



# trans - fer

PERIODIQUE -- PARAIT 4 FOIS PAR AN

TRIMESTRIEL

N° 52 · 7/87 50 BEF

BULLETIN DU GTF asbl



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

BP 191 - 4000 LIEGE 1 (Belgique)

## SOMMAIRE

Numéro 52

Juillet 1987

Editorial	3
L'évaluation du plan IC-IR de la SNCB	4
Parcours peu connus à la SNCB	9
Statistiques du matériel moteur	10
La série 12 bicourant en cours d'agrégation à la SNCF	12
Les rames réversibles M1	14
Louvain : journées portes ouvertes	19
Quelques projets de lignes de chemin de fer en 1885	20
Le tram du littoral, la voie du soleil	23
Editions du GTF asbl	25
Divers	27
Encart : Le Fagnard - samedi 29 août 1987 une grande excursion sur la Vennbahn	

Le GTF asbl remercie chaleureusement tous ceux de ses membres qui ont bénévolement participé à la création de ce numéro :

Rédaction : H. Arden, J. Braive, F. Beckers, G. Debra, J. Ferrière,  
M. Lambou, J. Laterre, P. Lemja, R. Marganne, A. Steam,  
G. Stephenson, Ch. Van de Voorde et autres collaborateurs

Coordination : H. Arden - R. Marganne

Tirage : 1300 ex.

Toute correspondance relative à Trans-Fer est à adresser à GTF asbl, service de Trans-Fer, BP 191, B-4000 LIEGE 1.

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

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

Edit.Resp. R.Marganne, rue Ambiorix 75 Liège.

## EDITORIAL

L'opération d'évaluation du plan IC-IR de la SNCB est proche du stade final. Elle semble avoir eu lieu dans le contexte passif de la fréquentation des trains et points d'arrêt. Il ne paraît y exister aucune stratégie commerciale offensive destinée à augmenter les recettes : la voie de la réduction des dépenses par la réduction drastique de l'offre précède toute autre démarche.

Nous renvoyons notre lecteur aux dernières hypothèses de suppressions que nous publions par ailleurs. Parmi les restrictions étudiées, on relèvera néanmoins quelques exemples flagrants :

- \*la ceinture de Bruxelles verrait sa desserte voyageurs supprimée, tant il est vrai que l'absence de coïncidence des trains dans les grandes gares a toujours été un obstacle majeur à sa fréquentation.
- \*Mariembourg - Couvin est sur la pente fatale. Lors de l'inauguration de cette section, en 1984, n'avions-nous pas craint d'écrire dans cette revue que tous les ingrédients avaient été réunis pour justifier la fermeture à terme. Pourquoi donc avoir été placé du personnel sédentaire à l'extrémité de cette ligne ?
- \*de très nombreuses lignes sont coupées en deux tronçons, avec abandon de la partie centrale : le nombre de voyageurs sur les sections subsistantes en diminuera d'autant...
- \*de nombreuses dessertes omnibus seraient supprimées : est-on bien certain d'avoir fait circuler les trains en fonction des besoins de la clientèle et non en fonction des roulements des rames et du personnel ?

C'est vrai que le chemin de fer doit s'adapter, se moderniser. On voudrait néanmoins qu'il le fasse à bon escient, de manière dynamique pour le plus grand bien de sa clientèle : jusqu'à présent, nous avons uniquement noté les réformes limitées des conditions commerciales de week-end (tarifs "multi") tandis que les tarifs groupes et événements restructurés devenaient plus défavorables dans de nombreux cas (déplacements individuels).

On peut aussi se demander si le prix de revient ne peut être réduit que par la seule réduction de l'offre. Nous évoquions, dans une livraison précédente, la nécessité de méthodes nouvelles pour les dessertes à faible trafic : arrêts à la demande et trains à un agent. Sans doute, les règlements d'exploitation actuels s'y opposent-ils et pour cause. Pourquoi ne pas les adapter : c'est ce que la SOBEMAP proposait naguère au Ministre des Communications.

Le chemin de fer doit rester concurrentiel : la voie des suppressions pourrait conduire à son démantèlement total... Ce n'est pas la réouverture compensatoire de gares qui améliorera les choses : sans mesures commerciales d'accompagnement, les voyageurs jadis privés de "leur" train garderont les habitudes nouvelles qu'ils ont dû prendre.

La concurrence se précise même pour les grandes lignes que certains considèrent comme des "vaches à lait" : des exploitants privés d'autocars viennent d'inaugurer une ligne régulière internationale et bi-quotidienne par autocars entre Bruxelles-Midi et Paris porte de la Villette, en 3h45...

Cette nouvelle donne à réfléchir...

## L'ÉVALUATION du PLAN "IC - IR"

Dans le numéro précédent (Transfer n° 51 p. 11), nous avons déjà mentionné l'existence d'un groupe de travail chargé d'évaluer les résultats du plan IC - IR de 1984, et d'y proposer les correctifs éventuels.

Vu le peu de succès que l'application de ce plan a suscité auprès de la clientèle - à ce sujet, le lecteur se reportera utilement aux statistiques publiées dans notre n°50 p. 9, ainsi qu'à l'étude de la S.P.I. de Liège, parue dans notre dernier numéro, p. 5 et sq. - il fallait craindre que toute évaluation des résultats ne se fasse "à la baisse", et constitue ainsi un nouveau plan de démantèlement du réseau déguisé.

Cela se confirme hélas : jugez-en vous-même, puisque nous vous communiquons ci-dessous - et en exclusivité !- les grandes lignes de ce plan d'évaluation, tel qu'il devrait être appliqué en mai 1988.

Il ne s'agit bien entendu que d'un projet à l'heure actuelle, et qui sera - n'en doutons pas - discuté et amendé par les nombreuses instances appelées à se prononcer, dès que le plan sera rendu public.

Cinq types de mesures sont proposées, à savoir :

- la suppression de tout service voyageurs d'une relation donnée, si celle-ci n'est pas fréquentée aux heures creuses par au moins 20 voyageurs par "train-kilomètre" (voy/tr-km) en moyenne, cette norme n'étant toutefois pas absolue ;
- la suppression de services cadencés (du type IC, IR ou L), avec éventuellement reprise de la desserte abandonnée par modification d'un autre service qui faisait double emploi sur la section commune (= fusion des services).
- le remplacement de services cadencés omnibus par un service de trains "P" ne circulant qu'aux heures de pointe ;
- la fermeture des points d'arrêts fréquentés par moins de 50 voyageurs montants par jour de semaine ;
- la réouverture (!) de certains points d'arrêts qui étaient fréquentés par plus de 50 voyageurs montants par jour de semaine, avant 1984.

#### 1. Suppression de TOUT service voyageur.

Ligne	section supprimée	type de train	km	voy/tr-km	desserte alternative
15	Hasselt - Bourg Léopold	L	43,2	22,3	SNCV
26	Etterbeek - Hal	L	19,3	15	STIB
26 A	Etterbeek - Vilvorde	L	14	11	STIB
34	Liers - Tongres	L	13,4	15	SNCV
52	Anvers Sud - Boom	L	15,8	10,3	"
82	Alost - Burst	P	11,4	52	"
86	Renaix - Leuze	IR	17,8	2 (!)	"
90	Lessines - Grammont	L	7,1	8	"
123	Enghien - Braine le Cte	P	12,9	20,6	"
144	Gembloux - Jemeppe s/S	P	14,7	34,4	"
154	Dinant - Givet	L	19	6,8	"
163	Libramont - Bastogne Sud	L	28,7	25,8	"
165	Bertrix - Virton	L	45,1	15,2	"
166	Bertrix - Beauraing	L	48	15,2	"
167	Athus - Autelbas	P	10,3	21,4	"

2. Suppression de services cadencés.

<u>Ligne</u>	<u>service modifié ou supprimé</u>	<u>desserte abandonnée</u>	<u>desserte alternative</u>
12	IC "E"	Anvers C - Roosendaal	IC "A" et trains L + P actuels fusion des IR "c" et "l" entre Anvers et Hasselt via Aerschot
16/35	IC "D"	Anvers C - Hasselt	
35	IR "l"	Aerschot - Louvain	L Anvers - Aerschot → Louvain
35/36	IR "c"	Aerschot - Landen	L Hasselt - Aerschot → Landen
37	L	Welkenraedt - Aix Hbf	n é a n t (!)
53	L	Malines - Louvain	IR "k" St Nicolas - Louvain rendu omnibus entre Malines et Louvain
86	L	Gand St P - Audenaerde	IR "e" Eeklo - Renaix omnibus entre De pinte et Audenaerde
96	L	Hal - Braine le Cte Braine le Cte - Jurbise } S N C V	
97	L	Mons - St Ghislain	IC "I" Schaerbeek - St Ghislain omnibus à partir de Mons
117	L	Manage - Luttre	IR "n" Tournai - Charleroi omnibus entre Mons et Luttre IR "i" La Panne - Grammont omnibus entre Gand et Zottegem
118	L	Mons - La Louvière C }	
122	L	Gand St P - Zottegem	
139	L	Ottignies - Wavre	{ L Charleroi Sd - Wavre limités ; L Louvain - Ottignies inchangés
162	L	Libramont - Arlon	S N C V

3. Remplacement de services cadencés omnibus par des trains de pointe (P)

<u>Ligne</u>	<u>section concernée</u>	<u>P.A. intermédiaires maintenus</u>
15	Mol - Bourg Léopold	Balen Nete
89	Zottegem - Audenaerde	Munkzwalm - St Denijs Boekel
96	Mons - Quévy	Cuesmes - Frameries - Genly (x)
124	Nivelles - Luttre	Obaix Buzet

(x) Genly : voir également point 5.

4. Points d'arrêts proposés à la fermeture (indépendamment de ceux directement touchés par l'application du point 1.)

( ) : nombre actuel de voyageurs à la montée en semaine.

Bovigny (4)	Oudenburg (25)	Herentals-Canal (42)
Voroux-Goreux (5)	Waulsort (26)	Onoz-Spy (42)
Vichenet-Bossière (5)	Zolder (27)	Chapois (42)
Weyler (6)	Aarsele (33)	Bleret (43)
Autelbas (8)	Hambos (34)	Heer-Agimont (44)
Barnich (12)	Anvaing (34)	Hautrage (44)
Sterpenich (14)	Heusden (35)	Haren (44)
Grand-Halleux (15)	Liège-haut-pré (36)	Zwijndrecht-Fort (45)
Beringen-Mines (17)	Rognon (36)	Paliseul (46)
Jabbeke (18)	Viville (37)	Machelen (Bt) (47)
Overboelare (20)	Athus (37)	Hourpes (48)
Gendron - Celles (23)	Landskouter (38)	Pry (49)
Vonêche (23)	Delta (38)	Florée (48)
Hastière (25)	Maubray (40)	Dave - Etat (49)

## Points d'arrêt compris dans les tronçons à supprimer

GARES	LIGNE	TRONÇON	VOYAGEURS MONTES		
			Semaine	Samedi	Dim.
Vichenet-Bossières .....	144	Gembloux-Jemeppe/Sambre	5	0	0
Beringen M .....	15	Hasselt-Mol .....	17	21	22
Overboelare .....	90	Geraardsbergen-Lessines .	20	3	4
Vonèche .....	166	Beauraing-Bertrix .....	23	13	13
Hastièrre .....	154	Dinant-R. Givet .....	25	6	6
Waulsort .....	154	Dinant-R. Givet .....	26	13	12
Zolder .....	15	Hasselt-Mol .....	27	22	35
Anvaing .....	86	Ronse-Leuze .....	34	0	0
Heusden .....	15	Hasselt-Mol .....	35	23	20
Rognon .....	123	Enghien-Braine-le-Comte .	36	0	0
Viville .....	162	Libramont-Arlon .....	37	12	7
Delta .....	26	Etterbeek-Mechelen .....	38	0	0
Onoz-Spy .....	144	Gembloux-Jemeppe/Sambre	42	0	0
Heer-Agimont .....	154	Dinant-R. Givet .....	44	6	10
Haren .....	26	Etterbeek-Mechelen .....	44	0	0
Paliseul .....	166	Bertrix-Beauraing .....	46	13	40
Machelen .....	26	Etterbeek-Mechelen .....	47	0	0
Vijfhuizen .....	82	Aalst-Burst .....	69	0	0
Erpe-Mere .....	82	Aalst-Burst .....	99	0	0
Bambrugge .....	82	Aalst-Burst .....	64	0	0
Frasnes-les-Anvaing .....	86	Ronse-Leuze .....	103	0	0
Chapelle-Dieu .....	144	Gembloux-Jemeppe/Sambre	71	0	0
Mazy .....	144	Gembloux-Jemeppe/Sambre	63	0	0
Jemeppe-Froidemont .....	144	Gembloux-Jemeppe/Sambre	68	0	0
Autelbas .....	162	Athus-Autelbas .....	8	0	0
Athus .....	162	Athus-Autelbas .....	37	0	0
Acren .....	90	Geraardsbergen-Lessines .	252	26	38
Neufchâteau .....	162	Libramont-Arlon .....	145	30	85
Habay .....	162	Libramont-Arlon .....	77	21	19
Stockem .....	162	Libramont-Arlon .....	54	15	2
Neufvilles .....	96	Braine-le-Comte-Jurbise ..	137	0	0
Masnuy St. Pierre .....	96	Braine-le-Comte-Jurbise ..	94	0	0
Glons .....	34	Tongeren-Liège G. ....	160	39	45
Pondrôme .....	166	Beauraing-Bertrix .....	53	39	19
Gedinne .....	166	Beauraing-Bertrix .....	84	29	66
Graide .....	166	Beauraing-Bertrix .....	111	31	61
Carlsbourg .....	166	Beauraing-Bertrix .....	87	22	27
Florenville .....	165	Virton-Bertrix .....	119	49	128
Virton .....	165	Virton-Bertrix .....	153	73	143
Bastogne S .....	163	Libramont-Bastogne .....	227	85	178
Merode .....	26	Mechelen-Etterbeek .....	128	0	0
Meiser .....	26	Mechelen-Etterbeek .....	74	0	0
Evere .....	26	Mechelen-Etterbeek .....	82	0	0
Hofstade .....	27B	Mechelen-Etterbeek .....	73	0	0
Bordet .....	26	Mechelen-Etterbeek .....	78	0	0
Boondaal .....	26	Halle-Bru.-Schuman .....	111	0	0
St. Job .....	26	Halle-Bru.-Schuman .....	148	0	0
Beersel .....	26	Halle-Bru.-Schuman .....	70	0	0
Moensberg .....	26	Halle-Bru.-Schuman .....	130	0	0
Huizingen .....	26	Halle-Bru.-Schuman .....	102	0	0
Lembeek .....	96	Halle-Braine-le-Comte .....	285	0	0
Hennuyères .....	96	Halle-Braine-le-Comte .....	296	0	0
Boom .....	52	Y. Antwerpen Z.-Boom .....	502	0	0
		Total	5.661	712	1.077

### 5. Points d'arrêts proposés à la réouverture.

( ) : nombre de voyageurs montants en 1983.

<u>Ligne</u>	<u>relation</u>	<u>P.A à réouvrir</u>	<u>remarques</u>
58	Renaix - Eeklo	Waaerschoot (189) Sleidinge (193) Wandelgem (172)	
59	Anvers C - Lokeren	Haesdonk (81) Anvers Rive Gauche (116)	
72	Gand St P - Deinze	St Denijs Westrem (93)	déjà occasionnellement réouvert pour desservir le parc des Expo
86	Eeklo - Renaix	Lauppegem (100) Etikhove (67)	Quais à replacer (!)
91	Ath - Grammont	La Cavée (61)	
96 A	Mons - Quévy	Genly (114)	
125	Liège S - Namur	Aigremont (109)	
166	Dinant - Bertrix	Burhainmont	

Les mesures qui précèdent constituent donc le projet de la "seconde restructuration" qui aurait dû sortir ses effets en juin dernier, mais qui fut reportée d'un an pour des raisons techniques.

Principales victimes : les lignes actuellement desservies uniquement par des trains "P" (toutes supprimées), ainsi que bon nombre de relations L cadencées bi-horaires.

Cependant, à la faveur de la dégradation proposée de certains services omnibus actuels (L) en desserte exclusive aux heures de pointe (P) - voir point 3.- on réintroduit consciemment ce genre de desserte, alors que l'expérience prouve depuis 1984 que d'une part, les économies à attendre de ce type de mesure sont très faibles (les coûts en matériel, en personnel et d'entretien de la voie restent importants, car peu rentabilisés), tandis que d'autre part, 70 % de la clientèle déserte à cette occasion !

Mais peut-être est-ce pour mieux pouvoir justifier leur suppression dans quelques années, selon le processus par ailleurs actuellement suivi pour les lignes 82, 123, 144 et 167 (voir point 1)...

L'élagage des points d'arrêts peu fréquentés se poursuit également : remarquons toutefois que la barre a été redescendue à 50 voyageurs montants par jour, alors que la norme minimale qui fut d'application pour le maintien d'un point d'arrêt en juin 1984 était de 200 voyageurs montants.

Ceci a amené logiquement le groupe de travail à envisager la réouverture des P.A. fermés en 84, et dont la fréquentation se situait à l'époque entre 50 et 200 voyageurs montants par jour.

On pourrait être pour le moins étonné du faible nombre de P.A. retenus selon ces critères (douze ; voir point 5), mais les autres étaient principalement situés sur des lignes dont le groupe de travail propose par ailleurs la suppression de toute exploitation ! ( C'est le cas par ex. de la ligne 52 Anvers - Boom, où les P.A. de Niel, Hemiksem et Hoboken Polder étaient fréquentés respectivement par 268, 313 et 217 voyageurs montants en 83 !)

En ce qui concerne les lignes où TOUT service voyageurs est supprimé (voir point 1), nous publions ci-dessous une liste complémentaire de sections de ligne initialement retenues comme n'étant pas fréquentées par au moins 20 voyageurs par train-kilomètre,

mais dont le groupe de travail n'a finalement pas proposé la suppression, parce qu'elle n'aurait engendré aucune économie, ni en matériel, ni en personnel, contrairement à celles détaillées au point 1.

Ligne	section initialement menacée	type de train	voy/tr-km
19	Mol - Neerpelt	IR	9
40	Visé - Maastricht	IC	16,3
42	Gouvy - Trois Vierges	IR	6,2
44	Spa - Géronstère	L	11,2
69	Ypres - Poperinge	IR	5,7
73	Coxyde - La Panne	IR	4,4
75	Mouscron - Tourcoing	IC	14,8
86	Audenaerde - Renaix	IR	17,2
108	La Louvière 5 - Binche	IR	16,3
122	Zottegem - Grammont	IR	18
132	Mariembourg - Couvin	IR	16,5
140	Charleroi - Ottignies	L	17,9

On remarquera parmi cette liste bon nombre de relations IR, et même quelques IC, preuve si besoin était que la désaffectation de la clientèle n'est pas l'apanage exclusif des services omnibus !

D'autre part, on y pointera également des relations réouvertes il y a quelques années à peine (Mol - Neerpelt, Mariembourg - Couvin) et même des lignes récemment électrifiées, parfois à grands frais (La Louvière - Binche, Charleroi - Ottignies et Ypres - Poperinge).

Enfin, parmi les nombreuses autres mesures d'accompagnement que le groupe de travail a proposé, pointons celle-ci qui ne manquera pas de faire sourire certains : l'augmentation de la fréquence horaire de certains services très utilisés.

Un train IC toutes les 1/2 heures, voire tous les 1/4 d'heure, comme les trams au littoral ! Quelques grandes lignes axiales super-desservies au milieu d'un désert ferroviaire... Est-ce çà l'avenir que l'on nous prépare ?

Cicéron 06/87

#### LES GARES A SUCCES.

Les chiffres de fréquentation des gares permettent d'autres constatations intéressantes. Par exemple, à Bruxelles, la gare centrale (47.200 voyageurs par jour) est plus fréquentée que la gare du Midi (39.700) et que la gare du Nord (29.000). Namur (19.472) est la plus importante gare de Wallonie, loin devant Ottignies (15.626), Charleroi (13.610), Liège (12.844) et Mons (9.005). Liège dépasse cependant Charleroi si

l'on tient compte du score honorable de Liège-Palais (1.280) et même Liège-Jonfosse (804). Ces scores sont faibles par rapport aux villes flamandes : 33.048 pour Gand, 29.335 si l'on additionne Anvers et Berchem, 18.496 pour Louvain et même 12.353 pour Denderleeuw.

En fait, l'éloignement par rapport à Bruxelles semble bien être un élément déterminant pour le succès d'une gare. On notera par exemple que Tournai (5.494) est moins fréquenté que Ath (5.992). Ce n'est pas sans intérêt dans l'optique T.G.V., qui mettrait Liège

(12.844 voyageurs) à la même distance de la capitale (35 minutes environ) que Gand (33.048).

Les gares éloignées de Bruxelles, ou qui ne sont pas reliées directement, obtiennent en effet des scores très différents : Herentals (1.972), Hasselt (4.205), Ostende (5.824), Verviers (4.138), Huy (2.331), Arlon (1.717), Libramont (2.384), Ciney (1.844), etc. Deux exceptions, de points d'arrêt qui « marchent » sans rapport avec la capitale : la ville touristique de Bruges (13.624) et, plus inexplicablement, Courtrai (9.880).



Parcours peu connus à la SNCB - photographes, à vos postes !

● Ligne 165 - section Virton - Athus

Des autorails de Latour parcourent à nouveau, à vide, cette section fermée au trafic des voyageurs : il s'agit de mouvements allant prendre leur service à Athus en vue de la desserte des trains P Athus-Arlon et retour aujourd'hui menacés.

Voici les horaires (N67) : Latour ATD 5.26 - Athus 5.48

Athus 18.00 - Latour ATD 18.22

● Ligne 125A - Liège - Seraing - Flémalle

Nous vous recommandons les trains 9231 (jeudi) Y Garde-Dieu 20.06 - Seraing 20.14 - Flémalle Hte 20.20 et 9235 (dimanche) sous le même horaire.

● Ligne 39 Welkenraedt - Montzen : voici les horaires des navettes autorails entre ces deux gares : elles sont réservées au personnel de la SNCB.

Numero du train/Trainnummer	TT M 9040	TT M 9042	TT M 9044	TT M 9046	TT M 7866	TT M 9048	TT M 9048		
Caractéristique/Kenletter	R	N7	N67	R	R	N67	R67		
Hor. Type Urr.	43	43	43	43	43	43	43		
Pér. circ./Rijperiode									
Origine/Herkomst	GV 518	GV 650			AACHEN 1910				
0,0 WELKENRAEDT.....	6800	↓ 533 36	↓ 705 07	===== 812	===== 1341	↓ 1925 36	===== 2141	===== 2146	
8,2 Montzen Bl.16.....	1300	547	718	823	1352	P 1947	2152	2157	
8,4 Montzen ATD.....	1140					1949			
						=====			
9,1 Montzen Cab.VI.....	1180	549	720	825	1354		2154	2159	
9,5 Montzen Bl.15.....	1190	550	721	826	1355		2155	2200	
			=====	=====					
10,2 Montzen.Bl.14.....	1220	552			1357		2157	2202	
		=====			=====		=====	=====	

Numero du train/Trainnummer	TT M 9041	TT M 7877	TT M 9043	TT M 9058	TT M 9045	TT M 9047	TT M 9049		
Caractéristique/Kenletter	R	R	R	N67	N7	N67	R		
Hor. Type Urr.	43	43	43	43	43	43	43		
Pér. circ./Rijperiode									
Origine/Herkomst									
0,8 Montzen.Bl.14.....	1220	===== 605	===== 1405				===== 2205		
0,7 Montzen Bl.15.....	1190	608 10	1408 10	===== 1532	===== 1606	===== 1709	===== 2208 10		
1,1 Montzen Cab.VI.....	1180	611	1411	1533	1607	1710	2211		
8,0 Montzen ATD.....	1140		===== 651						
2,0 Montzen Bl.16.....	1300	613 P 653	1413	1535	1609	1712	2213		
10,2 WELKENRAEDT.....	6800	624 26	704 25	1424 26	1546	1620 22	1723 25	2224 26	
		↓	↓	↓	=====	↓	↓	↓	
Destination/Bestemming	GV 641	AACHEN 740	GV 1441		GV 1637	GV 1740	GV 2241		

- Ligne 73 section De Panne - Bray-Dunes - Dunkerque : selon La Meuse du 28/4/87, la SNCB et la SNCF se seraient entendues pour la circulation d'un train de voyageurs aller-retour sur cette section les dimanches matin et soir à partir du 1er juillet d'une manière occasionnelle et touristique...

<b>STATISTIQUES DU MATERIEL MOTEUR</b> Période d'avril à juin 87
---

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

809 - FSRE - 2.4	4501 - MUT - 17.4	714 - FSRE - 15.5
679 - NK - 10.4	2361 - FEO - 22.4	604 - GT - 27.5
703 - FSRE - 16.4	820 - FSRE - 8.5	

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

7006 - FNDM - 13.4	5308 - MUT - 6.5	6242 - FGH - 26.5
9209 - V - 15.4	5124 - LK - 12.5	8502 - FNDM - 26.5
5103 - FSR - 17.4	7316 - LNC - 20.5	

**2/ RADIATIONS**

AR 4316 - Latour (1955) - usure du moteur

PV n° 87-01 de l'AC Malines du 2.3.87 - Approb. Dir. M. : 31.3

Hors-Ecritures : 1.5.87

AR 4409 - Latour (1954) - accident à un P.N. 1. 89 le 14.01.85

PV n° 85 -03 de l'AC Malines du 9.4.85 - Approb. Dir. M. : 15.4.87

Hors-Ecritures : 1.5.87

HLD 6038 - St-Ghislain (1965) - avarie à la génératrice principale

PV n° 185 de l'AC Salzinnes du 24.2.87 - Approb. Dir. M : 31.3

Hors-Ecritures : 1.5.87

HLD 5928 - Merelbeke (1955) - usure du moteur

PV n° 186 de l'AC Salzinnes du 27.3.87 - Approb. Dir. M. : 9.4

Hors-Ecritures : 1.5.87

HLR 8044 - Merelbeke (1963) - cannibalisation

PV n° 187 de l'AC Salzinnes du 27.3.87 - Approb. Dir M. : 9.4.

Hors-Ecritures : 1.5.87

**3/ MUTATIONS**- au 31.5.87 :

5101 de Courtrai est cédée à Schaerbeek

5106 de St-Ghislain " "

5107, 10, 13, 15 et 16 de St-Ghislain sont cédées à Merelbeke

5109, 11, 12, 18, 19, 24, 25, 28, 32, 33, 34, 36 et 37 de Courtrai → Merelbeke

5123 et 26 de St-Ghislain → Monceau

5151, 52 et 53 de Monceau → Hasselt

5171 et 78 d'Hasselt → Anvers-Dam

5504 de Kinkempois → Latour

5907, 17, 30, 35 et 46 de Merelbeke → Anvers-Dam

6067 et 6070 de Merelbeke → St-Ghislain

6275, 76, 77, 78, 82, 84, 85, 86, 87, 88 et 90 de Merelbeke → St-Ghislain

6309, 11, 12, 13, 15 et 22 de Courtrai → Merelbeke

- au 6.6.87

5108 de Monceau est mutée à Merelbeke.

4/ MODIFICATIONS DE LA REPARTITION DE L'ENTRETIEN ELECTRIQUE (AU 1.6.87)

- L'AM 060 de Kinkempois est entretenue à Hasselt;
- l'AM 087 de Ronet " " à Kinkempois;
- les AM 244 à 247 de Schaerbeek ATSE sont entretenues à Courtrai;
- l'ex AM 151, renumérotée 050 (le prototype à moteurs triphasés) de Marelbeke sera entretenue à Schaerbeek ATSE.

5/ MISES EN PARC

Les 12 autorails série 46 de l'ATSD Ath (soit les 4601, 02, 03, 04, 05, 06, 07, 08, 09, 10, 11 et 15) sont mis en parc au 31.5.87.

6/ MISES EN SERVICE

- au 1.4.87 : 2136 - 37 - 38
- au 1.5.87 : 2139
- au 1.6.87 : -

Mac'Machine 06/87

Les nouveaux horaires voyageurs à la SNCB au 29 mai 1988
--

L'étude de confection de ces horaires est déjà en cours : elle devra s'inspirer des quelques principes suivants :

- \*le nombre de trains à supprimer durant la période des vacances annuelles doit être fortement augmenté (été, fin d'année, "ponts")
- \*le ministère des Communications demande que le service des trains du samedi et du dimanche soit aussi identique que possible
- \*les trains de navetteurs (P) doivent être réexaminés cas par cas.
- \*l'occupation de tous les trains circulant en début ou fin de service doit être systématiquement étudiée : tous les trains à faible occupation doivent être supprimés. A l'inverse, si un nombre suffisant de voyageurs peut être garanti, un train supplémentaire peut être mis en ligne.
- \*le Ministère des Communications imposera une réduction du nombre de trains à faible occupation. La suppression des trains sur des tronçons parcourus au maximum une fois par heure doit être envisagée. Si la fréquence est plus importante, des fusions de trains doivent être étudiées.
- \*les parcours à vide doivent être radicalement limités.

N.

La série 12 en cours d'agrégation à la SNCF

Cette série de douze locomotives belges bicourant (3 kV SNCB - 25 kV SNCF) construites en 1986 par l'association CFM/ACEC est maintenant entièrement livrée à son dépôt d'entretien : Bruxelles - Midi.

Si la moitié de cet effectif est engagée journalièrement depuis octobre 1986 sur les trains IC entre Lille et Anvers-Central (voir LVDR n° 2065), l'autre moitié était prévue initialement pour remorquer les trains IC entre Bruxelles et Lille via Tournai, à partir de juin 1987.

Bien que la majeure partie de cet axe soit électrifiée à l'heure actuelle (Bruxelles - Tournai fut mis sous tension en 1986 ; voir LVDR 2068), un hiatus de taille subsiste toujours dans la caténaire : la section Tournai - Lille n'en est pas encore équipée, ce qui empêche l'exploitation de cette relation de bout en bout en traction électrique. C'est ainsi qu'à partir du 31 mai prochain, les cinq IC aller-retour quotidiens sur cet axe seront bien tractés par des locomotives de la série 12, mais uniquement entre Bruxelles et Tournai ; un autorail SNCF y assurera la correspondance vers Lille, et vice-versa...

Cette utilisation purement intérieure de ces locomotives a conduit tout naturellement les administrations ferroviaires concernées à rechercher des services plus en rapport avec leurs possibilités.

A cette fin, une campagne intensive de mesures électriques sur ligne SNCF s'est déroulée du 24 mars au 2 avril dernier, avec la locomotive 1210 de la SNCB, attalée pour la circonstance à la voiture de mesures 271 du service MELE (Matériel d'Essais en Ligne Electrique) de la Direction du Matériel de la SNCF.

Pendant cette période, une rame d'essais constituée de la 1210 tractant la voiture de mesures et une rame de charge formée de neuf voitures-couchettes Bc 8 de la SNCB assurera chaque jour deux aller-retour entre Aulnoye et Saint-Quentin, sur l'axe Belgique - Paris.

Toutes les configurations possibles de marche et de traction furent testées lors de ces essais, qui avaient principalement pour but de mettre en lumière une éventuelle influence des équipements électriques de cette série de locomotives sur les circuits de signalisation au sol.

Rappelons en effet qu'à l'instar des engins SNCF de série les plus récents (BB 22 200), les moteurs de traction de la série 12 SNCB sont pilotés par des hacheurs électroniques, susceptibles d'engendrer des harmoniques néfastes au bon fonctionnement des signaux en ligne.

Si la circulation des "série 12" SNCB avait néanmoins pu être autorisée dès septembre 1986 sans essais préalables entre Tourcoing et Lille - les circuits de signalisation de cette section étant du type le plus récent et peu sensible à ce genre de perturbations -

il n'en allait pas de même sur d'autres lignes du réseau SNCF, d'où la nécessité des essais entrepris.

Si le résultat de ceux-ci n'est pas encore connu officiellement - quand bien même une impression très favorable se dégagait pendant l'exécution des essais - une éventuelle agrégation officielle de la série 12 par la SNCF (qui vaudrait, soit dit par parenthèse, pour l'ensemble de ses lignes !) ne verrait pas pour autant un engagement massif et régulier de ce type de locomotive sur le réseau français : tout au plus, la traction épisodique de trains de dédoublement entre Bruxelles et Aulnoye (voire Paris-Nord) pourrait leur être confiée, en remplacement d'une série plus classique sur cet axe (15, 18 ou 40 100).

Deux raisons pratiques s'opposent en effet à une extension significative de leurs prestations sur ces lignes : leur puissance relativement modeste (3130 kW en régime continu) ce qui est insuffisant pour certaines lourdes charges actuellement remorquées sur l'axe Paris - Bruxelles, et le fait qu'il n'est pas prévu d'étendre l'utilisation en pool des locomotives polycourant (voir LVDR n° 2085) à cette série d'engins, du moins dans l'immédiat.

Ceci exclu<sup>t</sup> par le fait même leur conduite par des mécaniciens SNCF, puisque cela nécessiterait un engagement systématique de cette série sur l'axe Bruxelles - Paris, afin de maintenir la connaissance de l'engin par les mécaniciens.

La venue d'une 12 à Paris - Nord risque donc de rester encore l'exception pendant quelques temps...

V.

### Nouvelles de nos membres

C'est avec émotion que nous avons appris le décès de notre membre et ami Pierre DEHON survenu le mardi 9 juin 1987 après une longue maladie. Comme nous le soulignons précédemment, Pierre DEHON sut très tôt démontrer aux autorités l'intérêt de sauvegarder le patrimoine "transports en commun" belge. Il fut à la base de la création des premières associations d'amateurs oeuvrant dans un but précis de sauvegarde : AMUTRA et Musée de Schepdael, Tramway Touristique de l'Aisne...

De nombreux amateurs firent appel à son érudition en la matière. Ainsi, les auteurs du tome 2 des Tramways au Pays de Liège lui savent gré de sa contribution décisive à la rédaction du manuscrit.

Le GTF asbl et son Conseil d'Administration

présentent à Madame Pierre DEHON et à sa fille, ainsi qu'à son frère, Monsieur Jean DEHON, leurs très sincères condoléances.

adresse de Madame Dehon : avenue de la Sariette, 16 - 1020 Bruxelles

G. Close	vol	M. Thiry
	2	
50 ANS DE	TRANSPORT	VOYAGEURS

Les Rames Réversibles Diesel M1

Voitures M1-8

Numéro HV	Equipement en RRD/TDD		Mise H.S.	Remarques
	Placement	Enlèvement		
42001	14- 9-72	-	12-10-84	(1) (2)
42002	11- 9-72			(1)
42012	14- 9-78	-	28-10-82	
42013	17- 2-70			
42014	4- 2-70			
42015	26- 2-79			
42016	8- 3-68			
42018	27- 6-67	14-12-78	5- 4-82	
42021	27-10-72			
42022	26- 9-69	22- 3-79	14- 2-85	
42025	19- 1-73	-	22- 5-84	
42029	23- 8-67	30-10-78	12- 8-81	
42032	22- 3-68			
42035	22- 1-79			
42036	1- 2-79	-	13- 6-86	Maroc 4
42041	14- 4-70	3- 8-78	12- 8-81	
42044	27-11-69			
42048	3- 4-70	-	13- 6-86	
42052	31- 7-68	21- 9-78	12- 8-81	
42053	7- 8-67			
42054	18- 3-70	-	27- 4-83	
42059	21- 3-79			
42060	9- 9-69	-	13- 6-86	Maroc 4
42062	10- 3-70			
42064	20-12-78	-	13- 6-86	Maroc 4
42065	27- 3-70			
42066	30- 4-68	2- 8-78	12- 8-81	
42069	28- 5-70	-	8- 6-82	
42074	21-10-69			
42080	27-12-78	-	13- 6-86	Maroc 4
42083	24- 4-70	30- 8-78	12- 8-81	

Les Rames Réversibles Diesel M1Voitures M1-B (suite)

Numéro HV	Equipement en RRD/TDD		Mise H.S.	Remarques
	Placement	Enlèvement		
42092	29- 8-69	4- 4-79	12- 8-81	
42093	29- 1-68	16- 2-79	12- 8-81	
42094	13- 8-68			
42097	26- 2-70			
42099	10- 1-79			
42108	23- 6-67	8-11-78	12- 8-81	
42109	17- 4-70	-	13- 6-86	Maroc 4
42118	15- 5-70	19-12-78	14- 2-85	Maroc 3
42123	19- 7-72	22- 2-79	19-11-81	
42128	6- 6-68			
42129	6- 4-70	26- 1-79	14- 2-85	Maroc 3
42132	12- 2-70	-	13- 6-86	
42133	20-12-78	-	13- 6-86	Maroc 4
42138	24-10-67	-	13- 6-86	Maroc 4
42140	24- 9-68	-	13- 6-86	Maroc 4
42144	29- 4-70	-	19-11-81	
42152	3-10-67	8- 3-79	13-12-84	
42153	19- 2-79	-	13- 6-86	Maroc 4
42158	16-11-78	-	13- 6-86	Maroc 4
42160	26- 9-78			
42163	6-12-67			
42182	19- 9-67	8- 2-79	14- 2-85	
42188	13- 5-68			
42196	8-11-67	7-12-78	12- 8-81	
42197	16- 1-70	6- 2-79	14- 2-85	Maroc 3
42199	26- 3-79	-	13- 6-86	
42201	6-12-78	-	13- 6-86	
42203	21- 4-67	-	13- 6-86	
42206	7- 7-66	-	27- 4-83	
42208	1- 9-66	-	13- 6-86	Maroc 4
42210	13- 2-67			
42212	7-10-66			
42213	4- 8-66			

Les Rames Réversibles Diesel M1Voitures M1-A5B4

Numéro HV	Equipement en RRD/TDD		Mise H.S.	Remarques
	Placement	Enlèvement		
43001	16-11-78	-	5- 4-82	
43002	19- 3-68			
43007	2- 2-68	-	6-12-84	
43012	4- 4-69	-	13- 6-86	
43017	20- 1-70			
43018	17- 4-68	-	13- 6-86	
43021	2- 4-70	-	12-10-84	
43023	30- 9-68	16-11-78	12- 8-81	
43024	16- 3-73	29-11-78	14- 2-85	
43025	14- 5-69	-	13- 6-86	
43026	12-12-72			
43032	13- 3-70			
43035	19- 9-69			
43037	2- 2-79			
43039	26- 5-70			
43040	11- 3-69			
43041	29- 5-70	-	13- 6-86	
43045	18- 2-70			
43046	1-12-67			
43047	4- 7-72	-	8- 6-82	
43053	12-10-78	-	19-11-81	
43056	17- 7-68	-	27- 4-83	
43058	24-10-69	-	13- 6-86	
43068	11- 2-70			
43070	18-12-69			
43071	7-12-78	-	13- 6-86	
43072	4- 5-70			
43076	11-10-72			
43078	6-11-69			
43080	15- 4-70	-	13- 6-86	
43090	9-10-67	21-12-78	14- 2-85	
43096	21- 6-72	-	13- 6-86	
43101	26- 9-69	-	9- 4-86	



Les Rames Réversibles Diesel M1Voitures M1-A5B4 (suite)

Numéro HV	Equipement en RRD/TDD		Mise H.S.	Remarques
	Placement	Enlèvement		
43104	5- 3-70	11- 1-79	19-11-81	Musée
43108	3- 4-67	-	13- 6-86	
43109	7-10-66	-	19-11-81	
43110	1- 9-66	-	13- 6-86	
43111	7- 7-66	-		
43112	4- 8-66	-	13- 6-86	

Voitures M1-BD

Numéro HV	Transformation en RRD/TDD	Equipement pour M1-M2		Mise H.S.	Rq.
		Placement	Enlèvement		
49060	6-12-72				
49062	29- 5-70	29- 5-84			
49067	5-12-69				(3)
49069	16- 4-70	6- 6-84	20- 5-85	13- 6-86	(4)
49072	27- 2-70	-	-	19-11-81	
49074	2- 4-68	12- 5-81	-	22- 5-84	
49076	6-10-72	-	-	27- 4-83	
49077	20- 3-70				
49079	15-10-69				
49081	5- 6-68	6- 7-84	6- 6-85	13- 6-86	
49082	1-10-68	23- 5-84			
49083	6- 2-70	-	-	13- 6-86	
49085	7- 5-69				
49087	29- 4-70	-	-	13- 6-86	(4)
49088	8- 6-77				
49090	3- 7-70				
49092	20-11-69				(3)
49093	20-12-67				
49094	22-10-69				
49095	29- 5-69				
49097	2- 2-68	-	-	13-12-79	
49098	19- 2-70				

Les Rames Réversibles Diesel M1Voitures M1-BD (suite)

Numéro HV	Transformation en RRD/TDD	Equipement pour M1-M2		Mise H.S.	Rq.
		Placement	Enlèvement		
49100	30-10-69	-	-	28- 4-77	
49101	30-10-67	27- 5-81	29- 5-85	13- 6-86	(4)
49106	25- 4-69				
49107	27- 5-70	18- 5-84			
49108	18- 4-73				
49110	24- 1-73	-	-	5- 4-82	
49111	16- 1-70	30- 4-84			
49112	29- 5-68				
49113	13- 2-67	6- 7-84			
49114	30-11-66	-	-	13- 6-86	
49115	1- 9-66	30- 5-84	-	6-12-84	
49116	4- 8-66				(3)
49117	7- 7-66	12- 5-81			
49118	6-12-72	11- 5-84			(1)

Remarques :

- 1) voitures prototypes "A.M.N. - Nivelles", modification des portes lors de la transformation pour RRD/TDD.
- 2) M1-B6 n° 42001 ex. b4c4 n° 65001.
- 3) voitures M1-B8D équipées du 3ème phare pour circulation sur le réseau NS.
- 4) voitures M1-B8D vendues au Maroc - tranche n° 4 (voir aussi voitures M1-B10 - tranche n° 3 et tranche n° 4).

Situation dressée au 1er janvier 1987.

✂ ————— ✂

GTF asbl - M. Thiry, le 8 février 87.

LOUVAIN : JOURNEES PORTES OUVERTES AU DEPOT DU MUSEE ET EN GARE  
DU SAMEDI 5 AU DIMANCHE 13 SEPTEMBRE 1987 INCLUS

Il y a 150 ans le premier train arriva à Louvain. En 1987 les lignes Malines - Louvain et Louvain - Tirlemont existent elles aussi depuis un siècle et demi.

A l'occasion des 150 ans des Chemins de fer à Louvain et du 150ème anniversaire des lignes Malines - Louvain et Louvain - Tirlemont, la S.N.C.B. organisera la troisième édition des journées portes ouvertes au dépôt de son musée à Louvain du 5 au 13 septembre 1987 inclus. L'entrée sera gratuite et permise aux heures d'ouverture suivantes : de 9 à 18 heures pendant les week-ends des 5, 6 et 12, 13 septembre ainsi que le lundi 7 septembre et de 9 à 16 heures les 8, 9, 10 et 11 septembre 1987.

Au cours des dernières années, la S.N.C.B. a tout mis en oeuvre pour conserver les souvenirs de son passé. Ceux-ci sont pour la plupart entreposés dans l'ancienne remise des locomotives de Louvain. Il s'agit essentiellement de locomotives, de voitures et de wagons qui, dans la mesure du possible, furent restaurés et parfois remis en état de marche.

Chaque jour, une locomotive à vapeur restaurée sera mise sous pression et effectuera de courtes évolutions dans l'enceinte de la remise, notamment vers le pont tournant.

A côté de la fameuse locomotive PACIFIC type 10 du début du siècle et de la superbe ATLANTIC type 12 de 1939, il sera possible d'admirer toute une gamme de locomotives de ligne, de manoeuvres, des engins de traction diesel et électrique, des automotrices, des autorails, d'anciennes voitures en bois GCI, des wagons, des grues, etc. Une place est également réservée à la signalisation et à des équipements de gare. L'outillage de l'ancienne remise a été conservé et est toujours opérationnel. Louvain dispose d'un pont tournant dont il ne reste plus que quelques exemplaires sur le réseau.

Une exposition intitulée "150 ans des chemins de fer à Louvain" y sera également montée.

En gare de Louvain, des trains modernes seront présentés. Citons : les voitures internationales les plus modernes et le nouveau train-école de la signalisation.

Des parcours spéciaux seront assurés entre la gare et le dépôt par des autorails historiques.

Des tarifs réduits seront prévus au départ de toute gare belge pour ceux qui se rendront en train aux journées portes ouvertes.

Quelques projets de lignes de chemin de fer en 1885.
--

Il nous a été donné l'occasion de consulter récemment un ouvrage publié il y a 100 ans par la toute jeune - à l'époque! - SNCV. Il s'agit de cartes jointes aux brochures explicatives destinées aux Conseils Provinciaux en 1885, indiquant les lignes projetées à l'époque par la SNCV.

Mais sur ces cartes figurent également les projets de l'Administration des Chemins de fer de l'Etat : certaines lignes (une minorité) ont effectivement été construites, mais la grande majorité de ces lignes est restée dans les cartons. Peut-être un historien du rail pourra-t-il plus tard rédiger une étude complète à ce sujet, mais notre propos ici n'est que d'indiquer, Province par Province, ce que ces cartes nous apprennent.

#### Province d'Anvers

- Sur l'actuelle ligne 12, Anvers-Essen, au nord d'Ekeren, une ligne se détachait vers l'Ouest, passait entre Oorderen et Hoevenen, s'incurvait vers le Nord-Ouest en direction de Zandvliet où elle traversait la frontière hollandaise pour se raccorder peu avant Woensdrecht à la ligne Vlissingen-Roosendaal, en direction de Bergen-op-Zoom.
- Toujours sur cette ligne 12, mais un peu au Nord d'Antwerpen-Dam, une ligne se détachait vers le Nord-Est en direction de Brasschaat, Brecht, Meir, traversait la frontière des Pays-Bas pour arriver à Breda : c'est à peu près le tracé de l'autoroute actuelle.

#### Province de Brabant

- A Jette, sur la ligne 50, une ligne se détache vers le Nord, vers Meise et continue jusqu'à Londerzeel.
- Une ligne s'embranchait à Bruxelles-Ouest en direction de Lennik, Leerbeek, Galmaarden, pour aboutir à Lessines.
- De Gastuche (ligne 139), une ligne part vers l'Est par Biez, Roux-Miroir, pour aboutir à Jodoigne.

#### Province de Flandre Occidentale

- Aucune ligne ne figure en projet pour cette Province.

#### Province de Flandre Orientale

- Au sud d'Oudenaarde une ligne se détache vers le Sud-Ouest, par Meldren, OLV Berchem et Ruien pour atteindre Orroir. Cette ligne devint une partie de la ligne 85: Leupegem - Avelgem - Herseaux.
- Une ligne est prévue entre Beveren-Waas, Vrasene et Sint-Gillis-Waas.

Province de Hainaut

- La Province de Hainaut étant déjà fort fournie en lignes de chemin de fer, seule la ligne directe Bruxelles-Lessines, dont question à la Province de Brabant, figure sur cette carte.

Province de Liège

- A l'époque la ligne Aubel - Plombières n'était pas encore terminée : l'actuelle ligne 38 était limitée à Aubel.
- Une ligne quittait vers le Sud-Est la ligne 40 près de Souvré, elle se dirigeait par Saint-Remy et Cerexhe vers Micheroux où elle se raccordait en direction de Liège sur la ligne 38.
- Dans le Sud de la Province, la ligne 42 vers Gouvy s'arrêtait à Stoumont, il manquait la section Stoumont - Trois Ponts.

Province du Limbourg

- Aucune ligne n'était projetée dans cette pauvre Province, si ce n'est une petite extension de la ligne 21A au-delà de Maaseik pour se raccorder aux Pays-Bas à Echt, sur la ligne Maastricht - Roermond.

Province du Luxembourg

- De la ligne 43 à Marenne se détachait vers l'Est une ligne qui passait par Soy, Erezée, Amonines (le TTA à voie normale!), Grandmenil, Lierneux pour aboutir à Vielsalm.
- A Hargimont (ligne 162) une ligne filait vers l'Est par Harsin et Grune, elle longeait la Nationale 4 jusqu'à Bastogne où elle continuait vers Wiltz, au Grand-Duché de Luxembourg. Seule la section Bastogne - Wiltz fut construite (L. 164), la section Hargimont - Bastogne devenant à peu de choses près la ligne vicinale Marche - Bastogne - Arlon.
- A Bertrix commençait une ligne vers le Sud-Ouest en direction de Bouillon, d'où elle continuait vers Sedan.

Province de Namur

- La ligne 166 (Dinant-Bertrix) n'existait pas encore entre Anseremme et Gedinne. D'ailleurs il était prévu qu'elle se détache de la ligne 154 (Namur-Givet) à Heer-Agimont, elle passait par Peschaux, Winenne, Vencimont pour rejoindre la ligne actuelle vers Godinne.

- Sur ce même projet de ligne 166 se détachait vers l'Est, du côté de Dions une ligne passant par Beauraing et Martouzin pour rejoindre Rochefort.
- La ligne Yvoir-Ciney était prévue comme ligne à construire par la SNCV, on sait que finalement elle fut construite par les Chemins de fer de l'Etat.
- La ligne de la Molinee (150) devait quitter Mettet non pas vers l'Ouest, mais vers le Sud, par Ermeton-sur-Biert et Rosée, puis filait à l'Est vers Hastière pour se raccorder dans la direction de Givet à la ligne 154. Peu après elle arrivait à la bifurcation de la ligne 166 telle que décrite plus haut, ce qui lui permettait d'utiliser très peu les voies du Nord-Belge.

J'espère que ces quelques indications permettront à un historien de démontrer un jour pourquoi ces lignes n'ont pas été créées. Ces indications sont très fragmentaires, mais ce sont les seuls renseignements que je puis fournir.

W. JONES

#### GTF - Distribution

Les articles ci-après, édités par des organisations étrangères au GTF sont disponibles par versement préalable de la somme correspondante au compte 001-0643004-67 de GTF asbl-Distribution, BP 191, 4000 Liège 1. Nos membres étrangers se réfèrent à la procédure indiquée en 3e page de couverture.

\*Plaquette historique "Le tramway his torique Lobbes-Thuin" par Olivier GEERINCK, éditions du Cabri. Format A5, + 30 pages, 15 photos couleurs, 12 noir-et-blanc - 2 plans. Historique de la SNCV et de l'ASVi, description de la ligne Lobbes-Thuin, description et liste du matériel moteur ASVi et SNCV mis à disposition. Prix port compris : 290 FB (étranger : 320FB). Commande avant le 30/7. Livraison dès réception de l'auteur

\*8 cartes postales en couleurs - éditions GEDA  
 STIC - trams 200 et 400 a Montignies S/S, STIL tram place Delcourt à Liège, STIV motrice 38 entre Verviers et Ensival, STIB PCC 7028 à Bruxelles, MIVG motrice 322 à Melle ligne 20, MIVA PCC 2136 rouge et crème à Hoboken, SNCB TA 4615 à Cuesmes ligne 98, SNCB TA 553.29 restauré.  
 Prix : 160FB la série port compris (étranger : 190FB)  
 Livraison : voir ci-dessus. Veuillez commander avant le 30/7.

LE TRAM DU LITTORAL. LA VOIE DU SOLEIL
--

*Il parcourt quelque 68 kilomètres, de Knokke à La Panne, ou de La Panne à Knokke. Il peut atteindre la vitesse de 75 km à l'heure, mais il préfère s'en tenir à une vitesse moyenne d'exploitation de 39 km à l'heure. Il traverse quotidiennement une quinzaine de villes et de communes, s'arrête devant 32 aubettes de toutes les tailles et transporte durant les mois de juillet et août une moyenne de 25.000 voyageurs par jour.*

*Durant les grandes vacances, près d'un million et demi d'usagers assurent près de la moitié des revenus annuels. Cette élégante personne de 48 tonnes s'appelle le TRAM DU LITTORAL. Pour les mois de juillet et août, nous l'avons rebaptisé LA VOIE DU SOLEIL.*

*Pour des millions de belges, le Tram du Littoral constitue une véritable institution, plus sans doute que tout autre tram. C'est également une institution pour les centaines de milliers de touristes étrangers qui se rendent chaque année et chaque été dans notre pays. En 1987 cependant, il deviendra infiniment plus qu'un moyen de transport sympathique et efficace, reliant la ville balnéaire de X au petit village côtier de Y.*

*Cette année, en collaboration étroite avec le personnel qui l'exploite, le Tram du Littoral deviendra le plus grand et le plus compétent des guides de la côte belge. Le plus "balnéaire" des trams de ce continent. Le Tram du Littoral. La Voie du Soleil, c'est sous cette appellation que la Société Nationale des Chemins de Fer Vicinaux (SNCV) abordera l'été 1987.*

*La Voie du Soleil, surtout parce qu'il a rendez-vous avec le soleil. Et même si le soleil n'est pas de la partie, ce tram réchauffera à coup sûr le cœur des voyageurs. Il emmènera ceux-ci à la découverte de toutes les beautés et vers toutes les festivités de la côte belge. Tout en proposant de multiples activités, de nombreux avantages. Sur le plan financier, sportif, musical, culturel, etc. Une Voie du Soleil, pour tout dire.*

*Concrètement, de quoi s'agit-il?*

*Durant les mois de juillet et août, le Tram du Littoral proposera un très large éventail de trams thématiques qui présenteront tous une caractéristique bien particulière - sans modifier pour autant l'exploitation normale. Ces trams thématiques seront non seulement décorés de drapeaux et fanions, mais offriront aux voyageurs d'appréciables avantages exclusifs.*

*Il ressort en effet d'une étude de marché que le tram circulant au littoral draine durant les mois d'été deux types différents de voyageurs: le voyageur "fonctionnel", pour qui le tram n'est rien de plus qu'un moyen de transport, et le voyageur "explorateur", pour qui le tram constitue également - et avant tout - une attraction touristique. L'étude a également révélé que, si le voyageur fonctionnel était satisfait du service offert, le voyageur explorateur quant à lui restait sur sa faim.*

*D'où l'initiative de la SNCV: durant les mois d'été de l'année 1987, le projet pilote La Voie du Soleil ne se contentera pas de continuer à bien servir le voyageur fonctionnel, mais il s'efforcera d'offrir au voyageur explorateur bien plus que le simple prix de son ticket. En outre, il y a de fortes chances que les voyageurs "normaux" cessent de considérer leur tram comme un moyen de transport "normal" pour le voir comme le nouveau guide de nouveaux plaisirs de vacances.*

*Un exemple.*

*Vous avez décidé avec votre compagnon ou votre compagne de vous rendre dans un casino. Rien de plus normal. Eventuellement d'y jouer? Et rien de plus simple, grâce au "Tram Casino".*

*A certaines heures bien précises, celui-ci emmène les voyageurs à des spectacles dans les casinos d'Ostende, Middelkerke ou Blankenberge, au choix.*

*Tout commence déjà dans le tram lui-même. Des hôtes accompagnent les voyageurs, leur expliquant le fonctionnement du casino. Arrivés à destination, le voyageur reçoit dans l'aubette une vignette d'identification portant son nom et sa destination. Cette vignette lui donne droit, au casino d'Ostende, à une réduction de 100 francs sur le prix d'entrée des spectacles, et au casino de Middelkerke ou de Blankenberge, à un verre de vin mousseux, une visite guidée, et deux jetons d'une valeur de 100 francs. En d'autres termes, le voyageur qui emprunte le Tram Casino ne fera pas seulement une agréable excursion, il profitera également de nombreuses informations et de multiples plaisirs.*

*La Voie du Soleil mettra en service bien d'autres trams thématiques.*

*Vous pourrez vous rendre à la criée de Nieuwport, Ostende ou Zeebrugge par le Tram de la Crie; au port de Zeebrugge par le Tram Port de Mer et au Zwin par le Tram du Zwin. Le Tram Touristique servira de centre d'informations mobile; un Tram Disco emmènera les voyageurs pour une balade musicale; un Tram Jogging vous emmènera courir en compagnie de vedettes du monde des variétés, du sport ou de la politique... et bien d'autres encore - un Programme vous donnera toutes les informations concernant ces activités.*

*Ce programme contient également tous les renseignements concernant les trams qui, dans le cadre de l'horaire normal, offrent certains avantages. Notamment, le tram qui vous conduira vers l'un des vingt-six marchés du soir, vers le Meli ou vers l'un des nombreux musées qui jalonnent le trajet ou vers un bassin de natation.*

*Et toujours, bien entendu, des avantages exclusifs pour le voyageur qui a décidé d'associer l'utile et l'agréable.*

*Il y aurait encore beaucoup à dire. Mais le projet pilote La Voie du Soleil est difficile à résumer en quelques lignes. Pourtant, sachez encore ceci: ce n'est pas le Tram du Littoral qui est au coeur de cette initiative, aussi paradoxal que cela puisse paraître. Mais ce sont les 110 conducteurs, les 30 contrôleurs et les 90 travailleurs saisonniers qui mettront quotidiennement tout en oeuvre, dans les voitures et dans les aubettes, pour vous montrer ce que peut ajouter à vos vacances une approche rayonnante, entièrement tournée vers la clientèle.*

*Les aubettes constituent la plaque tournante de l'action. Trente-deux îlots où le voyageur pourra disposer de toutes les informations possibles et imaginables concernant l'initiative de la SNCV et - par l'intermédiaire d'une publication hebdomadaire "Info-Littoral" - un calendrier détaillé des activités, couvrant toute la côte.*

*Jamais la côte belge n'avait connu un service touristique de cette dimension. Cela dit sans fausse modestie.*

#### LE TRAM DU LITTORAL. LA VOIE DU SOLEIL

*Pour celles et ceux qui ne désirent pas seulement se rendre d'un endroit à un autre.*







Editions du GTF asbl

● Trans-Fer hors série - aspects ferroviaires udu pays de Charleroi

Cette nouvelle édition est, comme prévu, sortie de presse fin juin. Elle a été envoyée dans la première quinzaine de juillet à tous ses souscripteurs.

Pour rappel, ce numéro hors abonnement de Trans-Fer compte 120 pages papier couché avec une centaine d'illustrations dont certaines en quadrichomie. On y trouve l'histoire complète de la ligne Charleroi - Fleurus - Ottignies, l'histoire complète de la ligne vicinale 63 Charleroi - Gosselies - Courcelles - Fontaine l'Evêque aujourd'hui disparue et une note sur le Command Car de l'US Army qui fréquente de temps à autre les rails belges.

Ce numéro est toujours disponible par correspondance :

- si vous habitez la Belgique, versez une somme de 390FB + 20FB (envoi) soit 410FB au compte 240-0380489-59 de GTF asbl-Editions, BP 191, 4000 Liège 1.

- de l'étranger, versez une somme de 390FB + 40FB (envoi) soit 430FB selon la procédure indiquée en 3e page de couverture.

● Plan de la motrice type D RELSE

Cet article a été offert en souscription fin 1986. A la suite d'incidents techniques, nous n'avons pu servir les commandes que début juillet 1987. A la date de parution de ce numéro de Trans-Fer, toutes les commandes ont été expédiées. Merci de votre patience.

● 50 ans de transport voyageurs à la SNCB tome 1.

Rappelons que le tome 1 (version néerlandaise), édité par l'ARBAC est sorti de presse en février 87. Pour des raisons internes à l'ARBAC, il ne semble pas encore avoir été expédié à ses souscripteurs. Nous insistons à nouveau auprès de cette association pour que les expéditions aient lieu sans tarder. Nous invitons nos membres qui souhaitent avoir des nouvelles de cette édition d'écrire directement à l'ARBAC, Gare Centrale, 1000 Bruxelles. La version française est toujours sous presse à ce jour.

Petites annonces

\*Vend collection de cartes et enveloppes philatéliques français sur thème ferroviaire. Environ 100 pièces, nombreux souvenirs TGV. Prix : 12500FB. Ecrire à M. SERRA, rue de l'Eglise, TRUESNES, 02460 LA FERTE MILON (France) - joindre coupon-réponse international

\*la SNCB a entamé la procédure en vue de la remise aux domaines de l'atelier des locomotives de Walcourt, aujourd'hui désaffecté. M. Paul Lievens, allée du 125e R.I., 8 à 6430 WALCOURT cherche documents, photos en vue de réaliser une maquette des installations de Walcourt vers 1960, au moment du fonctionnement actif de cette installation.

\*Bart Van Tricht, Langdorpsesteenweg 269, 3240 LANGDORP cherche tickets de trains belges type Edmondson ou Podata, tickets du monde entier, anciens indicateurs belges. Possibilité d'échanger.

50 ANS DE TRANSPORT VOYAGEURSInformations et mode de commande: à partir du 01.01.87

CE TEXTE ANNULE LES PRECEDENTS

Tome 1 : Edition néerlandaise : sortie de presse le 15 Janvier 1987  
 Edition française : attendue dans le second semestre 1987  
 Tome 2 : Entièrement bilingue : disponible.

Les deux tomes sont vendus conjointement (Un total de plus de 830 pages !).  
 Ils sont expédiés à la réception du versement s'il est fait choix de la langue néerlandaise. Dans le cas de commande de la version française, le tome 2 est envoyé immédiatement tandis que le tome 1 est expédié à la parution.

Le prix actuel des 2 volumes est de 2750 FrB + frais d'envoi

Belgique seulement	: envois normaux	: 210 FFB
	envois recommandés	: 330 FFB
Etranger (tous pays)	: envois recommandés	: 510 FFB

Les commandes sont faites par versement préalable de la somme correspondante au compte 240-0380489-59 dr GIF asbl, 4000 LIEGE 1.

De l'étranger par versement préalable au compte de chèque postal :

"Bruxelles 000-0896641-70 de GIF asbl, B-4000 LIEGE 1, Belgique".

L'envoi d'un mandat poste international à l'ordre de " GIF asbl, DP 191, B-4000 LIEGE 1 est admis.

L'objet de la commande ainsi que la langue choisie doivent être clairement spécifiés.

50 JAAR REIZIGERSVERVOERKennisgeving en wijze van bestelling vanaf 01.01.1987

ONDERSTAANDE TEKST VERVANGT ALLE VOORGAAENDEN

Boekdeel 1 : Nederlandstalige uitgave : verschijnt op 15 januari 1987  
 Franstalige uitgave : wordt in de loop van het tweede semester 1987 verwacht.

Boekdeel 2 : Volledig tweetalig : thans beschikbaar.

Beide boekdelen worden samen en ondeelbaar verkocht (samen meer dan 830 blz!)

De nederlandstalige uitgave wordt onmiddellijk na ontvangst van het bedrag van de bestelling verstuurd. Van de franstalige versie wordt boekdeel 2 onmiddellijk na bestelling verstuurd terwijl boekdeel 1 pas na verschijning volgt.

De prijs voor de twee boekdelen bedraagt thans 2750 BFr + verzendingskosten.

Belgie alleen	: gewone zendingen	: 210 BFr
	aangetekende zendingen	: 330 BFr

Buitenland (alle landen): aangetekende zending: 510 BFr.

Bestelling geschiedt door voorafgaandelijke storting van het overeenkomstig bedrag op rekening 240-0380489-59 van GIF vzw, 4000 LIEGE 1.

Vanuit het buitenland door storting op postcheekrekening :

"BRUSSEL 000-0893641-70 van GIF vzw, B-1000 LIEGE 1, Belgie".

Het gebruik van een internationale postwissel op order van GIF vzw ; PD 191, B-1000 LIEGE 1, Belgie is toegelaten.

Het onderwerp van de bestelling alsook de gekozen taal dienen duidelijk vermeld.

Une réalisation GTF asbl - Sauvetage d'un autorail SNCV "De Dion"

Début 1986, certaines personnes s'étaient émues à la découverte de la caisse d'un autorail "De Dion" à l'abandon à Ampsin en région hutoise. Ce matériel est un des rares vestiges d'une série d'autorails-précurseurs qui a permis à la SNCV de prendre le virage de la modernisation de ses lignes exploitées en traction vapeur.

Le matricule de ce véhicule n'a pu être déterminé : on peut penser qu'il a fini sa carrière en service voyageurs sur la ligne Namur (Jambes) - Andenne - Huy.

Le GTF asbl a décidé d'assumer le sauvetage de cette pièce en la soustrayant aux dégradations atmosphériques. Aucune décision n'est évidemment prise quant à une éventuelle restauration. Cette opération sera coûteuse et difficile.

L'enlèvement à Ampsin, le transport et la mise à l'abri ont été effectués le jeudi 11 juin dernier au moyen d'une grue, d'un camion semi-remorque et d'un transpalette.

C'est dire si cette onéreuse opération non subsidiée a été difficile. Pouvons-nous suggérer à tous ceux de nos membres qui estiment que cette première opération de sauvegarde était nécessaire de nous aider à la prendre en charge en versant la contribution de leur choix au compte 068-0883360-08 de GTF asbl 4000 LIEGE en indiquant en communication "Sauvetage De Dion". Déjà, nous les en remercions vivement.

GTF asbl.

Circulation de tramways et autobus historiques à Bruxelles le 21 juillet 1987 - une organisation MTUB asbl.

Nos véhicules historiques circuleront de 17 h 00 à 21 h 00 entre l'église Sainte-Marie et la place Louise par les rues Royale, de la Régence et des Quatre Bras, soit en empruntant l'itinéraire des lignes 92 et 94.

Il s'agit des 7 tramways bidirectionnels suivants :

- motrice 346 de la Société Générale des Chemins de Fer Economiques datant de 1903;
- motrice 410 de la Société Générale des Chemins de Fer Economiques datant de 1904;
- motrice 830 des Tramways Bruxellois datant de 1901;
- motrice 984 des Tramways Bruxellois datant de 1906;
- motrice 1291 des Tramways Bruxellois datant de 1910;
- motrice 1348 des Tramways Bruxellois datant de 1914;
- motrice 1753 des Tramways Bruxellois datant de 1914,

et des deux autobus :

- Brossel AB6DS 515 des Autobus Bruxellois datant de 1939/1946;
- Brossel A99 DAR 8149 de la S.T.I.B. datant de 1958.

L'accès au public à bord des véhicules sera autorisé.

Le prix du voyage aller et retour sera de 100 B.E.F. pour les adultes, de 50 B.E.F. pour les enfants de 6 à 12 ans et sera gratuit pour les enfants de moins de 6 ans accompagnés d'un adulte.

Bibliographie - Publicité
---------------------------

Au Club Ferroviaire du Centre - Ferro-Flash n°124 mai 1987

Un numéro spécial rédigé par notre ami Michel THIRY et exclusivement consacré aux locomotives diesel type 201 (série 59) de la SNCB.

Au sommaire ; les débuts de la traction diesel à la SNCB, la locomotive diesel type 201, mises en service et hors service, dépôts successifs, livrées, plans.

Revue au format A4 36 pages, offset simplifié et photos.

Commande par versement de la somme de 100FB au compte 271-0061822-65 du CFC à Houdeng-Goegnies en vous recommandant du GTF asbl.

De l'étranger : 130FB à adresser au CFC, rue Docteur Grégoire 51  
7100 LA LOUVIERE.

Op de Rails n° 3/1987

Revue mensuelle de notre consœur hollandaise NVBS.

Format A4 papier couché. Photos et schémas. 30 pages. Parmi le sommaire en langue néerlandaise, la future ligne à grande vitesse Paris - Bruxelles - Köln/Amsterdam et le matériel de service intérieur de la SNCB. Le numéro coûte 7,5 Florins. Adresse : NVBS, Op de Rails, Postbus 90096, NL - 1006 BB Amsterdam.

Chemins de Fer régionaux et urbains n° 200 (spécial) II-1987.

Format A4, 68 pages, papier couché, nombreuses photos

Au sommaire : description succincte des chemins de fer touristiques fédérés au sein de la FACS. Pour la Belgique, on trouve le CFV3V, l'ASVi et le MTUB.

Le n° 46FF envoi compris à commander au CCP 16471-89 D PARIS de la FACS, 27 rue de Colombes F-92600 Paris.

Au sommaire du prochain n° de cette revue, Grenoble et son tramway.

Dans tous les cas de commande d'article dont nous faisons publicité, signalez votre qualité de membre du GTF asbl. Vous serez encore mieux servis !

### AGENDA

01-08-87 : voyage en traction vapeur de Louvain (D.8.20) vers Gand, Eeklo, Maldegem (A.12.35 - D.15.00) et retour. Locomotive 29.013 et voitures L. Arrêts-photos prévus. Animations à Maldegem et Eeklo. Prix : 400FB. Inscriptions : Stedelijke Feestraat c/o Jan Frans, Willemsplein, 13, 9900 Eeklo tél. 091/77.77.07.

### COMMUNIQUE

Le GTF organisera le week-end des 10 & 11 octobre prochain diverses animations dans le cadre du Musée des Transports de Liège (Natalis), (vente de cartes-vues, littérature ad-hoc, objets ferroviaires, photos, circulation de vieux bus etc.) Le détail de cette manifestation sera publié dans le prochain numéro.

Dès à présent, nous proposons aux amateurs qui sont désireux de vendre les photos qu'ils possèdent en plusieurs exemplaires, de nous contacter à l'adresse suivante pour plus ample informé:

M. Lambou 272 r. Jardinière 4900 ANGLEUR (avec un timbre pour la réponse, ou de préférence par téléphone au (041) 654857 de 16 à 18h.

# La Mémoire du Rail

## dans le Sud-Luxembourg

Voici quelques années que le groupe HISTOIRE COLLECTIVE de Rossignol poursuit, avec l'aide du Centre d'Animation Globale du Luxembourg (CAGL), une série d'enquêtes orales sur l'histoire du Luxembourg dans la première moitié du siècle.

Ces enquêtes auprès de personnes âgées concernent tantôt un village (Bellefontaine, Gênes, Tintigny), tantôt un thème (le jardinage, et aujourd'hui le chemin de fer) dont on cherche à retracer l'histoire, plus particulièrement sous l'angle de la vie quotidienne et à partir des témoignages des personnes qui l'ont vécue.

Chacune de ces enquêtes donne lieu à la publication d'un livre faisant partie d'une collection : "Histoire Collective du Luxembourg".

C'est dans cette collection que paraît aujourd'hui "**La Mémoire du Rail dans le Sud-Luxembourg**" 5<sup>e</sup> volume de la série.

Quarante-cinq personnes ont apporté leur témoignage, pour la plupart cheminots, et habitant dans le Sud-Luxembourg : Virton, Saint-Mard, Izel, Florenville, Mussy, Tintigny, Chenois ...

**"La Mémoire du Rail dans le Sud-Luxembourg"**

par le groupe Histoire Collective :  
**440 pages, plus de 100 illustrations,**  
prix de lancement, 520 F + 50 F de port et d'emballage, à verser  
au compte n° 068-2030211-28 d'Histoire Collective à Rossignol.

Ces témoignages permettent de se faire une idée de ce qu'était le chemin de fer dans la première moitié du siècle :

*Comment se présentaient les installations ferroviaires, les gares, les ateliers de réparation, les gares de formation ? Quelles étaient les différentes locomotives : type 36, 62, 64, G81 ? Qu'appelle-t-on autorail, draine ? Comment étaient construites les voitures de voyageurs ? Qu'y avait-il comme chauffage, comme éclairage dans les trains ?*

Un important chapitre aborde les aspects économiques et sociaux :

*D'où venaient les cheminots ? De quelle origine familiale ? Quelles étaient les conditions de travail ? Les salaires ? Fallait-il des lettres de recommandation pour entrer au chemin de fer ? Quels étaient les statuts du personnel ? Quel rôle a joué le syndicat ? Qui a été révoqué au moment des grèves de 1923 ?*

Les aspects culturels sont aussi évoqués, tout ce qui entourait le chemin de fer de près ou de loin :

*Les cafés de la gare, les faits divers ...*

Bref, 440 pages avec plus de 100 illustrations qui apportent des informations inédites sur la réalité et la mentalité cheminote.

A l'heure où les transports publics sont remis fortement en question, il est intéressant de connaître l'histoire de cette entreprise qui a contribué et contribue encore à assurer de nombreux emplois dans le Luxembourg et ailleurs.



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

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

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

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

La cotisation de nos membres est très modique (en 1987, 140FB pour les membres belges, 220FB pour nos membres étrangers. Demandez-nous un bulletin d'affiliation : vous recevrez Trans-Fer gratuitement et vous bénéficierez de substantielles réductions si vous participez à nos activités (voyages, éditions nouvelles...)

#### SERVICE FINANCIER DE NOTRE ASSOCIATION

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

#### Paiements en provenance de l'étranger

Par dérogation à ce qui précède, les versements en provenance de l'étranger doivent nous parvenir, quelle que soit l'activité, selon un des trois modes suivants :

- paiement par versement à notre compte courant postal "BRUXELLES 000-0896641-70 GTF asbl, 4000 Liège". C'est, pour nos membres étrangers, la formule la moins onéreuse.
- établissement d'un Eurochèque avec n° de carte de garantie au verso à l'ordre de GTF asbl, BP 191, B-4000 Liège 1.
- envoi d'un mandat postal international à GTF asbl, BP 191, B-4000 Liège 1.

Nous ne pouvons accepter d'autre mode de paiement vu les lourdes taxes imposées à l'arrivée par les organismes financiers belges.

#### Changements d'adresse

Prévenez-nous en demandant une nouvelle formule d'adhésion. Joignez



A.S.B.L.





A.S.B.L.

A

SAMEDI 29 AOUT 1987

AVEC LE TRAIN "LE FAGNARD" A LA DECOUVERTE DES  
CANTONS DE L'EST, UNE EVASION INEDITE D'UN JOUR  
AVEC LE PARCOURS DES VALLEES DE L'AMBLEVE ET DE L'OURTHE

Une organisation du G.T.F., asbl, avec la participation de la S.N.C.B. et sous le patronage de la Fédération du Tourisme de la province de Liège.

1987, année de l'environnement ! C'est l'occasion d'abandonner la voiture pour une journée, de quitter les embouteillages urbains et les routes enfiévrées et de partir à la découverte de la nature. Sans fatigue ! Des sites naturels exceptionnels.

- Le parc naturel "Hautes Fagnes - Eifel" avec la plus grande réserve naturelle de Belgique
  - Les grands barrages de Robertville et de Bûtgenbach
  - De très grandes forêts
- Des villages attachants intégrés dans les paysages

Les Cantons de l'Est méritent le voyage. Nous vous proposons pour ce dernier une formule inédite : le chemin de fer oublié de la région : la VENNBAHN. Votre train : LE FAGNARD ! A petite vitesse !

Une innovation pour une formule entièrement renouvelée :

La Vennbahn inédite mais aussi l'autocar pour aller à la rencontre d'autres terroirs. Et pour varier les paysages, la boucle du voyage se ferme par la vallée de l'Ourthe.

Les Cantons de l'Est c'est aussi le centre-nature de Botrange, rendez-vous de tous les amoureux de la nature et de la découverte profonde du parc naturel.

Le Samedi 29 Août 1987 au départ de LIEGE GUILLEMINS

Dès le départ (vers 9 h 00), deux options vous sont proposées

#### CIRCUIT A

- Départ de Liège Guillemins en train spécial "LE FAGNARD" pour Verviers - Eupen - Raeren - Rotgen - Monschau - Kalterherberg - Sourbrodt - Butgenbach.  
Service de boissons à bord de ce train spécial
- Dîner organisé ou libre suivant votre choix à Butgenbach.
- Poursuite de l'excursion en autocar.

Le barrage de ROBERTVILLE inauguré en 1928 assure la retenue d'un lac de 62 ha. Après une courte promenade pédestre de 800 m, par un sentier à travers bois, on découvre le château de REINHARDSTEIN, dominant la vallée de la WARCHE. Enfouie au milieu des bois, c'est une très ancienne forteresse à laquelle une restauration a rendu son allure du 17<sup>e</sup> siècle. A l'intérieur, meubles, objets d'art et portraits évoquent la longue histoire du château qui fut le fief de la famille des METTERNICH.

- Visite extérieure avec exposé historique et visite commentée de l'intérieur.
- Parcours autocar vers le centre-nature de Botrange, exposition permanente.
- Retour vers Malmédy, Stavelot (temps libre possible) et Trois-Ponts
- Retour de Trois-Ponts à Liège Guillemins par train régulier (prix inclus dans le forfait) en suivant le cours de l'Ourthe. Arrivée vers 20 h 00 (sans arrêt à Stavelot) ou 20 h 40 au choix.

supplément à Trans-Fer

# B

## CIRCUIT B

- Départ de Liège-Guillemins en train régulier (prix inclus dans le forfait) par les vallées de l'Ourthe et de la SALM jusque GOUVY.
- Poursuite de l'excursion en autocar vers le proche Grand Duché de Luxembourg, BURG-REULAND (Ruines du château-fort du 11e S, Neundorf (église classée construite en 1347) et Saint-Vith.
- Dîner organisé ou libre suivant votre choix.
- Visite de la ville
- Continuation vers Butgenbach

Barrage construit en 1929 sur la Warche. Grand centre touristique de WORRIKEN - Court temps libre

- Embarquement dans le train spécial "LE FAGNARD" pour parcourir la VENNBAHN : Wévercé - Sourbrodt - Kalterherberg - Monschau - Rötgen - Raeren - Eupen - Verviers et retour à Liège Guill. (arrivée vers 19 h 40)

### Facilités d'accès

Le Centre de rendez-vous de ces excursions est la gare de Liège-Guillemins.

- Il est possible d'embarquer dans les trains spécial ou régulier (suivant le cas) à Verviers-Welkenraedt - Eupen et de rentrer à ces mêmes gares sous couvert du prix forfaitaire
- Prenez une journée complète de détente en laissant votre voiture au garage ou au parking de la gare la plus proche de votre domicile. Vous pouvez au départ de toute gare belge rejoindre Liège-Guillemins par trains réguliers pour le prix uniforme de 220 BEF (aller et retour). Ce supplément doit être commandé lors de l'inscription.

### PRIX DU VOYAGE

Ils sont indiqués sur le bulletin de participation ci-contre

Ils comprennent :

- forfait circuit A ou B
  - trajet en train spécial "Le Fagnard" sur la Vennbahn
  - trajet en train régulier : Trois-Ponts à Liège ou Liège à Gouvy suivant le circuit (2è classe)
  - parcours en autocar
  - une boisson courante sur le train spécial
  - l'entrée au Château de Reinhardstein et au Centre-nature de Botrange
  - la T.V.A. et les frais d'organisation
- en supplément facultatif
  - le repas de midi au centre de WORRIKEN ou à SAINT-VITH suivant le cas
- en second supplément facultatif
  - le trajet de toute gare belge à Liège Guil (2è classe)

Les prix sont forfaitaires. Les cartes de réduction individuelles ne sont pas valables.

Les personnes bénéficiant de billets de service SNCB pourront obtenir une réduction uniforme de 100FB quelque soit le choix du circuit. Elles devront couvrir le parcours sur la ligne 42 par un tel billet.

### INSCRIPTION

L'inscription préalable est indispensable. Elle doit avoir lieu au plus tard le 14 août 1987.

Elle se fait en renvoyant le bulletin de participation (accompagné du règlement financier) à l'adresse indiquée.

De l'étranger, le paiement se fait par virement sur le compte postal (GIRO) BRUXELLES 000-0896641-70 de GTF, asbl.

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

# bulletin d'inscription

VOYAGE LE FAGNARD / LA VENNBahn

Evasion inédite d'un jour dans les Cantons de l'Est.

Bulletin à renvoyer avant le 14 août 1987 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 13FB 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 \_\_\_\_\_

\* inscrits pour le voyage du 29 août 1987

inscrire le nombre →

	CIRCUIT (A) ROBERTVILLE	CIRCUIT (B) SAINT-VITH
	Adulte à 550 FB _____	Adulte à 550 FB _____
	Enfant - de 12 ans : 395 FB _____	Enfant - de 12 ans : 395 FB _____
	Repas à 420 FB _____	Repas à 420 FB _____
	Départ toute gare belge à 220 F _____	Départ toute gare belge à 220 F _____
	Réduction porteur billet de Service - 100 FB _____	Réduction porteur billet de Service - 100 FB _____
	<b>TOTAL</b> _____	<b>TOTAL</b> _____

\* Biffer mention inutile

- Je verse cette somme par chèque bancaire garanti joint.
- Je verse au compte 001-0534742-57 de GTF asbl-voyages, 4000
- De l'Etranger, je verse au compte 000-0896641-70 de LIEGE GTF asbl, BP 191, B-4000 LIEGE 1 ou par mandat international

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

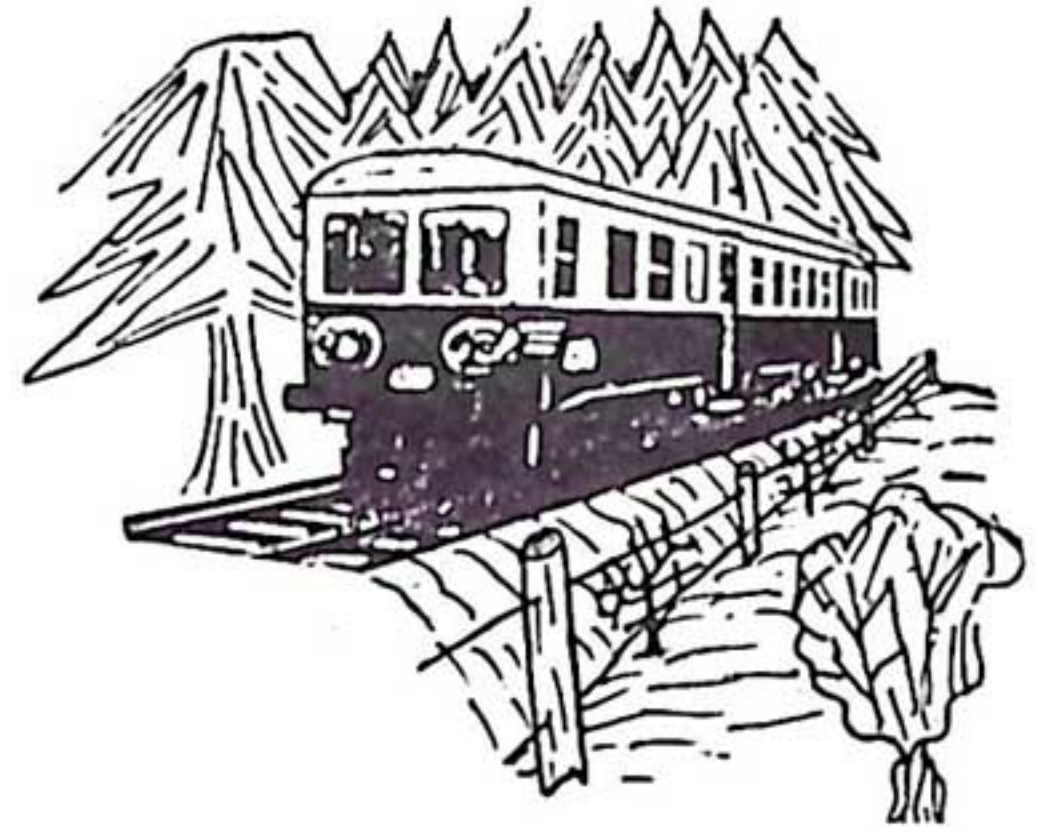
A \_\_\_\_\_ le \_\_\_\_\_

(signature - représentant légal pour mineurs d'âge)





G T F asbl

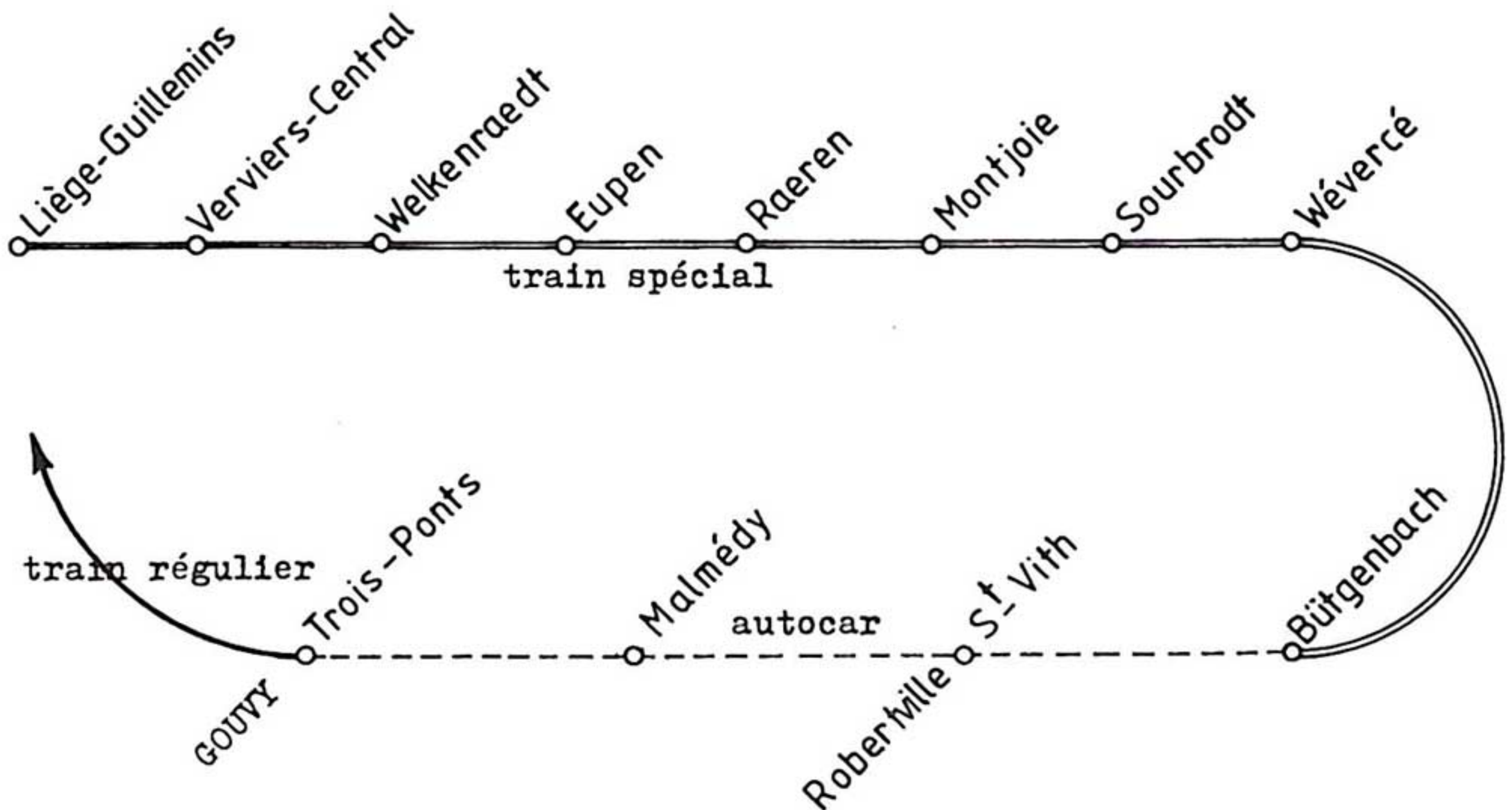


Cent ans de chemin de fer en Fagne.

Train de plaisir : LE FAGNARD.

29 AOUT 1987

Une évasion d'un jour inoubliable dans les Cantons de l'Est de la Belgique, par rail et route.



#### QUELQUES INFORMATIONS

- Dans le train spécial, les places seront réservées par compartiment de 4 ou 6 places suivant le cas. Les personnes souhaitant voyager ensemble doivent s'inscrire sur le même bulletin.
- Il n'y a pas de place réservée dans les autocars.
- Les heures communiquées dans ce feuillet sont approximatives. Elles seront précisées dans la confirmation d'inscription.
- Le GTF se réserve la possibilité de reporter une inscription sur l'autre circuit au cas où le circuit choisi serait complet.
- Chaque participant recevra par voie postale, huit jours avant le départ, la confirmation de son inscription et les bons de transport et de repas.
- Les horaires des trains réguliers pour rejoindre Liège peuvent être consultés dans les gares. Nous donnons - sans engagement quelques indications utiles par ailleurs.
- En aucun cas, le GTF ne peut être tenu pour responsable de fait de circonstances de force majeure, cas fortuits ou du fait de tiers.

Avec la collaboration de la

**CGER**  
nous sommes à vos côtés