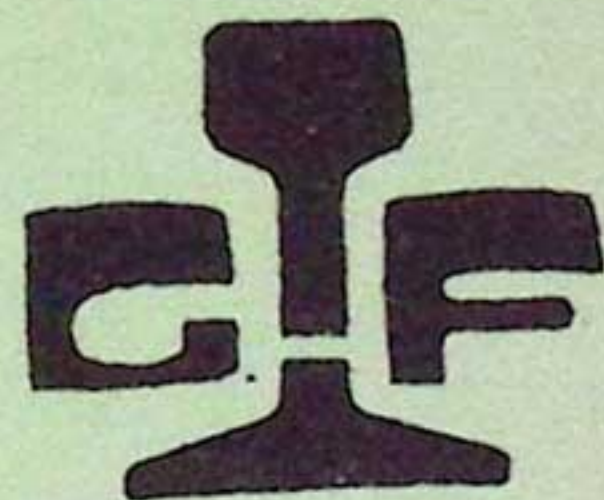


trans - fer

PERIODIQUE -- PARAIT 4 FOIS PAR AN

N°46^B 7/86 50BEF

BULLETIN DU G T F asbl



GRUPEMENT BELGE POUR

LA PROMOTION ET L'EXPLOITATION

TOURISTIQUE DU TRANSPORT FERROVIAIRE

BP 191 - 4000 LIEGE 1 (Belgique)

Cher membre,

Le GTF asbl ne chôme pas... Voici un second transfert complémentaire où vous trouverez un voyage inédit auquel nous pensions depuis longtemps et auquel nous tenons beaucoup : une découverte ferroviaire du port d'Anvers.

Nous espérons que vous serez nombreux à y participer.

GTF asbl

Agenda

- *Au 1er septembre prochain, fermeture de nombreuses lignes ferrées SNCV dans la région de Charleroi. Informez-vous à la SNCV 071/32.04.64 & 32.75.11.
- *37e salon international des chemins de fer (organisation ARBAC) du 25.10 au 09.11.86 de 10 à 18h30 à la gare centrale à Bruxelles.
- *Journées portes ouvertes à la remise de matériel historique de Louvain les 6, 7 et 8 septembre 86 de 9 à 18h, le 9 et 10 de 9 à 16 h.
- *Journée Train-Tram-Bus le dimanche 5 octobre 86
- *La SNCV participera aux expositions suivantes :
 - notre dynastie et son histoire City 2 grande salle 3e niveau rue Neuve à Bruxelles en septembre 86
 - Liège demain du 4 au 31 octobre 86 Place du Marché à Liège.

Edit.Resp. GTF asbl, BP191, 4000 Liège 1.



Chers Amis,

FEBELRAIL organise pour la première fois en Belgique un forum pour tous les amis du rail belges. Ce forum a pour but de permettre à toutes les associations, leurs dirigeants et leurs membres de mieux se connaître et se faire connaître; cette année, il aura lieu à l'invitation du Musée du Transport Urbain Bruxellois en ses locaux du Musée de Woluwé, Avenue de Tervueren, 364bis à 1150 Bruxelles, le samedi 20 septembre 1986, à partir de 10h.

A ce jour, le programme suivant a été mis sur pied:

1. manifestations pendant toute la journée

- stand de la Fédération
- manifestations musées du MTUB
- réseau modulaire H0 du CFC
- réseau H0 du MOBOV
- stands et vitrines de diverses associations
- animation RTBF en direct du Musée

(tous les amateurs ferroviaires sont bienvenus, non seulement ceux des associations membres !; pas d'inscription nécessaire)

2. programme du Forum (de 10h à 12h)

- présentation de la Fédération
- présentation des activités des différentes associations membres par projection de diapos, vidéo...
- montage vidéo du défilé du 21 juillet 1985 par le MTUB
- projection de diapos par FEBELRAIL sur le Congrès MOROP 85 en Belgique
- échange de vues sur les manifestations prévues en 1987
- discussion de la norme pour réseaux modulaires
- échange de vues sur les modèles réduits souhaités.

Ces activités seront présentées au grand public dans l'après-midi du samedi et éventuellement toute la journée du dimanche 21 septembre; en outre, en vue d'une action publicitaire, il sera possible de participer aux activités habituelles du MTUB: brocante, bourse d'échange, circulation de véhicules historiques, vente de cartes postales...

Enfin, pour commémorer les 10 ans de la mise en service du métro bruxellois, le MTUB organise le samedi soir un bal auquel les associations sont invitées; à midi, il y aura possibilité de restauration froide (BEF 150,-) et le soir des sandwichs seront disponibles.

Renseignements et réservation éventuelle des repas de midi:
FEBELRAIL, Boîte Postale 44, 1040 Bruxelles-42.

CFV3V - Chemin de Fer à Vapeur des Trois Vallées asbl
 c/o Luc Parant, Les Viaux 11, 5140 Naninne
 081/30.35.01



FESTIVAL 1986: les 27 et 28 septembre 1986

- train VIROINVALEXPRESS entre Bruxelles et Mariembourg, le 28 sept.
- installation d'un camp militaire à Treignes - véhicules de collection ayant participé au débarquement de 1944
- train militaire formé d'une dizaine de wagons plats chargés de env. 30 véhicules, ce train sera précédé d'un wagon de protection anti-aérien et d'une voiture GCI d'accompagnement
- passage de draisines Jeep et Dodge
- le train militaire circulera les deux jours du festival; les engins n'ayant pu y prendre place circulant le long de la ligne
- nous attendons une centaine de véhicules militaires !
- passage (en négociation) d'un Spitfire ou du groupe Fiat-Marchetti de Gossoncourt
- présentation de l'autorail type 49 restauré !
- présentation de la locomotive à vapeur CA 01, livrée d'usine gris/noir
- baptême (?) de l'autorail Picasso par Rail Magazine
- exposition de détaillants et autres...
- autorails 4006 vers Chimay et 4001 vers Treignes (possibilité de faire des photos de ces deux engins côte à côte au départ)
- sémaphores (signaux) fonctionnels (à l'entrée et au départ de Mariembourg)

UN VOYAGE TRES ATTENDU.....

EN AUTORAIL A TRAVERS LE PORT D'ANVERS.

Nous avons le plaisir de vous inviter à participer à une excursion à ce jour inédite. Son caractère spécifique nous oblige à l'organiser le samedi 6 septembre 1986, soit une semaine après le voyage d'AALST. Les activités se bousculent, mais les opportunités doivent être saisies.

Au départ d'ANTWERPEN Cal., nous réaliserons un voyage pittoresque, inattendu. Nous espérons bien pouvoir commenter l'excursion tout au long de la journée : l'autorail que nous comptons utiliser est sonorisé.

Comme d'habitude nous vous proposons un diner collectif (facultatif - réservation obligatoire sur le bulletin de participation ci-joint) afin d'éviter les éventuelles surprises d'un arrêt de midi en site peu pourvu en restaurant. Ce repas comprendra potage, plat principal, dessert, service et T.V.A., boissons en plus.

Pour autant que le nombre minima de participants soit atteint, nous organiserons un déplacement en groupe par , trains réguliers au départ de BRUXELLES et LIEGE-GUILLEMINS : de fortes réductions seront ainsi possibles dans les trains où des places seront réservées.

Le nombre de participants est malheureusement limité.

Il est donc nécessaire de s'inscrire d'urgence.

Nous accorderons la priorité d'acceptation des inscriptions aux membres G.T.F. et C.F.C., aux premiers inscrits et à ceux qui rejoignent ANTWERPEN au sein de nos groupes organisés. (déplacements par trains.)

PRIX : Ils comprennent le parcours en autorail spécial (déplacement circulaire), les frais d'organisation et la T.V.A.

- Prix membre du G.T.F. asbl, épouse ou enfant vivant sous le même toit : 400 F.
- Prix NON membre du G.T.F. asbl et/ou du C.F.C. : 500 F.
- Prix enfant - 12 ans : 300 F.
- Prix enfant - 10 ans : participation non admise
- Repas de midi : 400 F.
- Parcours d'approche BRUXELLES-ANVERS A.R. : 230 F.
- Parcours d'approche LIEGE G.-ANVERS A.R. : 360 F.

Nous insistons sur le fait que cet autorail est de confort très spartiate (absence de toilette), sièges durs.

Nos membres qui éprouveraient des difficultés de mobilité sont invités à s'abstenir de s'inscrire.

Pour s'inscrire, il suffit de renvoyer d'urgence le bulletin d'inscription à l'adresse indiquée, accompagné du règlement, et ce avant le 29 août 1986 !

Nous espérons que cette excursion inédite vous séduira et nous ferons tout pour que celle-ci laisse à chacun le souvenir d'une agréable journée.

Les arrêts photos seront organisés selon les possibilités et la discipline des participants.

Chaque participant, par le seul fait de son inscription, déclare assumer la responsabilité pleine et entière de tout accident qui pourrait lui arriver au cours du voyage.

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

bulletin d'inscription

VOYAGE Port d'ANVERS 6/09/1986

Bulletin à renvoyer avant le 29 août 1986 à l'adresse suivante : GTF asbl c/o Monsieur Francis Beckers
Rue de la Douix 15 B-4050 ESNEUX
Ce bulletin doit être accompagné d'une enveloppe timbrée à 13 FB et portant l'indication de vos nom et adresse (ou un coupon-réponse international).

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

* inscrits pour le voyage du 6 septembre 1986

inscrire
le
nombre →

	Adulte membre GTF, épouse ou enfant vivant sous même toit	400 F. _____
	Adulte non membre GTF, et/ou CFC.	500 F. _____
	Enfant - de 12 ans à	300 F. _____
<input checked="" type="checkbox"/>	Enfant - de 10ans (non autorisé)	
	Repas de midi à	400 F. _____
	Supplément Bruxelles-Anvers A.R.	
	à	230 F. _____
	Supplément Liège G.-Anvers A.R.	
	à	360 F. _____
	.	
	.	

TOTAL _____

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

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

A _____ le _____

(signature - représentant légal pour mineurs d'âge)



Lypc 4

S.N.C.B. : doubler par Fleurus-Tamines et Athus-Meuse électrifié l'axe nord-sud ?

Le plan de restructuration de la S.N.C.B., élaboré sous l'ère Chabert et déployé par Herman De Croo, a transformé le tissu ferroviaire en peau de chagrin. Il est vrai que rationalisation et rentabilisation riment avec réduction et suppression...

Pourtant, malgré les sombres perspectives qui inquiètent le personnel — et les usagers — de la vénérable société, il existe un nombre de projets visant à « ranimer » certains tronçons désaffectés, à moderniser des lignes vétustes, voire à créer de nouvelles liaisons.

Il y a un peu de tous ces ingrédients fortifiants dans l'étude actuellement menée par les têtes pensantes de la S.N.C.B., lesquelles envisagent de modifier « l'axe nord-sud du minéral » dans sa partie wallonne.

Bien que toujours au stade de projet, ce dossier paraît déjà suffisamment avancé pour en dégager les lignes directrices. Il s'articule autour de deux réalisations successives : la remise en service du tronçon Fleurus-Tamines (8 kilomètres) et l'électrification de l'actuel parcours de la ligne 40 Virton-Bertrix - Dinant-Namur dont la prolongation vers la frontière franco-luxembourgeoise permettrait de tracer un nouvel axe Athus-Meuse.

Des lignes saturées

Les marchandises d'outre-mer chargées au port d'Anvers et destinées au grand-duché de Luxembourg, à l'est de la France (bassin sidérurgique lorrain) ainsi qu'à la Suisse transitent sur le territoire belge suivant l'axe ferroviaire Anvers-Schaerbeek-Ottignies-Gembloux-Namur-Li-

bramont-Arlon, soit l'itinéraire également emprunté par le trafic international « voyageurs » au départ de Bruxelles vers le Luxembourg, la Suisse et l'Italie. Cette double utilisation entraîne une saturation totale des lignes Bruxelles-Namur (37) et Namur-Arlon-Luxembourg (39).

Les problèmes liés à ces « hautes fréquences » se posent de façon aiguë sur la section Ottignies-Namur où la régularité des trains et l'entretien des installations deviennent chaque jour plus aléatoires.

Certains travaux de réfection ne sont d'ailleurs rendus possibles que les week-ends, ce qui provoque une augmentation relative des coûts salariaux.

D'autre part, la déviation du transport « marchandises » de Gembloux vers Jemeppe-sur-Sambre (ligne 51 qui rejoint l'axe Charleroi-Namur) ne permet qu'une « économie » de 17 kilomètres sur le parcours Bruxelles-Luxembourg, lequel en compte près de deux cents...

Il apparaît nécessaire de rechercher d'autres solutions qui conduiraient à un « délestage » de ce parcours engorgé à l'extrême, bref, de découvrir un itinéraire *bis* comme dit Bison futé...

Moins de minéral, plus d'essence...

D'aucuns prétendent que les dépenses à engager pourraient s'avérer inopportunes étant donné le fléchissement enregistré ces dernières années par la courbe évolutive du minéral transporté par fer.

En Belgique, le trafic par wagons complets a chuté d'un milliard en l'espace de quatre ans (de deux milliards deux cents

millions de tonnes en 1979 à un milliard deux cents millions en 1983). En cause : une diminution sensible de la production sidérurgique luxembourgeoise qui, compte tenu de la basse conjoncture ininterrompue, s'est en outre approvisionnée dans les mines de la Lorraine française.

Cependant, le « recul » du minéral et du charbon d'outre-mer acheminés vers le sud est compensé en partie par un accroissement du trafic des huiles minérales et graisses (notamment pour ce qui concerne l'extension du trafic de gasoil et d'essence des raffineries anversoises vers la Suisse) ainsi que des produits chimiques.

Bref, ce qui semble perdu d'un côté sera gagné de l'autre.

Economie : 20 millions !

La première phase du projet porte donc sur le rétablissement des installations situées entre Fleurus et Tamines-Auvelais, soit un tronçon de 8 kilomètres (ligne 147 par Lambusart, Mognelée et Tamines où l'on rejoint la dorsale wallonne).

Cette section, qui fut ajoutée à la ligne Fleurus-Landen en juin 1868, fut mise hors service en 1973 à la fin des activités charbonnières régionales. Le projet fait encore état d'une courbe de raccordement qui relierait cette section directement à Auvelais évitant ainsi de « plonger » jusqu'à Tamines.

L'avantage de cette remise en service permettrait d'abord de porter la charge maximale des trains à deux mille tonnes (en double traction) via un itinéraire Bruxelles-Ottignies (ligne 37) puis Ottignies-Fleurus (ligne 38, électrifiée depuis mai et mise à

double voie), charge réduite à huit cents tonnes sur le parcours actuel Ottignies-Gembloux. D'autre part, on éliminerait le problème de saturation posé sur la ligne Bruxelles-Namur en « économisant » les 32 km situés entre Ottignies et Namur. La S.N.C.B. a déjà calculé que la réduction des coûts salariaux (suppression des entre-temps de week-end) serait de trois millions de francs par an. Retombée indirecte de cet itinéraire : mise à voie unique de la ligne 51 (Gembloux-Jemeppe) en raison du faible trafic « voyageurs » et de la disparition des « marchandises ».

Seconde phase du projet : électrification de l'axe Athus-Meuse, soit la ligne actuelle Virton-Bertrix-Dinant-Namur (40) prolongée jusqu'à Athus. Actuellement, l'électrification du tronçon Namur-Dinant est en cours d'achèvement (inauguration en 1987). Il conviendrait donc de « rénover » la section Dinant-Virton (120 kilomètres) et Virton-Athus (25 kilomètres uniquement affectés aux « marchandises »).

La remise en service de la ligne Fleurus-Tamines ainsi que l'électrification du nouvel axe Athus-Namur permettraient de réaliser un itinéraire nord-sud à charge maximale (double traction à deux mille tonnes). Traduite en gain annuel, cette réalisation conduirait à une économie de plus ou moins 20 millions !

D'autre part, le réseau ferroviaire disposerait d'une ligne Bruxelles-Luxembourg quasiment réservée au transport des marchandises, avantage qui équivaldrait à réserver les lignes 39 et 37 au trafic « voyageurs ».

Un projet séduisant...

J.-F. EGUEUR.