



# trans - fer

PERIODIQUE -- PARAIT 4 FOIS PAR AN

N° 3 - JUIN 1978 - Prix: 30 FB

BULLETIN DU GTF asbl

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

BP 191 - 4000 LIEGE 1 (Belgique)



## *Sommaire de ce numéro*

Nouvelles de la SNCB		
la ligne 40 - problèmes d'exploitation	3	
transport de produits dangereux	5	
transformations au matériel	6	
travaux programmés	7	
divers	7	
L'actualité à la STIB	10	
Nouvelles de la SNCV		
réseau du Hainaut	12	
réseau du littoral	20	
En Europe	22	
<u>Activités du GTF</u>		
édition d'une carte des lignes ferrées	24	
troisième voyage de la saison	26	
quatrième voyage de la saison	28	
Divers	29	
<u>Supplément gratuit encarté au centre de ce numéro</u>		
Chemins de Fer Touristiques et Musées ferroviaires Belges	A - H	

Comité de rédaction : H. ARDEN, P. AUGUSTE, J. BRAIVE, M. LAMBOU  
F.G. MARAL, R. MARGANNE, R. THIRY

L'association remercie tous ceux qui consacrent une partie de leur temps à la confection et à l'expédition de ce numéro.

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

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



## La ligne 40 - problèmes d'exploitation

### Evolution des travaux en cours

Wandre : la limitation de la vitesse à 60 km/h (vitesse de référence actuelle de la ligne : 90 km/h) vient d'être levée après achèvement des travaux de voies à cet endroit

Liège : depuis le début du mois d'avril 77, le pont de Namur, qui enjambe l'Ourthe entre Bressoux et Kinkempois est en réfection. Les travées côté Fétinne sont déjà remplacées. Actuellement, les travées côté Angleur sont démontées et les nouveaux éléments se trouvent à pied d'oeuvre. Apparemment, la double voie ne sera rétablie à cet endroit qu'en mai 1979.

### Perspectives futures d'exploitation

Depuis le 1er juillet 1956, date de la suppression des services omnibus entre Liège-Longdoz et Visé, la ligne n'est plus parcourue que par des services directs. Les liaisons internationales entre Liège Guillemins et Maastricht sont assurées par des autorails DE diesel à 1 caisse des NS (la conduite en est assurée, de bout en bout et sans pilote, par du personnel NS): le service est cadencé dans les deux sens. Jusqu'au 27 mai prochain, les autorails NS continuent à desservir l'antenne Liège Guillemins-Herstal, tandis qu'une rame réversible SNCB M1 assure la desserte Herstal-Maastricht en alternance avec les autorails NS. A partir du service d'été (voir Transfer n°2), le service Liège Guillemins-Herstal assuré par les trains de Maastricht sera supprimé, vu son occupation insuffisante, et la rame réversible M1 sera retirée du service international.

Le service direct sur la ligne est complété par un service direct Herstal-Visé et retour à la pointe du soir. Au changement d'horaire de mai, ce service, qui était assuré par rame réversible M1 partira de Liège Guillemins (gare latérale) et sera assuré en rame tractée conventionnelle. Enfin, un seul train international (hormis les trains auto-couchettes) à long parcours emprunte la ligne 40. Il part de Maastricht (en été d'Amsterdam) et se rend en Italie via Bâle et le Gothard. Entre Maastricht et Liège Guillemins, il est tracté par une locomotive diesel série 60/61 SNCB de Kinkempois; accouplée en hiver à un fourgon générateur (voir Transfer n°2).

L'électrification prévue à brève échéance de la ligne 40 posera le problème du changement de courant traction à la frontière, la SNCB distribuant du 3kv=, les NS du 1,5 kv=. Des négociations sont actuellement en cours entre les deux réseaux à ce sujet. On s'orienterait vers une solution identique à celle qui a été adoptée sur la ligne 12 entre Essen et Roosendaal, soit une jonction de pleine voie. Celle-ci se situerait en territoire néerlandais, le plus près possible de la gare de Maastricht, afin de permettre au matériel belge (locomotives et automotrices électriques) de parcourir à petite vitesse la distance séparant cette jonction de pleine voie à la gare de Maastricht. Cette solution éviterait le recours à un matériel polycourant dont le prix de revient est plus élevé.



Si cette solution est retenue, le service de base direct Liège-Maastricht sera assuré, non plus par les autorails diesel DE des NS, mais par des automotrices électriques de modèle courant de la SNCB. Le train international unique de la journée à long parcours sera remorqué par une locomotive électrique monocourant de la SNCB.

La réouverture de la ligne 40 au service voyageurs omnibus est aussi à l'ordre du jour. Actuellement, un service d'autobus très étoffé (trois départs par heure aux heures creuses dans les deux sens !) est en place entre Liège et Visé, et son itinéraire est rigoureusement parallèle à la ligne. Les autobus sont de plus en plus lents à la suite des problèmes de circulation existant à Liège suite à de grands et longs travaux de voirie. Des services ferrés omnibus seraient les bienvenus et démontreraient encore une fois la supériorité incontestable du rail sur la route pour la desserte des banlieues des villes, à condition, bien sûr, de prévoir une structure tarifaire attrayante et des horaires bien étudiés pour la clientèle potentielle.

Dans cette perspective, il faut réaménager les anciens points d'arrêt de Liège (Vennes) et Liège (Cornillon), prévoir un nouveau point d'arrêt à hauteur de la rue Grétry à Liège, remplaçant la gare de Longdoz, et desservant un nouveau centre commercial en cours de construction, et restaurer les points d'arrêt de Bressoux, Jupille, Souverain-Wandre, Wandre et Cheratte. On sait, enfin, que le principe de reconstruction et de réaménagement de la gare de Visé a été retenu.

La desserte omnibus pourrait être assurée par les trains omnibus Louvain-Liège, assurés par automotrices, actuellement limités à Liège Guillemins, et que l'on songerait dans un premier temps d'envoyer à Bressoux, entre autres pour dégager les trop peu nombreuses voies à quai de passage de Liège Guillemins (9 voies de passage et 4 voies de gare latérale côté Angleur). On pourrait ainsi constituer une nouvelle transversale de banlieue à Liège, après la transversale Flémalle-Jemeppe-Liège (Palais) - Herstal créée récemment. Ces projets se concrétiseraient de toute manière après les travaux susmentionnés, soit pas avant mai 1979. La ligne d'autobus Visé-Liège pourrait alors être limitée au nord de la ville, son rôle se limitant alors à rabattre la clientèle sur les trains de la ligne 40.

M. Lambou et R. Marganne  
27-3-78

#### UN ABONNEMENT TOURISTIQUE COMBINÉ SNCB/SNCV

Un abonnement touristique combiné T5/14 (valable 5 jours au choix dans une période de 14 jours) et valable conjointement sur toutes les lignes de la SNCB et de la SNCV est mis en vente, à titre d'essai du 15.3.78 au 30.9.78. Il coûtera 1360 FB en 2e classe (soit 350 FB de plus que le T5/14 sans service SNCV) et 1870 FB en 1ère classe SNCB (même supplément).

P.A.



## Transport de produits dangereux

Avec l'accroissement de la quantité de produits dangereux transportés par chemin de fer, la SNCB a équipé toutes ses locomotives de ligne et de manoeuvre de deux "masques de fuite" et de deux livrets-codes des matières dangereuses, l'un en français, l'autre en néerlandais. Ce livret-code indique, pour chaque produit dangereux, le numéro-code à 4 chiffres (attribué à chaque produit par l'ONU et valable dans le monde entier), ainsi que les dangers que ce produit peut présenter.

Avant le départ, le conducteur du train de marchandises est mis en possession d'un listing, bordereau établi par ordinateur, où figurent, outre les renseignements relatifs à la conduite du train, tels que charge autorisée, charge réelle, nombre de véhicules remorqués, poids-frein estimé en tonnes-frein, longueur du train, vitesse maximale, la mention éventuelle "présence de marchandises dangereuses". Dans ce dernier cas, le listing comporte, à côté du numéro du ou des wagons concernés, le numéro-code du produit transporté.

Les wagons correspondants sont munis d'une étiquette W42, mentionnant le numéro du wagon, le numéro-code de la marchandise, la date d'établissement de l'étiquette et le cachet de l'expéditeur ou de la gare frontière. Si le train transporte une charge homogène de marchandises dangereuses, seuls le premier et le dernier wagon du train sont munis d'étiquettes W42.

En cas d'incident ou d'accident survenant à un train transportant des produits dangereux, le personnel de conduite est en possession de tous renseignements utiles. Les directives concernant les mesures à prendre en cas d'accident sont reprises sur une carte de danger que possède chaque conducteur.

## Transformations au matériel

R. THIRY  
18-2-78

### TRANSFORMATIONS AUX VOITURES DE SERVICE INTERIEUR M2

#### 1. Suspension pneumatique

Depuis environ 2 ans, deux voitures de la rame FL M154 (trains 804 Welkenraedt - Ostende, 709 Ostende - Liège, 814 Liège - Ostende, 719 Ostende - Welkenraedt sauf samedis-dimanches) sont équipées de bogies à suspension pneumatique. L'air comprimé nécessaire à l'alimentation de ce dispositif est fourni depuis la locomotive par la conduite haute pression (8kg) dont cette rame est équipée.

De plus, un nouveau type de suspension pneumatique vient d'être placé sur d'autres voitures qui viennent d'être introduites dans cette rame. En cas d'avarie au dispositif pneumatique d'une voiture ou à la conduite d'alimentation, ces voitures, autorisées au même titre que les voitures M2 traditionnelles à 140 km/h, sont limitées à 80 km/h si elles peuvent circuler vides et verrouillées, à 60 km/h si elles sont occupées par des voyageurs.

#### 2. Rames réversibles M2

Des voitures M2 sont actuellement transformées pour assurer le service en rame réversible (comme certaines rames M1). Comme les M1, elles seront accouplables aux locomotives diesel série 51-60-61 et 55-62-63. Le classement diffère un peu des rames réversibles M1, car le compartiment 1ère classe de la voiture AB doit se trouver côté locomotive. Les rames réversibles M1 et M2 ne sont pas compatibles.

Ce matériel serait destiné au groupe de Gand, entre autres pour assurer un service refondu sur la ligne 66 Bruges-Courtrai.

P. A. 16-4-78



## Travaux programmés

Le Conseil d'Administration de la Société Nationale des Chemins de fer Belges s'est réuni le vendredi, 31 mars 1978, sous la présidence du chevalier J. de SPOT, premier vice-président.

Il a approuvé une série de travaux importants, notamment : en vue de l'électrification de plusieurs lignes dans le sud du pays, la rectification du tracé des voies entre les gares de Hautrage et de Pommeroeul sur la ligne St-Ghislain - Tournai, la construction d'un poste de sectionnement à La Louvière (La Paix), des travaux de signalisation et d'électricité sur la ligne Braine-le-Comte - Manage et sur le tronçon Thieu - Obourg, l'installation de disjoncteurs ultra-rapides dans les sous-stations de traction et les postes de sectionnement des lignes St-Ghislain - Tournai et Liège - Visé; le remplacement par un nouvel ouvrage d'art à Manage (Bois-d'Haine) du passage supérieur dit "du Thiriau" sur la ligne Manage - La Louvière ainsi que la construction d'un couloir sous voies et d'un passage inférieur en vue de la suppression du passage à niveau n° 6 sur cette ligne à La Louvière; la réfection du tablier d'un pont-rail situé à Assesse, sous la voie Namur - Sterpenich, qui avait été gravement endommagé par un transport routier; des travaux extérieurs de signalisation à Longlier-Neufchâteau, sur la même ligne; la préparation de nouveaux câbles téléphoniques destinés à la ligne Namur - Charleroi; la pose de câbles de télécommunication et d'énergie sur le tronçon Nivelles - Bruxelles; l'équipement pour la commande à distance par la gare de Bruxelles Midi, de la sous-station de traction électrique de Watermael; l'aménagement de plusieurs voies en vue d'améliorer la fluidité du trafic à la gare de Schaerbeek voyageurs; l'électrification des tronçons de ligne Boom - Anvers Sud, Mortsel - Herentals, Lierre - Aarschot et Louvain - Aarschot; l'élargissement de l'assiette de la voie de la section Gand - Deinze; des travaux de signalisation et de passages à niveau, d'alimentation en énergie et de téléphonie sur le tronçon Gand - Courtrai; l'établissement d'installations d'éclairage et de force motrice dans la nouvelle gare de De Pinte et ses dépendances; l'installation d'escaliers roulants dans les gares de Deinze, Genk, Waregem et Harelbeke;



la modernisation de la signalisation à la gare de formation de Courtrai, au block 5 à Zolder sur la ligne Hasselt - Herentals ainsi qu'à St-Joris-Weert sur la ligne Ottignies - Louvain; la construction d'un bâtiment de service au port charbonnier de Genk et la reconstruction d'un tel bâtiment à Louvain bassin, rendue nécessaire par l'aménagement de la route périphérique; des travaux d'aménagement à l'atelier de traction diesel de Bruges; la première phase d'aménagement des voies du faisceau C à Ostende Maritime formation; le renouvellement des câbles téléphoniques entre Termonde et Bruxelles ainsi que d'un commutateur téléphonique automatique à Gand St-Pierre et à Schaerbeek formation; la pose des câbles et l'équipement de passages à niveau de la signalisation, en vue de l'augmentation de la vitesse maximale autorisée sur la ligne Mol - Neerpelt; l'adaptation des quais des gares et dépendances du tronçon Hasselt - Olen de la ligne vers Anvers.

Il a approuvé, d'autre part, l'acquisition des bogies destinés aux 26 rames automotrices doubles, en cours de construction, ainsi que de deux équipements de criblage de ballast, en vue de l'extension de la mécanisation des travaux de renouvellement des voies.

## Divers

### Ligne Péruwelz - Anzin

Un arrêté royal du 27.01.78 (MB du 15.04) autorise la SNCB à démonter le tronçon Péruwelz-Frontière Française de cette ligne.

### Ligne 43

Un A.R. du 19.01.78 (MB du 15.04) autorise la SNCB à supprimer le PN n° 29 à Hamoir.

### Ligne 125

Un AR du 09.01.78 (MB du 15.04) autorise la SNCB à exproprier pour cause d'utilité publique le terrain nécessaire à la construction de deux voies accessoires en gare de Hermalle-sous-Huy.



## DIVERS

### Mise hors-service

Un arrêté royal du 24.10.77 autorise la mise hors exploitation définitive du tronçon Mariembourg-Nismes de la ligne 132 Mariembourg-Treignes (M.B. du 8.12.77). Il en résulte que la ligne 132 Mariembourg-Treignes est en totalité hors exploitation : l'exploitation du CFV3V en est facilitée.

### Pas de circulation électrique ligne 40 cet été

Le parcours électrique Liège-Bressoux dont il a été question dans Trans-Fer n°1 ne sera pas reconduit cette année afin de permettre la poursuite des travaux d'électrification à Bressoux. L'année dernière déjà, on avait dû circuler à contre-voie pour cette raison. La rame ER 712/RE 815 ira garer à Kinkempois (formation).

### Synthèse des services prévus en matériel EUROFIMA sur la ligne 36

Situation au 5/4/78.

313/312 : 1A (136) + 4B (131-134)  
 318/319 : 2A (135-134) + 3B (131 à 133)  
 322/325 : 2A (135-134) + 3B (131-133)  
 321/324 : 1A (136) + 3B (132 à 134)  
 327/320 : 2A (135-136) + 3B (131 à 133)  
 323/326 : 1A (136) + 6B (131 à 134, 137 et 138) selon possibilités

D'autre part, au changement d'horaire de mai 1978, les trains Liège-Paris 330/331 seraient assurés en matériel EUROFIMA.

### Nouvelles livrées de locomotives

Il s'avère que les locomotives polycourants changeront aussi de livrée. Ainsi, la 1602 est dès à présent repeinte en jaune avec large bande bleue. Nous vous laissons imaginer l'effet produit par une rame de voitures EUROFIMA oranges tirées par une locomotive jaune...

### Nouvelles machines à imprimer les billets

Au début du mois d'avril, ont été mises en service de nouvelles machines à imprimer les billets "PRODATA" à Bruxelles Nord et Central. Ces machines peuvent émettre de nombreux types de billets : simples, aller-retour, surclassement, mineur, électeur, quai, manifestation sportive, 1 jour. D'autres possibilités sont prévues.

Les billets émis par cette machine sont différents de ce que nous connaissons actuellement (Edmonson, Schuster, Autelca). Ils se présentent sous l'aspect d'un carton blanc léger avec au recto fond de sécurité jaune (avec roue ailée et monogramme B). Les indications sont inscrites à l'encre violette (caractères "ordinateur") dans le sens de la longueur.

1ère ligne : date, heure, numéro (machine : 3 chiffres, billet : 6 chiffres, en un groupe)

2ème ligne : gare d'émission

3ème ligne : gare de destination

4ème ligne : (facultative) : mention chien, mineur, électeur, ....

5ème ligne : classe, simple ou aller-retour, réduction, prix.

Les indications<sup>ren</sup> chiffrées peuvent s'exprimer en français ou néerlandais. Il est aussi possible d'émettre des billets sans date.



5542

Dans le courant des mois de novembre et décembre 1977, la locomotive diesel 5542 de Jemelle a été détachée temporairement à Audenarde pour effectuer des essais de chauffage électrique sur des trains Audenarde-Schaerbeek et retour, avec compositions de 10 voitures. Les essais ont été effectués au dépôt d'Audenarde, car les roulements de Jemelle ne comportent pas de train à forte composition. Il est probable qu'une dizaine de locomotives diesel de Kinkempois seront prochainement équipées du chauffage électrique (voir à ce sujet Trans-fer n° 2)

Roger Thiry  
23-3-78

Il n'y aura pas de trains NS "Inter-City" entre Maastricht et Aix-la-Chapelle ou Liège ( en marge de notre article sur la ligne 40)

"Aucun train Inter-City ne circulera vers Aix ou Liège via la frontière limbourgeoise des Pays-Bas".  
"La fréquentation des trains NS sur les tronçons Heerlen-Aix et Eindhoven-Maastricht-Liège est trop restreinte pour envisager une continuation des Inter-City, même lorsque l'électrification projetée sera réalisée".

C'est la réponse que le ministre des Communications néerlandais, M. TRUIJNMAN, vient de faire à la Chambre Basse Hollandaise, à un député qui faisait état de l'inimaginable mauvaise liaison frontalière de cette région, et du peu de fréquentation des trains vu le transbordement nécessaire entre les Intercity et des autorails sur les parcours terminaux.

Le ministre a cependant assuré le député que les correspondances seraient les mieux étudiées possible sur ces relations, et qu'il avait donné mission aux NS de chercher à améliorer encore le service existant.

D'après De koppeling  
journal professionnel des NS  
compilation : M. Lambou

En Europe : Chemins Européens et Troisième âge

Rectification de l'article paru en page 12 dans Trans-Fer n° 2. Un lecteur nous fait part de certaines inexactitudes de cet article, que nous empruntons à Rail-Info de la SNCB. Nous avons consulté cette dernière qui nous confirme ce qui suit : le coût actuel des cartes à demi-tarif est de 340 F en 2e classe et de 510 F en 1ère classe. Leur validité : un mois prenant cours n'importe quel jour.



# L'ACTUALITE A LA STIB

1. Modification des horaires des lignes 19, 90, 92, 103 le 7-2-78.
- la ligne 19 est exploitée en système "1 agent" tous les jours.
  - la ligne 92 est exploitée uniquement par les dépôts d'Ixelles et de Schaerbeek. Le dépôt de l'Avenue du Roi n'exploite donc plus la ligne.
  - ligne 103 : suppression de tous les services barrés à l'hôpital Brugmann suite à l'intensification de l'exploitation de la ligne par motrices 7900 et à l'impossibilité pour ces voitures de stationner à cet endroit (voie de garage trop courte)

2. Calendrier de l'arrivée des motrices 7900

7901	24/08/77	7909	8/9/77	7917	7/11/77	7925	9/1/78
7902	5/5/77	7910	1/9/77	7918	8/11/77	7926	13/1/78
7903	10/6/77	7911	29/9/77	7919	16/11/77	7927	24/1/78
7904	22/6/77	7912	30/9/77	7920	30/11/77	7928	27/1/78
7905	24/6/77	7913	22/9/77	7921	7/12/77	7929	6/2/78
7906	1/7/77	7914	10/10/77	7922*	21/12/77	7930	10/2/78
7907	15/7/77	7915	14/10/77	7923	22/12/77	7931	15/2/78
7908	7/7/77	7916	21/10/77	7924	30/12/77	7932	22/2/78

3. Le matériel roulant

La motrice 7003 (qui a servi à certains essais de réaménagement intérieur) sera finalement reconstruite en version normale, mais avec nouveau poste de conduite type 7500 et suppression du siège receveur.

Le 9/2/78, une collision frontale a eu lieu place Vanderkindere sur la ligne 18 entre les motrices 7531 et 7589, suite au mauvais fonctionnement de l'aiguillage vers le rond-point Churchill. La 7531 a des dégâts importants, spécialement aux bogies avant et médian.

Depuis le lundi 13/2/78, le dépôt de Molenbeek dispose, lui aussi, de motrices 7900 en vue de l'exploitation de la ligne 103.

La rame de métro 119-120 (ex voitures 119 et 152 renumérotées) est remise en service depuis le début du mois de février. Ce matériel était hors service suite à un tamponnement nocturne au cours d'essais.

- La motrice 7922 a subi une grave collision le 20/1/78 peu avant minuit. Passant au cours d'essais nocturnes sur l'aiguillage avenue Fonsny/rue de l'Imprimerie (aiguillage vers le dépôt de l'avenue du Roi), elle a déraillé de tous ses bogies et s'est encastrée dans la façade de l'imprimerie située à l'angle de la rue de l'Imprimerie. On a constaté de très importants dégâts à la caisse avant, qui est complètement forcée dans tous les sens. la plate-forme avant est "crevée" aussi bien au plancher que dans le toit ! Les bogies sont, eux aussi, forcés. La reconstruction complète de la première caisse s'avère nécessaire. Après discussions avec l'usine "La Brugeoise et Nivelles", celle-ci sera finalement reconstruite à l'atelier de Cureghem de la STIB. On prévoit que le travail sera de longue durée ; la mise en service de cette motrice n'aurait pas lieu avant 1979 !

F.G. MARAL  
6-3-78



En dernière minute

Depuis mars 1978, on agrandit le dépôt d'Ixelles. Pour ce faire, on dégage les voies qui se trouvaient sous une couche d'asphalte dans la remise où se trouvaient les autobus avant leur transfert à Delta. On replace aussi une nouvelle ligne aérienne. Ces transformations sont nécessaires afin de faire de la place pour les voitures 7900.

Le 7.3.78, les premières 4000 ont circulé sur la ligne 94. Il s'agissait des 4029, 4025 et 4003, du dépôt de Schaerbeek. Quelques 4000 circulent donc journellement sur cette ligne en remplacement du matériel 7900 quand il est indisponible. Ce n'est qu'à partir du 6/4 que les 4000 (au nombre de 10) ont fait leur apparition officielle à l'horaire et uniquement au dépôt de Schaerbeek.

Depuis mars 1978, suite aux divers transferts de voitures, il y a de nombreuses 7500 sur les lignes 32 et 102. Depuis le 21/3, les lignes 39/44 sont uniquement desservies par des 7000.

Les 9061, 9089, 9092 et 9099, hors service suite à des accidents, sont en cours de démolition au dépôt d'Ixelles. D'autre part, les voies centrales de la gare des Grands Palais ont été grillagées et ces voies sont transformées en voies de garage pour une quarantaine de motrices 9000 mises en réserve inactive. Y sont déjà garées au 5/4 : les 9084 depuis le 3, 9064 depuis le 4, 9054 et 9073 depuis le 5.

Depuis le 1er avril (ce n'est pas un poisson...), le système d'annonce des stations par cassettes préenregistrées est en service dans les rames de métro de la ligne 1.

Par mesure d'économie (ordonnée par le Ministère), les modifications suivantes ont été apportées à l'exploitation des lignes 94 et 103 : ligne 94 : samedis et dimanches, motrices 9000 au lieu de 7000. Ligne 103 : les dimanches (dépôt de Molenbeek uniquement), motrices 7500 au lieu de 7900. Mise en vigueur depuis les 8 et 9/4.

Transformations au matériel en mars 78 : suppression siège receveur et nouveau poste de conduite : 7122 7132 7003  
Suppression siège receveur seul : 7011 7027.

Dates d'arrivée des motrices 7900 (suite )

7933 : 2/3, 7934 : 8/3, 7935 : 9/3, 7936 : 16/3, 7937 : 29/3,  
7938 : 30/3, 7939 : 5/4, 7940 : 11/4/78.

Transformation de motrices 5000 en motrices de dépannage bidirectionnelles : 5020 = dép n° 1 : terminé, pas encore en service

5021 = dép n° 2 : idem

5006 = dép n° 3 (en cours)

5023 = dép n° 4 (pas encore débuté)

F.G. MARAL  
14-4-78



# NOUVELLES DE LA SNCV

## LE RESEAU FERRE AUJOURD'HUI

Le réseau ferré de la SNCV se divise aujourd'hui en trois groupes de lignes, toutes à écartement métrique et ouvertes exclusivement au trafic voyageurs. Au 31/12/76, la longueur totale des lignes exploitées directement par la société était de 216 km 704 se répartissant comme suit par groupe d'exploitation :

Flandre Occidentale (réseau du littoral)	: 67,823 km
Hainaut	132,181 km
Brabant	16,700 km

La "S.A. pour l'exploitation du chemin de fer vicinal du Groupe des Grottes de Han" exploite par automotrices une ligne ouverte exclusivement pendant la saison touristique au transport des voyageurs, et dont la longueur est de 5,400 km.

## *réseau du Hainaut*

Le Hainaut constitue, pour la SNCV, le plus important des groupes d'exploitation. Il n'est sans doute plus que l'ombre de lui-même ; il mérite cependant que nous nous y attachions vu la variété des lignes qu'il possède.

### Configuration actuelle du réseau vicinal ferré

#### Situation au 1er janvier 1977

A cette époque, l'exploitation du réseau est semblable à celle qui est en vigueur depuis quelques années, aux suppressions de diverses lignes près. Mieux qu'un long discours, la carte que nous publions par ailleurs dans ce numéro donne une idée exacte et synthétique de la situation. Nous l'avons empruntée au numéro de novembre 1977 de la revue "L'Étincelle", publiée par l'ASVi asbl ; elle a été dessinée par Monsieur Raymond DUQUENNE.

#### Situation au 22 mai 1977

Un vent de tempête souffle sur le réseau. Un service cadencé à grande fréquence est instauré entre Charleroi (Eden) et Anderlues, tandis que les lignes 92, 31 et 90 sont arrêtées à Anderlues Jonction où s'effectue le transbordement au grand mécontentement des usagers. Les voies d'Anderlues sont exploitées en boucle unidirectionnelle dans le sens "Roi des Belges - Monument - Jonction". Néanmoins, le tronçon "Jonction - Monument" reste ouvert aux deux sens de circulation.

L'étape suivante devait voir la coupure de la ligne 80 en deux tronçons : Charleroi - Trazegnies (Dépôt) et Trazegnies (Dépôt) - Maurage. Elle n'aura cependant pas lieu.



A la même époque, la SNCV instaure ENFIN le système des tramways desservis par un seul agent. A cet effet, les motrices subissent quelques modifications : installation d'un petit poste de perception à droite du conducteur avec dispositif permettant de recevoir une machine "Almex" et monnayeur, système de miroirs permettant de surveiller la fermeture de la porte arrière, renforcement de l'éclairage intérieur au droit de celle-ci... De plus, la signalisation est progressivement dédoublée (ce travail est encore en cours actuellement ; nous y revenons plus loin). Pour réduire la durée des arrêts, enfin, les centres importants sont munis d'aubettes de pré-perception (receveur à poste fixe).

#### Situation au 1er février 1978

Devant le mécontentement de certains usagers, la SNCV se voit dans l'obligation de rétablir certaines relations directes.

- les lignes 90 et 92 sont à nouveau exploitées de bout en bout jusque Charleroi (Eden). A cet effet, la section PN SNCB ligne 110 (Fontaine Puits n° 2) - Monument est réouverte aux deux sens de circulation.
- la ligne 30 reste limitée à Anderlues (Jonction)
- une navette portant l'indice 89 est intercalée aux trains des lignes 90 et 92 entre Charleroi (Eden) et Anderlues (Jonction) pour porter la fréquence à 7 1/2 min aux heures de pointe, 15 min aux heures creuses ainsi que les samedis, dimanches et journallement en juillet et août. A Anderlues, elle effectue la boucle Charleroi - Roi des Belges - Monument (changement de front) - Jonction - Charleroi.
- la relation Charleroi (Sud) - Jumet (Gohyssart) - Roux (Plomcot) - Trazegnies (Ecoles) se fait à la cadence d'1/2 heure sous l'indice 41.
- la ligne Charleroi (Sud) - Gosselies - Courcelles - Fontaine l'Evêque s'effectue aussi à la cadence d'1/2 heure sous l'indice 63.
- la ligne 57 qui effectuait aux heures de pointe la relation Charleroi (Sud) - Gosselies - Courcelles (Trioux) est prolongée jusque Souvret (Forrières) et circule toute la journée.
- les indices 61 et 64 Charleroi (Eden) - Jumet (Gohyssart) - Souvret - Courcelles - Gosselies - Charleroi (Sud) sont supprimés.
- il résulte de ce qui précède que la section Charleroi (Sud) - Gosselies - Courcelles (Trioux) est exploitée à la fréquence de 15 min en semaine et 30 min les samedis, dimanches et journallement en juillet et août.



- la ligne 80 Charleroi - Maurage est exploitée à la 1/2 h. les jours ouvrables et à l'heure les samedis, dimanches et journallement en juillet et août. Elle est alors limitée à Bracquegnies (St-Anne).
- la ligne 30 Anderlues - Bracquegnies (St-Anne) a une fréquence de 60 min (30' entre 14 et 17h) les jours ouvrables. Les samedis, dimanches et journallement en juillet et août, elle est exploitée jusque Maurage avec une fréquence de 60 minutes.

#### Exploitation en service à un agent (OMT)

Sections de lignes concernées

- Charleroi (Eden) à Anderlues Jonction
- Charleroi (Sud) à Courcelles (Trieux) - Ligne 63
- Charleroi (Sud) à Souvret (Forrières) - Ligne 57
- les deux boucles de Jumet (65/66 et 85/86)
- Charleroi (Eden) à Jumet (Gohyssart) - ligne 41
- Morlanwez à Maurage (lignes 30 et 80)
- Anderlues - Thuin les samedis et dimanches

Cette répartition a entraîné la nécessité d'instaurer un système de receveurs "volants".

Points d'arrêts équipés d'une aubette de pré-perception

( = système STIL à Liège)

Charleroi (Sud) - Charleroi (Eden) - Charleroi (Viaduc)  
 - Marchienne au Pont (Route de Mons) - Fontaine l'Evêque  
 (rue de Leernes) - Anderlues Jonction - Jolimont Bifurcation -  
 La Louvière Drapeau Blanc (2 arrêts) - Houdeng Goegnies  
 rue Houtart - Lodelinsart (Bon Air) - Gosselies (Calvaire) -  
 Courcelles Trieux.

Elles sont fermées les samedis, dimanches et jours fériés.

#### Modifications à la signalisation de simple voie

Dans le but de faciliter les mouvements de trains électriques sur les sections à voie unique, la SNCV imagina vers 1935 un système original, techniquement infaillible, pour la signalisation.

Celui-ci était composé de deux boîtiers situés à chaque extrémité de la section à protéger et reliés entre eux par le rail, le fil de contact et deux fils alimentant respectivement les lampes rouges et les lampes vertes (les couleurs s'entendant pour un sens de circulation).

Lorsqu'un tram se présente à l'extrémité A, son pantographe actionne le contacteur qui fait agir un relais d'impulsion dans le boîtier A. Ce relais fait retomber un relais à enclenchement mécanique situé dans le boîtier se trouvant à l'extrémité B. Le feu d'entrée s'allume au vert, ainsi que les feux répétiteurs répartis tout au long de la section à voie unique ; ces mêmes feux présentent une lentille rouge pour le sens inverse et un feu rouge à l'extrémité opposée de la section.



Toutes ces ampoules allumées simultanément sont raccordées en série de telle sorte que la défaillance de l'une d'elle annule automatiquement l'indication donnée par l'ensemble des ampoules (tous les feux sont éteints). L'enclenchement mécanique permet à la signalisation de garder la même indication avant et après une panne de courant. La présence de feux répéteurs permet au conducteur de vérifier pratiquement à chaque instant, et très souvent avant chaque courbe, la bonne position de la signalisation.

Les quelques explications très schématiques montrent le haut caractère de sécurité donné par ce système qui ne peut pratiquement être mis en défaut que par une défaillance humaine.

En effet, un train se trouvant en voie unique doit toujours avoir le feu vert pour lui, à l'exclusion d'un feu rouge ou éteint. Evidemment, ce système peut désorganiser complètement l'exploitation dans la mesure où la défaillance d'une ampoule entraîne la mise hors service de l'installation de signalisation. Il est prévu, dans ce cas de signalisation éteinte, que le train ne peut pénétrer dans la section concernée que s'il est piloté par un agent se déplaçant à pied à quelques mètres en avant de l'engin.

Le système OMT (conducteur seul à bord) entraînait automatiquement l'impossibilité de pilotage par le receveur en cas d'avarie. C'est pourquoi, le groupe du Hainaut de la SNCV a imaginé de doubler tous les feux, de créer pour chaque sens de marche une double ligne série de lampes, tout en maintenant un seul boîtier à chaque extrémité. Statistiquement en effet, on ne peut compter que sur une très faible malchance que les deux lignes de feux soient simultanément hors service.

L'équipement de toutes les sections à voies unique de ce type de signalisation doublée est en cours : c'est un travail de longue haleine dans la mesure où l'on profite de cette modification pour renouveler l'ensemble des lignes de transmission et les raccordements.

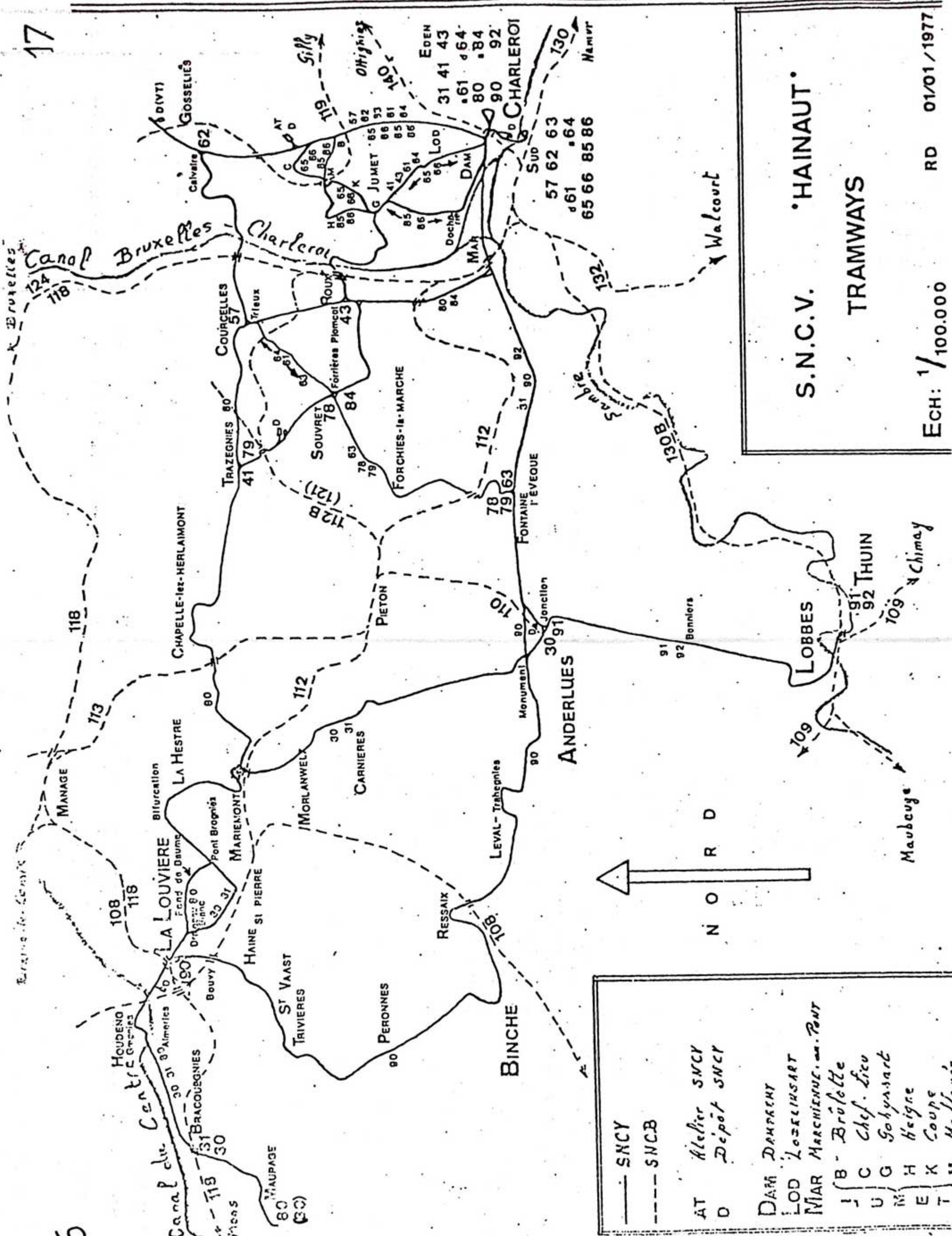
#### La section Anderlues (Jonction) - Thuin ligne 92

Cette portion de ligne d'environ 10 km est la dernière du réseau SNCV à être exploitée par le système du bâton-pilote. La signalisation lumineuse n'était donc pas montée sur ce tronçon. Deux sections seulement sont ouvertes au système : Jonction - Lobbes Bonniers et Lobbes Bonniers - Thuin (en fait, il existe aussi des évitements à l'entrée du site propre et à Lobbes (Pont du Nord)).

Le système du bâton-pilote, très simple en soi, ne permet pas de faire face aux désorganisations du service : le retard d'un train entraîne automatiquement le retard de tous les autres. Malheur si l'on ne retrouve pas le bâton-pilote au bon endroit !

Le Ministère des Communications a décidé d'équiper cette ligne de signaux lumineux. Le montage de ceux-ci a débuté dans le courant du mois de janvier 1978.



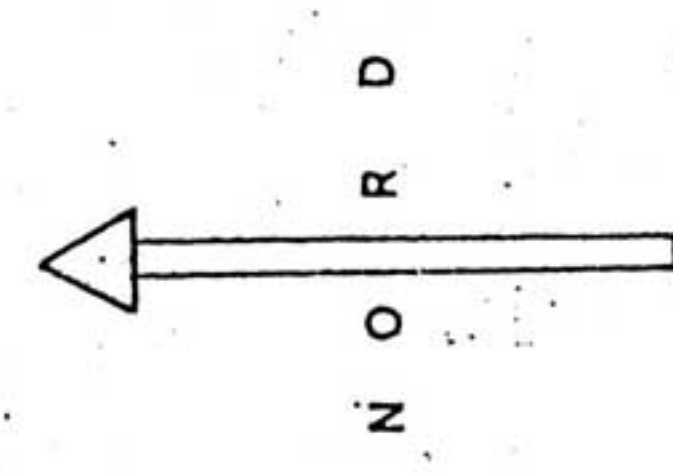


S.N.C.V. HAINAUT  
 TRAMWAYS

ECH: 1/100.000

RD 01/01/1977

- SNCY
- - - SNCB
- AT Atelier SNCY
- D Dépôt SNCY
- DAM DAMPHEM
- LOD LOZELIENSART
- MAR MARCHIENNE - PONT
- J B Brûlotte
- U C Chef-Lieu
- M G Gohysart
- E H Heigre
- T K Coupe
- M M Malleuce





SNCV - Horaire des trams avec remorques du groupe du Hainaut

<b>L I G N E 4 1</b>	
Charler. Eden Trazegn.	
<b>S E N S A L L E R</b>	16.48 17.18
<b>S E N S R E T O U R</b>	7.55 14.55 15.25 16.15

<b>L I G N E 6 3</b>	
Ftaine l'Ev. Charl.	
Sud	8.29

<b>L I G N E 8 0</b>	
Charl. Eden Trazegn. La Louv. Bracquegn. Maurage	
Ecoles Dépt	
<b>S E N S A L L E R</b>	7.16 8.16 8.46 9.16 9.46 10.16 10.56 11.16 16.46 17.16 17.46 18.16 18.46
<b>S E N S R E T O U R</b>	18.01 19.01 19.21 19.16

<b>L I G N E 9 0</b>	
Charl. Eden Anderlues Trivièr. La Louv.	
<b>S E N S A L L E R</b>	5.22 5.52 6.22 6.52 7.22 7.52 8.22 8.52 15.52 16.22 16.52 17.22 17.52 18.22
<b>S E N S R E T O U R</b>	6.40 7.10 7.40 8.10 8.40 8.58 8.54 9.24 17.54 18.24 18.54

<b>S E N S R E T O U R</b>	5.15 5.55 6.24 6.51 7.21 7.51 8.21 14.51 14.51 15.21 15.51 16.21 16.51 17.21 17.51 18.21
<b>S E N S A L L E R</b>	4.37 5.17 5.43 6.13 13.43 14.13 14.53 15.13
<b>S E N S R E T O U R</b>	5.28 5.58 6.28 14.38 15.08 15.38 16.08 16.38

<b>S E N S R E T O U R</b>	6.16 6.46 7.16 7.46 8.16 8.46 16.16 16.46 17.16 17.46 18.16
<b>S E N S A L L E R</b>	5.01 5.31 6.01 6.31 7.01 7.31 15.01 15.43 16.01 16.31 17.01



### L'adjonction de remorques

L'adjonction de remorques se fait de plus en plus rare. Il faut d'ailleurs s'attendre à ce que cette pratique soit supprimée dans la banlieue de Charleroi en raison de la circulation à grande fréquence actuellement organisée. Lorsque les rames sont composées de deux véhicules, le premier est desservi par le conducteur seul et est réservé aux abonnés et aux voyageurs déjà munis d'un billet. Le receveur se trouve alors dans la remorque.

On trouvera en annexe, pour répondre aux désirs des photographes, le roulement des remorques en vigueur au 8 mars 1978. Celui-ci est valable du lundi au vendredi. Il n'y a pas de remorque en juillet et août. Ces renseignements sont donnés à titre purement indicatifs : ils n'engagent ni la SNCV ni le GTF ; la situation peut évoluer.

### Conclusions

Les informations que nous avons pu rapporter ci-dessus grâce à l'obligeance de la direction du groupe du Hainaut de la SNCV, montrent que ce groupe vient de faire un grand pas en avant dans le sens de la modernisation et de la compétitivité du transport par rail. En effet, pratiquement à frais d'exploitation égaux (les frais de personnel en constituant la majeure partie), la nouvelle organisation permet d'offrir un meilleur service à la clientèle par un renforcement considérable de la fréquence de circulation des tramways. L'instauration progressive du système One Man Tram (OMT) remet le tramway au même niveau que l'autobus au point de vue frais d'exploitation.

Si les prochaines étapes sont constituées par l'arrivée des prototypes des nouvelles voitures tramways et la mise en service de la station prémétro des "Beaux-Arts", on peut espérer que le renouveau du réseau ferré subsistant de la province du Hainaut sera bien entamé.

H.A.  
mars 1978

### Nouvelle de la SNCV

Les motrices type S n° 9076 et 9065 ont été gravement endommagées suite à une collision frontale sur la ligne 90 Charleroi - Binche - La Louvière à St-Vaast le vendredi 24 mars 1978. La cause en est le non respect de la signalisation par un des deux conducteurs.



## *réseau du littoral*

### L'AVENIR DE LA LIGNE DE TRAMWAYS SNCV DU LITTORAL

#### L'extension vers Adinkerke

Une proposition d'extension de la ligne tramway entre le terminus actuel de La Panne et la gare SNCB d'Adinkerke (qui dessert La Panne) est actuellement déposée au Ministère des Communications. Beaucoup de temps s'écoulera vraisemblablement encore avant qu'une décision définitive n'intervienne : probablement pas avant la modernisation complète des installations existantes, soit pas avant quatre ans environ.

Le tracé proposé par la SNCV ne passe pas par les dunes, mais longe le côté droit de la route depuis La Panne jusque Méli (double voie sur siège spécial). Au delà de Méli, une grande raquette est prévue, à l'aller derrière Méli pour rejoindre la gare SNCB d'Adinkerke, au retour, par la route Adinkerke Méli.

Le tracé par les dunes, envisagé lui aussi, présentait l'inconvénient d'exiger des travaux de nivellement dispendieux et des déprédations jugées inadmissibles à la nature. De plus, la distance entre les arrêts et les lieux habités aurait été beaucoup trop grande, et aurait pu déformer la position concurrentielle du tramway.

#### Planning de renouvellement de l'infrastructure de la ligne

La ligne aérienne sera modernisée : on vient d'en avoir un avant-goût à Zeebruges. En accord avec le Ministère des Communications, il est prévu de renouveler 10 km d'installations aériennes par an. La suspension nouvelle est de type allemand, plus légère que l'actuelle. On utilisera du fil de contact de 120 mm<sup>2</sup> et un fil de suspension de 95 mm<sup>2</sup>, relié au premier de manière systématique.

Pour le premier juillet 1978, le tronçon Maråakerke-Nieuport sera équipé de cette manière, ainsi que, probablement, le tronçon Blankenberge-Knokke. Il n'y aura donc pratiquement plus de suspension aux façades des immeubles.

Une sous-station est en construction à Nieuport, en vue entre autres de l'extension La Panne-Adinkerke. On pense aussi à l'installation d'aiguillages électriques, là où le besoin s'en ferait sentir.

A plus longue échéance, on sait qu'il est prévu d'exploiter la ligne à l'aide de tramways modernes articulés. Ces véhicules seront unidirectionnels. Cette solution présente l'avantage du coût de revient plus bas du matériel, mais présente l'inconvénient de nécessiter le maintien, sinon le développement de boucles de retournement. Un autre argument plaide en faveur de cette solution : le personnel de conduite n'accrocherait plus ou ne décrocherait plus les remorques. Cette situation paraît étonnante à ceux qui ont connu le réseau vicinal d'antan, mais il faut faire remarquer, entre autres, que le réseau du littoral est exploité, en saison, avec du personnel très jeune, le plus souvent inexpérimenté (de nombreux étudiants sont engagés sur cette ligne pendant les mois d'été).



Dans l'avenir, l'installation d'un dispatching est nécessaire. Cette solution comporte entre autres la nécessité d'installer des liaisons radio dans les véhicules, la possibilité de visualiser le trafic sur un tableau de contrôle optique, d'intervenir sur le trafic... On est encore pour le moment dans les nuages à ce sujet.

### L'insertion des tramways dans la circulation urbaine

Le transit par les cités balnéaires est depuis longtemps un gros problème pour le réseau des tramways. Nous n'en sommes heureusement plus au temps de la polémique sur le maintien ou non de cette ligne de tramway, épine dorsale de la côte belge. Le tram est enfin considéré comme le moyen de transport public le plus adéquat et son maintien n'est plus discuté. L'insertion dans le milieu urbain et la capacité de transport sont deux exigences qui ne posent pas de problème. L'insertion du tramway dans le trafic routier et le problème du bruit peuvent être résolus (à Bruges, où l'on cherche un moyen de transport répondant aux mêmes exigences, on vient de se rendre compte, un peu tard, que la solution tramway présentait bien des avantages... Mais on les a par ailleurs supprimés il y a quelques années !)

La Panne est un des points noirs de l'exploitation : le trafic automobile y est dense, les trams et parkings sont rassemblés le long de la même artère, bien étroite par ailleurs. Le problème doit donc être abordé globalement : l'installation d'un parking hors ville et la mise à sens unique des rues ne sont pas à exclure.

A Ostende, les plans sont moins radicaux : la situation y est plus claire, et le trafic plus fluide, du fait de l'existence de l'autoroute E5 entre Jabbeke et Nieuport, qui limite la circulation de transit dans le centre ville.

A Blankenberge, le problème se scinde en deux : la transformation de la place de la gare est aujourd'hui achevée et l'arrêt du tram rénové ; le détournement de la circulation vers Zeebruges ne crée pas de problème pour le tramway.

Le noeud du problème reste donc à Middelkerke, en dépit d'un détournement du trafic automobile. Il est actuellement question de mettre à sens unique les voies de tram. Cette solution serait aussi adoptée à la section Nieuport - Bains, où le tram circule encore à contre-sens du trafic.

d'après H. Van den Bergh  
(VeBOV Koerier n° 17/78)  
traduction : M. Lambou - mars 1978



1979 : grande exposition des Transports à Hambourg.

Après l'Exposition Internationale des Transports et des Communications (IVA) qui s'est tenue à Munich en 1965, c'est Hambourg qui sera le théâtre de l'IVA 79 qui s'y déroulera du 8 juin au 1er juillet.

Patronée par le Président de la République fédérale d'Allemagne, cette grande manifestation des transports s'attachera à présenter les secteurs suivants :

- les systèmes de transports et l'état actuel de la technique,
- les voies de transports et leurs fonctions,
- les moyens de transport, leur évolution et leur niveau actuel,
- l'industrie et l'économie des transports, orientée vers les débouchés qu'offre le marché,
- les nouvelles technologies et les nouveaux systèmes permettant de résoudre les problèmes d'aujourd'hui,
- les auxiliaires des transports.

Elle informera également sur les nouvelles tendances du transport de l'avenir et s'adressera directement aux utilisateurs du transport en orientant son action vers le public.

Des conférences et des séminaires auront par ailleurs lieu dans le Palais des Congrès situé à proximité du terrain d'exposition.

Des visites sont en outre prévues au terminal de conteneurs de Hambourg, au canal latéral de l'Elbe, à la gare de triage de Maschen, la plus grande d'Europe, au tunnel sous l'Elbe, reliant l'Europe centrale à l'Europe septentrionale.

Notons que le Président de l'Union Internationale des chemins de fer fait partie du Bureau de l'IVA et qu'un groupe de travail, présidé par le Chemin de fer fédéral allemand, a été créé pour organiser la participation ferroviaire à cette manifestation.

Nouvelles voitures-couchettes climatisées de la SNCF.

Dans le cadre du renouvellement de son matériel à voyageurs de grandes lignes, la SNCF met en service de nouvelles voitures-couchettes de 2e classe. Ces voitures qui sont climatisées, mesurent 26,4 m hors tout et ont une masse de 46 tonnes en charge; elles comprennent dix compartiments et un local pour l'agent d'accompagnement. Deux cent quatre-vingt-dix exemplaires ont été commandés et doivent sortir d'usine jusqu'à la fin de 1978.

Particulièrement spacieuses et confortables, ces voitures sont progressivement incorporées dans des trains internationaux assurant des relations de qualité, comme le "Palatino", et des trains du service intérieur effectuant de longues étapes, comme "l'Occitan", sur la relation Paris-Toulouse.



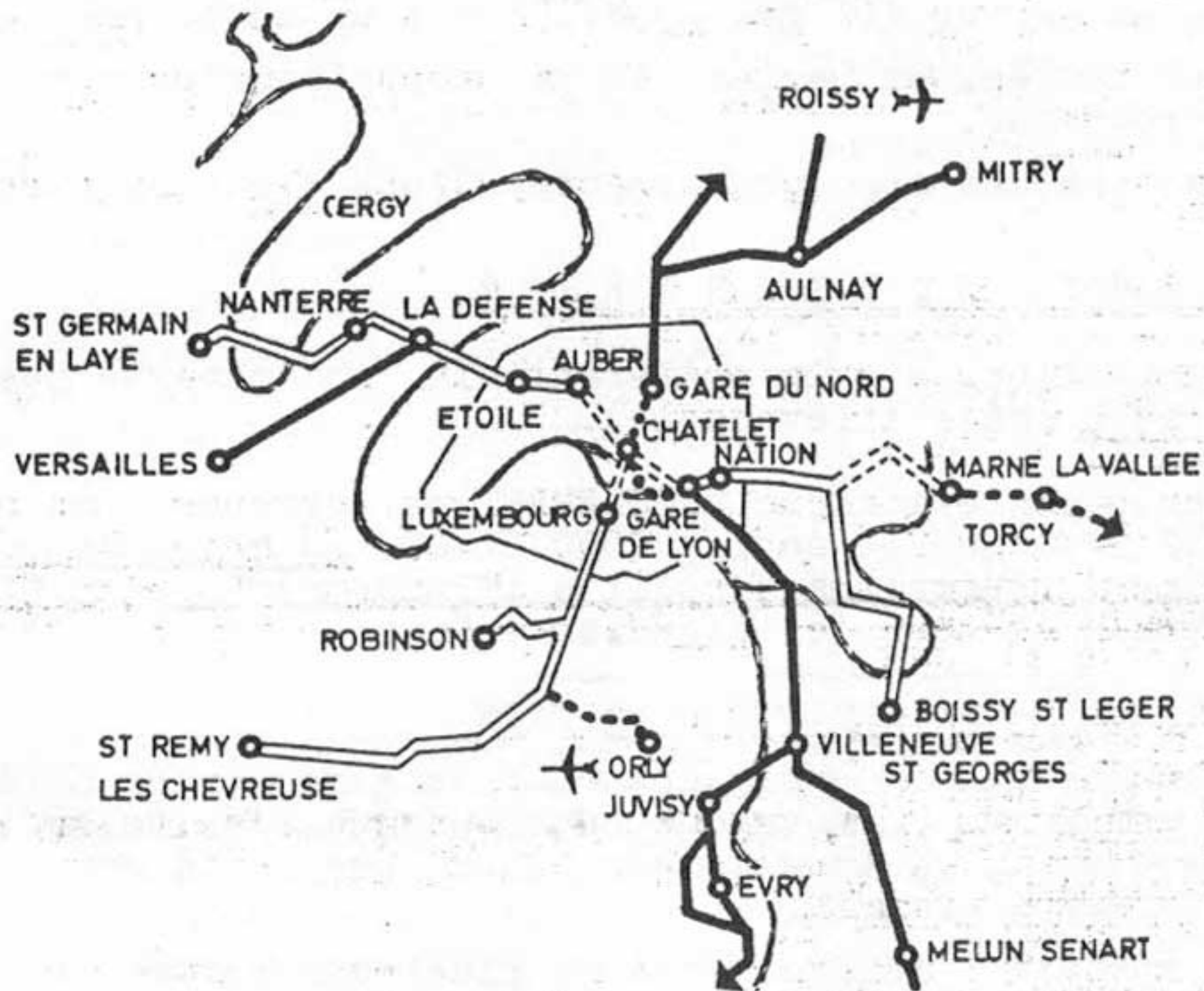
La mise en service simultanée, le 8 décembre 1977, de la jonction centrale "Auber-Nation", de la branche de Marne-la-Vallée et du prolongement "Luxembourg-Châtelet" de l'ancienne ligne de Sceaux marque la naissance d'un véritable réseau connecté de transport public ferroviaire à dimension régionale : le RER (Réseau Express Régional). Cette mise en service a entraîné la création de six nouvelles stations, dont celle de "Châtelet-les-Halles" située au coeur de Paris.

Il aura fallu quelque dix années de travaux gigantesques, dont près de la moitié réalisés en souterrain, pour que le RER devienne un réseau cohérent de plus de 90 kilomètres reliant les lignes Est (Boissy-Saint-Léger et branche de Marne-la-Vallée), Ouest (Saint-Germain-en-Laye), Sud (Sceaux), au centre de la capitale.

Le trafic journalier qui était jusqu'à ce jour de 500.000 voyageurs devrait atteindre dorénavant près de 800.000 voyageurs.

Ce nouveau réseau facilitera les déplacements des habitants de la région parisienne en leur offrant des liaisons plus directes, en diminuant sensiblement leur temps de parcours et en assurant des correspondances aisées avec le métro classique.

A peine né, ce réseau a entamé une nouvelle croissance avec le début des travaux de prolongement de la ligne de Sceaux au-delà de "Châtelet-les-Halles" vers "Gare du Nord". C'est sur ce très important axe Nord-Sud que sera réalisée, à l'horizon 1981, la première phase de l'interconnexion des lignes RER de la RATP avec des lignes de la banlieue SNCF, que les trains des deux réseaux pourront parcourir de bout en bout.



- Lignes RER avant le 8 décembre 1977
- - - - - Lignes ouvertes le 8 décembre 1977
- ..... Extensions prévues
- Réseau SNCF



# ACTIVITES DU GTF

## EDITION D'UNE CARTE DES LIGNES FERREES BELGES

Nous avons le plaisir de vous annoncer la mise à l'impression de cette carte, annoncée depuis plusieurs mois.

Elle reprend l'ensemble des lignes ferrées SNCB et SNCV existant ou ayant existé en Belgique, à voie normale ou métrique.

Dans le cas de la SNCV, les lignes sont simplement tracées. Dans le cas de la SNCB, il est fait distinction entre les lignes existantes (à double ou simple voie), des lignes à exploitation simplifiée, des lignes hors-service ou démontées. Pour le grand écartement, figure le nom des stations. Un agrandissement des régions du Borinage et du Centre permet de se faire une idée plus précise de la densité du réseau de ces régions.

Son format est de 800 x 1000 mm, impression offset en noir, une face. Elle comporte un cadre avec repères permettant la recherche aisée d'une station.

Cette carte est accompagnée d'un dépliant contenant la liste de toutes les gares SNCB, avec ancien et nouveau code télégraphique, numéro de ligne d'appartenance : cette liste fait office d'index.

Cette carte existe en deux versions

- version pliée au format DIN A4 (càd le format de ce Transfer ouvert), en papier 100 gr, expédition sous enveloppe cartonnée.
- version roulée, en papier 140 gr, expédition en tube cartonné muni de bouchons.

Les deux versions sont accompagnées d'une liste de gares.

### COMMENT SOUSCRIRE ?

Une souscription, à prix préférentiels, est ouverte jusqu'au 15 juin 1978 (date irrévocable).

La souscription est reçue UNIQUEMENT par versement au compte 140-0589219-11 de GTF asbl à 4000 LIEGE, au moyen du bulletin de versement préimprimé "Crédit à l'Industrie" ci-joint accepté par la poste et tous les organismes financiers.

### Possibilités de souscription et prix

- 1) Vous souhaitez recevoir une ou plusieurs cartes pliées. Vous complétez la rubrique correspondante du bulletin de versement, et vous versez 200 FB par carte commandée, TVA et envoi compris.
- 2) Vous souhaitez recevoir une ou plusieurs cartes roulées. Vous complétez la rubrique correspondante du bulletin de versement, et vous versez 200 FB par carte commandée, envoi et TVA compris.

NB : après le 15 juin, le prix plein d'une carte sera de 250 FB.



Offre supplémentaire

- 1) Il vous est possible d'obtenir une seconde carte, sans liste de gares, du même type que votre souscription principale (càd pliée ou roulée et dans le même emballage) en exécution plastique 110 gr pratiquement indéchirable pour le supplément très attractif de 70 FB. Vous avez donc deux cartes pour le prix de 270 FB.

Si vous souhaitez recevoir cette seconde carte, il vous suffit de remplir la rubrique correspondante du bulletin de versement et d'ajouter 70 FB.

Attention: la carte plastique n'est pas vendue séparément, et ne sera imprimée qu'en fonction du nombre de souscripteurs qui en passeront commande.

- 2) Nos membres qui souscrivent à la carte des voies ferrées de Belgique ont la possibilité d'obtenir deux séries de chaque fois 12 cartes-vues (séries 52 et 53) que nous venons de sortir de presse, au prix promotionnel de 95 FB les deux séries (envoi et TVA compris) au lieu de 135 FB. La série 52 est consacrée à la SNCV et la série 53 à la SNCB.

Si vous souhaitez profiter de cette offre, il vous suffit de remplir la rubrique correspondante du bulletin de versement, d'indiquer votre n° de carte de membre, et d'ajouter 95 FB.

Attention : vous avez droit à un seul ensemble de cartes-vues 52 et 53 par carte ferroviaire commandée au prix plein de 200 FB (les cartes supplémentaires à 70 FB n'entrent pas en ligne de compte ici).

REMARQUES

- Paiement en provenance de l'étranger (autres pays que la Belgique ou le Gd Duché Lux.) :

- carte roulée : 240 FB
- carte pliée : 240 FB
- carte supplémentaire plastique : 70 FB
- série cartes 52/53 : 115 FB

Le compte utilisable de l'étranger est uniquement le CCP Bruxelles 000-0896641-70 De GTF asbl à B - 4000 LIEGE .

- Vous recevrez votre commande au courant du 3e trimestre 1978.
- Le seul compte financier recevant les souscriptions (sauf celles de l'étranger) est le n° 140-0589219-11. Les souscriptions qui arriveraient à un autre compte ou qui ne respecteraient pas les conditions de l'offre seront automatiquement annulées.
- sur le bulletin de versement préimprimé contenant votre souscription, veuillez barrer impérativement les mentions correspondant à des articles que vous ne nous commandez pas. Vous nous éviterez ainsi des risques d'erreurs, et nous pourrons ainsi mieux vous servir.



## troisième voyage de la saison 78

### L'ENTRE-SAMBRE-&-MEUSE

Nous avons le plaisir de vous inviter à participer au voyage que nous organisons le samedi 3 juin 1978 sur quelques lignes de l'Entre-Sambre-et-Meuse fermées au trafic voyageurs. Le programme est le suivant :

Départ vers 8h35 de Charleroi (Sud) en autorail spécial SNCB vers Châtelineau - Florennes. Parcours des lignes :

150 : Tamines Fosses Mettet Ermeton-sur-Biert

136A: Ermeton Biesmerée Pavillon Morialmé Florennes

138A: Florennes Merlemont Florennes

136 : Florennes St-Lambert Walcourt Charleroi Sud (arrivée vers 20h)

Toutes ces lignes (sauf Walcourt-Charleroi) sont fermées au trafic voyageurs. Mettet - Ermeton - Biesmerée est fermé à tout trafic. Le parcours de ces lignes constitue à lui seul tout un programme...

Comme d'habitude, des arrêts-photos sont prévus.

Pour autant que le nombre de participants soit suffisant, nous organiserons un déplacement en groupe au départ de Liège Guil et de Bruxelles Nord, afin d'obtenir d'importantes réductions sur le parcours ferré par trains réguliers.

Rassemblement L'autorail spécial part de Charleroi Sud.

Rendez-vous à Charleroi (Sud) vers 8h15

Bruxelles (N) vers 7h30

Liège G. vers 7h40 (embarquement dans l'autorail spécial à Tamines - places réservées)

Dîner : arrêt d'1h30 environ. Vu la difficulté de trouver un restaurant dans la région parcourue, nous allons, cette fois encore, recourir à la formule de l'assiette froide que chacun pourra consommer où il le voudra.

Retour : la marche de l'autorail sur les lignes est très lente et nous souhaitons sauvegarder les arrêts. L'autorail ne revient donc à Charleroi que vers 20 heures (Bruxelles vers 21h, Liège vers 22h).

Les heures citées ci-avant sont approximatives et envisagent l'hypothèse la plus défavorable ; l'horaire SNCB d'été n'est pas encore paru...

Remarque : ce voyage est semblable à celui que nous avons organisé en 1972. Cependant, nous ne parcourons pas la section Ermeton-Falaën. Les participants de ce voyage se souviennent du chaleureux accueil que nous avons reçu dans la région et du succès qu'il avait obtenu auprès de nos membres. L'intérêt des lignes empruntées est évident : nous pourrions percevoir l'importance des liaisons ferroviaires de l'Entre-Sambre-et-Meuse entre les deux guerres. De plus, au point de vue tourisme, ces régions, vues d'un angle si original, sont attachantes.



Prix : comprenant le parcours en autorail spécial de Charleroi à Charleroi, les frais d'organisation et la TVA.

Adulte membre, épouse ou enfant ou parent vivant 500 FB  
sous le même toit

Adulte non membre : 550 FB

Enfant moins de 12 ans : 250 FB

Enfant de moins de 7 ans : gratuit

Les enfants ne disposent pas d'une place personnelle dans l'autorail. Leur participation est limitée aux enfants accompagnant leur parents, sous leur responsabilité.

Supplément Bruxelles - Charleroi AR : 115 FB

id de Liège Guil : 150FB

Assiette froide : 140 FB

Inscriptions : le plus tôt possible et en tous cas avant le 15 mai 1978 (dernier délai) en renvoyant le bulletin d'inscription ci-joint dûment rempli et accompagné d'une enveloppe timbrée à 8F portant nom et adresse (ou coupon-réponse international) et en versant simultanément la somme correspondante au compte 001-0534742-57 de GTF asbl à 4000 LIEGE, ou en joignant un chèque bancaire garanti à l'ordre de GTF asbl.

Nous espérons que vous participerez à ce voyage, dont l'intérêt ferroviaire et touristique, ainsi que le caractère exceptionnel, sont évidents.

Les inscriptions seront enregistrées dans l'ordre de leur arrivée pour autant qu'elles soient conformes à nos indications (formalités, n° de compte à utiliser...). Elles seront clôturées dès qu'un seul autorail sera rempli : un trop grand nombre de participants contrarierait le bon déroulement de ce voyage. Nous accorderons priorité toutefois à ceux qui rallient l'autorail spécial par train régulier (billet collectif).

#### B I B L I O G R A P H I E

"Le Tramway urbain belge en images", par André Ver Elst aux éditions "Bibliothèque européenne" Pays-Bas. Présentation similaire à la série "En cartes postales anciennes". Un volume de 158 photos, au format 200x140 mm, couverture cartonnée. Commentaire français/néerlandais. Il situe les trams urbains dans l'environnement de l'époque et donne un aperçu de leur inventaire historique. L'auteur a étendu la notion de tram urbain à un certain nombre de petites villes belges qui ont possédé un réseau vicinal. Ont la vedette les villes de Bruxelles, Anvers, Bruges, Charleroi, Mons, Tournai, Eupen, Gand, Knokke, Liège, Louvain, Namur, Malines, Ostende, Tiel et Verviers. Malgré quelques imperfections dans certaines légendes (dont une interversion d'impression), chaque amateur se doit de posséder cet ouvrage, en vente chez votre libraire au prix de 495 FB.



## quatrième voyage : LE GTF EN FRANCE

Depuis plus de deux ans, notre association envisageait l'organisation d'un week-end touristique et ferroviaire en France. En effet, la multiplicité et la diversité des réseaux touristiques étrangers constituent, à notre avis, une excellente occasion de découvrir d'autres mentalités et d'autres réalisations que celles que nous connaissons actuellement.

Nous vous invitons à participer à un voyage dans la région de Strasbourg : nous organisons celui-ci les vendredi 21, samedi 22 et dimanche 23 juillet 1978.

Le programme, dans ses grandes lignes, serait le suivant :

- Départ de Belgique en train jusque Strasbourg le vendredi 21  
visite de la ville et soirée libre
- Samedi 22 : excursion en autocar dans la région avec visite du Donon et du plan incliné d'Artzwiller.  
Parcours du chemin de fer touristique d'Abreschwiller et visite de ses installations.  
Soirée libre.
- Dimanche 23 : visite du chemin de fer touristique Rosheim - Ottrott (parcours). Retour en fin d'après-midi vers la Belgique par train.

Vous pouvez constater que ce week-end permettra de ménager l'emploi du temps des familles : parcours et visite de deux chemins de fer touristiques, mais aussi visite d'une des régions les plus touristiques des environs de Strasbourg, et découverte de cette dernière ville. Le rythme des visites ne sera pas trop rapide.

Le prix de ce voyage comprenant le parcours en train au départ de toute gare belge, les parcours en chemin de fer touristique, les circuits en autocar, deux nuits d'hôtel et la majorité des repas sera d'ENVIRON 4.500 FB.

Les personnes intéressées par ce voyage peuvent nous écrire en signalant le nombre de personnes intéressées et en joignant une enveloppe timbrée portant leur nom et l'adresse pour la réponse à GTF asbl c/o Monsieur Pierre DYKMANS

Rue des Peupliers 10 4000 LIEGE

Veillez nous écrire AVANT LE 1er JUIN 78 : le fait de nous écrire ne vous engage nullement. Nous vous en remercions.

### B I B L I O G R A P H I E : Les Chemins de Fer Corses

Le magazine des Tramways à vapeur et des Secondaires n° 5 (premier numéro de 1978) est consacré entièrement à l'histoire de cet attachant réseau à voie métrique. Avec une couverture en couleurs, 32 pages, de nombreuses photos et cartes, il reprend non seulement un historique de ce réseau, mais aussi une description des lignes, un inventaire et une description du matériel.

Correspondance : Rédaction du MTVS, 35 avenue Lekain F-78600  
MAISONS-LAFFITTE France

Commande : versement de 20 FF au CCP 35-583-25 K du centre CCP  
"La Source" de la revue MTVS.



René REYMOND

Sur le thème du Chemin de Fer S.G.-L.M. l'auteur, historien de la Matheysine, a retrouvé au fil des années près de 200 documents photographiques, certains de toute rareté, remontant à 1886 et 1888, et même un menu du banquet d'inauguration de la ligne par le Ministre Deluns-Montaud!

Quelques amis lui ont suggéré de réunir cette riche illustration en un volume et d'écrire un texte sur l'aventure séculaire du « Petit Train ».

C'est aujourd'hui chose faite.

Voici donc la « Petite histoire du Chemin de Fer de montagne de Saint-Georges-de-Commiers à La Mure. Premier train électrifié de France. Merveille du Dauphiné ».

Tous les Dauphinois qui s'intéressent à leur région, tous les Amis du Rail, voudront posséder ce luxueux livre-album de haute qualité.

# Petite histoire du chemin de fer de montagne de St-Georges-de-Commiers à La Mure (Isère)

## Premier train électrifié de France Merveille du Dauphiné

Préface de Jean HAUDOUR

Ingénieur-Géologue des Houillères du Dauphiné

Président du groupement des Syndicats d'Initiative des Alpes du Sud Dauphiné

### TABLE DES MATIERES

- I. Les Mines d'antracite de La Mure à l'origine de la création du réseau à voie métrique S.G.-L.M.
- II. La laborieuse naissance d'un chemin de fer
- III. La ligne et ses ouvrages d'art
- IV. Une grandiose inauguration!
- V. Le matériel, de l'époque de la vapeur à l'électrification
- VI. Le transport des voyageurs
- VII. Le transport du courrier (texte de M. Victor Bettega, Professeur)
- VIII. Le prolongement de la ligne de La Mure à Corps
- IX. 1939-1945 : les années difficiles
- X. Les vicissitudes de l'exploitation depuis le dernier conflit mondial (texte de M. Jean Deveau, Ingénieur E.C.P.)
- XI. Les Houillères du Bassin du Dauphiné et le Chemin de fer
- XII. Le petit train dans la montagne : un parcours hautement touristique
- XIII. Les joyeux voyageurs de la fin de semaine
- XIV. Terminus.

Un luxueux Livre-Album très agréablement présenté, de 148 pages, poids 1,5 kg, format 25 x 31, relié pleine toile sous jaquette pelliculée illustrée en couleur, renfermant près de 200 documents photographiques superbement reproduits, les plus rares en grand format ou pleine page, et une carte de la ligne dessinée par M. Jean Garnier.

en souscription jusqu'au 31 août 1978  
Parution fin novembre 1978  
(Le prix sera majoré après la souscription)

*Extraits de la Préface de M. Jean HAUDOUR*

Grâce à un texte agréable et précis, grâce aussi à une illustration aussi abondante qu'exceptionnelle, un vide a été comblé.

évoqueront pour vous ces chantiers de la conquête d'une nature hostile, accumulant les difficultés comme pour mesurer la capacité créative des maîtres d'œuvre...

A la riche bibliographie consacrée à la Matheysine et à son pays environnant, il manquait une « petite histoire » de la plus remarquable de ses voies d'accès. Il est notoire que, d'où que l'on vienne pour atteindre le bastion matheysin, il faut vaincre une dénivellation importante à travers des sites aux caractéristiques géologiques et morphologiques telles, qu'elles ont toujours posé des problèmes ardues aux ingénieurs chargés de les résoudre...

Vient le chapitre qui étudie l'évolution du matériel roulant; il sera apprécié par tous ceux, et ils sont nombreux, qui sont attachés à ces machines qui firent l'admiration de nos pères et, il faut bien le dire, la nôtre...

PRIX de souscription:

102 Francs Français

Bulletin de souscription au verso du bulletin d'inscription au voyage (à recopier ou à remplir)

Si les réalisations routières se sont avérées difficiles, combien plus se compliqua la tâche quand il fut question d'un accès au Plateau par chemin de fer; ce sont les péripéties de cette épopée, et croyez-moi le mot n'est pas trop fort, qui nous sont contées avec esprit et enthousiasme...

Le prolongement de la ligne de La Mure à Corps, avec embranchement de Pont-du-Prêtre à Valbonnais : une réalisation plus récente qui commence de façon tout à fait originale; ne voyons-nous pas notre train qui sort de la gare et traverse l'agglomération de La Mure par ses rues les plus commerçantes et les plus animées. Les patientes recherches de notre ami René Reymond nous permettent d'admirer d'excellentes vues de ce tronçon; vous goûterez, j'en suis convaincu, les très précieux clichés de la réalisation du pont de Roizon...

Des vues étonnantes de la réalisation de la ligne et de ses ouvrages d'art,



C O U R R I E R   D E S   L E C T E U R SLa ligne SNCB 37

Dans Trans-Fer n°2, nous avons désigné la ligne Liège-Verviers-Hergenrath Frt. sous le n° 37. Plusieurs lecteurs s'en étonnent, et particulièrement M. M. F. de Pepinster. La numérotation des lignes SNCB que nous connaissons est basée sur les tableaux horaires du service des trains de voyageurs. Ceux-ci reprennent généralement simultanément plusieurs tronçons de lignes qui intéressent plusieurs courants de trafic importants. Ainsi en est-il de Bruxelles - Frontière Allemande, sous le numéro unique 36. Toutefois, à l'origine de la numérotation, chaque ligne a reçu un numéro propre qui lui est resté dans la terminologie interne de la SNCB. Ainsi, la ligne 37 désigne le tronçon Liège Hergenrath Frt, par exemple dans les tableaux-horaires des trains de marchandises, pour le service de la voie...

Les autorails série 49 de la SNCB (pour M. Y.V. de 1180 Bxl)

Cette série est en général déclassée du service voyageurs. Ces autorails Brossel sont mitrillés, transformés en autorails caténaires pour la direction ES. Cependant, deux exemplaires de cette série sont conservés au dépôt de Montzen pour assurer les transports de personnel SNCB. Ils assurent la relation Montzen-Welkenraedt (jour) et Montzen - Pepinster ainsi que Liège la nuit. Le GTF les a souvent utilisés pour ses excursions dans la région liégeoise (ainsi en avril 77, lors de la mémorable excursion à St-Vith, où ils ont été utilisés simultanément - voir à ce sujet une de nos cartes-vues série 51 - ces 2 TA en gare de Waimés).

Nous vous remercions de l'attention que vous portez à Trans-Fer.

VOYAGE FERROVIAIRE ORGANISE PAR LE CFC

Le Club Ferroviaire du Centre organise un voyage en autorail spécial le 25 juin 78. Il donne ainsi l'occasion à chaque membre de club belge de faire connaissance, d'échanger des idées tout au long d'une journée consacrée intégralement aux chemins de fer. Au programme : départ de La Louvière le matin vers Mariembourg via Charleroi, et arrêts-photos probables le long de la ligne 132. Visite des installations CFV3V. Parcours Mariembourg-Treignes en train vapeur, apéritif champêtre à Treignes, repas à Olloy, échanges de vues, après-midi libre, retour à Mariembourg. Départ de cette gare vers 18h30.

Prix : parcours autorail, vapeur, apéritif, repas : environ 700FB pour les membres CFC, RMM, GTF et famille. Nombre de places limité.

Inscriptions par versement d'un acompte de 600 FB par personne au compte 271-0061822-65 du CFC en mentionnant nom, adresse, motif de versement et en signalant l'inscription avec envoi d'une enveloppe timbrée portant vos nom et adresse à M. Michel THIRY, chaussée de Mons, 189 6198 SENEFFE où tout renseignement peut être obtenu. Au départ de toute gare belge au nord du sillon Sambre et Meuse, il est possible de rejoindre Charleroi Sud à prix réduit en demandant un billet un jour en Ardennes à Jamioulx.

RECTIFICATION : dans Trans-Fer n°2, nous avons signalé que l'article sur la ligne 117 était extrait de Ferro-Flash, revue du CFC. En fait, celle-ci est éditée en communauté par le CFC et le RMM. Idem pour la gazette ferroviaire, annoncée comme édition du CFC, en fait réalisée par quelques membres du RMM. Veuillez nous excuser de cette erreur.



		DATE RENTREE	PAIEMENT	REPAS	N° INSCR.
--	--	--------------	----------	-------	-----------

↑ Indications de service - ne pas remplir ↑

# bulletin d'inscription

VOYAGE FLORENNES du 03.06.1978

A renvoyer avant le 15 mai 1978.

A renvoyer complété à GTF asbl c/O M. Francis BECKERS, rue de la Douix, 15 à B - 4050 ESNEUX, accompagné d'une enveloppe timbrée à 8F portant vos nom et adresse, ou un coupon-réponse international.

- Je soussigné \_\_\_\_\_ (nom, prénom)

Rue \_\_\_\_\_ N° \_\_\_\_\_ N° bte \_\_\_\_\_

N° postal \_\_\_\_\_ localité \_\_\_\_\_ pays \_\_\_\_\_

Membre GTF n° \_\_\_\_\_

- inscris pour le voyage du 03.06.78

indiquez  
le  
nombre →

[ ]	Adulte non-membre à 550 FB	_____
[ ]	Adulte membre ou assimilé à 500 FB	_____
[ ]	Enfant de moins de 12 ans à 250 FB	_____
[ ]	Enfant de moins de 7 ans	GRATUIT
[ ]	Panier-repas à 140 FB (assiette froide)	_____
[ ]	Supplément Liège-Charleroi aller-retour à 150 FB	_____
[ ]	Supplément Bruxelles N-Charleroi aller-retour à 115 FB	_____
TOTAL		_____

biffer  
inutile {

- Je verse cette somme au compte 001-0534742-57 de GTF asbl 4000 LIEGE
- Je joins un chèque bancaire garanti
- je verse de l'étranger au CCP 000-0896641-70 de GTF asbl 4000 LIEGE

JE DECLARE avoir pris connaissance des conditions de participation et y adhérer entièrement.

A \_\_\_\_\_ le \_\_\_\_\_

(signature - représentant légal pour mineurs d'âge)

**GTF**

Groupement Belge pour  
la Promotion et l'Exploitation  
Touristique du Transport Ferroviaire  
Association sans but lucratif



Trans-Fer est envoyé gratuitement à tous les membres du GTF.

\*

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

\*

Sauf mention contraire, les articles publiés peuvent être reproduits librement à condition de citer la source et d'adresser un exemplaire de la revue à notre association. Il y a lieu de noter que la reproduction d'articles que nous empruntons nous-mêmes à d'autres publications reste soumise à l'accord des dirigeants de celles-ci.

\*

Le GTF en général, et l'éditeur responsable en particulier ne sont pas solidaires des opinions exprimées par les auteurs des articles. Ceux-ci n'engagent donc qu'eux-mêmes.

\*

Si vous n'êtes pas encore membre du GTF

Demandez-nous sans engagement de votre part un formulaire de demande d'adhésion en nous écrivant à GTF asbl BP 191 B-4000 LIEGE 1, en joignant un timbre pour lettre pour la réponse (ou un coupon-réponse international). Cotisation minimale : 50 FB en 1978.

\*

Les activités du GTF sont variées : outre l'organisation de voyages ferroviaires, notre association édite de nombreuses publications relatives au monde du rail. A titre d'exemple, on peut citer :

Les Tramways au Pays de Liège tome 1 290 pages, 400 photos  
Aide-Mémoire n° 1 (en voie d'épuisement)  
Séries de cartes-vues ferroviaires  
Carte de toutes les lignes ferrées de Belgique

Nombreuses publications prévues... La liste et le prix vous sont adressés sur simple demande à GTF asbl BP 191 B-4000 LIEGE 1 en joignant un timbre pour lettre pour la réponse.

\*

### Service financier

Notre association étant entièrement gérée par des membres bénévoles, après journée, nous avons réparti le travail. Lorsque vous vous inscrivez à une activité ou lorsque vous nous commandez une publication, veuillez bien à utiliser l'adresse et le compte financier prévu à côté de ce service. Si vous utilisez un compte financier ou une adresse inexacte, vous nous compliquez le travail et vous risquez d'attendre plus longtemps la réponse que vous attendez.

EXCEPTION : les paiements en provenance de l'étranger doivent nous parvenir soit 1) par mandat international à l'ordre de  
GTF asbl BP 191 B-4000 LIEGE 1 (Belgique)  
2) par virement au CCP Bruxelles 000-0896641-70  
de GTF asbl à B-4000 LIEGE.

Cette formule évite de lourdes taxes à l'arrivée.

\*

Nos publications sont en vente à Bruxelles chez SCIENTIFIC, rue des Chartreux, 11A à 1000 BRUXELLES (à côté de la Bourse - jour de fermeture ; le jeudi). Vous éviterez ainsi les frais d'envoi et les risques de détérioration au cours de celui-ci, malgré toutes les précautions que nous prenons lors de l'expédition de commandes.









AFRIQUE

DU SUD

25 OCT.

5 NOV.

1978

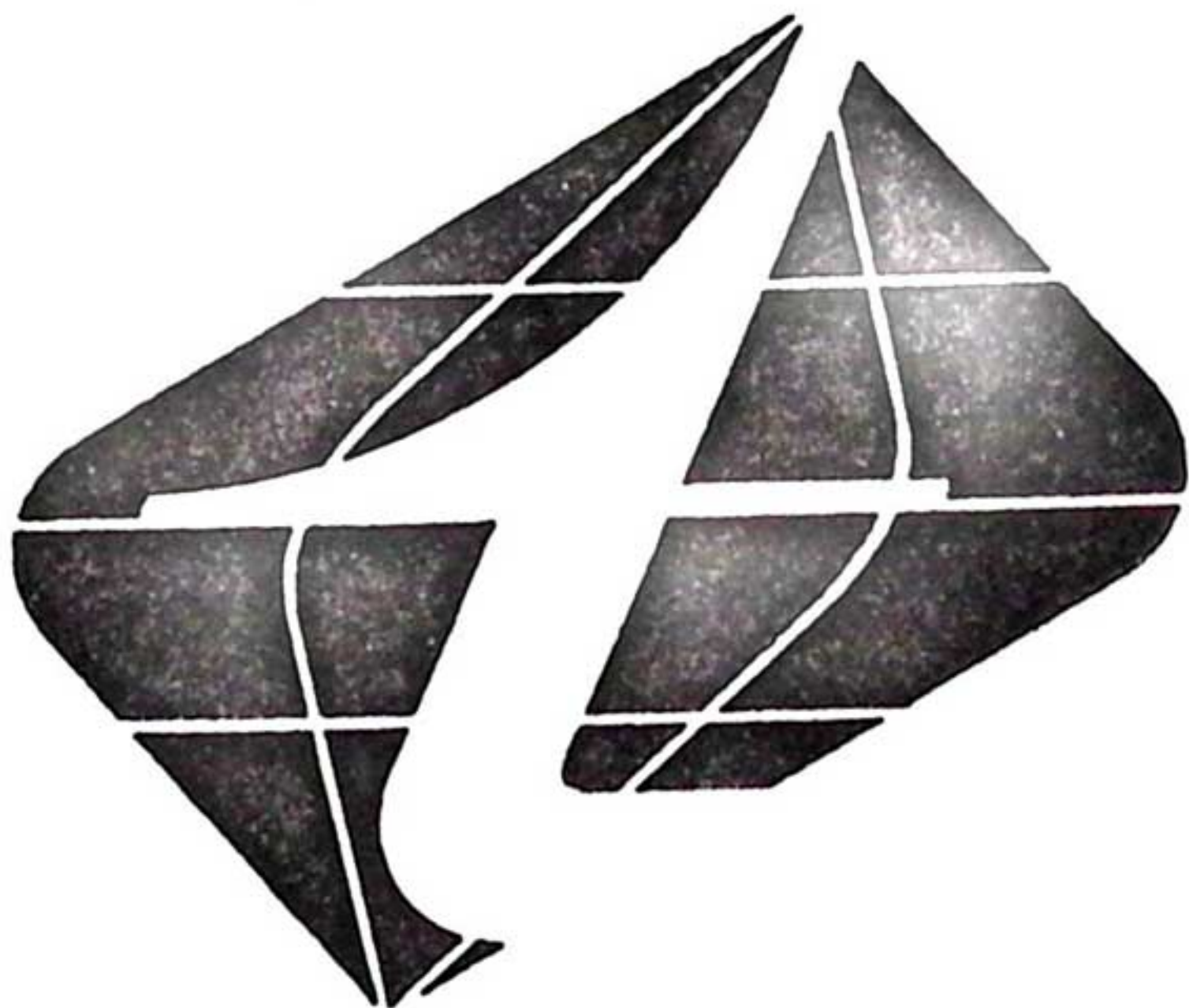


as

bl

SAFARI

VAPEUR



**SAA**

SOUTH AFRICAN AIRWAYS

*travel for culture*



## P R O G R A M M E

=+=+=+=+=+=+=+=+=+=+=

- ME 25.10 Dép. SOUTH AFRICAN AIRWAYS vol SA 277 BRUSSELS 19.15 h.
- JE 26.10 Arr. JOHANNESBURG 11.45 h.  
 Dép. SOUTH AFRICAN AIRWAYS vol SA 527 JOHANNESBURG 13.00 h.  
 Arr. DURBAN 14.00 h.  
 Transfert à l'hôtel Parkview, reste de la journée libre et nuitée.
- VE 27.10 Petit déjeuner et excursion toute la journée avec visite du dépôt de machines à vapeur (voie de 61 cm et machines Garatt) à UMZINTO. Retour et transfert à l'aéroport.  
 Dép. SOUTH AFRICAN AIRWAYS vol SA 629 DURBAN 18.20 h.  
 Arr. PORT ELIZABETH 19.35 h.  
 Transfert de l'aéroport à l'hôtel Holiday Inn et nuitée.
- SA 28.10 Petit déjeuner, journée libre et nuitée à l'Holiday Inn.
- DI 29.10 Excursion sur l'"APPLE EXPRESS" (Ligne vapeur à voie de 61 cm avec matériel historique) visite des dépôts de machines à vapeur de Port Elizabeth : HUMEWOOD ROAD (voie de 61 cm) et SYDENHAM (Voie de 106 cm). Visite du parc national d'ADDO (Réserve d'éléphants), dîner et retour à Port Elizabeth. Tour de la ville et nuitée à l'Holiday Inn.
- LU 30.10 Petit déjeuner, transfert de l'hôtel à l'aéroport.  
 Dép. SOUTH AFRICAN AIRWAYS vol SA 601 PORT ELIZABETH 09.25 h.  
 Arr. CAPE TOWN 10.35 h.  
 Excursion à WORCESTER pour visite du dépôt de machines à vapeur. Retour à CAPE TOWN, dîner et nuitée à l'hôtel Arthur's Seat.
- MA 31.10 Petit déjeuner, excursion au CAP DE BONNE ESPERANCE et au jardin Botanique de KIRSTENBOSCH, nuitée à l'hôtel Arthur's Seat.
- ME 01.11 Tour de la ville et excursion en funiculaire pour admirer le panorama de la baie.  
 Transfert à la gare, pour trajet en train-lits de grand luxe.  
 Dép. SOUTH AFRICAN RAILWAYS "BLUE TRAIN" CAPE TOWN 12.00 h.
- JE 02.11 Arr. KIMBERLEY 04.54  
 Transfert à l'hôtel Savoy pour le petit déjeuner et chambre de jour disponibles.  
 Visites combinées de la "BIG HOLE MINE", du musée DE BEERS, de la ville et du dépôt de machines à vapeur de BEACONSFIELD.  
 Transfert à la gare pour trajet en train-couchettes.  
 Dép. SOUTH AFRICAN RAILWAYS KIMBERLEY 21.10 h.
- VE 03.11 Arr. JOHANNESBURG 08.30 h.  
 Transfert à l'hôtel Sunny Side Park pour le petit déjeuner.  
 Matinée libre.  
 Tour de la ville et visite du musée des CHEMINS DE FER.  
 Nuitée à l'hôtel Sunny Side Park.
- SA 04.11 Petit déjeuner et visite de la mine de EAST DAGGEFONTEIN.  
 Transfert à l'aéroport.  
 Dép. SOUTH AFRICAN AIRWAYS vol SA 256 JOHANNESBURG 17.15 h.
- DI 05.11 Arr. FRANKFURT 07.45 h.  
 Dép. SABENA vol SN 722 FRANKFURT 09.15 h.  
 Arr. BRUSSELS 10.10 h.

Les prix comprennent les prestations reprises ci-dessus qui sont sous réserve de modifications pour raisons d'ordre technique.

En aucun cas, l'asbl MUPDOFER ne pourra être tenue pour responsable du non-respect du programme proposé et de ses clauses.



**PRIX PAR PERSONNE**

	Membres de l' asbl MUPDOFER / non-membres	
Sur base de 15 à 19 participants :	FB 41.200	41.550
Sur base de 20 à 24 participants :	FB 40.430	40.780
Sur base de 25 à 29 participants :	FB 39.720	40.070
Sur base de 30 participants :	FB 38.690	39.040
Supplément pour chambre single	FB 2400 ( à spécifier lors de la commande)	

A tous ces prix, il convient d'ajouter la taxe gouvernementale de 2,08 % en application sur les prestations à l'étranger depuis le 1er novembre 1977. Le voyage est soumis aux conditions générale de la brochure "TRAVEL FOR CULTURE" dont texte au verso.

Les prix sont sujets à modifications en fonction du cours du RAND et des augmentations des tarifs aériens.

Le nombre de participants étant limité à 30 , nous vous conseillons de vous inscrire le plus rapidement possible en contactant l'agence de voyage dont le nom figure au verso . Si vous êtes membre de l'asbl MUPDOFER , il y a lieu de le spécifier, vous bénéficierez du tarif préférentiel, ainsi que la personne vous accompagnant.

Contrairement à l'indication figurant au verso, la date limite d'inscription est fixée au 5 septembre 1978.

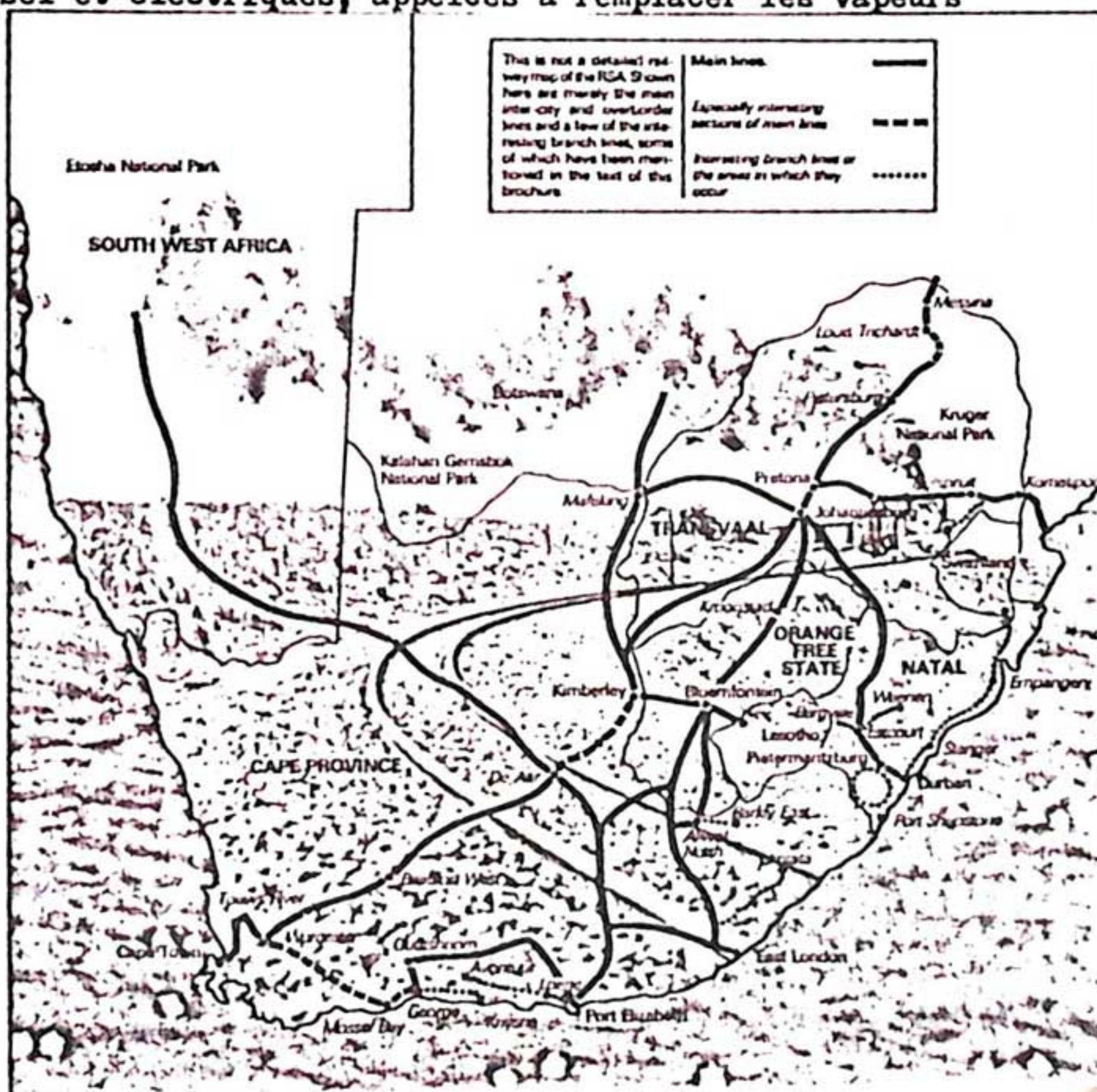
+++++

L'asbl MUPDOFER est heureuse de vous présenter ce voyage à caractère touristique et ferroviaire. Il se fera si le nombre minimum de 15 participants est réuni.

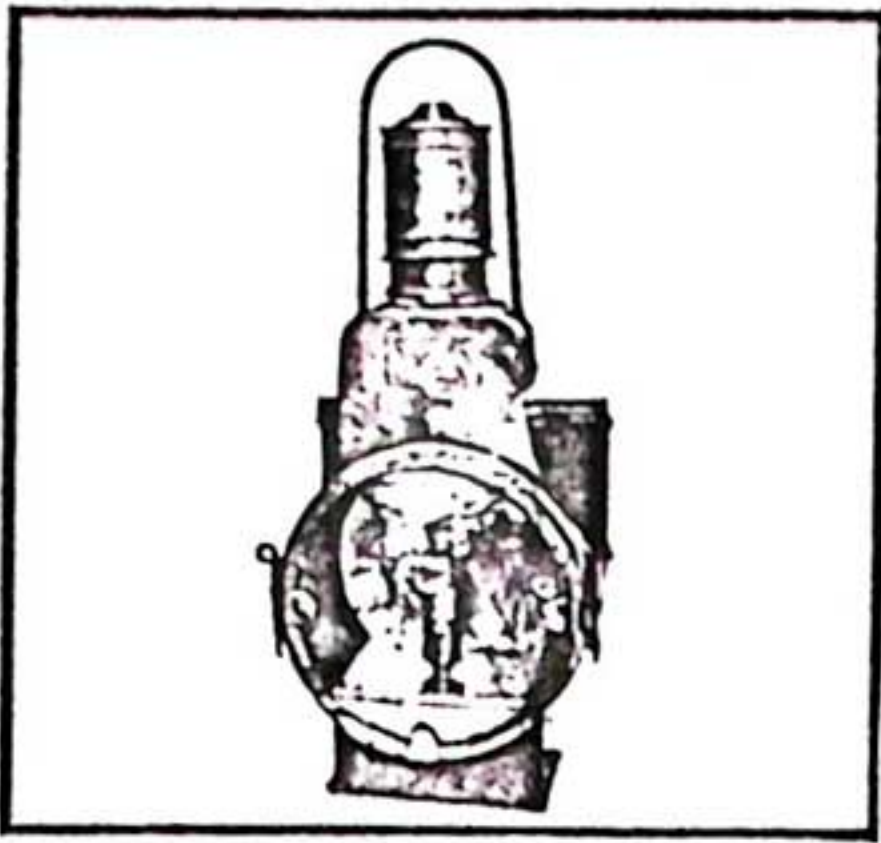
Ce n'est pas un secret, l'Afrique du Sud est un des derniers paradis de la traction à vapeur, avec encore environ 1500 machines en parc, toutes circulant sur voie de 106 ou 61 cm, ce qui en augmente encore l'attrait. Une très grande variété de matériel est représentée : de la simple 040 de manoeuvres à l'énorme Garatt de disposition 241+142 ! Du côté de la voie de 61 cm, on admirera des Garatt, mais plus petites: 131+131. On trouve aussi les gigantesques type 25C (242) avec tender condensateur pour économiser l'eau dans les traversées de déserts, ou encore le célèbre train bleu , d'un luxe inégalé , et même le pittoresque express des pommes, témoin d'une ère presque révolue. Bien sûr toutes ces merveilles vont de pair avec machines diesel et électriques, appelées à remplacer les vapeurs dans l'avenir.

Pour tout renseignement ferroviaire au sujet de ce voyage, n'hésitez pas à nous contacter:  
 MUPDOFER asbl.  
 B. P. 1343  
 B-1000-BRUXELLES  
 en joignant un timbre pour la réponse.

Pour tout autre renseignement, vous pouvez téléphoner à l'agence de voyages TRANSINTRA HOLIDAY INN aux numéros figurant au verso.







## CONDITIONS GENERALES DE VENTE

### Inscription

L'inscription a lieu auprès de votre agence de voyages habituelle. Lors de l'inscription, un acompte de 25 % du prix du voyage est à verser à votre agence. Le prix total du voyage doit être versé **AU PLUS TARD, 21 JOURS AVANT LE DEPART.**

### Documents

Passeport / visa(s) / vaccin(s) :

Les voyageurs doivent veiller à se mettre en règle avec les prescriptions en vigueur à l'époque du voyage. Ils seront tenus responsables de tout préjudice, qui pourrait résulter pour l'agence par la non-observance de ces prescriptions.

### Responsabilité

Le présent programme est établi par TRAVEL FOR CULTURE en qualité d'intermédiaire entre d'une part, le client, l'agence de voyages, et d'autre part les hôteliers et en général, tous les prestataires de services. Il en résulte notamment que, en aucun cas, TRAVEL FOR CULTURE ne pourra être tenue pour responsable de tout accident, blessure, retard, irrégularité, perte ou vol d'effets et de bagages à main, etc.. Toutes les informations reprises dans le programme, prospectus et autre dépliant de TRAVEL FOR CULTURE ainsi que celles communiquées par ses services sont puisées aux meilleures sources et données de bonne foi, mais sont fournies à titre purement indicatif et sous toutes réserves généralement quelconques, ne peuvent en aucun cas engager la responsabilité de TRAVEL FOR CULTURE qui ne pourra être tenue à payer des dommages-intérêts. De même, tous les prix, sujets aux approbations gouvernementales, horaires, itinéraires mentionnés dans ce programme, peuvent être modifiés sans avis préalable.

En ce cas, le voyageur pourra, à son gré, soit accepter les modifications, soit se libérer de son engagement et se faire rembourser le montant intégral des sommes qu'il a versées sans aucune indemnité de part et d'autre. Si, pour une raison quelconque, les organisateurs décident de supprimer tout ou une partie des engagements prévus, le voyageur ne pourra en tout cas prétendre qu'au remboursement des sommes correspondantes versées par lui, à l'exclusion de tous dommages-intérêts quelconques.

En transport aérien international, les limites de la responsabilité du transporteur aérien sont fixées par la Convention de Varsovie et ses textes complémentaires.

En transport national, elles seront déterminées par chaque législation respective.

### Prix

Les prix de nos programmes ont été établis en fonction des tarifs aériens applicables au moment de la mise en page et ne sont valables que pour les périodes indiquées.

Toutes modifications des structures tarifaires apportées éventuellement par les transporteurs sont susceptibles de modifier nos programmes et nos prix.

Votre agent de voyage en sera informé.

Le détail des prestations et services inclus dans nos prix est précisé dans le texte de chaque programme.

### Annulation

Toute annulation, même pour cas fortuits ou de force majeure, entraîne l'obligation de rembourser les frais suivants :

- jusqu'à 90 jours avant le départ : la totalité du montant versé, moins une indemnité forfaitaire de FB 500,- par personne pour frais de dossier, pour TRAVEL FOR CULTURE.
- de 90 à 45 jours avant le départ : la totalité du montant versé, moins une somme de FB 1.000,- par personne pour T.F.C..
- de 45 jours à 30 jours avant le départ : la totalité du montant versé, moins la somme de FB 3.000,- par personne pour T.F.C.. Cette somme sera réduite à FB 500,- par personne pour autant que le voyage puisse être revendu.
- pour une annulation endéans les 30 jours précédant le départ, tous les frais effectivement déboursés ou engagés par TRAVEL FOR CULTURE.

Tout voyage interrompu ou abrégé pour quelque cause que ce soit, ne donne lieu à aucun remboursement.

Tout participant qui n'aura pas respecté volontairement ou involontairement les horaires de départ ou qui se trouvera dans l'impossibilité de participer au voyage à la suite d'une négligence de sa part, ne pourra prétendre en aucun cas, à un quelconque remboursement.

Toute demande d'annulation ou de modification ne sera prise en considération que si elle est faite par écrit au bureau d'inscription. Avant le départ, les clients ont la faculté de souscrire auprès de leur agence, une assurance personnelle contre tous risques d'accidents ou frais d'annulation.

Par son appel à nos services, le client reconnaît son adhésion aux présentes conditions dont il déclare avoir pris connaissance.

### Réclamation - Demande de remboursement

Toute réclamation ou demande de remboursement, doit être adressée au bureau d'inscription, sous pli recommandé à la poste, dans les 30 jours après la fin du voyage, et munie des pièces justificatives éventuelles.

### La convention relative au contrat de voyage (CCV)

Le contrat est régi par les dispositions, qui s'y rapportent selon son objet, de la convention internationale relative au contrat de voyage, dite CCV (Moniteur belge du 17 mars 1973, p. 6.170) à laquelle les parties se réfèrent expressément.

### Autres lois et conventions

Le contrat est en outre régi par les dispositions de la législation belge, en ce compris les conventions internationales en vigueur en Belgique, auxquelles il n'aurait pas été valablement dérogé soit par les présentes conditions générales, en ce compris les dispositions de la CCV, soit par ses stipulations particulières.

VOTRE AGENCE HABITUELLE :

TRANSINTRA VOYAGES  
HOLIDAY INN BRUSSELS AIRPORT  
HOLIDAYSTRAAT  
1920 DIEGEM

PH : 7204730 / 7201452 / 7204742





# CHEMINS DE FER

# TOURISTIQUES

# & MUSEES FERROVIAIRES BELGES

Supplément à Trans-Fer  
n° 3/1978.

A

Réalisation : H. ARDEN  
Mise en pages : R. MARGANNE

Cher Lecteur,

Nous sommes heureux de vous offrir, à la veille de la "belle saison", ce supplément gratuit, qui vous suggérera des buts d'excursion ménageant à la fois un intérêt touristique et ferroviaire. Nous avons extrait divers articles de la revue "Nos Vicinaux" n° 169, afin de les faire figurer dans cet opuscule.

Bonne lecture...

GTF asbl

## le tram des grottes de Han

A l'âge de la pierre, les hommes connaissaient déjà les grottes de Han; ils ne s'y rendaient certainement pas pour admirer les beautés indescriptibles de ces palais de cristaux, mais pour s'y cacher et y enterrer leurs morts.

De tous temps, des hors-la-loi et des « maquisards » y trouvèrent refuge, aussi bien à l'âge du bronze et à l'âge du fer qu'à l'époque romaine, sous la domination espagnole et, en dernier lieu, au cours de la deuxième guerre mondiale.

L'abbé de Feller fut le premier à y consacrer une étude, en 1771; il cherchait essentiellement à en faire connaître les beautés dans de plus larges milieux. En 1822, l'Académie des Sciences et des Beaux-Arts commença à s'intéresser aux grottes et chargea deux savants, à savoir Kicks et Quetelet, de les explorer. Depuis lors, les grottes furent régulièrement fouillées et de nouvelles salles furent découvertes, notamment en 1963 et en 1964.

Ce que la nature a façonné là pendant des milliers d'années, ressemble à un merveilleux travail de l'un ou l'autre orfèvre débordant de fantaisie. Toutes ces salles aux noms poétiques et pittoresques ne cessent de ravir le visiteur.

La nature y a incontestablement créé un chef-d'œuvre de patience. Qui en douterait quand on sait qu'il faut 2 à 3 a.s pour faire croître les stalagmites et les stalactites de 1 mm.

Le tram, qui conduit du village à l'entrée des grottes, suit un chemin très pittoresque. Le convoi est composé, comme au temps jadis, d'un auto-rail et de baladeuses.

Le Tram des Grottes de Han circule d'avril au 31 octobre. Il y a des départs toutes les 1/2 heures à partir de 9 heures jusqu'à 18 heures.

Cette ligne est une ligne SNCV affermée à la SA pour l'exploitation du chemin de fer vicinal des Grottes de Han.

Pour tous renseignements : SA des Grottes de Han et de Rochefort, à 5432 Han-sur-Lesse.

Accès par train : gare terminale : Jemelle (lignes 162 Bruxelles - Luxembourg et 43 Liège-Jemelle).  
Autobus SNCV Jemelle-Wellin (n°951) JUSQUE Han.

Facilités tarifaires : demander à la gare de départ un billet "Un jour en Ardennes à Jemelle" - réduction de 25 à 50 %.

La SNCB organise aussi des excursions train + car à Han (voir le dépliant dans les gares).



# B le TTA au val de l'Aisne

Dans la vallée de l'Aisne, l'ancienne ligne vicinale a pu être remise en état grâce aux efforts bénévoles de nombreux amateurs de trams et avec le concours de la S.N.C.V. Un voyage dans un de ces petits trains de jadis, avec une locomotive à vapeur, un autorail ou des baladeuses, est vraiment passionnant. On découvre, à la manière de nos grands-parents, les charmes envoûtants de cette attachante vallée de l'Aisne.

On s'intéresse de plus en plus aujourd'hui aux trams et aux lignes de tram, alors qu'ils ont disparu pour la plupart en raison de leur exploitation déficitaire.

Ce passé peut toutefois être retrouvé sur quelques lignes, telle celle du Tramway touristique de l'Aisne, qui permet, en outre, de parcourir, d'une manière inaccoutumée, des régions touristiques très intéressantes.

Il y a des endroits ravissants, à commencer par Erezée, point de départ de la ligne, un centre de vacances tranquille, situé pittoresquement, en terrain accidenté, au milieu de forêts étendues; diverses promenades y ont été aménagées. Le T.T.A. nous conduit aussi au hameau de Blier, où un château rustique du XVIIe siècle, avec tours carrées, et un château moderne, avec tours rondes,

attirent l'attention; viennent ensuite Amonines, Forge-à-la-Plez et Bergister (Dochamps). A Dochamps, que certains livres de géographie situent « dans une région montagneuse et isolée des Hautes Ardennes », on trouve une belle église baroque (patrons: Saints Pierre et Paul, construite en 1644, détruite lors de l'offensive von Rundstedt, mais bien restaurée en 1957) et une grande ferme de 1566, avec un vieil ameublement de toute beauté.

## NOTE TECHNIQUE

Voie métrique - trains à traction diesel (autorails) ou à traction vapeur (en haute saison).

Accès par route : le point de départ (Erezée) est situé à 10 km de Barvaux sur Ourthe et de Hotton.

Accès par train : gare terminale : Melreux-Hotton sur la ligne 43 Liège - Jemelle, avec possibilité de location de bicyclettes selon la formule "Train + Vélo" (dépliants dans toute gare).

Erezée est à 12 km de Melreux-Hotton. Facilité tarifaire : demander un billet "Un jour en Ardennes" pour Melreux-Hotton (25 à 50 % de réduction). Facilité d'accès pour le Nord du Pays en utilisant l'Ardennes-Express (changer à Rivage).

En juillet et août, un autobus SNCV (tableau 994) assure les dimanches la relation aller-retour Melreux-Erezée.

Le retour s'effectue plus favorablement par autobus SNCV ligne 993 Erezée-Aywaille-Liège.

## le TRIMBLEU au pays de HERVE

Le tram touristique « Li Trimbleu » vous conduit, par monts et par vaux, à travers le beau pays de Herve et ses villages agricoles typiques.

Le voyage

commence à Trembleur et passe par les localités de Dalhem, Mortroux (terminus). A Dalhem, au confluent de la Bolland et de la Berwinne, se trouvent les ruines d'un château fort avec deux grosses tours, déjà mentionné en 1105 et canoné en 1648, ainsi que le château de Cronwez de Sart.

A Mortroux, l'église locale possède de belles boiseries des styles renaissance liégeoise, rococo et baroque, et un jubé de style baroque. Warsage, un village agricole situé au milieu de gras pâturages, s'enorgueillit de l'église St-Pierre, avec sa grosse tour

romane, sa nef du 12e siècle et un chœur du 14e siècle.

« Li Trimbleu » (du nom wallon de Trembleur) permet de voir de nombreuses curiosités et de beaux paysages.



La ligne du Trimbleu à voie métrique est une section de l'ancienne ligne vicinale Liège - Barchon - Blégny - Warsage - Fouron-le-Comte. Elle est aujourd'hui la propriété de la SA Les Charbonnages d'Argenteau qui l'utilisent pour l'acheminement des wagons à grand écartement entre le charbonnage situé à Trembleur et la gare SNCB de Warsage (utilisation de trucks porteurs). La ligne traverse le dernier tunnel vicinal encore ouvert à la circulation des tramways et situé à Dalhem.

Traction par diesels uniquement.

Musée de la Roue (contenant une vraie locomotive à vapeur vicinale) situé à Mortroux, gare terminus. Nombreuses autres attractions touristiques.

Les trains circulent les dimanches et jours fériés du 16 avril au 10 septembre 78 avec départs de Blégny à 13, 14, 15, 16, 17 et 18 heures. Ils circulent aussi les marcredis et samedis de juillet et août avec départs à Blégny à 14 et 16 heures.

Renseignements : Li Trimbleu, domaine touristique du Comté de Dalhem. Secrétariat : Tél : 087 - 66.43.40.

Chalet d'accueil et restaurant : rue L. Marlet  
4570 BLEGNY-TREMBLEUR 041 - 87.50.01.

Accès par route : Blégny est situé à quelques kilomètres de l'autoroute E5 Liège Aachen, sortie Barchon.

Accès par fer : gare terminale : Liège Guillemins ou mieux Liège Palais (lignes 31/34) et autobus SNCV Liège - Blégny (tableau 1079) au départ de la place St-Lambert (à 2 pas de la gare de Liège Palais).

## CHEMIN DE FER A VAPEUR DES TROIS VALLEES

### Ligne 132

#### HORAIRES · UURROOSTER · STUNDENPLAN · HORARY

Train · Trein · Zug · Train	1	3b	3	7	5
Aller · Eenreis · Hinreise · Journey there		+▷		+●	
MARIEMBOURG CFV3V [P] .....	11.00	13.50	14.10	14.20	16.30
NISMES .....	11.10	14.00	14.20	14.26	16.40
OLLOY [P] .....	11.20	14.10	14.30	14.35	16.49
VIERVES .....	11.21	14.20	14.31	14.36	16.50
TREIGNES [P] ☹ .....	11.30	14.30	14.40	14.42	17.00
	11.40	14.40	14.50	14.52	17.10
Train · Trein · Zug · Train	2	4b	4	8	6
Retour · Terugreis · Rückreise · Journey back		+▷		+●	
TREIGNES [P] ☹ .....	12.20	15.15	15.15	17.30	17.50
VIERVES .....	12.30	15.25	15.25	17.38	18.00
OLLOY [P] .....	12.40	15.34	15.35	17.43	18.10
	12.45	15.35	15.35	17.44	18.10
NISMES .....	12.55	15.45	15.45	17.49	18.20
MARIEMBOURG CFV3V [P] .....	13.05	15.55	15.55	17.55	18.30
	6564	6566		6568	
	⊕	⊕		⊕	
MARIEMBOURG SNCB .....	14.44	16.47		18.47	
CHARLEROI SUD .....	15.44	17.47		19.47	
	6564	6566			6569
	⊗	⊗			⊗
MARIEMBOURG SNCB .....	14.56	16.50			19.30
CHARLEROI SUD .....	15.59	17.52			20.32



La vallée du Viroin à toute vapeur... Le bol d'air pur de ses forêts, le charme rustique, heureux coin de Belgique que la vie trépidante a épargné. Redécouvrez les charmes du voyage d'antan grâce à la locomotive à vapeur du CFV3V qui vous fera parcourir des kilomètres d'enchantement dans la pittoresque vallée du Viroin.

Le train touristique circule entre Mariembourg et Treignes. Il s'agit d'une section de l'ancienne ligne internationale SNCB n°132 Mariembourg - Treignes - Vireux-Molhain (France), à écartement normal. Le tronçon conservé contient un tunnel de 500 m de long entre Nismes et Olloy et plusieurs ponts sur le Viroin, rivière très prisée des touristes et des pêcheurs de truites. Il est encore jalonné des anciens bâtiments de gares, dans un état de conservation variable.

Le matériel moteur comporte des locomotives à vapeur de charbonnages belges et deux autorails diesel des Pays-Bas. Le matériel remorqué est surtout constitué par des anciennes voitures GCI ou type P ex-SNCB, à caisse en bois et portières latérales.

Traction vapeur ou diesel.

Renseignements : CFV3V asbl c/o M. J.M. WARZEE, route de Gembloux, 25 à 5002 NAMUR.

Accès par route : Mariembourg est situé sur la route Charleroi - Philippeville - Couvin

Accès par fer : gare terminale : Mariembourg (ligne 132).  
Facilités tarifaires en demandant un billet "Un jour en Ardennes" pour Mariembourg. (25 à 50 % de réduction).

## REBECQ-ROGNON

L'histoire du chemin de fer Rebecq - Rognon débute de façon curieuse. M. Eric Goegebeur, ingénieur civil de son état et passionné de mécanique achetait, suite à une annonce parue dans un journal, et sans but bien précis, une vieille et authentique 020 pour voie de 0,60 m construite en 1911 chez Orenstein et Koppel à Berlin sous le N° 4852. Puis presque simultanément M. Goegebeur découvrait un vieux bâtiment ferroviaire, encore en bon état, en l'occurrence la maison de l'aiguilleur de Rognon. En 1974 il l'habite sans trop se soucier du fait qu'il se trouve sur la ligne 115 sur laquelle le dernier train circula en 1961, qui fut ensuite démontée et dont la plateforme fut envahie par la végétation. Précisons que la section Quenast-Rognon avait été construite en 1880 et qu'un magnifique pont en brique de 5 arches franchissait la Senne cette même rivière qui irrigue Bruxelles recouverte par un tunnel. A Rebecq la gare était aussi menacée de démolition. Cependant les autorités communales jugèrent plus intéressant de maintenir le bâtiment et de le convertir en foyer du troisième

âge. Entre la gare de Rebecq et Rognon, la distance est de 3 km. L'idée de reconstruire la ligne et d'y faire circuler des trains hantait l'esprit de M. Goegebeur. Sa proposition fut bien accueillie par M. Bartholome le bourgmestre de Rebecq, qui encourage les initiatives susceptibles de développer le tourisme régional et les activités socio-culturelles dans sa commune. Cette dernière était propriétaire des terrains depuis la dépose de la voie. Mais pour relier Rebecq à Rognon il manquait des rails. Qu'à cela ne tienne. On en parle aux amis et une association sans but lucratif se crée :

Son nom : «Rail Rebecq-Rognon».

Ensuite une démarche officielle auprès de la Société Nationale des chemins de fer vicinaux, qui avait abandonné la ligne électrique de Bruxelles à Leerbeck et dont 3 km entre Leerbeek et Gooik restaient à être déposés. La direction des Vicinaux accepte de vendre les rails mais à charge pour l'équipe de bénévoles de les démonter et de remettre la voie en bon état. Défricher l'assise de la Voie S.N.C.B., reposer la nouvelle voie de

0,60 m, acheter une deuxième locomotive en Angleterre, c'est en effet là que naquit Paula en 1974, construire des voitures et être prêt pour le 28 mai 1977 jour de l'inauguration officielle, voilà un très bref aperçu de ce que peuvent réaliser quelques enthousiastes venus de professions bien diverses. Pour la saison prochaine des travaux d'amélioration sont prévus. La voie se terminera à Rebecq par une plaque tournante et à Rognon par un dépôt atelier pour locomotives et voitures. Le nombre de ces dernières sera accru de façon à donner satisfaction aux visiteurs qui viendront, espérons-le très nombreux découvrir «le petit train du bonheur», dans la belle vallée de la Senne.

R. TEMMERMANN



L'article ci-avant était extrait de "Rail Magazine" n° 10 de février 1978.

Les trains à traction vapeur circulent sur cette ligne reconstruite à la voie de 0.60 m les samedis, dimanches et jours fériés du 1er mai au 1er octobre.

Premier départ à 14 heures à Rebecq (gare). Durée du trajet : 45 minutes. C'est une région par ailleurs très intéressante au point de vue touristique (voir le moulin d'Arenberg...)

Renseignements : R.R.R. asbl, c/o Syndicat d'Initiative de Rebecq, Maison Communale à 1380 REBECQ (Tel. 067 - 63.69.95).

Accès par route : Rebecq est situé à 27 km au sud-ouest de Bruxelles, dans le triangle Braine-le-Comte - Enghien - Tubize.

Accès par fer : gare terminale : HALLE (lignes 94 et 96), puis autobus SNCV par ligne 115b.

---

## LOBBES THUIN

Au moment où nous écrivons ces lignes (avril 1978), l'exploitation touristique par anciens tramways électriques de la ligne vicinale à voie métrique Charleroi - Thuin (section Lobbes - Bonniers - Thuin) n'a pas encore commencé.

Renseignements : ASVi, asbl, rue Belliard, 91 à 1040 BRUXELLES.

Accès par route : Lobbes Bonniers est situé sur la route Anderlues - Lobbes. Accès facile par l'autoroute de Wallonie E 41 sortie Anderlues.

Accès par fer : gare terminale : Charleroi (Sud). Ensuite, pré-métro jusque Viaduc et tram vicinal Charleroi - Thuin (tableau 888).

ou bien gare terminale Lobbes, sur la ligne 130 bis Charleroi - Erquennes, permettant une facilité tarifaire : demander un billet "Un jour en Ardennes" pour Lobbes (réduction de 25 à 50 % selon la distance).

L'article de la page suivante concernant ce tramway touristique est extrait de la revue "Nos Vicinaux" n° 191.



# BIENTOT, UN TRAMWAY TOURISTIQUE ELECTRIQUE LOBBES - THUIN

L'intérêt du public pour le passé ferroviaire se manifeste de plus en plus, un peu partout. Le nombre de musées d'ancien matériel roulant et de lignes touristiques exploitées avec un équipement « historique » s'accroît régulièrement.

En ce qui concerne la S.N.C.V., le musée de Schepdaal, inauguré le 26 mai 1962, présente un large éventail d'outillage et de véhicules mis en service depuis la fondation de la S.N.C.V. Mais cette exposition est forcément de nature statique.

Le tramway touristique de l'Aisne, mis en circulation le 3 juillet 1966, combla une lacune en faisant circuler des convois composés de locomotives à vapeur, d'autorails, de baladeuses, d'anciennes remorques, de fourgons, etc., entre Erezée et Dochamps. Il y a encore le petit tram touristique « Li Trimbleu », circulant depuis le 27 mai 1973 sur la section Trembleur - Warsage de l'ancienne ligne vicinale Liège - Barchon - Fouron-le-Comte, sur laquelle d'anciennes remorques électriques vicinales sont en service. A noter, enfin, que la ligne vicinale des grottes de Han connaît un intense trafic de voyageurs, ayant nécessité un autorail supplémentaire à partir de la saison 1977; le matériel affecté à la ligne se compose maintenant de cinq autorails, de neuf voitures remorques à 2 essieux, ainsi que d'un wagon plat.

S'il y avait donc déjà des lignes touristiques à traction vapeur et diesel, aucune n'utilisait jusqu'à présent la traction électrique. « L'Association pour la Sauvegarde du Vicinal » (en abrégé A.S.V.I.), qui groupe, depuis 1972, des amateurs bénévoles s'occupant activement de la préservation et de la restauration d'anciennes voitures de la S.N.C.V., va mettre fin à cette situation.

Cette association exploitera, dès l'été prochain, un tramway à caractère historique et touristique, sur la section Lobbes (Ecoles) - Thuin (Ville Basse) de notre ligne électrique n° 91 Anderlues - Lobbes - Thuin. La section Lobbes - Thuin a été retenue parce qu'elle est établie en site propre et qu'elle dessert des hameaux pittoresques. Des convois composés de véhicules de type ancien s'intercaleront entre des services réguliers de la Société nationale, qui continuera, en effet, à exploiter normalement cette ligne. Un contrôleur de la S.N.C.V. réglera la circulation de chaque convoi touristique, la conduite des trains étant assurée par du personnel de la S.N.C.V. ou par un personnel dûment autorisé à cette fin par la S.N.C.V.

La S.N.C.V. a consenti à l'A.S.V.I. l'usage de matériel roulant, lui donne en location la remise du dépôt vicinal de Thuillies et l'autorise à garer du matériel roulant dans le dépôt vicinal de Trazegnies. Une convention conclue entre la S.N.C.V. et l'A.S.V.I., approuvée par le Ministre des Communications, fixe toutes les modalités relatives à l'exploitation du nouveau tramway touristique.

L'Association a entamé des pourparlers avec la Société Nationale des Chemins de Fer Belges (S.N.C.B.), en vue de pouvoir occuper une partie des terrains désaffectés de la gare de Thuin-Ouest jouxtant la ligne vicinale, pour y établir un abri définitif pour ses véhicules, actuellement dispersés dans plusieurs dépôts vicinaux.

L'A.S.V.I. a racheté ou loué à la S.N.C.V. d'anciennes voitures dont notre Société n'a plus l'usage. Elle en a également acquis à des particuliers et a restauré des véhicules qui avaient été vendus, il y a plus de trente ans, lors de leur déclassement.

Parmi les véhicules préservés, citons :

- un fourgon à bagages, à plate-forme ouverte, construit en 1899 et ayant circulé à Namur;
- deux anciennes motrices de 1930, ayant circulé sur les réseaux de Mons, Mouscron et Charleroi;
- un autorail diesel originaire de la ligne Chimay-Cul-des-Sarts - Petite-Chapelle;
- trois motrices à bogies, construites entre 1930 et 1935;
- une remorque mixte voyageurs-bagages, datant de 1920, et une remorque des lignes de La Louvière, construite en 1909;
- divers wagons et remorques.

Par son action, l'A.S.V.I. espère atteindre un double but :

- mettre en valeur le potentiel touristique de la Thudinie en permettant aux voyageurs de découvrir de façon charmante et désuète, un coin pittoresque et vallonné de celle-ci;
- perpétuer de façon vivante le souvenir du tramway vicinal, dont le réseau s'est étendu jusque dans les coins les plus reculés du pays.

La Thudinie, traversée par la Sambre, qui est la plus belle aux environs de Thuin, est une région très mal connue en général; elle n'est pas encore dénaturée par le « progrès ».

La ligne Anderlues - Lobbes - Thuin présente beaucoup de caractéristiques du tram vicinal de jadis (trajet le long d'une route, parcours en siège indépendant, franchissement d'obstacles naturels, courtes sections urbaines) et a le mérite de desservir une région séduisante, riche en monuments historiques.

A partir d'Anderlues, le paysage est champêtre. Au cours de la descente vers Thuin, on aperçoit sous un angle inhabituel le long vaisseau roman de la collégiale Saint-Ursmer de Lobbes. L'abbaye de Lobbes fut renommée pendant des siècles pour ses clercs et ses savants. La collégiale est l'ancienne chapelle des moines, édifice particulièrement intéressant, de l'époque pré-romane. Elle se trouve sur une colline, d'où l'on découvre un beau panorama; on y arrive par un escalier pittoresque.

Plus loin, un joli méandre de la Sambre se glisse entre prairies et coteaux boisés, pour atteindre Thuin, dont le beffroi se dresse au sommet d'un rocher fortifié. Le terminus du tram se trouve à la ville basse. Du pont de la Sambre, on voit la ville haute, ceinturée de remparts. Du beffroi, sur la place du Chapitre, la vue sur la ville basse, la Sambre, les collines voisines et le clocher de Lobbes est superbe.

Il est à espérer que l'exploitation de convois « historiques » dans une région déjà si riche en témoignages du passé, constituera un attrait touristique supplémentaire de la Thudinie.



POUR VOS DEPLACEMENTS EN ARDENNES,

UTILISEZ L' "ARDENNAIS"

Ce train, mis en marche les samedis, dimanches et jours fériés du 28-05-78 au 01-10-78 inclus, assure une relation directe entre Anvers et Bastogne et retour.

Ce train est le successeur de l'Ardennes-Express inauguré l'an dernier et dont le succès a été certain (voir Trans-Fer n°1). Par rapport à l'an dernier, ce train est accéléré par la suppression d'une série d'arrêts entre Rivage et Gouvy.

Nous donnons ici l'horaire à titre indicatif : il est provisoire : nous vous prions de le vérifier dès parution de l'indicateur SNCB édition 78/79.

ALLER		RETOUR
3507		3579
7.45	Anvers C.	22.41
8.05/06	Lier	22.26/27
8.37/38	Diest	21.53/54
8.54/55	Hasselt	21.36/37
9.15/16	Tongeren	21.15/16
9.39/40	Liège Palais	20.50/51
9.45/49	LIÈGE Guil	20.39/45
9.53	Angleur	20.35
10.12/13	Rivage	20.14/15
10.21	Aywaille	20.05
10.26	Remouchamps	20.01
10.29	Nonceveux	19.58
10.36	Lorcé	19.51
10.48	Coo	19.41
10.51/52	Trois-Ponts	19.37/38
10.59	Grand-Halleux	19.31
11.07	Vielsalm	19.25
11.21/22	Gouvy	19.12/13
11.51	Bastogne	18.44

Il est rappelé que l'on peut obtenir, dans toute gare belge au nord ou sur le sillon Sambre-Meuse-Vesdre, des billets "Un jour en Ardennes" à destination de la plupart des gares du sud de ce sillon, avec retour le même jour, avec réduction de 25 à 50 % selon la distance parcourue.



H

C O N N A I S S E Z - V O U S ?

LE MUSEE DES CHEMINS DE FER

Il rassemble une magnifique collection de documents et d'objets historiques et techniques sur les Chemins de Fer Belges, et entre autres une locomotive à vapeur en grandeur réelle.

Il est situé en gare de Bruxelles Nord au dessus du restaurant (accès par la salle des pas perdus).

Ouverture du lundi au vendredi de 8h à 17h, et exceptionnellement les samedis en juillet et en août.

Accès aisé par train.

LE MUSEE DU TRAMWAY

Le Musée du Tramway est situé à Schepdaal, au n° 184 de la Chaussée de Ninove, soit à 11 km. de la capitale.

\* \* \*

IL EST ACCESSIBLE, DE PAQUES AU 31 OCTOBRE, TOUS LES SAMEDIS, DIMANCHES ET JOURS FERIES LEGAUX, DE 14 A 18 HEURES.

\* \* \*

Au cours de la même période, les visites en groupes (15 personnes minimum) peuvent se faire, sur demande, les jeudis et vendredis après-midi.

**QUE VOUS PROPOSE LE MUSEE VICINAL ?**

Des trams à vapeur, de vieilles motrices électriques, des autorails, d'anciennes remorques à voyageurs et à bagages, une salle d'exposition de photographies et d'accessoires de tramways.

En bref, toute l'évolution des tramways vicinaux dans notre pays.

\* \* \*

**POUR TOUS RENSEIGNEMENTS :**

Pendant les heures d'ouverture, téléphoner au Musée : (02)52.10.98.

Pour tous renseignements et réservations de visites en groupe, téléphoner à la S.N.C.V. - Direction du Brabant - 105-107, rue Bara, à Bruxelles 7 : (02)21.00.07.

Accès par le train au départ de toute gare belge. Descendre à Bruxelles Central. Métro ligne 1 jusque Sainte-Catherine. Ensuite autobus SNCV ligne N.



# TRAMWAY TOURISTIQUE DE L' AISNE - TTA

Op ontdekkingsreizen in het Aisnedal zoals in de goede oude tijd

In het hart van de prachtige Ardennen, loopt de Aisne, een bekoorlijk riviertje, door weilanden en bossen, door een soms landelijke of soms een wilde en grootse omgeving.

Dank zij de inspanningen van vrijwilligers

die er hun vrije tijd aan besteden, dank zij ook het bestuur van de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen, kon de oude buurtspoorlijn, die de kronkelingen van de Aisne volgt, wederom in bedrijf gesteld worden.

In de kleine treintjes

uit het verleden: motortrams met open zomerwagens of stoomlokomotieven met ouderwetse bijwagens, zult u een onvergetelijke tocht meemaken en de betoverende geheimen van het Aisnedal ontdekken zoals in een tijd die nooit meer terugkomt.

Op minder dan 20 km. afstand,

kunt U eveneens vele bekende toeristische plaatsen bereiken (zie het kaartje ★): La Roche-en-Ardenne - Le Hérou - Nisramont en zijn stuwdam - Baraque Fraiture - De grotten van Hotton - Weris en zijn dolmen - Roche-à-Frêne - Barvaux - Bomal - Durbuy - Dochamps, het Safari - Enz.

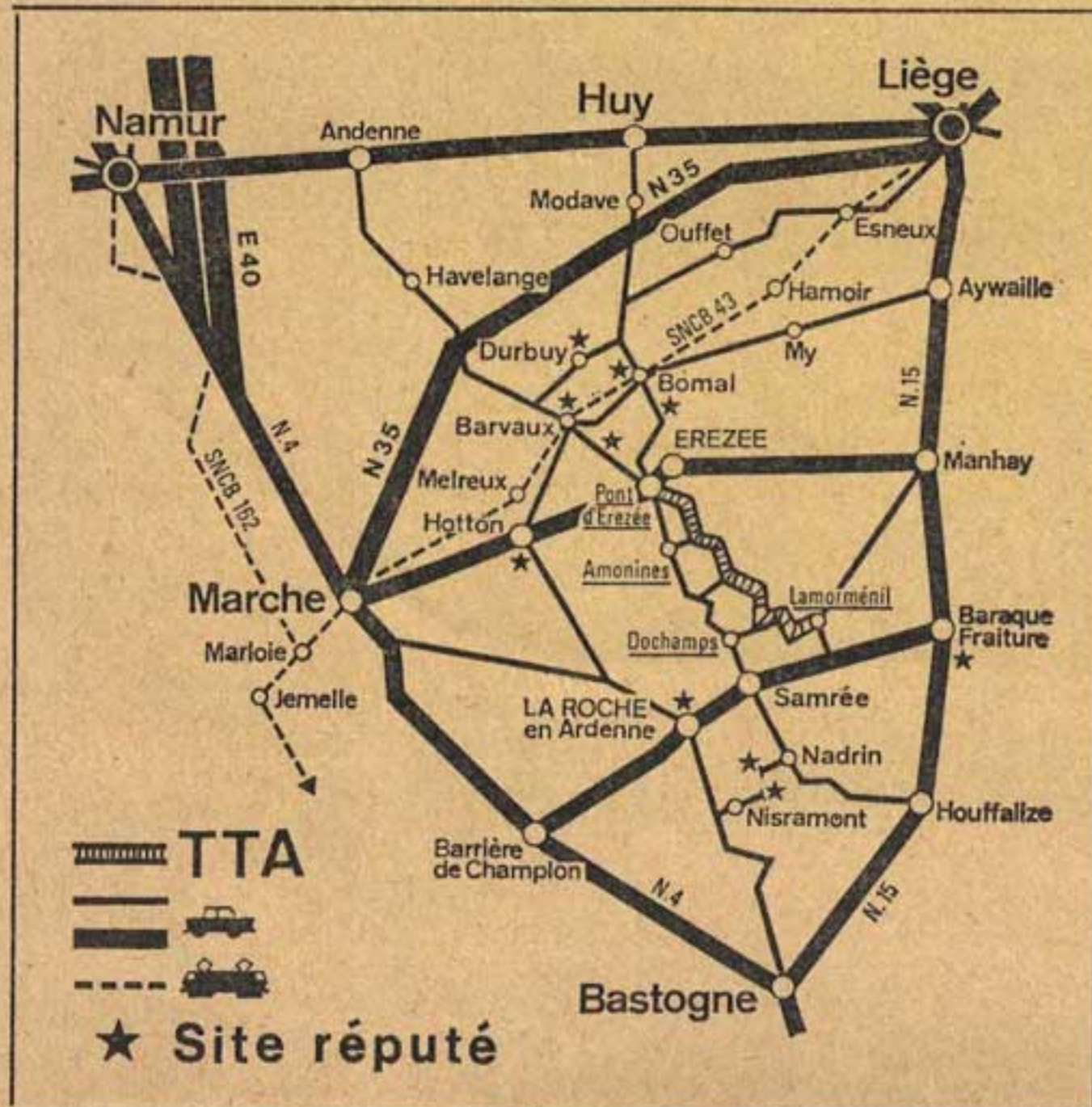
Dans les petits trains de jadis, autorails et baladeuse ou machine à vapeur, une excursion à nulle autre pareille vous attend: la découverte des charmes secrets du Val-de-l'Aisne à la manière d'un temps qui ne reviendra plus...

A moins de 20 km.

de la ligne du TTA, vous trouverez aussi une multitude de sites touristiques réputés (voir la carte ★): La Roche-en-Ardenne - Le Hérou - Le barrage de Nisramont - La Baraque Fraiture - Les grottes de Hotton - Les dolmens de Wéris - La Roche-à-Frêne - Barvaux - Bomal - Durbuy - Dochamps et son Safari - Etc.

tramway touristique de l'aisne

TTA



## TRAIN + VELO AVEC LA S.N.C.B.

Une suggestion: rejoignez la gare de MELREUX (ligne 43) par le train: vous pourrez y louer un vélo pour partir à la découverte de la région OURTHE et AISNE et entre autres pour vous rendre au TTA, distant de 12 km. Le vélo peut être restitué dans une autre gare. Prix de location par jour (avec assurance): 95 F. Renseignements et réservation: dans toute gare S.N.C.B.

## TRAMWAY TOURISTIQUE DE L' AISNE - TTA A.S.B.L. 5461 AMONINES (BELGIQUE)

Renseignements - Inlichtingen - Auskünfte:  
Rue Auguste Lambiotte, 79 — 1030 BRUXELLES

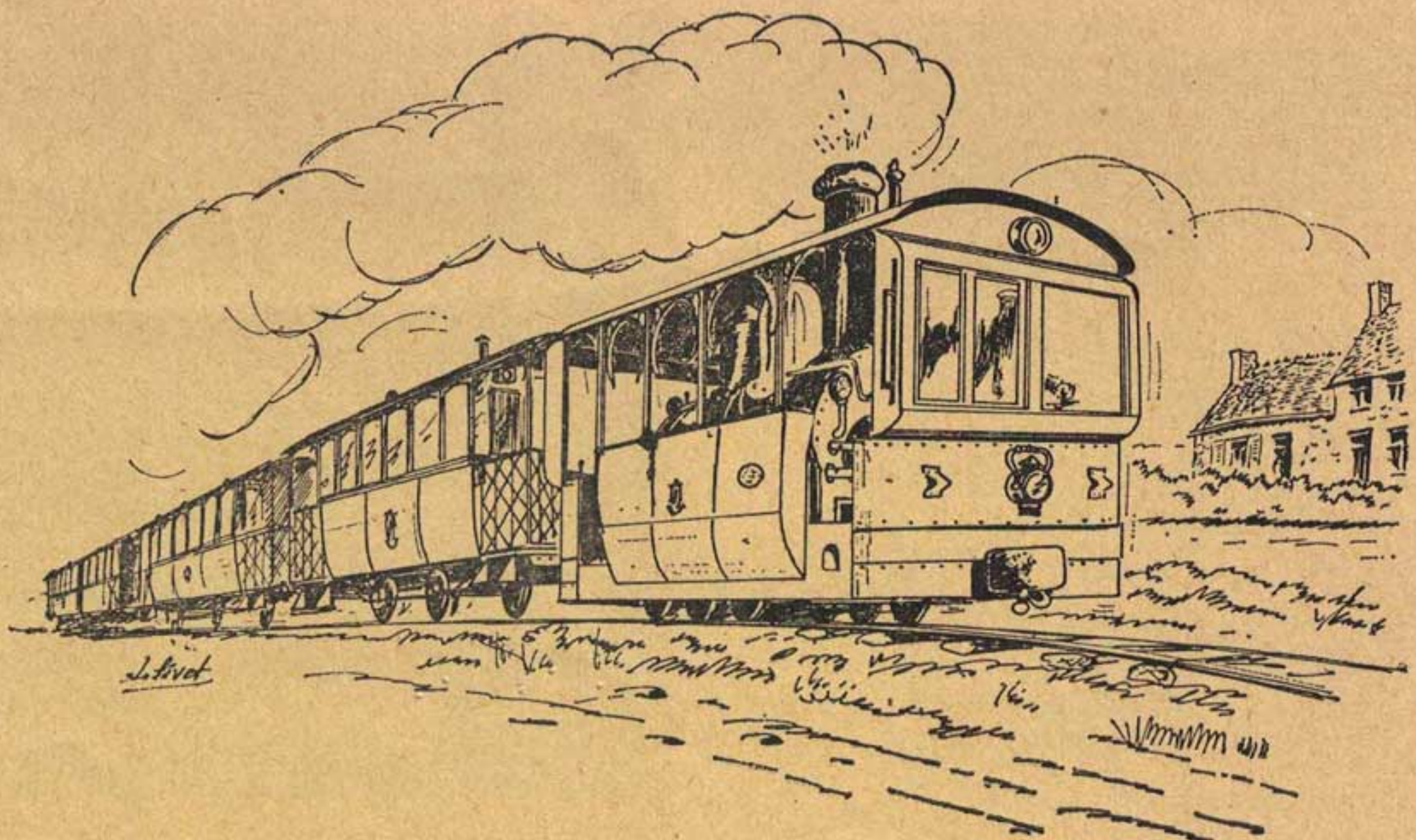
- (02) 736 19 80 les lundis de 14 à 17 h. et mercredis de 9 à 12 h. et 14 à 17 h. — op maandagen van 14 tot 17 u. en woensdagen van 9 tot 12 u. en van 14 tot 17 u.
- (02) 345 76 07 sauf samedis, dimanches, juillet et août — behalve zaterdag, zondagen, en juli en augustus.
- (086) 47 72 69 (dépôt de BLIER) les jours de circulation — op verkeerdagen.

Maquette et photo: Henri ARDEN.  
Dessin (premier volet): J. FIVET (Revue des Postes belges).

## TRAMWAY TOURISTIQUE de L' AISNE

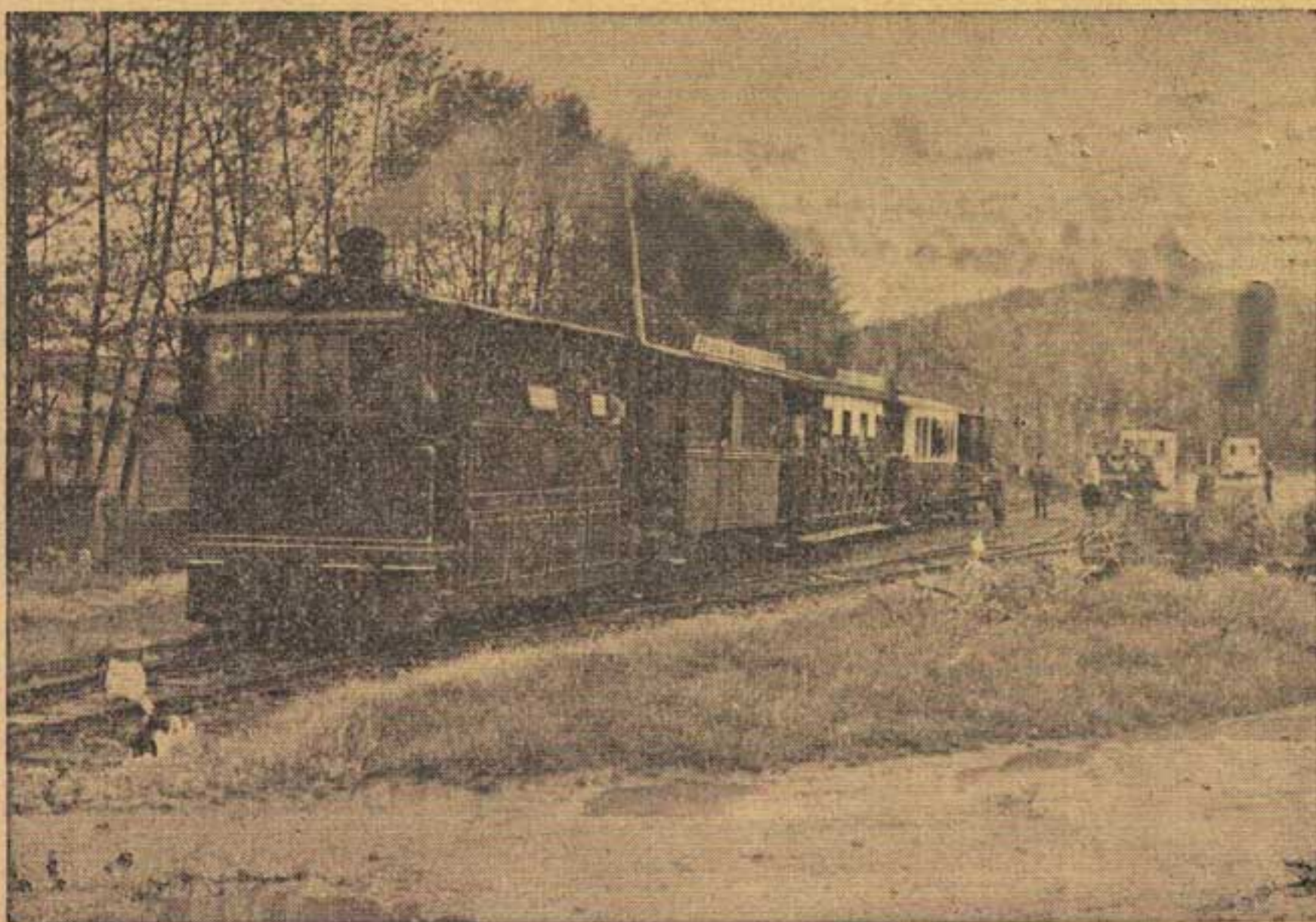
ASSOCIATION SANS BUT LUCRATIF

TTA



Ardennes  
belges





## A la découverte du Val-de-l'Aisne par le chemin du bon vieux temps

Au cœur  
de la prestigieuse Ardenne,  
se blottit le ravissant Val-de-l'Aisne,  
site encore inviolé et méconnu. Dans  
un décor tantôt bucolique, tantôt sau-  
vage, une rivière capricieuse et jolie y  
enlace de ses méandres un petit che-  
min de fer longtemps oublié.

Grâce aux efforts  
de pionniers bénévoles,  
la voie ancienne est maintenant sortie  
de sa torpeur. Avec les encourage-  
ments des autorités de la Société Na-  
tionale des Chemins de Fer Vicinaux,  
des amateurs enthousiastes ont redon-  
né vie à ce moyen de transport déli-  
cieusement désuet.

## HORAIRE 1978 UURTABEL

	Les 26 et 27/3 Les 2, 9 et 30/4 Les 1, 4, 7, 14, 15, 21 et 28/5 — Les 4, 11, 18 et 25/6 Tous les jours du 1/7 au 30/8 (supprimé le lundi) Les 3, 10, 18, 24/9 Les 1, 8 et 15/10			Les 26 et 27 mars Les 2, 9, 16, 23 et 30 avril Les 1 <sup>er</sup> , 4, 6, 7, 13, 21 et 28 mai Les 3, 4, 10, 11, 17, 18, 24 et 25 juin Du lundi au samedi du 1 <sup>er</sup> juillet au 30 août inclus Les 2, 3, 9, 10, 17 et 24 sept. Les 1 <sup>er</sup> , 8 et 15 octobre				Les 14 et 15 mai Dimanches et jours fériés en juillet et en août						
	(3)	(1)	(3)	(3)	(2/3)									
EREZEE Pt	10,30	11,30	12,15	14,00	15,00	16,00	17,00	13,45	14,10	14,50	15,30	16,10	16,50	17,30
BLIER	10,33	11,33	12,20	14,03	15,03	16,03	17,03	13,48	14,14	14,54	15,34	16,14	16,54	17,34
AMONINES	10,40	11,39	12,30	14,10	15,10	16,10	17,10	13,54	14,22	15,02	15,42	16,22	17,02	17,42
FORGE A.	10,50	11,49	12,45	14,20	15,20	16,20	17,20	14,04	14,34	15,14	15,54	16,34	17,14	17,52
FORGE D.	11,00	11,55	13,00	14,30	15,30	16,30	17,30	14,10	14,50	15,30	16,10	16,50	17,30	17,55
AMONINES	11,10	12,04	13,15	14,40	15,40	16,40	17,40	14,22	15,02	15,42	16,22	17,02	17,42	18,04
BLIER	11,16	12,10	13,23	14,46	15,46	16,46	17,46	14,30	15,10	15,50	16,30	17,10	17,50	18,11
EREZEE Pt	11,19	12,13	13,28	14,49	15,49	16,49	17,49	14,34	15,14	15,54	16,34	17,14	17,54	18,14
	Op 26 en 27/3 Op 2, 9 en 30/4 Op 1, 4, 7, 14, 15, 21 en 28/5 — Op 4, 11, 18 en 25/6 Op alle dagen van 1/7 tot 30/8 (niet op maandag) Op 3, 10, 17, 24/9 Op 1, 8 en 15/10			Op 26 en 27 maart Op 2, 9, 16, 23 en 30 april Op 1 <sup>ste</sup> , 4, 6, 7, 13, 21 en 28 mei Op 3, 4, 10, 11, 17, 18, 24 en 25 juni Van maandag tot zaterdag van 1 <sup>ste</sup> juli tot 30 augustus Op 2, 3, 9, 10, 17 en 24 sept. Op 1 <sup>ste</sup> , 8 en 15 oktober			Op 14 en 15 juni Op zon- en feestdagen in juli en augustus							

(1) TRAM RESTAURANT : uniquement sur réservation avec un délai minimum de 15 jours et pour un groupe de 20 personnes au moins. Tarif spécial. Circule les samedis, dimanches et jours fériés.

(2) Circule du 30 avril au 10 septembre.

(3) Ces trains ne sont mis en circulation que si minimum 10 personnes à tarif entier au pont d'Erezée.

En cas d'affluence, le service sera renforcé.  
Service réduit en cas de mauvais temps.

(1) RESTAURATIE-TRAM : enkel op reservering (termijn 15 dagen) — terminste 20 personen : bijzondere prijs. Rijdt op zaterdagen, zon- en feestdagen.

(2) Rijdt van 30 april tot 10 september.

(3) De treinen zullen slechts rijden als bij « Pont d'Erezée » minstens tien personen de volle prijs betalen.

In geval van toeloop, zal de dienst versterkworden.  
Beperkte dienst bij slecht weer.

Desserte du point d'arrêt

« LES ESSENEUX » (chemin de la ferme de BERGISTER)

Consulter les avis locaux

Bediening van de stopplaats

Gelieve de plaatselijke berichten te raadplegen

Le TTA décline toute responsabilité pour les changements apportés à cet horaire pendant la période de validité.

Des trains spéciaux peuvent être organisés les mardis et jeudis en mai et juin, également les samedis en mai, juin et septembre, sur demande préalable.

**PROMENADES PEDESTRES :** Lorsque le tramway aura atteint FORGE à l'Aplé, partez à la découverte de la nature en parcourant les sentiers balisés à votre intention :

- la promenade du « PERE LAMY » signalée par l'Administration des Eaux et Forêts. Après un circuit de 2,5 km. environ, vous retrouverez un tramway qui vous ramènera au Pont d'Erezée ;
- la promenade n° 7 du Syndicat d'initiative vers le Safari-Parc de DOCHAMPS.

De TTA wijst alle verantwoordelijkheid af voor wijzigingen binnen de geldigheidsduur van deze uurtabel.

Extra treinen kunnen dins- en donderdagen in mei en juni worden ingelegd, ook op zaterdagen in mei, juni, en september, mits voorafgaande aanvraag.