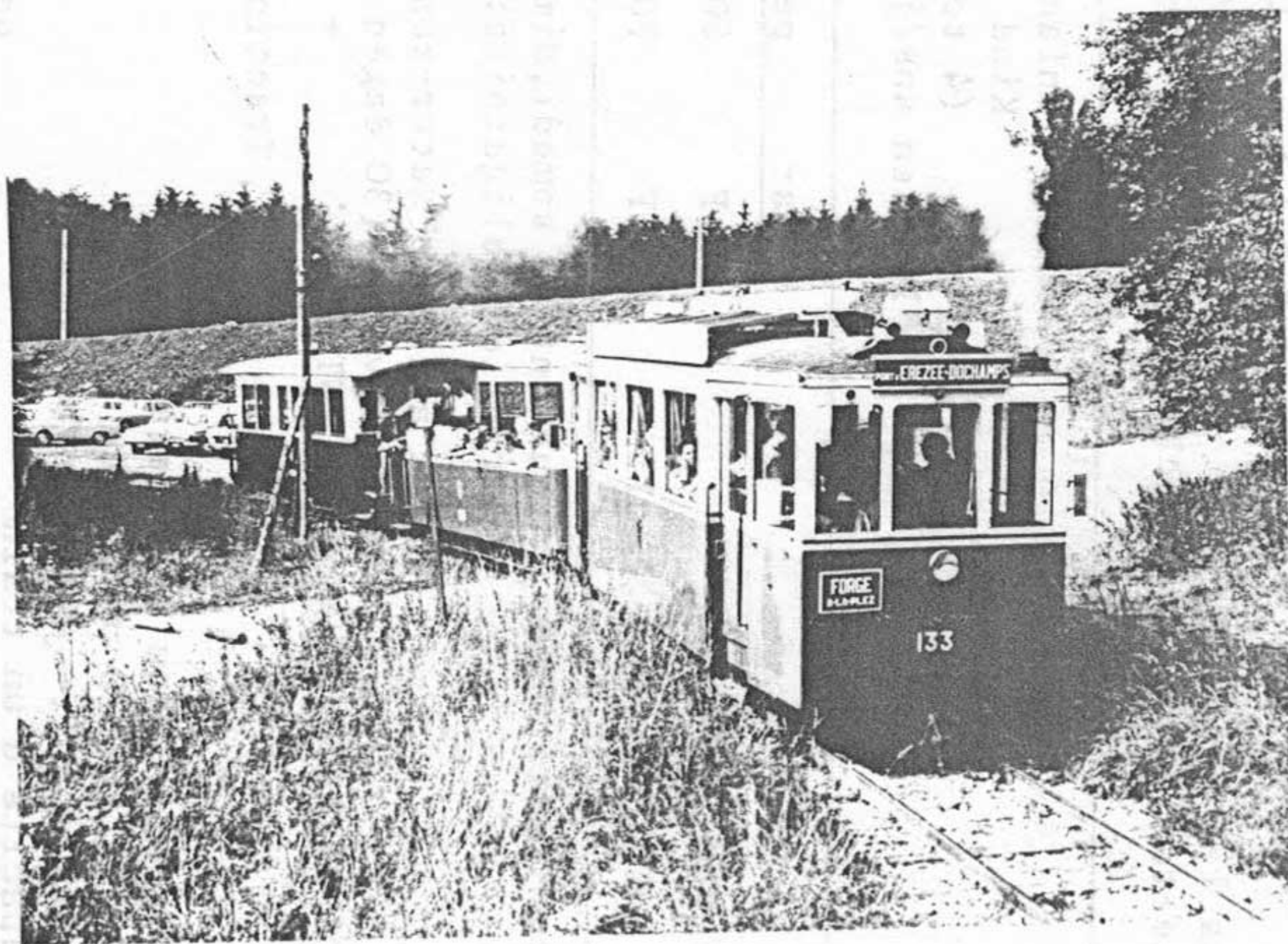
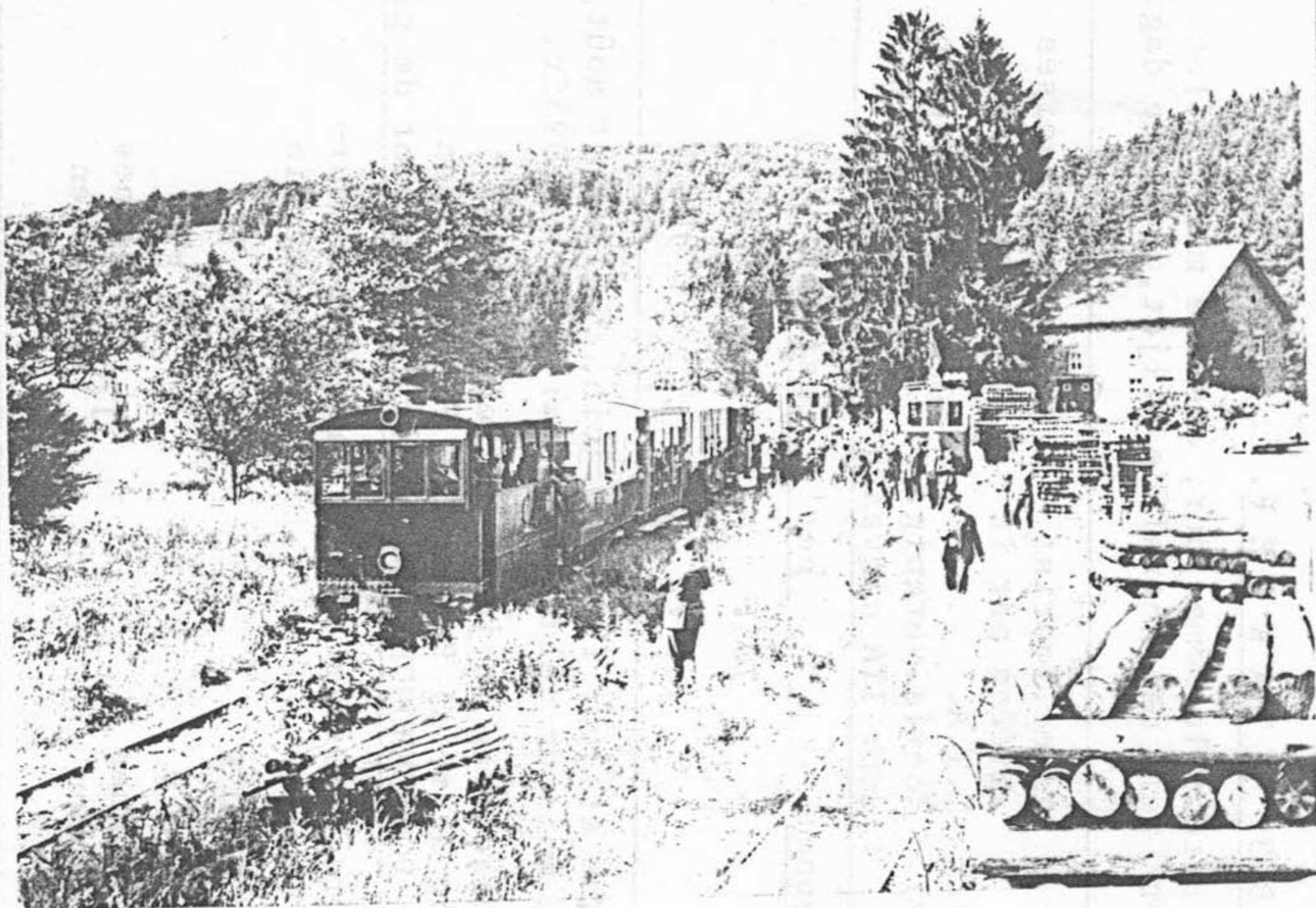
	Adulte	Enfant Kind (4 tot 12 ans/jaar)	Assoc. Tourist. agrées par le T.T.A. Toeris. verenig. door TTA aanvaard	Groupes organisés 20 pers. minimum Georgan. groepen 20 pers ten minste
	par personne:		per	persoon:
Erezée - Forge	90 F	60 F	70 F	70 F
Erezée - Forge - Moulin	120 F	70 F	100 F	100 F

Tram-restaurant: uniquement le samedi, dimanche et jour férié en juin, juillet et août
 réservation obligatoire: un mois de délai. Prix par personne: 395fr.

rijdt allen op zater-zon-enfeestdag in juni, julien augustus.
 na reservatie (30 dagen vóór de reis) Prijs: 395 F per persoon.

RESERVATION D'UN TRAIN ENTIER - VOORBEHOUDEN TREIN (uitsluitend voor de groep)

forfait jusqu'à 70 personnes	5000 F	Traction Diésel-Diesel trein / Traction vapeur-
tot 70 personnes		Stoomtrein
10000 F		
pers. suppl. - pers. in bovental	70 F	
Capacité d'un train	90 personnes	120 personnes
Aantal plaatsen per trein	90 personen	120 personen



HORAIRES 1 9 8 3 UURTABEL.

Du 3 avril (Pâques) au 9 octobre:

les week-ends, jours fériés - tous les jours du 2 juillet au 28 août.

Pas de circulation: les samedis:

9,16 et 23 avril
7 et 28 mai
17 et 24 septembre
1 et 8 octobre

le lundi matin: en juillet et en août.

Van 3 april (Pasen) tot 9 oktober:

op zaterdagen -zon-en feestdagen en alle dagen van 2 juli tot 28 augustus.

Rijdt niet: zaterdagen: 9,16 en 23 april 7 en 28 mei

17 en 24 september
1 en 8 oktober

maandagen voormiddag: in juli en augustus

	(1)	(1)(2)	(5)	(2)	(2)	(2)(3)
Pont d'Erezée	10.30	11.30	12.15	14.00	15.00	16.00 17.00
Amonines	10.40	11.40	12.30	14.10	15.10	16.10 17.10
Forge-a-l'Aplé	10.50	11.50	12.45	14.20	15.20	16.20 17.20
Moulin de Chaîneux:	consultez les avis locaux(4) Gelieve de plaatselijke berichten te raadplegen (4)					
Forge-à-l'Aplé (4)	11.00	11.55	13.00	14.30	15.30	16.30 17.30
Amonines (4)	11.10	12.04	13.15	14.40	15.40	16.40 17.40
Pont d'Erezée	11.20	12.13	13.28	14.50	15.50	16.50 17.50

(1) pas le samedi en avril, mai, juin, septembre et octobre. Pas le lundi matin en juillet et en août.

(2) ces trains sont mis en circulation si minimum 10 personnes à tarif entier au départ de Pont d'Erezée.

(3) circule les 3,4,10 et 30 avril; les 1er 12,14,15,21,22 et 23 mai; en juin, juillet et août; les 3,4,10 et 11 septembre.

(4) En cas de desserte de cette section, les départs de Forge et d'Amonines sont retardés de 5 min.

(5) Tram-restaurant: uniquement sur réservation en juin, juillet et août.

Rijdt niet: zaterdag in april, mei, juni, september en oktober. Maandag voormiddag in juli en augustus.

De treinen zullen slechts rijden "Pont d'Erezée minstens 10 personen de volle prijs betalen.

Rijdt: 3,4,10 en 30 april; 1,12,14,15,21, 22 en 23 mei; in juni, juli en augustus; 3,4,10 en 11 september

Stilstand te Moulin de Chaîneux: vertrekken van Forge en van Amonines: 5 min later.

Tram-restaurant: enkel op reservering in juni, juli en augustus.

- In geval van toeloop, zal de dienst versterk worden

- Beperkte dienst bij slecht weer.

- en cas d'affluence: services renforcés.

- services réduits ou supprimés en cas de mauvais temps.

+++++

Si vous vous intéressez aux tramways ou aux chemins de fer secondaires, Si voulez connaître leur histoire, leur technique, leur exploitation, Pour que le T.T.A. vive et puisse poursuivre ses efforts,.... dans ces cas: FAITES-VOUS MEMBRE, vous aussi de notre Association, notre T.T.A. deviendra alors un peu "V O T R E" T.T.A. !

Cotisations: membre adhérent: 350 fr par an, membre effectif: 700 fr par an.

Renseignements: T.T.A.: 77, av. Wielemans Ceuppens 1190 Bruxelles

De onze tram in het leven te houden en het ons modelijk te maken heb begonnen werk te voltooiën, zoudt u geen lid worden van onze vereniging?

Dan wordt de T.T.A. ook "U W E" T.T.A.! Bijdrage: 350 F of 700 F per jaar.

Voor alle verdere inlichtingen gelieve te schrijven naar TTA, Wielemans Ceuppenslaan, 77 te 1190 Brussel.

DE TOERISTISCHE TRAM VAN HET AISNEDAL (T.T.A.), vereniging zonder winstbejag (alle leden zijn vrijwilligers die de uitbating en het onderhoud verzekeren) werd op 18 september 1964 gesticht en in 1966 geopend en is een echt levend Museum van de stadstrams en de buurtspoorwegen van ons land.

Stoom- en dieseltraktie, rijtuigen van alle soort, in hunne originele toestand, maken ervan een enige attractie in België, een historische, folkloristische en toeristische attractie!

Door deze verzameling van méér dan 60 rijtuigen tracht de T.T.A. aan jongeren maar ook aan minder jonge mensen - in herinnering te brengen dat onze spoorwegindustrie steeds wereldberoemd is geweest, waarvan de behouden rijtuigen levende getuigen zijn.

In de kleine tramtjes uit het veleden: motortrams met open zomerwagens of stoomlokomotieven met ouderwetse bijwagens, zult u een onvergetelijke tocht meemaken en de betoverende geheimen van het Aisnedal - dat nog niet genoegzaam bekend is -, ontdekken zoals onze grootouders dit deden...

+++++

Vertrek van de Toeristische Tram van het Aisnedal:
PONT D'EREZEE.

Streek van Hotton - Barvaux - Durbuy - La Roche-en Ardenne

+++++

OP MINDER DAN 20 KM AFSTAND, kunt u eveneens vele bekende

toeristische plaatsen bereiken:

La Roche-en Ardenne - Le Hérrou - Nisramont en zijn stuwdam -
La Baraque Fraiture - De Grotten van Hotton - Wéris en zijn
Dolmens - La Roche-à-Frêne - Barvaux - Bomal - Durbuy, enz..

LE TRAMWAY TOURISTIQUE DE L' AISNE (en abrégé T.T.A.), association sans but lucratif, fondée le 18 septembre 1964 et ouvert au public en 1966 (tous ses membres assurent l'exploitation et l'entretien BENEFICIAIRE), est un véritable musée animé des tramways et des chemins de fer secondaires dans notre pays et constitue par ses différents modes de traction, par la diversité de ses véhicules, qui ont conservé leur aspect original, une attraction unique en Belgique, une attraction historique et touristique!

Avec une collection de plus de 60 véhicules différents, le T.T.A. a voulu rappeler, aux jeunes et moins jeunes, que notre pays a toujours possédé une industrie ferroviaire de grande renommée et s'est donné comme but de conserver un témoignage vivant de ces modes de transport qui firent et font toujours la renommée de l'industrie belge dans le monde entier.

En empruntant un de nos petits trains de jadis, avec une locomotive à vapeur, un autorail ou des baladeuses, vous ferez un voyage dans le temps et vous découvrirez, d'une manière inaccoutumée, des régions touristiques très intéressantes et encore fort peu connues.

Vous découvrirez à la manière de nos grands-parents, les charmes envoûtants de cet attachant Val de l'Aisne.

+++++

Le T.T.A. a son point de départ au PONT D'EREZEE.

Erezée est situé au Nord de la Province de Luxembourg (Ardenes belges). - à 10 km de Hotton, de Barvaux et de Manhay
- à 15 km de Bomal et de Durbuy
- à 20 km de Marche-en-Famenne, de LA ROCHE-en-Ardenne,.....

+++++

A MOINS DE 20 KM de la ligne du T.T.A., vous trouverez aussi une multitude de sites touristiques réputés:

La Roche-en-Ardenne et son château - Le Hérrou - Le Barrage de Nisramont - La Baraque Fraiture - Les Grottes de Hotton - Les Dolmens de Wéris - La Roche-à-Frêne - etc....

Deuxième voyage en Belgique de la saison 1983
En autorail série 46 sur les lignes oubliées
de la région du Centre et sur la ligne 106

Nous organisons le samedi 4 juin 1983 un voyage exceptionnel : nous utiliserons en effet un autorail série 46, ce qui constitue une première pour le GTF asbl.

Nous partirons à 8h45 de La Louvière, pour parcourir les lignes suivantes :

- 107* Houdeng-Goegnies
- 116-117 La Louvière - Ecaussines (Carrières)
- 106 Ecaussines - Clabecq - Tubize. Ce sera un adieu anticipé à cette ligne, dont la fermeture voyageurs est annoncée pour 1984.
- 115* Tubize - Quenast (pays des carrières)
- 96 Tubize - Braine-le-Comte
- 123 Braine-le-Comte - Rogon
- *** parcours sur le RRR Rail Rebecq Rognon (le petit train du bonheur, chemin de fer à vapeur à voie étroite)
- 117 Braine-le-Comte - Ecaussines
- 107* Ecaussines - Mignault
- 117-116 Rentrée à La Louvière vers 18h10 (arrêt à Ecaussines pour débarquer ceux qui désirent prendre une correspondance pour Bruxelles)

Les lignes marquées * sont fermées au trafic voyageurs. Ce périple aura donc des aspects variés : pour l'amateur ferroviaire, le nombre de lignes fermées, l'attrait du chemin de fer à vapeur, l'autorail utilisé. Pour le touriste, les sites industriels, les carrières, la pleine nature, le plan incliné de Ronquières...

Nous prévoyons évidemment de nombreux arrêts-photos.

Un dîner collectif facultatif (avec inscription sur bulletin de participation ci-joint) est prévu. Il comprend potage, plat principal et dessert, service et TVA compris, boissons en plus, pour le prix de 370FB.

Pour autant que le nombre de personnes inscrites soit suffisant, nous organiserons des parcours d'approche au départ de Bruxelles, Liège et Charleroi, par trains réguliers, places réservées.

PRIX : pour le parcours en autorail spécial et parcours en train à vapeur RRR, frais administratifs et TVA inclus :

- prix membres GTF, conjoint et enfant + 6 ans vivant sous le même toit 370FB
- prix NON membres GTF 420FB
- * vu la très faible capacité de l'autorail série 46, la participation d'enfants de moins de 6 ans n'est pas admise.

- dîner : 370 FB
- supplément au départ de Bruxelles (train régulier) 185 FB
- supplément au départ de Liège : 400 FB
- supplément au départ de Charleroi : 140 FB

Inscriptions : le plus tôt possible et en tous cas avant le 21 mai 1983, en renvoyant le bulletin ci-joint dûment rempli à l'adresse qui y est indiquée et en versant simultanément la somme (de préférence par chèque bancaire).

Vu le nombre de places limité, inscrivez-vous sans tarder : nous donnerons priorité à nos membres qui effectueront les formalités demandées correctement et qui rejoindront La Louvière par train à la faveur des déplacements en groupe que nous organiserons. Tenez-en compte : le voyage par train est plus sûr et plus confortable !

Comme d'habitude, une circulaire de confirmation vous parviendra, avec vos billets, dans la semaine qui précèdera le voyage.

AGENDA

28-29 mai 1983 : journées portes ouvertes au nouveau dépôt de la STIL à Robermont (Liège). Les amateurs de trams et trolleybus ne devraient pas être oubliés. Vente de livres ferroviaires.

17-18-19 juin 1983 : week-end du train miniature à l'Institut Provincial d'Enseignement Secondaire de Seraing 1, rue Colard Trouillet 48 à 4100 Seraing. Expositions, bourse de modèles réduits, conférence...

16-25 juillet 1983 : exposition Openbaar Vervoer is Troef à l'hôtel de ville de Gand. Organisation AMSAC

Petites annonces

- *Collection de modèles réduits ferroviaires artisanaux originaux : locomotives, voitures... Echelles diverses.
Renseignements : GTF asbl, Modèles Réduits, BP 191 4000 Liège 1 en joignant une enveloppe timbrée portant nom et adresse pour la réponse.
- *Le GTF asbl recherche des correspondants susceptibles de lui fournir Plus ou Moins régulièrement des informations sur les divers réseaux ferrés belges (SNCV; SNCB, STI...). Ecrivez-nous à GTF asbl, service de Trans-Fer, BP191, 4000 Liège 1.
- *Avez-vous votre porte-clés du GTF ? Anneau avec chaînette et médaille ovale métallique. Gravure d'un autorail série 49 de la SNCB au recto, au verso d'une locomotive à vapeur.
Prix envoi compris : 195FB (étranger : 205FB). Commande au compte 240-0380489-59 de GTF asbl-Editions à 4000 Liège.
Etranger : voir 3e page de couverture.
- **Avez-vous notre série de diapositives n° 71 , consacrée aux tramways belges. Commande au compte indiqué ci-dessus, prix : 100FB envoi compris.

		date rentrée	paiement	repas	n° inscr.

cases réservées aux indications de service GTF - ne pas remplir

bulletin d'inscription

VOYAGE Région du Centre-04.06.83

Bulletin à renvoyer avant le 21 MAI 1983 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 11 FB et portant l'indication de vos nom et adresse (ou un coupon-réponse international).

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

* inscrits pour le voyage du 4 juin 1983

inscrire le nombre →	<input type="checkbox"/>	billet membre ou assimilé à 370FB	_____
	<input type="checkbox"/>	billet non membre à 420FB	_____
	<input type="checkbox"/>	repas de midi à 370FB	_____
	<input type="checkbox"/>	supplément Bruxelles-La Louvière et retour d'Ecaussines à 185FB	_____
	<input type="checkbox"/>	. supplément AR Liège-La Louv. à 400FB	_____
	<input type="checkbox"/>	. supplément AR Charleroi-La L. à 140FB	_____
	<input checked="" type="checkbox"/>		

TOTAL _____

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

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

A _____ le _____

(signature - représentant légal pour mineurs d'âge)



ASBL

VOIE ETROITE n°75 (83/2)

Parution le 25 mars 1983

Sommaire

Dans le n°75 de Voie Etroite, le Colonel PECHOT lui-même expose les principes qui l'ont amené à créer le système de voie de 60 militaire qui porte son nom, destiné à l'origine aux déplacements en campagne de l'Artillerie: c'est le texte d'une conférence prononcée en 1903, et qui en outre fait le point sur l'évolution des chemins de fer stratégiques de part et d'autre du Rhin dix ans avant le grand affrontement.

Les articles consacrés aux locomotives articulées se poursuivent: machines duplex et "Fairlie" en voie étroite.

Le point sur un réseau industriel important, métrique et toujours vapeur: Ponferrada - Villablino.

Et naturellement toute l'actualité des chemins de fer touristiques français: les matériels nouvellement sauvegardés, les travaux entrepris cet hiver, les nouveautés 1983.

Pour les amateurs de couleurs vives, encore de bonnes photos des autorails du "Blanc-Argent", et, en couverture, une vue bien nostalgique des derniers services en "De Dion" sur la Lozère voici quinze ans.

"Voie Etroite" paraît tous les deux mois. Abonnement annuel (6 n°s): 95FF
Le numéro: 18FF auprès des principales Maisons de la Presse et bibliothèques de gare, ou bien par correspondance (franco 19FF), auprès de l'APPEVA, BP 106, 80001 Amiens-Cedex.

DIVERS

*Lorsque vous changez d'adresse, n'oubliez pas de nous demander une nouvelle fiche d'affiliation, en joignant deux timbres à 11F ou deux coupons-réponse internationaux. MAIS, l'effet de ce changement n'apparaîtra que quelques mois plus tard, car nous disposons de deux jeux d'étiquettes-adresse non modifiables en permanence. Faites dès lors les formalités requises auprès des PTT pour faire suivre votre courrier.

*A cause de la grève au centre de tri de Liège X en mai 1982, le Trans-Fer annonçant notre voyage à Anvers le 5 juin 1982 n'est pas parvenu à temps à beaucoup de membres. Il en est résulté une perte de 16.000F pour le GTF asbl !!!
Merci aux agents du bureau de poste de Liège 1 qui nous ont remis deux fois du courrier adressé au GTF à Liège, sans autre indication. Serions-nous si connus ?