

8
LIEGE
STELLE DES PERSES
ZUM KOPF NISST 1-2-3
4000 LIEGE
Tel. 041 / 52.89.03



trans - fer

PERIODIQUE -- PARAIT 4 FOIS PAR AN

NO 56 - 3/88 - 50F

TRIMESTRIEL

BULLETIN DU G T F asbl



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

BP 191 - 4000 LIEGE 1 (Belgique)

S O M M A I R E

Numéro 56

Onzième année

Mars 1988

150e anniversaire du rail à Liège	3
Reselec : nouveau printemps pour les voyages internationaux	7
Nouvelles diverses de la SNCB	14
Diagramme de l'automotrice 1986 de la SNCB	16
Tour et Taxis, Musée des Chemins de fer ?	18
GLT - le tram en liberté	19
Nouvelles diverses	27
Encart : premier voyage de la saison 1988 le GTF asbl dans les Flandres - 09.04.88	

Le GTF asbl remercie chaleureusement les personnes qui ont pris part à la rédaction du présent numéro :

Rédaction : H. Arden, F. Beckers, G. Debra, J. Ferrière,
M. Lambou, J. Laterre, P. Lemja, R. Marganne,
A. Steam, G. Stephenson.

Coordination : H. Arden, R. Marganne

Expédition : J. Ferrière

Tirage : 1300 ex.

Toute correspondance relative à Trans-Fer est reçue à l'adresse suivante : GTF asbl, service de Trans-Fer, BP 191, 4000 LIEGE 1.

Des presses de l'imprimerie Polyprint sprl, rue Côte d'Or,
4200 LIEGE Imprimé en Belgique

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

150e anniversaire de l'arrivée du Rail à Liège.

La SNCB a décidé de fêter cet anniversaire de façon aussi éclatante que possible. A cet effet un programme copieux de manifestations dans les villes de Waremme, Ans, Liège, Verviers et Welkenraedt a été mis au point.

Nous sommes heureux d'en donner ci-après la liste aussi précise que possible. Il est toutefois essentiel de noter qu'au moment où nous écrivons ces lignes, certains détails peuvent encore être complétés ou adaptés.

Calendrier des manifestations du 150e anniversaire du Rail.

JUIN 1988.

Le 17/6/88.

KINKEMPOIS- de 9 à 16h. Visite des ateliers en activité, avec démonstrations.
Matériel roulant (march.), wagons spécialisés, poche à fonte liquide etc.
Matériel de traction, locos de divers types électriques et diesels.
Navette réservée aux visiteurs entre Liège (G) et Kinkempois ateliers (°)

ANS- de 15 à 18h. Exposition documentaire et montages audiovisuels.
Matériel roulant voyageurs moderne et ancien; matériel de traction, locos de divers types, matériel pour travaux à la voie, trains-école de signalisation, bus expo de la poste, train vapeur miniature.
Visite de la rame TGV (snCF)

Le 18/6/88.

WAREMME- de 10 à 18h. Exposition documentaire au Métropole.
Matériel roulant voyageurs et matériel de traction, locos de divers types.
Bus expo de la Poste. Bus-info de la SNCV.

ANS- de 10 à 18h. Expositions diverses comme le 17, sauf le TGV (à Liège)
Animations sur podium par le Big Band de la SNCB (de 14 à 17h, en alternance avec la fanfare de Salzines).
Bus info STIL, train à vapeur miniature.

KINKEMPOIS- 9 à 16h. Expositions diverses comme le 17.
Navette réservée aux visiteurs entre l'atelier d'une part, Liège (G) ou le musée des Transports de Natalis, d'autre part (°)

LIEGE-GUILLEMINS-
de 10 à 18h. Exposition philatélique par le club cheminot de Liège, vente de timbres "chemin de fer", bureau de poste avec timbre à date à oblitération spéciale.
Matériel roulant voyageurs moderne, matériel de traction, locos de divers types, maquettes de plans inclinés et réseau miniature.
Visite de la rame TGV (jusqu'à 16h)
Visite de la rame ICE de la DB.
Navette réservée aux visiteurs entre

Liège (G) d'une part, Kinkempois atel. et Musée des Transports, d'autre part; navette par bus anciens STIL entre Liège (G) et le Musée. (°)

LIEGE-MUSEE DES

TRANSPORTS-10 à 18h.

Expositions documentaires SNCB, transports urbains, Ancien bureau de Poste. Diorama stéréo et diapositives PTU. Navettes vers Liège (G) et Kinkempois (voir Liège (G) (°))

Le 19/6/88.

WAREMME- de 10 à 18h.
ANS- de 10 à 18h.

Expositions et matériel comme le 18. Expositions et matériel comme le 18. Animation par la fanfare de la Poste de Liège de 14h15 à 18h15. Visite de la rame TGV (SNCF)

LIEGE-GUILLEMINS

DE 10 à 18h.

Expositions et matériel comme le 18. Visite de la rame ICE de la DB. Navettes comme le 18.

MUSEE- de 10 à 18h.

Expositions comme le 18. Navettes comme le 18

KINKEMPOIS- 9 à 16h.

Exposition et matériel comme le 18

Le 20/6/88.

WAREMME- de 10 à 16h.

Exposition et matériel comme le 18, journée spécialement réservée aux écoliers (voir tarifs)

LIEGE-GUILLEMINS

de 9 à 16h.

Exposition philatélique. Portes ouvertes, visite des facettes cachées de la gare.

Les 20/24 de 10 à 18h.

Exposition comme le 18, en plus, matériel ancien et loco type 64 hors-feu.

Le 25/6/88.

VERVIERS-Central.

de 10 à 18h.

Matériel roulant voyageurs moderne et ancien, loco vapeur hors-feu, matériel de traction, locos de types divers, train-école de signalisation. Exposition philatélique avec bureau de poste et timbre à date spécial. Navette par bus STIV vers l'ancienne gare de Verviers-Ouest. Festival national des fanfares et harmonies SNCB; de 15h30 à 17h30, à la collégiale Saint Remacle, concert par l'orchestre philharmonique SNCB et la chorale de Namur. Diorama de la PTU.

VERVIERS-OUEST.

de 10 à 18h.

Exposition documentaire et montage audiovisuel. Matériel de marchandises et matériel de travaux à la voie.

WELKENRAEDT.

de 10 à 18h.

Exposition documentaire. Matériel roulant voyageurs et matériel de traction, locos de divers types. Train vapeur miniature.

Le 26/6/88.

VERVIERS-CENTRAL

de 10 à 18h.

Exposition comme le 25

VERVIERS-OUEST

de 10 à 18h.

Expositions et matériel comme le 25
Navette vers Verviers-Ouest comme le 25
par bus STIV.

WELKENRAEDT.

de 10 à 18h.

Exposition et animation comme le 25.

Le 27/6/88.

VERVIERS (Cal et O)

de 10 à 16h.

Expositions et matériel comme le 25.
Journée spécialement réservée aux écoliers
(voir tarifs)
Navette vers Verviers-Ouest par autorail.

(°) TRAINS VAPEUR

● Les 18 et 19 juin.

KINKEMPOIS.

Départs vers Waremme avec arrêts à Liège (G)
et Ans à 13h52 et 17h52

LIEGE (G).

Départs vers Waremme avec arrêt à Ans à
10h14 (le 19), 14h05 & 18h05

ANS.

Départs vers Waremme à 10h31 (le 19), 14h22,
et 18h22.

WAREMME.

Départs vers Kinkempois avec arrêts à Ans
et Liège (G) à 11h42, 15h42 et 19h42 (limité
à Liège (G)).

ANS.

Départs vers Kinkempois avec arrêt à Liège (G)
à 12h21, 16h21 et 20h21 (limité à Liège (G)).

● Les 25 et 26 juin.

LIEGE (G).

Départ vers Welkenraedt avec arrêt à
Verviers (C) à 9h44 (le 26 seulement)

VERVIERS (C).

Départs vers Welkenraedt à 10h37 (le 26),
12h03, 14h02, 15h49 & 18h31.

WELKENRAEDT.

Départs vers Verviers (C) à 11h17 (le 26),
13h15, 14h45, 16h50 et 19h20.

Départ vers Liège (G) avec arrêt à Verviers
à 19h20.

VERVIERS (C).

Départ vers Liège (G) à 19h50.

(°) NAVETTES

● Le 17 juin.

KINKEMPOIS.

Départs vers Liège (G) à 10h28, 11h28, 13h03,
13h28, 14h28, 15h28 et 17h06.

LIEGE (G).

Départs vers Kinkempois à 9h15, 10h15, 11h15,
12h15, 13h15, 14h15, 15h15 et 16h15.

● Les 18 et 19 juin.

KINKEMPOIS.

LIEGE (G)

MUSEE

Le service sera assuré par autorail et bus
STIL de façon continue. Consulter les horai-
res sur le dépliant qui sera mis à la dis-
position des visiteurs.

● Les 25 et 26 juin.

VERVIERS

Service continu par bus STIV.

● Le 27 juin.VERVIERS (C)

Départs de Verviers (C) à 10h34, 11h06, 11h34, 12h06, 13h06, 13h34, 14h06, 14h32, 15h06, 15h34, et 16h06.

VERVIERS (Ouest)

Départs de Verviers (O) à 10h50, 11h20, 11h50, 12h20, 13h20, 13h50, 14h20, 14h50, 15h20, 15h50 et 16h50.

● Les 25 et 26 juin.WELKENRAEDT.

Départs vers Aachen (Hbf) à 12h28, 14h02, 16h12 et 19h02.

AACHEN.

Départs vers Welkenraedt à 10h30 (pas le 25) 12h51, 14h24 et 16h32.

TARIFS.TRAINS VAPEUR:

	<u>Adultes</u>	<u>6 à 12 ans</u>	<u>4 pers. & plus (X)</u>
Kinkempois-Waremme	90f	50f	250f.
Verviers-Welkenraedt	50f	40f	170f.
Liège-Welkenraedt	120f	70f	300f.

(X): voyageant ensemble. - Le prix du billet aller-retour est égal au double des tarifs ci-dessus.

VISITES SCOLAIRES: 20f. au départ de toute gare de l'axe Waremme Welkenraedt à destination d'un lieu d'exposition (retour compris) (enfants de l'enseignement gardien et primaire et enseignants accompagnants).Remarque importante: La présence d'une rame TGV (SNCF) et d'une rame ICE de la DB doit encore être confirmée.Les "Navettes": Liège (G) - Natalis et Verviers central à Ouest seront en principe assurées par autorail (4906 ou 553)→ Voyage exceptionnel le 11.06.88: périple exceptionnel sur les lignes de la région liégeoise en AM 1935.Réductions: seront en principe accordées au départ de toute gare belge à ceux qui rejoignent les lieux de manifestations.Parcours spéciaux gratuits entre Liège guillemins et Palais (cend. Liège)Plaquette commémorative.

A cette occasion, le GTF éditera une importante brochure sur l'histoire du rail à Liège mais aussi sur son devenir.

NOUVEAU PRINTEMPS POUR LES VOYAGES INTERNATIONAUX

Nouveau printemps pour les voyages internationaux à la SNCB. Notre société de chemins de fer fixe son attention et ses efforts sur sa clientèle. Elle a entamé une rénovation de l'accueil des voyageurs et une redynamisation de son offre qui doivent se concrétiser de deux manières: un lifting des gares et en particulier de leurs points de ventes; l'insertion du transport pur dans un ensemble plus complet de services diversifiés.

D'ores et déjà, la vente des voyages internationaux a fait peau neuve. Elle s'appuie sur un système informatisé appelé Reselec qui a tout pour plaire aux clients du rail. Le nombre de gares équipées pour réserver des places dans les trains formés par 13 pays européens et vendre les billets internationaux (dès le 21 mars) est passé de 10 à 38. Bien réparties sur le territoire, ces gares peuvent apporter aux autres gares, non informatisées, une aide précieuse pour l'information des voyageurs, la réservation de leurs places et la vente de leurs billets internationaux. Les titres de transport et de réservation sont désormais émis dans un langage clair et compréhensible par les clients les moins habitués. Lorsqu'une réservation est impossible (train complet), le système propose automatiquement des alternatives qui peuvent convenir au client.

Le personnel d'accueil, moins tenu par des tâches administratives, est plus disponible au dialogue avec les voyageurs. Il intègre d'ailleurs en une seule démarche l'information, l'émission des billets et la réservation des places. L'information par téléphone bénéficiera aussi des avantages du système: elle sera donc plus rapide et plus fiable. Et le système débouchera en automne sur un avantage nouveau: par simple coup de téléphone (et bien sûr aussi à la gare même), les voyageurs pourront prendre option sur des places, pendant un délai déterminé.

Reselec a été conçu pour s'intégrer harmonieusement dans le nouveau paysage télématique. A terme, via le réseau DCS de la RTT, les agences de voyages raccordées au système bénéficieront aussi de tous ses avantages pour vendre les produits train. Un peu plus tard, les abonnés au service Vidéotex disposeront à domicile, par simple interrogation, de l'information qu'ils souhaitent et de certains services modernes.

La vente des voyages internationaux se donne donc un nouveau look; elle gagne en rapidité, en efficacité, en souplesse. La souplesse lui vient, notamment, de l'envoi de "messages électroniques", grâce auxquels tous les points de vente peuvent sur le champ suivre l'actualité: par exemple la formation d'un train supplémentaire, non repris dans les horaires officiels, et qui peut intéresser bon nombre de voyageurs.

Les 38 gares informatisées

Alost, Anvers-Central, Arlon, Berchem, Braine l'Alleud, Bressoux, Bruges, Bruxelles-Midi, Central, Nord, Schuman et Quartier Léopold, Charleroi, Courtrai, Gand-St-Pierre et Dampoort, Hasselt, Huy, Jemelle, Knokke, Liège-Guillemins, Louvain, Louvain-la-Neuve, Malines, Mons, Mouscron, Namur, Nivelles, Ostende, Ottignies, Roulers, Saint-Nicolas, Schaerbeek, Tournai, Verviers, Welkenraedt, Zaventem et Zeebrugge.

Le rôle essentiel de la SNCB est d'assurer dans le pays le transport de personnes et de marchandises. Elle veut cependant être plus qu'un simple transporteur ferroviaire. Elle entend inscrire le voyage dans un environnement d'accueil et de services diversifiés.

En agissant ainsi, la SNCB rendra le produit "train" plus sympathique et plus accessible pour un nombre accru de voyageurs. Elle se donnera des chances nouvelles de faire valoir les atouts du chemin de fer au moment où la concurrence s'étendra dans le contexte du marché unique. Ses efforts portent sur l'accueil dans les gares, l'offre et le service pendant le voyage.

La nouvelle organisation des gares prévoit une refonte totale des points de vente. La gare est plus qu'un bâtiment fonctionnel; elle doit être un univers agréable, enrichi d'un environnement commercial utile, où le voyageur se sent "chez lui". Le point de vente de la SNCB appartient à cet environnement commercial; le voyageur doit être certain d'y trouver un service parfait et rapide, fourni par un personnel attentif à tous les aspects de sa demande.

Dès le printemps 1988, l'intégration de l'information, de la réservation des places et de la vente des billets seront réalisés pour simplifier la démarche du client.

La réservation des places dans les trains internationaux est déjà directement possible dans 38 gares, au lieu de 10 dans le passé. Ces 38 gares apportant davantage d'aide à celles qui ne font pas de réservation directe, les opérations sont partout facilitées et accélérées. Dès le 21 mars s'y ajoutera la vente de tous les produits, mêmes les plus complexes. L'information sera immédiate, le choix facile, et l'émission des billets rapide.

L'informatisation rend le personnel plus disponible et doit changer le visage de la relation commerciale. Elle se développera au fil du temps, mais dès à présent, elle répond déjà pour une grande partie à notre objectif d'accueil et de service performant.

Développer l'offre train, la préciser clairement, et la faire connaître au public le plus large possible est le deuxième axe auquel nous nous attelons. Une approche attentive du marché et des besoins qui s'y expriment nous permettra de perfectionner notre offre sur plusieurs plans: celui des horaires, celui de la technique et celui des produits.

Nous voulons aussi séduire nos clients à bord des trains, pour que notre effort commercial prenne tout son sens d'un bout à l'autre du voyage. Car c'est bien de cela qu'il s'agit: prester un service complet, de bout en bout, qui valorise pleinement tous les atouts de notre mode de transport.

L'OBJECTIF DE LA SNCB: ACCUEILLIR LES VOYAGEURS

Globalement, la SNCB a pour objectif une amélioration très sensible de la commercialisation de ses produits et de ceux de ses partenaires. Elle entend:

- * donner rapidement à sa clientèle des réponses exactes et complètes aux demandes portant sur les produits internationaux, qui présentent parfois une certaine complexité due à la variété des formules proposées et au nombre important de destinations desservies;
- * faire connaître à la clientèle (en-dehors de toute question précise) l'éventail complet des produits, d'une manière claire, immédiatement compréhensible;
- * donner à cette information une parfaite unité, dans toutes les gares, à tous les points de vente;
- * vendre d'une manière dynamique et moderne des formules attrayantes et les plus "complètes" possibles.

En d'autres mots, dans ces domaines, la SNCB entend être un véritable "commerçant", sans oublier le rôle de service public qui lui échoit.

Le caractère "complet" des formules offertes suppose le développement de services diversifiés, qui visent la satisfaction des besoins créés avant et après le voyage proprement dit.

Premier entre tous, l'accueil au point de vente est l'objet aujourd'hui d'une refonte profonde à la SNCB. Cette refonte passe par:

- * un face lifting des gares, pour y créer une atmosphère agréable et non seulement fonctionnelle;
- * un réaménagement des fonctions de contact avec la clientèle: information et vente doivent fusionner pour que le client soit sûr d'obtenir en une seule démarche des réponses à toutes les questions préalables à son voyage;
- * cette démarche unique, il doit pouvoir la faire dans un cadre approprié, où il trouvera confort et disponibilité; ce qui suppose un travail d'architecture, de décoration et de rénovation des méthodes;
- * enfin, le dialogue client/vendeur doit être ouvert et attentif, et déboucher rapidement sur une ou plusieurs propositions satisfaisantes.

La disponibilité du personnel suppose une automatisation poussée de l'information et de la vente. Le recours à l'informatique le permet:

- * toute l'information peut être mise en mémoire et appelée au moyen de programmes simples, qui donnent toutes les garanties voulues de fiabilité;
- * les ordinateurs procèdent à grande vitesse, même pour traiter des problèmes complexes dont la résolution "manuelle" prendrait de longues minutes;
- * l'adaptation des produits à l'évolution du marché est beaucoup plus rapide, ce qui donne à la vente plus de dynamisme et de souplesse;
- * le personnel doit accomplir moins de tâches administratives, est donc beaucoup plus disponible et peut donner au contact humain la place exacte qu'il doit occuper dans une relation de vente.

RESELEC : D'ABORD AU SERVICE DE LA CLIENTELE

L'automatisation complète de la vente des produits internationaux porte un nom en Belgique: RESELEC. A l'origine de Reselec se trouve la volonté d'améliorer substantiellement le système de réservation des places dans les trains internationaux. Le nom est clair à cet égard: REServation ELECTronique des places.

La SNCB est allée beaucoup plus loin encore: elle a profité de l'occasion pour concevoir un système de gestion entièrement automatisée du trafic international, qui apporte de multiples avantages et va, au fil du temps, révolutionner les habitudes de vente.

1. Le nombre de points de vente est très sensiblement augmenté: il passe de 10 à 38 en ce qui concerne les gares, et ira plus loin encore après raccordement d'un bon nombre d'agences de voyages.

Les 38 gares équipées de terminaux apporteront aux gares non équipées une aide précieuse, qui permettra d'accélérer partout dans le pays la vente des produits internationaux.

2. La réservation des places est:

* accélérée dans les gares qui ne possédaient pas de terminal de réservation électronique et ne pouvaient donc satisfaire les demandes qu'après un délai d'attente;

* améliorée dans tous les cas:

- si le premier choix de réservation du voyageur ne peut être satisfait (train complètement occupé), le système propose automatiquement des alternatives qui peuvent faire l'affaire du client. Ceci est totalement nouveau;

- la lecture du document de réservation est claire, facile, en langage courant;

- il est désormais possible de prendre option sur des places avant de réserver définitivement.

3. L'émission des billets par le système apporte plusieurs avantages:

* une plus grande clarté du titre de transport, dans un langage courant pour l'utilisateur le moins habitué;

* un traitement très rapide de chaque cas, quelle que soit la complexité des itinéraires et des prix (standard et promotionnels) à faire intervenir. Le calcul informatique est infiniment plus rapide que la procédure manuelle qui fait usage d'indicateurs horaires et de manuels tarifaires divers. Toutes les données étant mémorisées, le cerveau électronique établit et contrôle sur le champ itinéraires et prix.

4. L'information est également facilitée. Avant d'émettre un titre de transport, le système peut indiquer les prix et horaires de voyage, ainsi que les possibilités de réservation en temps réel. Ces renseignements sont visualisés sur l'écran du terminal, et l'imprimante de billets peut, si nécessaire, les éditer sur papier.

Le système informe également sur la composition et les prix de divers produits touristiques, tels que les Minitrips, qui comprennent, en plus du trajet en train, des prestations adaptables à la demande du voyageur.

Désormais donc, aux points de vente de 38 gares et bientôt dans les agences de voyages équipées d'un terminal, la relation commerciale va prendre un tout autre visage. L'information sera plus rapide, et la vente assortie d'un maximum de garanties pour l'acheteur.

5. Le **service à domicile** sera la phase suivante. Le système Reselec a en effet été conçu de manière à s'intégrer harmonieusement dans le paysage télématique nouveau. La question peut être vue suivant trois axes:

* à terme, passant par le réseau DCS de la RTT, l'information sera également disponible à domicile pour les entreprises et les particuliers abonnés au service Vidéotex (en ce compris les médias). Les abonnés pourront prendre option sur des places disponibles et recevoir des messages électroniques. L'option sera tenue dans un délai précis, et levée soit à l'échéance, soit au moment du retrait des places dans un point de vente;

* l'option sur des places sera offerte également par simple communication téléphonique, mettant ainsi ce service à la disposition des clients non abonnés au Vidéotex;

* en cas d'accord conclu entre un client et un bureau de vente, il sera possible d'exécuter immédiatement la réservation et d'émettre le titre de transport suite à un simple appel téléphonique.

6. L'**information des voyageurs par téléphone** (pour laquelle existe un projet de numéro national à quatre chiffres, comparable aux numéros courts de certains services d'information et de secours) s'appuiera sur le système Reselec et gagnera ainsi en rapidité et en fiabilité. En pratique, le personnel d'information de la SNCB posera au système les questions qu'il aura fait préciser et, dans un délai très court, détaillera les renseignements apparus sur l'écran. Dispensé d'une recherche manuelle parfois complexe, il pourra entretenir un dialogue téléphonique suivi et faire usage des messages électroniques reçus pour donner à l'information un caractère d'actualité plus marqué encore.

Suite page suivante.

=====

EVENEMENTS:

- Dimanche 24 avril 1988: Musée du transport urbain bruxellois
 13.30 à 14.00h: ouverture gratuite du musée: exposition-
 rétrospective sur le thème: Expo 58
 circulations non payantes de tramways
 entre Woluwé et Tervuren (matériel inhabituel)
- 23 et 24 avril 1988: Parc des trois fontaines, chaussée de Neers-
 talle, 327, 1190 Bruxelles. Portes ouvertes de 11 à 18h
 du Brussels mode steam club; nouveau réseau en construc-
 tion -vapeur vive.

RESELEC AU JOUR LE JOUR

Mi-1987 Installation du système et des terminaux dans les gares. Mise en route de la réservation des places.

Fin 1987 Mise en oeuvre du mailing électronique.

* * *

1988

Mars Mise en oeuvre des programmes d'information sur les prix internationaux.

Emission des billets internationaux.

Été

Le programme d'information est complété: il comprend à présent des textes, horaires, etc.

Automne

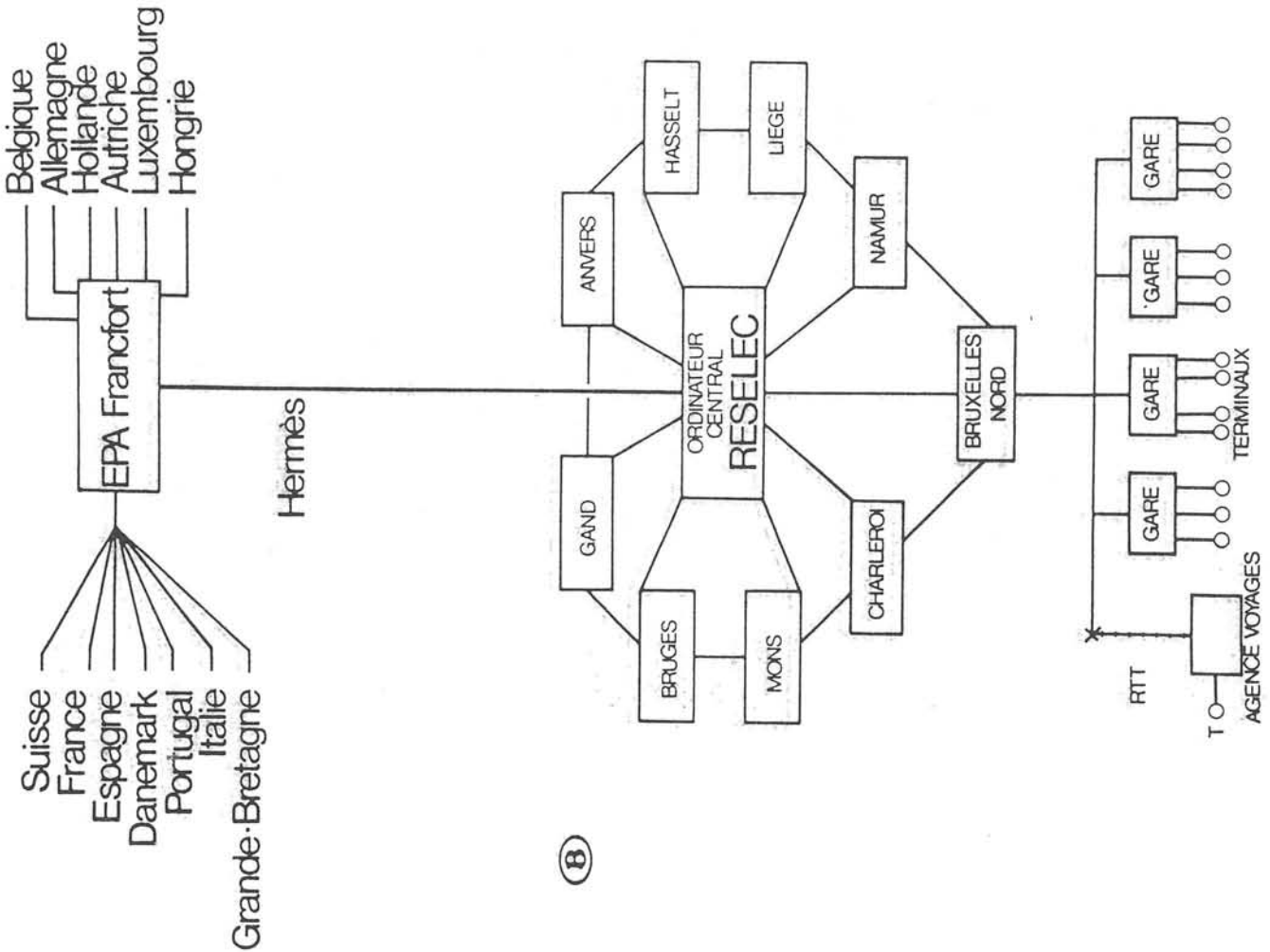
Introduction de l'option de réservation par téléphone.

* * *

Début 1989 Raccordement au réseau Vidéotex de la RTT.

En système "fermé", les agences de voyages peuvent informer, réserver des places, émettre des billets et recevoir les messages électroniques. Les médias obtiennent le même service sauf la réservation et l'émission de billets.

En système "ouvert", les abonnés reçoivent l'information, peuvent commander des billets et prendre option sur des places.



RESEAU EUROPEEN DE RESERVATION DE PLACES
ET GESTION DU TRAFIC INTERNATIONAL:
RESELEC EN TROIS NIVEAUX

Niveau international

- > Un réseau de communication appelé Hermès permet aux systèmes informatiques des réseaux ferroviaires de dialoguer entre eux.
- > Par le biais de ce réseau, l'ordinateur central de la SNCB est en liaison avec l'ordinateur de la Deutsche Bundesbahn à Francfort, qui gère l'occupation et la réservation des places des trains internationaux. Par ce système informatique allemand, appelé EPA 80, nous pouvons également accéder aux trains de six réseaux ferroviaires qui forment la communauté IRIS, ce qui porte à 12 le nombre de pays dont les trains internationaux sont gérés de cette manière (13 en fin d'année).
- > A Bruxelles, un ordinateur Reselec constitue le noeud central du système belge de gestion automatisée du trafic international voyageurs et nous met en communication avec le niveau international.

Niveau national

- > Autour du noeud central de Bruxelles se développe en étoile un réseau de 9 noeuds régionaux (à Anvers, Hasselt, Liège, Namur, Bruxelles-Nord, Charleroi, Mons, Bruges et Gand) équipés d'ordinateurs de traitement et de communication reliés au noeud central et aux deux noeuds régionaux les plus proches.

Niveau local

- > Dans 38 gares sont installés une soixantaine de micro-ordinateurs qui constituent l'échelon local du traitement des données. Chacun de ces micro-ordinateurs contrôle le dialogue entre un ou plusieurs terminaux et le noeud régional.
- > Il existe 108 terminaux, composés d'un écran, d'un clavier, d'une imprimante de billets et d'un lecteur de badge, pour l'identification de l'utilisateur. L'imprimante de billets peut aussi éditer des formulaires en continu.
- > A terme, ce parc de terminaux s'étendra grâce au raccordement d'un certain nombre d'agences de voyages qui pourront ainsi procéder à la vente directe des produits ferroviaires internationaux. La liaison se fera par ligne RTT (réseau DCS).
- > Via la RTT également, les abonnés du réseau Vidéotex recevront du système Reselec une gamme de services bien précis; un dialogue sera établi entre SNCB et acheteurs de produits internationaux: la vente y gagnera encore en dynamisme.

Nouvelles de la S.N.C.B.

- la section Langemark-Westrozebeke de la ligne 63 est mise hors service après la saison des betteraves. Cette année, ces trains ont roulé du 16 novembre jusqu'au 21 décembre.

Horaires :	aller :	Z 38095	Kortrijk Form	6 h 40
			Langemark	8 h 20
	retour :	Z 38085	Langemark	10 h 00
			Kortrijk	11 h 38

remorque : 63 de Courtrai (parfois la 6215 !)

P.S. Ypres-Langemark : hors service depuis 1983 (après le voyage G.T.F.)

Le dernier train est parti de Langemark le 21 décembre à 10 h 00. C'était la 6305 avec 7 wagons Eaos, dont 5 étaient chargés (2 étaient vides).

On a envoyé presque 200 wagons de betteraves vers Moerbeke-Waas

- A Poperinge, où il y a un grand terminal de betteraves, la saison a commencé le 19 octobre (jusqu'au 24 décembre). On a chargé 3 trains par jour (même les samedis et le 11 novembre), c'est-à-dire environ 50 wagons Eaos par jour. Remorque : 51. La destination des wagons était ici toujours (comme Langemark) Moerbeke-Waas.
- Dernière expédition de charbons à Eisdén
Le 18 décembre, on a expédié les derniers charbons (22 wagons) vers la cokerie de Marchienne. C'était la 6297 d'Hasselt qui a fait 3 navettes Eisdén-Waterschei (8 + 7 + 7 wagons). (3 navettes à cause du profil de la ligne)
- ligne 67 Comines-Armentières
Les derniers mois le trafic y est fort diminué. En septembre on a vu passer quelques trains de céréales. En octobre et novembre le trafic était nul. En décembre j'ai noté 9 trains. Les trains (22 wagons ou 44) sont remorqués par une 51 ou 62 de FKR. Notons encore que la 29013 + voitures K a fait 3 navettes entre Comines et Armentières le 20.09.87. En janvier 1988, le trafic était nul.
- Dans Trans-Fer n° 54 (le dernier), page 33, on écrit que "depuis le 1/10/87, le point frontière De Panne/Bray-Dunes n'est plus ouvert qu'aux envois par trains complets".
Le point frontière est en fait resté ouvert pour les wagons isolés jusqu'au 24.01.88. Le dernier train en provenance de France a circulé le 02.01.88.
Le point frontière restera cependant ouvert pour d'éventuels trains complets, non existants à ce jour (trafic détourné par Mouscron-Tourcoing).
Il est envisagé de prolonger le train touristique Tourcoing-Lille-Bray-Dunes jusque De Panne en juillet et août 1988.
- Fermeture d'une cour à marchandises
La cour de Balgerhoeke (ligne 58 : Eeklo-Maldegem) sera fermée le 31 mars 1988. A partir de cette date, la ligne Eeklo-Maldegem sera mise hors service.
- un train de charbon sur la ligne 86bis Leuze-Renaix
Il s'agit d'un train de charbon en provenance du terril de Warquignies et destiné à la centrale électrique de Ruiem. Itinéraire : Warquignies - St.-Ghislain - Tournai - Leuze - Renaix - Oudenaerde - Ruiem. (avec conducteur de St.-Ghislain). Rame vide : Ruiem - Zottegem - Geraardsbergen jusqu'à Oudenaerde (conducteur de FKR)
Le tout est tracté par deux 62 de FGH.

Ph. DEJONCKERE (26.12.87 et
27.01.88)

- Luxembourg-Blankenberge express.

Cette relation organisée par le G.A.R. roulera à nouveau en 1988 les 03-10-17-24 et 31 juillet ainsi que les 07-14-15-21 et 28 août suivant l'horaire ci-après :

Luxembourg	07.20	22.29
Kleinbettingen	07.32	22.16
Brugge	10.31	19.00
Blankenberge	10.45	18.48

Les démontages à la SNCBLigne 155 - Virton - Lamorteau - Velosnes-Torgny (France)

Le démontage de cette ligne autrefois très fréquentée par le trafic des marchandises international progresse. Pour la facilité de l'exposé, notre lecteur est prié de se référer à Trans-Fer hors série "Le Rail en Gaume" pages 32-33.

Du sud au nord, à Velosnes-Torgny (F), sur la grande ligne Montmédy-Longwy, les voies d'évitement 1bis et 2bis sont arrachées. La voie bifurcation Velosnes - Ecouvies est toujours en place, mais elle est désélectrifiée et hors service. A Ecouvies, seule la voie 1 est en place jusque devant le bâtiment voyageurs reconverti en restaurant privé. Les voies 2 à 24 sont déposées, la signalisation et les caténaires ont disparu. La double voie jusqu'à la frontière belge a disparu. Côté belge, les équipes de la SNCB s'activent à arracher les voies sur la section Frontière - Lamorteau. A la date de ce jour, seule la faisceau de Lamorteau n'est pas encore démonté. Au nord de Lamorteau, le démontage est programmé jusqu'à l'aiguille donnant accès au raccordement des usines de la Cellulose des Ardennes à l'entrée de Virton. Ce raccordement sera maintenu à voie unique et la firme privée envisage de racheter une partie de l'assiette abandonnée par la SNCB pour une extension future.

J.C.L.

Ligne 48 St-Vith - Born - Waimes

Courant 1987, la section St-Vith - Born de la Vennbahn a été démontée par une firme privée. En août 87, la SNCB démontait elle-même la section Born - Montenau à l'aide du locotracteur 9215, de quelques wagons plats et d'un wagon couvert. Actuellement, ce "travail" est terminé jusqu'à Montenau. La section Montenau - Waimes n'est pas encore démontée à ce jour, mais nul doute que l'opération soit programmée...

Ligne 45 - Malmédy

Il y a environ 2 ans, de nouvelles traverses ont été posées depuis la gare de Waimes jusqu'au premier passage à niveau en direction de Malmédy. Fin 1987, ce travail a été poursuivi jusqu'aux environs de la carrière : il s'agissait bien d'un renouvellement intégral des traverses, confié à une firme privée. Le bâtiment des voyageurs de Malmédy, reconstruit après 1945, est à vendre. La halle à marchandises typique risque par contre de disparaître. Quant aux voies de cette gare, il est question de n'en garder que la voie principale n°2.

A. F.

Ligne 150 Tamines - Dinant - Jemelle

Ne commandez plus au GTF la plaquette historique concernant cette ligne : elle est épuisée depuis longtemps. Que chacun se rassure : une seconde édition est prévue fin 1988...

«Tour et Taxis» sous peu aménagée en Musée des Chemins de fer

Des dizaines de locomotives à vapeur, authentiques témoins de la longue épopée du rail, attendent depuis trop longtemps d'être un jour exposées dans un Musée du Chemin de fer. Pourquoi ne doterait-on pas Bruxelles d'un tel musée avant qu'il ne soit trop tard ? C'est ce que se sont dit deux jeunes qui «montent» à Bruxelles : Françoise Schepmans, conseiller provincial du Brabant et Philippe Touwaide, passionné par l'histoire du rail.

ON dit souvent que Bruxelles est une ville de musées et que leur attrait dépasse largement nos frontières. Mais, curieusement, un musée nous manque : celui des chemins de fer. Il existe bien, dans un coin de la Gare du Nord, un minimusée retraçant toute l'épopée du rail en Belgique depuis 1835, mais l'exiguïté de ces lieux empêche toute présence des authentiques témoins de l'époque : les locomotives en personne.

Depuis que les locomotives à vapeur, premières héroïnes du chemin de fer, furent retirées du service en 1966, certaines d'entre elles furent conservées en vue d'être exposées dans un hypothétique musée. Tout cet ancien matériel fut regroupé dans une remise non loin de Louvain, un hangar merveilleux et poussiéreux où locomotives et wagons se côtoient dans un nuage de charbon, de suie et de vapeur mais malheureusement, tout à fait à l'abri des regards du public.

Le triste état de ce grenier à trésors et le manque d'entretien du nombreux matériel préservé des pioches du démolisseur rendent urgente la décision de création d'un grand Musée du Chemin de fer, regroupant les dessins, croquis et maquettes de la Gare du Nord avec les locomotives, wagons, grues, passages à niveau de Louvain.

UN MUSÉE A LA GARE DE «TOUR ET TAXIS» ?

Et pourquoi ne créerait-on pas ce musée à Bruxelles ?

Françoise Schepmans et Philippe Touwaide présentent leur projet qui ne manque pas d'atouts. Leur idée serait d'aménager une des halles de

la gare de marchandises de «Tour et Taxis» en un musée vivant.

La gare de «Tour et Taxis» est un bâtiment splendide datant du début du siècle.

Ses verrières spacieuses rappellent d'un clin d'œil l'autre gare musée parisienne d'Orsay.

Sa localisation est idéale, en plein centre ville, à quelques minutes de la Gare du Nord et à quelques pas de... la première gare de Belgique, celle de l'Allée Verte d'où partit le premier train du pays en 1835. L'endroit est toujours relié au réseau de la S.N.C.B., ce qui facilitera les allées et venues du matériel historique en vue d'éventuels voyages spéciaux.

Créer un musée à «Tour et Taxis» redynamiserait le quartier «Maritime» de Molenbeek. L'apport de visiteurs et de touristes dans ce quartier serait d'une prime importance pour la vitalité du secteur tertiaire de Bruxelles. Un musée

supplémentaire pour notre capitale constituerait un «must» non négligeable, le récent succès du musée «Autoworld» prouve, à merveille, l'engouement des Belges pour tout ce qui touche à leur passé historique. Et surtout, la Belgique fut le pays pionnier en matière de chemin de fer sur le continent, alors pourquoi ne pas mettre nos richesses en avant ?

UNE IDÉE QUI CHEMINE

De jour en jour, l'idée se concrétise. La réalisation financière de ce projet ne nécessiterait pas d'investissement important. La participation du secteur privé, par la voie du parrainage, permettrait la mise en œuvre de ce projet.

La décision de cette réalisation revient au ministère des Communications, mais les nombreux organismes communautaires et culturels pourraient s'associer à la création de ce musée.

Concrètement, le musée s'organiserait comme suit :

- une partie de la gare de «Tour et Taxis» continuerait à être exploitée en gare de marchandises et de colis ;

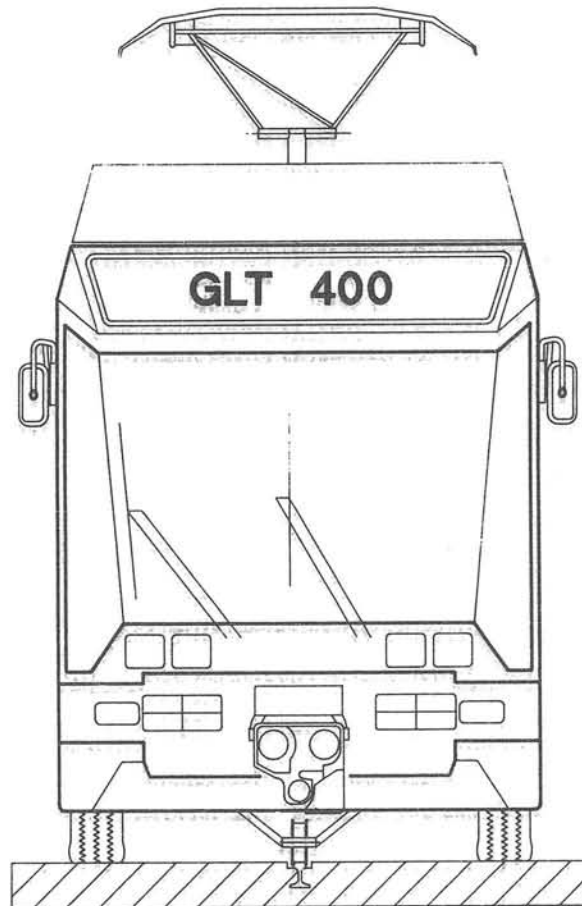
- dans la halle vitrée couverte, l'on exposerait tout le matériel ferroviaire, les machines et accessoires ;

- dans un bâtiment annexe, l'on regrouperait tous les documents statiques, avec installation d'une salle de projection et d'animation, de même qu'un local d'accueil et d'information. La gestion de ce musée devrait s'organiser via la création d'une A.S.B.L.

Tel est rapidement esquissé ce tout beau projet de création d'un Musée des Chemins de fer belges. Si les pouvoirs publics marquent le coup, Bruxelles pourrait sous peu s'enorgueillir d'un musée dont on serait fier et qui nous replongerait, pour un temps, dans un brouillard de rêves, d'aventures et d'évasion où Orient-Express, Nord-Belge, Lötschberg-Simplon sont les pré-noms.

E.T. ■

GLT



THE TRAM IN FREEDOM
LE TRAM EN LIBERTE



FORMERLY LA BRUGEOISE ET NIVELLES
RUE MONTOYER, 10 B-1040 BRUSSELS-BELGIUM

TEL. (32) 2-511 39 60 - TELEX 61.736



G.L.T. - Guided Light Transit

LE TRAM EN LIBERTE

Prenant en considération les faits que :

- un bus est souple en exploitation mais possède une capacité de transport limitée;
- le métro léger peut offrir une capacité de transport élevée mais nécessite des infrastructures coûteuses;

BN s'est trouvé comme objectif de développer un système combinant les avantages du bus et du métro léger.

Le développement du GLT s'est donc effectué en vue d'atteindre les objectifs suivants :

- 1) combiner les avantages du bus et du tram rapide (LRV) tout en réduisant les points faibles;
- 2) réduire les coûts d'investissement tant pour l'infrastructure que pour les véhicules;
- 3) offrir une possibilité d'implantation très progressive de l'infrastructure et surtout du génie civil;
- 4) offrir la possibilité de commencer à exploiter le système (et donc à réaliser des recettes) le plus tôt possible et ce pendant que les travaux d'infrastructure se poursuivent au rythme déterminé par la disponibilité des crédits.

Les caractéristiques du système et du véhicule GLT découlent de ces objectifs :

- * Les véhicules sont bimodes : ils peuvent circuler aussi bien en conduite manuelle qu'en mode guidé.
- * Les véhicules sont donc pourvus de pneus et d'une direction à commande manuelle, mais en outre ils sont équipés d'un système de guidage, développé et breveté par BN.
- * Chaque essieu est équipé d'un dispositif de guidage agissant sur les bielles de direction et imposant à l'essieu une trajectoire définie par un rail central unique de forme classique. Les croisements à niveau avec le trafic routier sont donc possibles sans problèmes.

- * Les véhicules sont bimodes en mode guidé; la propulsion électrique est alimentée par un pantographe et une caténaire classique à 600 ou 750 V. En conduite manuelle, le groupe de propulsion est alimenté par un groupe électrogène à moteur diesel.
- * Les véhicules peuvent être accouplés lorsqu'ils sont en mode guidé, ce qui permet à une ligne GLT d'assurer une capacité de transport de 20 000 passagers/h/sens.
- * Les ateliers ne doivent plus obligatoirement être implantés en bordure de la ligne principale; ils peuvent se construire dans des zones où l'habitat est plus clairsemé et le terrain meilleur marché.
- * La construction des véhicules est basée sur la technologie éprouvée du LRV, notamment en ce qui concerne :
 - la durée de vie prévue de 30 ans;
 - les frais d'entretien minimum;
 - la sécurité, le confort, etc.

L'infrastructure consiste en :

- * un rail de guidage central sur lequel ne s'appliquent que des forces de guidage dans le plan horizontal, à l'exclusion du poids du véhicule;
- * des bandes de roulement en béton;
- * une caténaire LRV classique et les sous-stations;
- * des zones de droppage pour le passage de la conduite manuelle au mode guidé.

22 GLT - TECHNICAL DATA

DIMENSIONS

TOTAL LENGTH / LONGUEUR TOTALE	25300 mm
TOTAL WIDTH / LARGEUR TOTALE	2500 mm
TOTAL HEIGHT / HAUTEUR TOTALE	3575 mm
FLOOR HEIGHT / HAUTEUR PLANCHER	800 mm
EMPTY WEIGHT / POIDS A VIDE	26000 kg
TOTAL WEIGHT / POIDS TOTAL	40000 kg

DOORS / PORTES

TYPE	SWING PLUG / LOUVOYANTE-TOURNANTE
NUMBER / NOMBRE	7
DOOR CLEARANCE / LARGEUR PASSAGE	1300 mm

PASSENGERS CAPACITY / CAPACITE PASSAGERS

SEATS / SIEGES	55
STANDEES / DEBOUT	6 PERS/m ²
TOTAL	200

CORNERING / EMPRISE AU SOL

ON ROAD / SUR ROUTE	
INTERNAL RADIUS / RAYON INTERNE	6855 mm
EXTERNAL RADIUS / RAYON EXTERNE	12000 mm
ON RAIL / SUR RAIL (CURVE / COURBE R=12500 mm)	
INTERNAL RADIUS / RAYON INTERNE	10940 mm
EXTERNAL RADIUS / RAYON EXTERNE	14335 mm

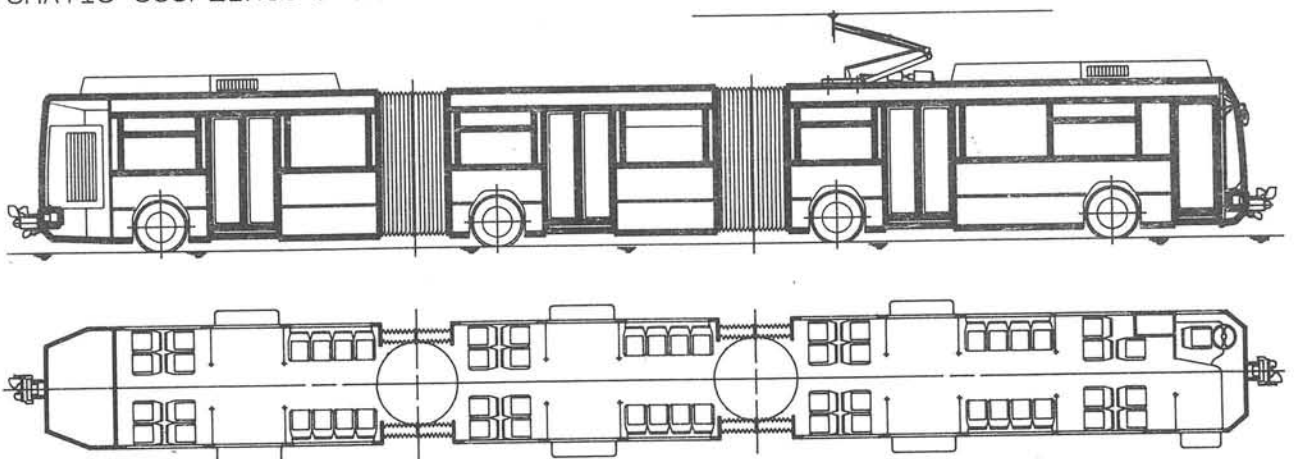
PERFORMANCES

MAX SERVICE SPEED / VITESSE MAX SERVICE	70 km/h
MAX ACCELERATION	1.2 m/sec ²
MAX DECELERATION:	
EMERGENCY / URGENCE	5.5 m/sec ²
SERVICE (ELECTRICAL BRAKING / FREIN ELECTRIQUE)	1.25 m/sec ²

ENGINE POWER / PUISSANCE MOTEUR

2 ELECTRICAL MOTORS 600VDC	360 kw
DIESEL GENERATOR	260 kw

FULLY REVERSIBLE ON RAIL / 100 % REVERSIBLE SUR RAIL
 AUTOMATIC COUPLINGS / ACCOUPLEMENTS AUTOMATIQUES



Laissez-vous emmener par le GLT dans la région de Rochefort

En première mondiale, le GLT (Guided Light Transit) sera mis en exploitation cet été dans les Ardennes, à Rochefort.

Sur un circuit d'une longueur de 20 km, les utilisateurs du GLT auront l'occasion de circuler en mode guidé électrique sur la nouvelle voie construite pour le GLT entre la gare de Jemelle et le Centre Culturel de Rochefort, puis de circuler vers Han-sur-Lesse et Lessives en mode routier diesel. Les qualités de maniabilité, de confort, de silence et de grande capacité du GLT sont démontrées tout au long de l'itinéraire.

De plus, les passagers du GLT ont l'occasion d'allier la découverte d'une performance technologique à la visite de sites touristiques parmi les plus réputés de Belgique. Que ce soit à Rochefort (grottes et château), à Han-sur-Lesse (réserve d'animaux, grottes et musée du monde souterrain) ou encore à Lessives (station de télécommunications R.T.T.).

Le circuit sera en exploitation quotidienne du 1er juin au 15 septembre, ainsi que les deux derniers week-ends de septembre, de 10 à 13 heures. Les passagers pourront embarquer dans une des quatre localités desservies par le circuit, soit Jemelle, Rochefort, Han-sur-Lesse ou Lessives.

Des formules "charter" peuvent également être organisées pour circuler dans la région de Rochefort.

Pour tous renseignements complémentaires : GLT Consult (02/511.39.60 ou 084/21.00.34).

Le GLT en construction entre Jemelle et Rochefort

Comme le communiqué de presse de la firme BN ci-dessus le laisse entendre, la plate-forme de l'ancienne ligne SNCB 150 est en cours d'aménagement pour le GLT entre Jemelle et Rochefort. Au début mars 1988, la ligne aérienne type tramway et l'assiette en béton comprenant un rail central de guidage (et de retour de courant) et la piste pour les pneus du véhicule sont pratiquement terminées depuis la sortie du viaduc de Jemelle jusqu'à l'ancienne gare de Rochefort, y compris une boucle de retournement au terminus de l'exploitation électrique du véhicule à Rochefort. La sous-station d'alimentation en courant traction sera livrée courant mai prochain et conditionnera ainsi la date d'ouverture de cette ligne d'essai. La SNCB a loué une partie de ses bâtiments de service de Jemelle pour y abriter le dépôt-atelier des 3 GLT's prévus. Enfin, l'ancien bâtiment de la gare de Rochefort, transformé aujourd'hui en centre culturel, est en voie de totale rénovation.

Parmi les travaux encore prévus avant la mise en service de ce nouveau mode de transport, il reste à construire le "départ" de la ligne depuis la gare SNCB de Jemelle jusqu'à la sortie de l'ancien viaduc en pierre situé environ à 400 mètres de la gare. Comme le GLT débouchera à Jemelle SNCB à l'opposé du bâtiment des voyageurs, il est probable que celui-ci continuera en traction thermique sous le pont du chemin de fer pour faire terminus devant la gare voyageurs. Les usines BN auraient souhaité que la SNCB prolonge le couloir sous-voies de Jemelle jusqu'au point d'arrivée électrique du GLT : mais les budgets étant ce qu'ils sont... On doit encore réaliser deux passages à niveau à balises commandées par l'équipement radio des GLT, ainsi que la signalisation de la ligne.

L'inauguration officielle est programmée pour le 26 mai 1988. Le service commercial pourrait démarrer vers le 1er juin. C'est la BN qui exploitera le GLT : on parle que le prix du billet pourrait être de 50F, c'est à dire nettement plus que le prix demandé par les autobus de la SNCV sur le même parcours. Le but du GLT n'est en effet pas de concurrencer les services d'autobus SNCV qui seront maintenus entre Jemelle et Rochefort, mais plutôt d'expérimenter un nouveau mode de transport et de disposer ainsi d'une éventuelle vitrine pour l'exportation. Le site de Rochefort a été choisi pour ses attraits touristiques. On chuchote aussi que les origines de l'actuel Directeur Général de la BN furent aussi un élément favorable à Rochefort.

En service commercial, un seul véhicule sera mis en marche à longueur de journée. Un second véhicule, actuellement en cours de finition dans les ateliers BN à Manage restera en attente de renfort éventuel. Un troisième entre actuellement en fabrication ; prêt en fin de saison, il pourrait alors être utilisé pour des essais d'accouplement de deux GLT en traction électrique.

La BN a constitué une société nommée "GLT consult" à personnalité juridique distincte pour l'exploitation de cette ligne expérimentale. Elle engagera du personnel saisonnier du 1er juin au 15 septembre. L'exploitation sera prolongée les deux derniers week-ends de septembre et le premier d'octobre (journées TTB). Cette société doit assurer trois saisons d'exploitation.

Une partie des travaux est financée par la Région Wallonne : un budget de 52.000.000 F est prévu pour la construction de la piste de 4,200 km entre Jemelle et Rochefort et l'aménagement de l'ancienne gare de Rochefort. La BN a pris à sa charge l'aménagement du dépôt de Jemelle, la sous-station, la caténaire et le coût de construction des trois véhicules, ainsi que les frais d'exploitation.

Le GLT dépassera Rochefort. Juste avant d'arriver à l'ancienne gare de Rochefort, il pourra se libérer de la piste, passer en traction diesel - électrique et desservir soit le centre de télécommunication RTT de Lessive, soit les grottes de Han, où il donnera correspondance au tram des grottes de Han, qu'il ne remplacera en aucun cas. En mode thermique, sa vitesse de pointe ne dépassera pas 40 km/h, ce qui pourrait créer des problèmes lorsqu'il circulera en rampe sur la route sinueuse et étroite reliant Rochefort à Han-sur-Lesse.

Le premier véhicule GLT, dont la plaque minéralogique est "GLT 001" a été présenté aux autorités de Rochefort le dimanche 24 janvier 1988. Il fut baptisé du nom de cette ville et arbore depuis lors l'écusson de la ville sur ses flancs. A cette occasion, les invités ont pu l'emprunter, non seulement en site banal, mais aussi sur une portion terminée de la piste entre Rochefort et Jemelle, en traction thermique évidemment. Depuis cette date, une série d'essais ont été organisés.

Rappelons enfin qu'il existe à Bruxelles, au Heysel, une courte ligne de démonstration GLT, qui a été utilisée notamment en 1985. Cette installation sera modifiée et gardée opérationnelle suite à l'extension du parc d'attractions "Bru-Parc".

La Nouvelle Gazette (26.01.1988)

« Bonjour, je suis le GLT »

TOURISTES qui passerez par Rochefort, d'ici à la fin mai, ne soyez pas étonnés de voir, soudain, devant vous, un long véhicule blanc, frappé des lettres « GLT » et des armoiries de la ville de Rochefort. Devant vous, un exemplaire de ce nouveau moyen de transport mis au point par la Brugeoise et Nivelles, le « Guided Light Transport », le transport en commun de l'avenir. Du moins, c'est ce que disent ses concepteurs !

C'est un véhicule parlant qui affichera, au-dessus de son pare-brise avant et arrière « Bonjour, je suis le GLT, je commence mes essais, chez vous à Rochefort ». Ce message passe en permanence, pendant les essais qui ont débuté, en fin de semaine passée, dans la cité des Roches et qui se poursuivront jusqu'au 31 mai, date de l'inauguration des services quotidiens. Au départ, deux trajets sont prévus aussi l'après-midi, en sens inverse. Le matin, un des deux circuits amènera les touristes vers la station RTT de Les-sive.

Une promenade apéritive a été organisée, pour présenter le véhicule à une bonne cinquantaine d'invités. De Rochefort vers Han-sur-Lesse par la route normale, et de Rochefort vers Jemelle, par le site de l'ancienne voie ferrée.

Sur le premier tronçon, chacun a pu apprécier la maniabilité du véhi-

cule, notamment, dans le centre de Han.

Le commandant de la brigade de gendarmerie, l'adjudant-chef Lambert était très étonné : dans aucun virage, le véhicule qui est long de 25 mètres, n'a jamais franchi la ligne blanche.

Francis, le chauffeur, originaire de Feluy, et qui, avec ses autres compagnons de travail, participera aux essais commentait : « toutes les roues suivent exactement le même trajet que les roues avant... »

Sur le second tronçon, après le « dropage » (c'est-à-dire le passage sur rail) le véhicule s'en est allé, guidé par un rail central, vers Jemelle tandis que le chauffeur se contentait de surveiller son tableau de bord. A l'entrée de Jemelle, on est passé du poste de conduite avant, à celui de l'arrière et, c'est en marche arrière que le véhicule est revenu vers Rochefort...



Tous les invités étaient satisfaits de ce premier voyage en GLT, et notamment le ministre Dalem, déjà bien habitué à ce véhicule, semble-t-il, le bourgmestre ff. M. L. Zabus, et les autres mandataires communaux, ainsi que les responsables des principales attractions touristiques de l'entité.

Tout au long du trajet, qui s'est

déroulé dans le véhicule bien chauffé, une musique douce a bercé les voyageurs...

A la gare de Jemelle, il est prévu que le GLT ira se mettre à quai, parallèlement aux trains et les voyageurs n'auront que peu de déplacement à faire pour passer d'un mode de transport à l'autre. (M. Motte)

HORAIRE GLT

	MATINEE		APRES-MIDI					
Lessive (R.T.T.)	-	11.50h	-	14.54h	-	-		
Jemelle (gare)	10.10h	11.10h	-	-	15.40h	16.40h	17.40h	
Rochefort (centre culturel)	10.20h	11.20h	-	-	15.50h	16.50h	17.50h	
Han-sur-Lesse (centre) A	10.30h	11.30h	12.06h	-	15.05h	16.00h	17.00h	18.00h
D	10.40h	11.35h	-	14.30h	15.10h	16.10h	17.10h	18.10h
Rochefort (centre culturel)	10.50h	-	-	-	15.20h	16.20h	17.20h	18.20h
Jemelle (gare)	11.00h	-	-	-	15.30h	16.30h	17.30h	18.30h
Lessive (R.T.T.)	-	11.46h	-	14.41h	-	-	-	-

APPEL A NOS AMIS

Le Musée des Transports en Commun de Liège va rouvrir ses portes au début d'avril.

Comme chaque année le GTF espère trouver parmi ses membres des bonnes volontés pour assurer les permanences que notre association prend en charge.

Les membres qui ont déjà rempli cette fonction précédemment ont déjà été contactés directement. Mais d'autres pourraient venir renforcer l'effectif. Nous les attendons lors d'une réunion du GTF qui se tiendra au mess du personnel SNCB à la gare des Guillemins le mardi 12 avril à 20 h. (entrée à l'extrémité côté Ans du quai n°6).

Toute personne désireuse de s'inscrire ou de vérifier les dates libres peut s'y présenter. On peut aussi contacter R. STEKKE, rue des Ateliers n°8 - 4900 ANGLEUR, tél. : 42.29.74. (le soir). Grand merci.

BIBLIOGRAPHIE

Les pittoresques souvenirs du dépôt de Henne

Des Anciens de la Société des Transports Intercommunaux Liégeois (STIL) ont rédigé une plaquette historique, qui comprend outre une histoire abrégée des transports en commun liégeois, un article totalement inédit sur le dépôt de Henne, qui fut un des hauts-lieux des trolleybus liégeois.

Un ouvrage indispensable pour tous les amateurs de transport urbain en général, et de trolleybus en particulier.

Cette plaquette sort de presse à la mi-mars 1988. Elle est mise en vente au prix de 250FB au siège de la STIL rue du Bassin 119 à 4030 Grivegnée, et à la Maison de la STIL rue St-Gangulphe 21 à 4000 Liège.

Nos membres peuvent aussi l'obtenir en versant une somme de 300FB envoi compris au compte 240-0346475-92 de M. Alain HOLTER, D'Une ligne à l'Autre, rue du Bassin 119 - 4030 Grivegnée, en indiquant "membre du GTF asbl" et l'adresse à laquelle cette plaquette doit être livrée.

PORTES OUVERTES A EUPEN

Les 16 et 17 avril 1988 auront lieu des journées "portes ouvertes" en gare d'Eupen. Au programme, il y aura une exposition de matériel roulant : locomotive électrique, voitures voyageurs M4, M5 et I 10. Une automotrice classique évoluera dans les installations d'Eupen pour permettre au public de comprendre le fonctionnement du poste de block tout-relais de la gare. Le dispositif PRODATA d'émission électronique de billets de service intérieur en allemand ou en français sera aussi en démonstration. Des documents historiques seront aussi exposés en gare et un concours sera organisé en gare.

Comptoirs de vente des éditions du G.T.F.

De nombreuses éditions du G.T.F sont en vente dans les magasins suivants :

- à BRUXELLES (1040) : DELLICOURT, rue de Namur 49 A
- à ENGHIEU (1390) : JOCADIS, sprl rue de Bruxelles 53
trains miniatures et production propre de véhicules belges.
Assortiment important de livres ferroviaires
- à LIEGE (4020) : HOBBY 2000
Quai de Gaulle 9
Trains miniatures et librairie ferroviaire
- à PARIS (75009) DEFI, rue Condorcet 50
Une solution intéressante pour éviter les frais d'envoi à l'étranger, qui sont très élevés.

Les livres "Les Tramways au Pays de Liège" et "50 ans transport voyageurs" sont en vente dans les librairies

BELLENS, rue de la Régence - 4000 LIEGE
GOTHIER, rue Bonne Fortune 3 et 5 - 4000 LIEGE
BERANGER, rue Cathédrale 48 - 4000 LIEGE

Certains musées belges mettent en vente tout ou partie des éditions du G.T.F.

- Musée des transports en commun du Pays de Liège, 9, rue Richard Heintz à 4020 LIEGE
- Musée du transport urbain Bruxellois - avenue de Tervuren 364B à 1150 BRUXELLES (ouvert à 13 h 30 les samedis, dimanches et jours fériés du samedi 2 avril au dimanche 2 octobre 1988)
- Musée du chemin de fer en gare de Bruxelles Nord (uniquement tomes 1 et 2 de "50 ans de transport voyageurs")

GTF-Distribution

Cartes-vues GEDA relatives à la STIB (Bruxelles)

Une nouvelle série de 7 cartes-vues ; sujets : Standard 1380 en 1971, 7934 en 1987, 4025 en 1971, 7006 en 1974, 7124 en 1987, 7723 en 1987, 5010 en 1971. Excellente qualité de reproduction.

Le GTF peut vous procurer cette série. Il suffit de verser 125FB + 20FB (port) soit 145FB à notre compte 001-0643004-67 de GTF asbl-Distribution, 4000 Liège. Nos membres étrangers se réfèrent à la 3e page de couverture.

Notre premier voyage de la saison 1988.
Le 09 avril
Un long périple dans les Flandres.

Nous avons le plaisir de vous inviter à notre prochain voyage qui aura lieu le samedi 09 avril 1988 au départ de La Louvière Sud. Le départ a lieu vers 08.45 en direction de Ecaussines Car (embarquement des personnes en provenance de Bruxelles). Parcours des lignes 90 (et via Ath-Leuze)-86 (via Renaix-Oudenaarde-De Pinte) ensuite vers Gent St Pieters-Eeklo-Maldegem, retour par Zottegem-Geraadsbergen-Enghien-Braine le Comte (débarquement des personnes vers Bruxelles)-La Louvière Sud (arrivée vers 20 heures). La section Maldegem-Eeklo est rendue hors service tandis que la ligne 86bis verra la suppression des trains de voyageurs au changement d'horaire.

Le parcours s'effectuera en autorail spécial (nombre de places limitées): il s'agit d'une excursion particulièrement longue. Néanmoins des arrêts photos seront judicieusement choisis.

Nous vous proposons de rejoindre le point de départ de l'autorail (La Louvière Sud ou Ecaussines Car) par trains réguliers au départ de toute gare belge pour le prix forfaitaire de 150 BEF (aller et retour). Il est tout à fait possible de rejoindre ce point par le train 330 (Liège 07.00-Huy-Namur).

Nous organisons un repas de midi collectif et facultatif pour la somme de 450 BEF. Service et TVAC (boissons non comprises).

Prix: autorail spécial de LLS à LLS, TVA, frais d'organisation et assurances.

Membres GTF, en règle de cotisation au 01.03.88, épouse, parents, enfants habitant sous le même toit:	600
Non membres du GTF	650
Enfants de 7 à 14 ans	450
(un enfant par adulte; il n'occupe pas une place assise distincte)	
Enfants de moins de 7 ans: non admis.	

Inscriptions:

Le plus tôt possible mais au plus tard le 28 mars 1988. Elle se fait en envoyant le bulletin d'inscription ci-joint et en joignant une enveloppe timbrée à 13 F portant vos nom et adresse.

La priorité d'acceptation d'inscription est réservée aux personnes qui achètent le billet "Toute gare belge"

Afin de dissuader les suiveurs en voitures automobiles, nous procéderons comme d'habitude à la décoration "spéciale" de notre train spécial.

Notre prochain voyage: un périple inédit le 02 mai 1988!

INFORMATION A NOS MEMBRES - voyage Grenoble et Chemin de
fer de Provence

VOYAGE DU 2/9/88 au 6/9 inclus

- 2/9/88 Départ de Bruxelles Midi vers 19 h. par train de nuit vers Nice.
- 3/9/88 Arrivée à Nice vers 10.30 h. - installation à l'hôtel - journée libre - diner.
- 4/9/88 Petit-déjeuner - départ vers Digne avec le Chemin de Fer de Provence, continuation vers Grenoble avec le ALPAZUR - installation à l'hôtel diner.
- 5/9/88 Petit-déjeuner - visite du dépôt de la SEMITAG (Eybens) à Grenoble après-midi libre - diner - logement.
- 6/9/88 Petit-déjeuner - matinée libre - départ vers 13 h. vers Lyon par train CORAIL, continuation par T.G.V. vers Paris (Gare de Lyon). Départ de Paris (gare du Nord) à 18.44 h. par l'ETOILE DU NORD, arrivée à Bruxelles Midi à 21.11 h.

Le prix du voyage est fixé à 9.970,- F.B. et comprend :

Le voyage en train, 2° classe au départ de Bruxelles Midi.

La couchette Bruxelles - Nice.

Les places réservées dans les autres trains.

Hôtel en 1/2 pension, en chambres doubles avec S.D.B. ou douche + WC.

Une carte "Libre parcours" sur le réseau de la SEMITAG à Grenoble
(valable du 4 au 6/9 inclus)

Un repas dans le train Paris - Bruxelles (Etoile du Nord)

Le nombre de participants est fixé à maximum 25 personnes.

Les inscriptions seront clôturées le mardi, 10 mai 1988.

Pour tout renseignement complémentaire s'adresser à :

DE TREMERIE Norbert, 100 av. de Roodebeek, 1040 Bruxelles.

Tel. 02/736.96.59

*****Le GTF asbl n'assume aucune part d'organisation de ce voyage. Veuillez vous adresser à l'adresse précitée pour tout renseignement.

		date rentrée	paiement	repas	n° inscr.

cases réservées aux indications de service GTF - ne pas remplir

bulletin d'inscription

VOYAGE Flandres - 09.04.88

Bulletin à renvoyer avant le 28 mars 1988 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 _____
Membre GTF n° _____

* inscrits pour le voyage du 9 avril 1988

inscrire
le
nombre →

	Adulte membre ou assimilé à 600FB	_____
	Adulte non membre à 650FB	_____
	Enfant - de 1.4 ans à 450 FB	_____
	Repas de midi à 450FB	
	Parcours d'approche aller-retour de toute gare belge à	
	{(*)} La Louvière Sud 150FB	
	{(*)} Ecaussinnes (Carrières)	

(*) = biffez mention inutile

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 au compte courant postale 000-0896641-70 GTF asbl - 4000 LIEGE

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

A _____ le _____

(signature - représentant légal pour mineurs d'âge)



----- CLUB FERROVIAIRE DU CENTRE -----
 service photo

Il nous est agréable de vous présenter notre première sélection photographique 1988. Celle-ci est partagée en deux séries trams (négatifs de M. DEBLIQUIT) et deux séries trains (négatifs de +M. THIBAUT). Le format est 10 x 15

Nous attirons votre attention sur les points suivants:

- ces photos ne seront plus rééditées, les négatifs étant restitués après emploi.
- la date limite de réservation est fixée irrémédiablement au 10 avril 1988.
 (votre paiement doit être en notre possession à cette date)
- un premier tirage et les premiers envois seront effectués pendant la première quinzaine de mars. Si le succès dépassent nos prévisions, un second tirage aura lieu: date prévisible: deuxième quinzaine de juin.

Série 1

Loco 64.149 (2 dômes) à TOURNAI Margarine + T.16
 Loco 81.479 à MONCEAU*
 Loco 53.016? à TOURNAI
 Loco 16.052 à ATH
 Loco T.41 préchauffage à TOURNAI
 Locos 29.242 et 29.119 dos à dos ss tender à BRAINE L C
 Loco 122.015 à BXL-M
 Loco 201.018 avec étoile à LA LOUVIERE Boël
 Loco bouteille COCKERILL des A.B.R. ENGHIEU
 Loco 231G sur pont tournant

Série 3

10018 à STREPY-BRACQUEGNIES
 AR 153 au triangle de BRACQUEGNIES
 AR ?? à BRACQUEGNIES
 motrice Eugies à JEMAPPES film 2
 Motrice Eugies à JEMAPPES film 9
 St 10169 film 10
 S9781 place St Lambert LIEGE*
 AR 153 sur pont-levis à BRACQUEGNIES
 St 10257 film 8
 St 10267 film 8

Série 2

Loco 53.722 à BRAINE LE COMTE
 Loco 81.075 à ATH
 Loco 29.102 à NAMUR
 Loco 231E25 en vitesse à SOIGNIES
 Loco 64.146 en démarrage à ATH
 Loco 16.0?? à HAINE ST PIERRE*
 Loco 41.099 à COURTRAI
 loco 253.016 à MONCEAU
 Loco 101.016 à FOREST (livrée avec boîtiers pour UM)
 Loco 200.003 en vitesse à BRAINE LE COMTE

Série 4

St 9752 film H
 St 10175 film 1
 St 10264 film 14
 ART 108 BRACQUEGNIES rue des Canadiens avec marchandises
 St 10308 avec remorque 2 essieux film 34 HOUDENG*
 Rame BLC 10380 au triangle de BRACQUEGNIES
 St 10271 + Eugies ?? place Léopold à MONS*
 St unidir. + remorque BLC vue arrière bifur. TRIVIERES
 St 10276 film 16 à OBOURG
 AR 153 à BRACQUEGNIES

Les négatifs repérés * présentent un défaut visible

La série: 240 francs à virer au compte 371-0075228-22 de Pierre HAUTEFIN Chaussée de Mons 125 à HAINE ST PIERRE en indiquant lisiblement la ou les série(s) choisie(s) ainsi que vos nom et adresse.

Attention: par la même occasion, un tirage limité à 3 exemplaires de chaque photo est prévu au format 18 x 24: prix de la photo individuelle: 85 francs. Pour ce format: pas d'expédition; réservation et renseignements contre enveloppe timbrée autoadressé.

Pour l'étranger: virer 270 francs au ccp 000-0249841-66 de P. HAUTEFIN.

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 deux timbres-lettre pour la réponse.



A.S.B.L.