

1989


LIEGE
ATELIER DU PERRON
Rue Roger Nilsen, 1-3-5
4000 LIEGE
Tel. 041 / 62.69.06



1056


trans-fer

périodique trimestriel - Liège X

n° 65 - Septembre 1989 - 50 BEF

GTF asbl, boîte postale 191, B - 4000 Liège 1

SOMMAIRE

Numéro 65

Douzième année

Septembre 1989

Editorial : dix-huit ans déjà...	3
Liste des voyages organisés en Belgique depuis 1971	4
Avis : notre voyage vers Dunkerque anticipé au 30.09.89	11
Nouvelles de la SNCB	
L'INFRASTRUCTURE	12
Nouvelles de la SNCV	21
Suppléments encartés au centre de ce numéro :	
nos trois prochains voyages en Belgique	
21 octobre 1989 : vapeur Liège - Gouvy - Bastogne	
4 novembre 1989 : "Le Fagnard" par l'Amblève (pour amateurs ferroviaires)	
25 novembre 1989 : "Le Fagnard" par l'Amblève - Vennbahn - Tourisme	

Le GTF asbl remercie toutes les personnes qui ont bénévolement participé à la création de ce numéro.

Rédaction : H. Arden, F. Beckers, M. Lambou, J. Laterre, P. Lemja, R. Marganne, M. Machine et autres collaborateurs.

Revue de presse : D. De Seille, J. Ferrière, J. Ganton, A. Tenaerts, D. Van Loock

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, B-4000 LIEGEL.

Imprimé en Belgique. Dépôt légal à la parution.

Editeur responsable : R. Marganne, rue Ambiorix, 75 Liège.

Dix-huit ans déjà...

Eh oui... Voici dix-huit ans que notre Président organise des excursions en train en Belgique. Depuis 1971 en effet, il offre aux amateurs, plusieurs fois par an, la possibilité de sillonner le réseau belge, avec une prédilection pour les lignes fermées au trafic voyageurs.

Un numéro entier de Trans-Fer ne suffirait pas pour narrer toutes les péripéties qui ont émaillé l'organisation de ces voyages. Petit à petit, notre Président a su néanmoins frapper aux "bonnes" portes, vaincre les réticences, convaincre les incrédules : sa ténacité a permis aux membres du GTF asbl de voyager en train sur des lignes dont ils n'auraient jamais osé rêver : la Vennbahn, la ligne de la Molignée, le noeud de Florennes, les lignes de Campine, Hesbaye, Gaume, Ardennes Flamanandes..., sans oublier nombre de sections frontalières dont certaines ne sont plus qu'un souvenir, comme Ecouvieuz - Lamorteau ou Comines - Armentières. Rares sont les lignes ferrées encore praticables de Belgique qui n'ont pas reçu la visite d'un train affrété par notre Président ; autorail, automotrice, train tracté vapeur, diesel ou électrique : aucun moyen de transport ferroviaire n'a été négligé.

Depuis peu, les voyages du GTF ont été imités sinon copiés, au risque d'ailleurs, nous semble-t-il, de saturer le marché. Nous voulons croire qu'il ne s'agit pas d'un plagiat, mais plutôt, à la mode des écrivains de l'Antiquité Romaine, d'un hommage à l'initiateur audacieux d'une formule aujourd'hui éprouvée.

En guise de gratitude et d'hommage à la persévérance et au désintéressement de notre ami Jean qui n'a jamais ménagé ni son temps ni sa peine pour le service de tous, nous publions ci-après une liste complète des voyages organisés à son initiative à ce jour.

Remercions aussi tous nos membres qui lui ont fait confiance et qui sont des participants assidus à ces déplacements : sans leur fidélité, ces voyages n'auraient plus lieu depuis belle lurette. Leur présence est par ailleurs un encouragement pour les années à venir.

La rédaction de Trans-Fer



**Liste des voyages en train
spécial sur le réseau belge**

Voyages organisés avant la création du GTF asbl

1	01.10.71	autorail 49	Ans - Montzen - Welkenraedt - Losheimergraben - Trois-Ponts - Liège-Guillemins.
2	08.03.72	autorail 49	Welkenraedt - St-Vith - Trois- Ponts - Angleur - Voroux - Ans - Liège-Guillemins.
3	27.05.72	autorail 49	Liège-G. - Melreux (TTA) - Ciney Statte - Marchin - Statte - Hannut - Statte - Seraing - Liège.
4	19.08.72	autorail 45	Charleroi-Sud - Tamines - Ermeton - Falaën - Ermeton - Florennes C. - Fraire et retour - Merlemont et retour - Walcourt - Charleroi-Sud.
5	09.09.72	autorail 49	Maastricht - Melreux (TTA) - Ciney - Statte - Hannut - Statte Kinkempois - Maastricht (pour NVBS).
6	24.03.73	autorail 49	Liège-G.- Battice - Angleur -Visé Montzen (viaduc) - Welkenraedt.
7	09.06.73	rame rév. M1	Ans - Voroux - Kinkempois - Melreux (TTA) - Liège-G. - Ans.
8	29.09.73	autorail 49	Liège-G.- Namur - Ramillies - Hoogarden - Ramillies - Orp - Landen - Voroux - Kinkempois - Liège-G.
T1	30.03.74	tramway STIC	Charleroi-Sud - lignes 5/15 & 2.
9	01.06.74	autorail 49	Angleur - Visé - Winterslag - Houthalen - Neerpelt - Lommel - Mol - Tessenderloo - Diest - Hasselt - Visé.
10	07.09.74	autorail 43	Libramont - Bastogne - Gouvy - Luxembourg - Rodange (chemin de fer touristique de Fond de Gras) Athus - Arlon - Libramont.

11 22.03.75 autorail 43 Marloie - Melreux (TTA) - Marloie
Ciney - Spontin - Ciney - Hamois
Ciney - Jemelle.

Organisations dans le cadre du GTF asbl

12 31.05.75 autorail 45 Charleroi-Sud - Berzée - Thy-le-
Château - Berzée - Mariembourg -
Couvin - Mariembourg - Momignies
(frontière) - Mariembourg -
Charleroi-Sud.

13 27.09.75 autorail 45 Charleroi-Sud - Châtelineau -
Gerpennes - Acoz - Gougnyes -
Châtelineau - Gosselies -
Châtelineau - Tamines - Fleurus -
Frasnes - Fleurus - Charleroi-S.

14 10.04.76 autorail 43 Bertrix - Virton - Latour (visite
ATD) - Virton - Lamorteau -
Virton - Athus - Libramont.

15 03.07.76 autorail 49 Visé - Hasselt - Lanaken -
Hasselt - Houthalen - Waterschei
Maaseik - As - Eisden Mijnen -
Winterslag - Bilzen - Liers - Ans
Liège-Guil.

16 18.09.76 vapeur + 10L Liège-G. - Gouvy - Bastogne -
HL 29.013 Libramont - Rivage - Liège-Guil.

17 15.04.77 2 autorails 49 Welkenraedt - Sourbrodt - St-Vith
Waimes - Trois-Ponts - Liège-G.

18 11.06.77 autorail 45 Charleroi-Sud - Wilbeauroux -
Trazegnies (ASVi) - Piéton -
Anderlues (SNCV) - Piéton -
Manage - Feluy-Arquennes - Manage
Binche - Grand-Reng - Binche -
La Louvière.

19 10.09.77 vapeur + 10 L Liège-G. - Rivage - Libramont -
HL 29.013 Bertrix - Beauraing - Dinant -
Namur.

T2 25.03.78 tramway SNCV Charleroi-S. - Gosselies (dépôt)
Courcelles - Souvret F. -
Fontaine - Anderlues - Lobbes -
Thuin - Anderlues - Binche -
La Louvière (dépôt) - Trazegnies
Roux - Charleroi-S.

- | | | | |
|----|----------|---|---|
| 20 | 29.04.78 | rame rév. M1 | Liège-G. - Montzen (visite viaduc) - Warsage (Trimbleu) - Tongres - Liers - Liège-G. |
| 21 | 03.06.78 | autorail 45 | Charleroi-S. - Tamines - Ermeton Florennes-C. vers Morialmé & vers Merlemont - Walcourt - Charleroi. |
| 22 | 19.09.78 | autorail 43 | Bertrix (visite ATS/D) - Houyet - Dinant - Heer-Agimont - Dinant. |
| 23 | 14.04.79 | automotrice quadruple | Bruxelles-M. - via 28 - Bruxelles Tour-et-Taxis - via 26 et 161 Louvain-la-Neuve - Ottignies - Louvain - Hofstade - Schaerbeek - Bruxelles-QL - Halle - Clabecq - Tubize - Bruxelles-M. |
| 24 | 19.05.79 | diesel + 4 K1 | Stavelot - Raeren et retour (pour KIWANIS). |
| 25 | 26.05.79 | vapeur + 7 M1
HL 29.013 | Charleroi-S. - Piéton - Mons - Blaton - Beloeil - Blaton - Leuze Enghien - Braine-le-Comte - Manage (expo CFC + double traction électrique série 29) - Luttre - Charleroi-Sud. |
| 26 | 08.09.79 | autorail 45 | Charleroi-S. - Fleurus - Court-St Etienne - Baulers - Nivelles-Nord Baulers - Braine l'Alleud - Clabecq - Ecaussinnes-C. - Feluy-zoning - Manage. |
| 27 | 29.03.80 | autorail 45
(P=0) | Mons - Cuesmes - Vellereille-le-Sec - Cuesmes - Warquignies - Dour - Warquignies - St-Ghislain Tertre (Carbo) - St-Ghislain Frameries (zoning) via 98C - St-Ghislain - Quiévrain - St-Ghislain - Mons - Manage. |
| 28 | 02.05.80 | autorail 49 | Liège-G. - Welkenraedt - Raeren - Wévercé - Losheimergraben - Waimes - Trois-Ponts - Liège-G. |
| 29 | 23.08.80 | diesel + 12 K | Liège-G. - Welkenraedt - Raeren - Sourbrodt - St-Vith - Waimes - Trois-Ponts - Liège-G. (train du millénaire de la Principauté de Liège). |
| 30 | 04.04.81 | 2 autorails 45

tram SNCV

vapeur CFV3V | Charleroi-S. - Fontaine l'Evêque Thuin (Ouest) - Strée - Thuin - Mariembourg - Couvin - Charleroi. Fontaine l'Evêque - Thuin (Ouest).
Mariembourg - Treignes. |

31	02.05.81	idem	idem
32	23.05.81	diesel + 5 M2	Malmédy - Losheimergraben et retour (pour JCEM).
33	29.05.81	autorail 49	Liège-G. - Trois-Ponts - Wévercé Losheimergraben - Wévercé - Sourbrodt - Raeren - Welkenraedt
34	26.09.81	diesel + 6 M4 vapeur CFV3V	Liège - Seraing - Namur - Charleroi - Mariembourg - Couvin Liège. Mariembourg - Treignes.
35	03.04.82	2 autorails 45	Charleroi-Sud - Mariembourg - Chimay - Momignies - Anor France et retour.
36	05.06.82	automotrice quadruple	Bruxelles-Midi - Louvain - Aarschot - Lier - Kontich - Berchem - Stocatra - Anvers (Nord) - Berchem - Boom - Anvers (Sud) - Lokeren - Termonde - Bruxelles-Nord.
37	23.07.82	autorail 49	Welkenraedt - Raeren - Wévercé - Bullange - Wévercé - Trois-Ponts Liège-G.
38	16.08.82	autorail 49	idem.
39	18.09.82	autorail 45	La Louvière - Mons - Blaton - Beloeil - Blaton - Leuze - Renaix Audenarde - Zottegem - Grammont - Lessines - Ollignies - Lessines - Ath - Enghien - Braine-le-Comte - La Louvière.
40	23.04.83	autorail 40	Courtrai - Comines - Armentière Comines - Poperinge - Ypres - Kortemark - Lichtervelde - Courtrai.
41	04.06.83	autorail 46	La Louvière - Houdeng - La Louv. - Ecaussinnes - Clabecq - Quenast - Tubize - Braine-le-Comte - Enghien - Braine-le-Comte - Ecaussinnes - Mignault - Ecaussinnes - La Louvière.
42	09.07.83	autorail 46	idem.

- T3 15.10.83 tramway SNCV Charleroi (Sud)- Beaux-Arts -
Jumet (visite) - Gosselies dépôt
Calvaire - Courcelles Trieux -
Trazegnies Ecoles et dépôt -
Souvret Forrières - Roux Plomcot
Marchienne - Charleroi (Sud).
- 43 29.10.83 autorails
49 & 43 Liège - Herstal - Tongres - Visé
Montzen - Welkenraedt + visite
ATD Kinkempois.
- 44 26.12.83 autorail 45 Charleroi (Sud) - Walcourt -
Florennes - Merlemont et retour
(dernier train à Florennes).
- 45 31.03.84 2 autorails 43 Libramont - Marbehan - Croix
Rouge - Marbehan - Arlon -
Athus - Signeulx - Gorcy (F) -
Signeulx - Virton - Lamorteau -
Ecouvies (F) - Virton -
Florenville - Libramont.
- 46 30.04.84 autorail 43 Liège-G. - Y Beverst - Lanaken
(frontière) - Y Beverst - Bilzen
Winterslag - Waterschei - Eisden
Winterslag - Houthalen - Neerpelt
Hamont - Neerpelt - Mol - Hasselt
Tongres - Liège-G.
- 47 26.05.84 autorail 45 Charleroi-S. - Berzée - Thy-le-
Château - Berzée - Mariembourg -
Couvin - Mariembourg (CFV3V) -
Charleroi-Sud.
- 48 16.06.84 2 autorails 45 La Louvière-Sud - Manage - Piéton
Anderlues - Piéton - Trazegnies
Roux - Charleroi-S. - Châtelet
Gosselies - Thiméon - Châtelet
Charleroi-S. - Marcinelle -
Fleurus - Sombrefe - Marcinelle
Piéton - Haine-St-Pierre.
- 49 18.08.84 autorail 43 Liège-G. - Kinkempois - Voroux -
Landen - Hasselt - Zolder - Diest
Kwadmechelen - Diest - Aarschot
Noordwijk - Aarschot - Louvain -
Tirlemont - Grimde - Tirlemont
Liège-Guillemins.
- 50 29.09.84 2 autorails 43 Liège-G. - Chênée - Beyne -
Melen - Chênée - Liège-Palais -
Seraing - Val-St-Lambert - Ehein
Val-St-Lambert - Flémalle -
Statte - Marchin - Statte - Moha
Statte - Liège-Guillemins.

- 51 18.02.85 autorail 46 Liège-G. - Welkenraedt - Raeren
Wévercé et retour.
- 52 22.02.85 autorail 56 idem.
- 53 19.09.85 vapeur + 4L Louvain - Wavre - Ottignies
HL 29.013 Gembloux - Mazy - Jemeppe -
Charleroi-Sud - Couvin -
Charleroi-Sud (MOROP).
- 54 05.04.86 2 autorails 44 Libramont - Bertrix - Florenville
Virton - Latour - Athus - Arlon -
Libramont
autocar visite ATD Latour
Athus - Fermont (F)
visite du fort de Fermont.
- 55 15.08.86 autorail 46 Thuin-Ouest - Thuillies et
+16 +17 retour (7 fois par jour).
- 56 30.08.86 autorail 44 Alost - Burst - Audenarde -
Ruien - Audenarde - Zingem -
De Pinte - Gand-St-P. - Zottegem
Denderleeuw - Alost.
- 57 06.09.86 autorail 49 port d'Anvers jusqu'à l'écluse
de Beerendrecht.
- 58 11.04.87 automotrice Bruxelles-N. - Anvers - Bruxelles
1935 Central - Charleroi - Linkebeek
Etterbeek - Bruxelles-QL & Nord.
- 59 16.05.87 autorail 551 Charleroi-S. - Mariembourg -
Couvin - Mariembourg - Chimay -
Mariembourg - Charleroi-S.
- 60 29.08.87 2 autorails 43 Liège - Welkenraedt - Raeren -
Sourbrodt - Wévercé - Bütgenbach
circuit autocar
retour par train régulier l. 42
(et inversement).
- 61 19.09.87 autorail 40 La Louvière-Sud - Piéton -
Trazegnies - Courcelles -
Charleroi - Tamines - Aisemont
Ermeton - Denée-Maredsous
Falaën - Fosses - Tamines -
Charleroi-Sud - Piéton -
La Louvière-Sud.
- 62 12.12.87 autorail 46 lignes industrielles de Charleroi
252 251 113 260 260A au départ de
La Louvière-Sud.

- 63 09.04.88 autorail 46 La Louvière - Ecaussines -
Brugelette - Ath - Leuze -
Frasnes-lez-Anvaing - Audenarde -
Gand - Maldegem - Eeklo -
Merelbeke - Zottegem - Grammont
Enghien - Braine-le-Comte -
La Louvière-Sud.
- 64 02.05.88 2 autorails 43 Liège - Eupen - Wévercé - Losheim
Junckerath - Köln - Aachen Hbf -
Aachen-West - Montzen - Visé
Liège-G.
- T4 27.08.88 trains
réguliers GLT Jemelle - Rochefort - Han
tram des grottes + Lavaux St-A.
- 65 10.09.88 autorail 44/45 Libramont - Bastogne - Gouvy -
Trois-Vierges - Kautenbach -
Wiltz - Ettelbrück - Diekirch -
Luxembourg - Pétange - Athus -
Libramont.
- 66 28.01.89 autorail 46 Charleroi - Mariembourg (CFV3V)
(P=0) et retour.
- 67 25.03.89 r. réver. M1 Liège-G. - Rivage - Gouvy -
(P=0) Bastogne - Libramont - Marche -
Liège-G.
- 68 08.04.89 autorail 40 Mons - St-Ghislain - Flénu-
(P) Produits - St-Ghislain - Tertre -
F. Criquelion - Ghlin - Faisceau
Criquelion - Darse sud - Faisceau
Criquelion - St-Ghislain -
Quiévrain - Valenciennes - Mons.
- 69 27.05.89 diesel 59 + Bruxelles-Midi - Ottignies -
4 voit.M5 Fleurus - Charleroi - Namur -
Dinant - Heer-Agimont - Givet et
retour. Bateau Dinant - Heer-Ag.
- 70 12-13 autorail 46 Thuin-Ouest - Thuillies
& 15-08-89 (0) (7 fois par jour)

Avis important

Notre voyage "Flandre Occidentale - Dunkerque" est avancé au samedi 30 septembre 89 !

Bien qu'il existe des synergies entre les intérêts de la ligne SNCB 132 Charleroi - Couvin et ceux du Chemin de Fer à vapeur des Trois Vallées, la SNCB a décidé d'interrompre l'exploitation ferrée entre Walcourt et Philippeville pendant tous les week-ends du mois de septembre, sauf le week-end des 23-24 septembre (festival CFV3V) pour effectuer des travaux. Un transbordement est prévu par autobus de Philippeville à Walcourt. Ce n'est qu'in extremis que le CFV3V parvint à faire maintenir la circulation de son train spécial Couvin - Blankenberge le dimanche 27 août. Quelle étrange manière de sensibiliser le public au chemin de fer !

Dès lors, le voyage organisé par le GTF asbl pour le compte d'un tiers et prévu le 30/9 a été reporté au 7 octobre, grâce à la compréhension de ce tiers.

Du coup, nous anticipons au samedi 30 septembre notre voyage Kortrijk - Dunkerque initialement prévu pour le samedi 7 octobre. Nous dégageons ainsi le week-end train-tram-bus.

Si vous vous êtes inscrit au voyage vers Dunkerque, et que la date du 30 septembre vous convient, vous ne devez pas vous manifester. Votre inscription est automatiquement reportée et vous recevrez bientôt vos billets.

Si par contre, vous vous êtes inscrit et que la date du 30 septembre ne vous convient pas, écrivez-nous avant le 25 septembre pour annuler votre inscription. L'adresse de contact est : GTF asbl c/o Monsieur Michel Georis

Rue Nicolas Fassin 41 - 4030 Grivegnée.

Nous vous renverrons votre chèque ou rembourserons votre versement (rappelez-nous dans ce cas votre numéro de compte bancaire ou postal).

Nous vous rappelons qu'il est toujours possible de vous inscrire à ce voyage en utilisant le bulletin de participation inclus dans Trans-Fer 64.

Nous remercions chacun de sa compréhension.

Le Président du GTF asbl.

NOUVELLES DE LA SNCB

De grands projets pour la ligne de l'Aéroport ?

La ligne 36C Y Zaventem - Aéroport de Bruxelles-National risque fort de connaître une profonde métamorphose dans les prochaines années.

Une meilleure desserte dès fin septembre 1989

Comme nous l'annoncions dans une livraison précédente de cette revue, la SNCB va revenir à la fréquence de trois trains par heure pour la desserte de l'aéroport de Bruxelles-National, comme c'était le cas avant l'application du plan IC-IR de 1984. Mais, et ceci constitue une nouveauté (1), la troisième liaison horaire sera créée par réutilisation des trains IC St-Ghislain - Schaerbeek. La SNCB compte profiter du battement d'une bonne demi-heure des automotrices quadruples de ce service à Schaerbeek pour leur faire accomplir l'aller-retour vers l'aéroport. Ce nouveau service ne coûtera pas un franc en frais de personnel à la SNCB, puisque celui-ci est de toute manière actuellement présent à Schaerbeek. Ainsi, le Borinage disposera de la primeur d'une liaison ferrée directe vers notre aéroport national.

La SNCB compte profiter de cette opportunité pour rendre le train plus attrayant pour les voyageurs aériens débarquant à Zaventem. Dans l'aéroport, de nouveaux pictogrammes indiqueront plus clairement l'emplacement de la gare ferroviaire. La vente des billets SNCB se fera désormais dans un local situé dans la zone de récupération des bagages, à côté de la zone douanière. A Bruxelles-Central, l'accès au quai spécial vers l'aéroport sera rendu plus aisé (2). La liaison vers l'Aéroport a été classée par ailleurs depuis fin mai 1989 dans les services IC et baptisée "Airport City Express".

De futures liaisons directes entre l'aéroport et les villes de province ?

La SNCB a profité des grands projets de modernisation de notre aéroport national pour faire des propositions de desserte plus performante de celui-ci par le rail. Elle envisage actuellement cinq phases successives de travaux aux environs de Zaventem, dans le cadre plus large d'une étude sur ce que sera le chemin de fer belge de l'an 2000.

1ère phase

La liaison actuelle Y Zaventem - Aéroport, en forme de "S", serait remplacée par un tracé plus rectiligne qui nécessiterait la construction d'un tunnel sous la piste d'atterrissage et la construction d'une nouvelle gare ferroviaire, sous la zone de départ. Coût : 2 milliards.

1- Depuis la création d'un trafic voyageurs sur cette ligne le 15 mai 1955, tous les trains autorails d'abord, automotrices ensuite, se sont limités à la seule liaison Bruxelles-Central - Aéroport.

2- Ce quai spécialisé date de l'époque où la SABENA disposait d'un immeuble juste au-dessus de l'emplacement de ce quai, auquel il était relié par un ascenseur direct, aujourd'hui hors service.

2e phase

Pour trois milliards, la gare de l'aéroport ne serait plus en cul-de-sac, mais prolongée par une double voie de 12 kilomètres vers l'autoroute E-10 Bruxelles-Anvers, dont elle utiliserait l'immense berme centrale jusqu'à un point, au sud de Malines, où elle rejoindrait l'actuelle ligne 25/27 Bruxelles-Anvers.

3e phase

Liège serait reliée directement et sans rebroussement à l'aéroport par une nouvelle voie à établir entre Nossegem et la gare de l'aéroport (2 kilomètres - 2 milliards).

4e phase

Pour 4 milliards, on pourrait créer en site neuf un tracé ferroviaire de 4 kilomètres entre l'aéroport, l'autoroute Anvers-Bruxelles, Haren et un viaduc aboutissant à Schaerbeek. Ce tracé permettrait une liaison directe avec Charleroi, Gand ou Tournai.

5e phase

Nous l'avons déjà évoquée : une liaison souterraine entre la gare de Josaphat et celle de Bruxelles-Schuman, pour amener le train en provenance de l'aéroport au coeur du quartier européen de Bruxelles.

Un projet ambitieux, auquel on souhaite "bon vent".

d'après La Dernière Heure
14/7/89.

Ligne 26 - A propos de la "cage aux ours"

Dans Trans-fer 64, page 19, 4e paragraphe, nous avons écrit que le lieu-dit "cage aux ours" se trouvait sur la ligne de ceinture bruxelloise n°26. En fait, notre membre W. De Nil nous signale fort aimablement que la "Cage aux Ours" ne se trouve pas sur la ligne 26, mais sur la ligne 161 Bruxelles-Namur à la bifurcation Josaphat, située à Schaerbeek sous la place Eugène Verbroeckhoven. Merci à notre membre de cette rectification.

Ligne 34 - Liège - Tongeren - Hasselt

Depuis les changements d'horaire de mai 1989, la SNCB a fait publier les horaires de la section Liège-Guillemins - Herstal sous le titre "le Métro Liégeois". Il est vrai que cette section pourrait fort bien être comparée à un métro, par sa desserte directe du centre de Liège à Liège-Jonfosse et Palais. Encore faudrait-il une fréquence adaptée (toutes les 10 minutes par exemple), ce qui est loin d'être le cas. Du côté des titres de transport, la SNCB rappelle que les abonnements AUL-AOL sont valables sur cette section, comme sur les autres moyens de transport de l'agglomération. Elle rappelle aussi qu'il existe des cartes impersonnelles de 10 voyages valables notamment sur cette ligne, et coûtant 220 F en 2e classe, et 330 F en 1ère classe. Mais pourquoi limiter la durée de validité de ces cartes à 2 mois calendrier ? Voilà bien une disposition anachronique, qui n'est plus dans l'esprit nouveau qui

souffle sur la SNCB ? Messieurs du district sud-est, ne voilà-t-il pas quelque chose à revoir ?

Ligne 77 - Zelzate - St-Gillis (Waas)

Trois de nos membres, MM. E. Soenen, J. Ganton & P. Kevers, nous signalent qu'il faut ajouter la gare de Moerbeke (Waas) à la liste des bâtiments de gare construits en sandwich, c-à-d. au beau milieu d'une bifurcation (3). Le bâtiment est en effet situé au coeur du triangle formé par les lignes 77 vers Sinaai (Waas) actuellement démontée et 77A ex-57 vers Lokeren actuellement démontée. Le reste de la ligne 77 est toujours parcourue, au départ de la ligne industrielle 204, pour les transports de betteraves à destination de la sucrerie de Moerbeke. Merci à nos membres de cette précision.

Ligne 140 - Charleroi - Fleurus - Ottignies

Suite aux démarches pressantes des habitants de l'endroit, la SNCB étudie la remise en service du point d'arrêt de Ransart, fermé au trafic voyageurs lors du fameux plan IC-IR de 1984. On peut raisonnablement penser que cette réouverture interviendrait fin mai 1990. Reste à déterminer quels trains feront arrêt à Ransart : la SNCB a contacté directement les personnes qui avaient souhaité la remise en service du point d'arrêt...

Ligne 162 Namur - Luxembourg

La SNCB regrettera probablement un jour d'avoir raréfié les circulations ferroviaires entre Arlon et Luxembourg en 1984 (un train toutes les deux heures en moyenne aujourd'hui, ce qui n'est pas une fréquence fort attractive). La SNCV lui fait en effet concurrence en organisant depuis le début du mois de septembre non moins de 4 nouvelles liaisons par autobus au départ de la Belgique et à destination de Luxembourg : il s'agit des lignes Bastogne - Arlon - Luxembourg et St-Vincent - Etalle - Arlon - Luxembourg, en concurrence directe avec la SNCB, Virton - St-Léger - Sterpenich - Luxembourg, et Virton - Aubange - Athus - Messancy - Luxembourg... La SNCV évoque comme argument publicitaire la difficulté de parquer à Luxembourg-ville...

Réouverture de la ligne 45 Trois-Ponts - Wévercé

Comme nous l'avons annoncé précédemment, cette ligne vient d'être ouverte à nouveau, principalement pour le trafic militaire. Le train inaugural a circulé le 25 août 1989 : il était composé d'une locomotive diesel série 55, de 3 voitures M2 de 1ère classe et de quelques wagons chargés de véhicules militaires. Il a parcouru l'aller-retour Trois-Ponts - Wévercé - Sourbrodt. Parmi les invités, on notait la présence de MM. Schouppe, directeur général de la SNCB, Pages, directeur des services généraux de la SNCB, Maraitte, Ministre-Président de la Communauté Germanophone, le général Delmotte, directeur des armements, le colonel Vertongen, président de la Commission Interministérielle des Chemins de Fer, le major Dick, responsable des lignes de chemin de fer militaires et Monsieur

3- Dans Trans-Fer 64 page 17, nous avons donné la liste suivante de gares "en sandwich" : Ottignies, Pepinster et Waimès.

Dahmen, directeur de l'Office du Tourisme des Cantons de l'Est.

Nos lecteurs trouveront ci-après la farde de presse éditée pour l'occasion par la SNCB.

REOUVERTURE DE LA LIGNE 45 - TROIS-PONTS - MALMEDY - WAIMES

Un peu d'histoire.

En 1873, la population des cantons de l'Est alors sous égide prussienne, créa en son sein le "Comité Central de Malmédy, Montjoie et des villes d'Eupen et de Stolberg".

Ce comité avait pour objectif majeur de faire pression sur le gouvernement allemand pour obtenir la desserte ferroviaire de la région.

C'est ainsi que, sous la pression de ce comité, par la loi du 15 mai 1882, le gouvernement prussien fut autorisé à établir une voie ferrée de Prüm à Aix-la-Chapelle via Montjoie, une bifurcation étant par ailleurs prévue vers Malmédy.

La construction de la partie sud de cette ligne ferrée, c'est-à-dire le tronçon Montjoie - Malmédy via Waimés, fut achevée en 1885. Le 1er décembre 1885 furent inaugurés les tronçons Montjoie - Waimés (L. 48) et Waimés - Malmédy (L. 45).

Dès la fin du XIXe siècle, l'Allemagne songeait à envahir la France. On saisit donc immédiatement l'importance stratégique que représentait cette ligne.

Ce fut au terme de longues négociations que l'Allemagne et la Belgique décidèrent la construction d'une ligne légère reliant Malmédy à Stavelot. Celle-ci, d'une longueur totale de 9,1 km, reposera pour 3,7 km sur territoire allemand et pour 5,4 km sur sol belge. A Stavelot, elle se raccordera à la ligne 44 A Spa - Trois-Ponts, en service depuis le 20 février 1867. Le 5 janvier 1914, soit quelques mois seulement avant la première guerre mondiale, on inaugura le tronçon Malmédy - Stavelot, donnant ainsi un accès aisé vers Liège, Bruxelles ou Namur.

Cette ligne fut maintenue en exploitation jusqu'au changement des horaires de mai 1983, date à laquelle la SNCB décida de ne plus l'exploiter.

Toutefois, considérée comme ligne stratégique, on la maintint régulièrement en état pour les besoins de la Nation.

Les lignes maintenues pour les besoins de la Nation.

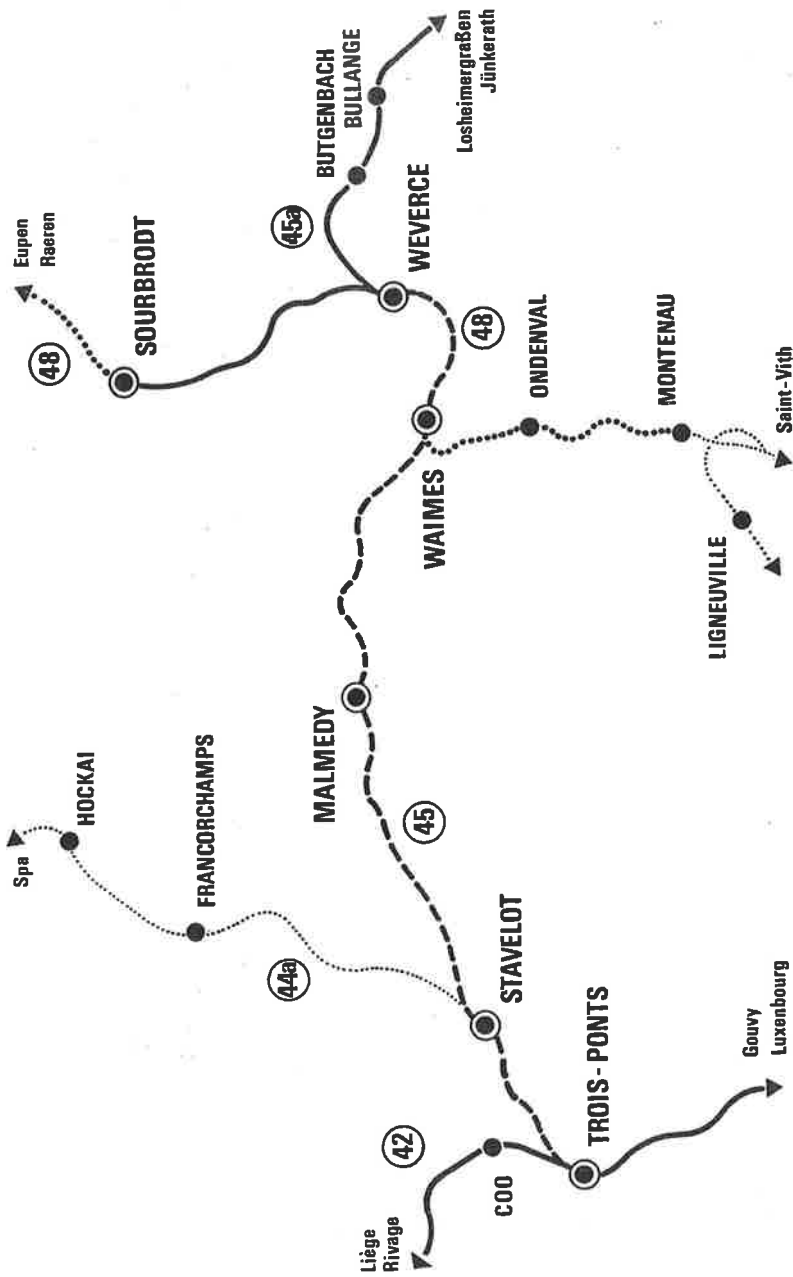
Comme prévu à l'article 10 de ses statuts, la SNCB sollicite l'autorisation du Roi chaque fois qu'elle veut apporter, à son réseau, des modifications en vue d'en réduire le coût d'exploitation. Cette autorisation, octroyée par Arrêté Royal, implique l'approbation de différents départements ministériels, dont celui de la Défense Nationale.

REOUVERTURE DE LA LIGNE 45

25 août 1989



- EN SERVICE
- - - REMIS EN SERVICE
- MIS HORS SERVICE
- LIGNE DEMONTEE



Etant donné que les nécessités de la défense du territoire ne correspondent pas toujours avec les intérêts de la SNCB, il a été décidé par le Chef d'Etat-Major Général de l'Armée, en 1959, que la responsabilité de déterminer les lignes à maintenir ou à entretenir et la solution à choisir pour le financement des travaux y relatifs incombait au Commissaire Militaire aux Transports, président de la Commission Interministérielle des Chemins de Fer (C.I.C.F.). Celle-ci est composée de représentants de la SNCB, ainsi que des ministères des Communications et de la Défense Nationale.

Cette Commission a mis l'accent sur le fait qu'en cas de conflit armé, les problèmes militaires de défense ne sont pas seuls en cause. En effet, c'est toute la vie économique du pays qui risquerait d'être compromise par des difficultés de circulation pouvant survenir sur le réseau de la SNCB.

Sur base de ce qui précède, une convention a dès lors été conclue le 8 novembre 1965 entre la SNCB et l'Etat belge, représenté par le ministère de la Défense Nationale. Cette convention a pour objet de définir les principes de gestion, de remise en état et d'entretien des lignes et installations du réseau de la SNCB qui ne sont plus nécessaires pour son exploitation, mais qui doivent être maintenus pour les besoins de la nation.

Il faut préciser que depuis cette date, les restructurations successives du réseau SNCB ont fait augmenter sensiblement le nombre de kilomètres de lignes maintenues, ce nombre s'élevant actuellement à 200 km.

La remise en état des lignes Trois-Ponts - Waimes (ligne 45) et Waimes - Wevercé (partie de la ligne 48).

D'une manière générale, il convient de rappeler que les Forces Armées privilégient le transport par chemin de fer lors des déplacements de leurs unités, parce que ce mode de transport offre d'importants avantages pour l'acheminement de matériel lourd et encombrant tel que certains engins militaires.

En effet, le transport par rail de ces véhicules permet d'éviter :

- les embarras de circulation ;
- les risques d'accidents avec les véhicules civils ;
- les dommages au réseau routier ;
- la fatigue du personnel et du matériel avant l'action sur les champs de manoeuvre.

Ces avantages offerts par le rail conduisent à former chaque année nombre de trains militaires qui, en fonction de leur destination empruntent tant des voies en service de la SNCB que des lignes maintenues pour les besoins de la nation.

Récemment, la SNCB et la CICF ont reconsidéré la politique en matière de lignes réservées pour les besoins de la Nation. Il est apparu que le recentrage des sites militaires dans le Sud de la Belgique modifie les itinéraires usuels et qu'il était opportun de réactiver la ligne 45 ainsi que le tronçon Waimes - Wevercé de la ligne 48.

Cette option permet en effet :

- le maintien de la desserte ferroviaire du camp militaire d'Elsenborn via la gare de Sourbrodt, compte tenu, d'une part de la fermeture en juin 1989, du tronçon Raeren - Sourbrodt de la ligne 48 et, d'autre part, du maintien en service du tronçon Wevercé - Sourbrodt de cette même ligne;
- l'établissement d'une liaison entre les réseaux de la SNCB et de la Deutsche Bundesbahn (via Losheim et Jünkerath) qui permet de ne pas devoir emprunter le noeud ferroviaire d'Aix-le-Chapelle. (la D.B. a elle aussi admis ce principe d'utilisation de certaines infrastructures en temps de paix et, dans cette optique, elle a remis en état le tronçon Losheim-Jünkerath de son réseau);
- compte tenu de ce qui précède, des gains de temps et d'argent pour les unités stationnées en Belgique qui se rendent en manoeuvre en RFA ou pour certaines unités des FBA (Forces Belges d'Allemagne) qui vont à Elsenborn.

Eu égard à ces divers avantages, un accord a été recherché et conclu entre la CICF et la SNCB pour la réactivation de la ligne 45. Les modalités de financement et les conditions d'exploitation étant mises au point conjointement, les travaux ont pu être entrepris rapidement afin de permettre le passage des trains sur les tronçons réactivés dès la fin du mois d'août 1989.

Par ailleurs, pour 1990, il est d'ores et déjà prévu que quelque cinquante trains complets chargés de matériel militaire emprunteront ces tronçons réouverts. Plus de la moitié de ces trains auront comme région ou destination la RFA.

D'importants travaux.

Le calendrier particulièrement serré pour le reconditionnement de la ligne va conduire à la mise en place d'une procédure exceptionnelle afin d'obtenir une efficacité maximale dans un délai très bref. En accord avec les Services généraux de la SNCB, le district Sud-Est est désigné comme maître de l'ouvrage. En mars 1989, le chantier démarre.

Il est tout d'abord procédé au remplacement de 16.000 traverses, 13.000 sur la ligne 45 et 3.000 pour la remise en service du tronçon Wevercé - Waimes. Les anciennes traverses métalliques et en bois sont remplacées par des traverses en béton. Les travaux se font à l'aide d'un engin spécialisé qui, dans le jargon ferroviaire s'appelle "P 811". Cette machine permet d'avancer dans les travaux de renouvellement de voies à raison de quelque 500 m par jour. Par ailleurs, 4,1 km de rail de 40 kg sont renouvelés et des rails de 50 kg, plus résistants, sont mis en place.

Le site de la ligne est complètement réaménagé et il est également procédé à une simplification des installations à Stavelot, Malmédy et Waimes.

Les passages à niveau sont adaptés à la nouvelle utilisation de la ligne. Sur le seul tronçon Trois-Ponts - Waimes, on compte 33 passages à niveau de 4ème catégorie et 2 de 3ème catégorie. Il faut y ajouter les 7 passages à niveau de 4ème catégorie du tronçon Wevercé - Waimes. A ce jour, 6 d'entre eux sont électrifiés par les soins de la SNCB.

Par ailleurs, des travaux de génie civil, notamment un remplacement d'un pont à Wevercé, ont également été entrepris.

La remise en état est prise en charge par le Ministère de la Défense Nationale. Elle porte sur un montant de 55.640.000 F. Pour la SNCB quelque 30.000 heures de travail ont été prestées.

Les travaux de voies effectués en régie représentent 47.714.000 F. Les travaux de l'Electricité et de la Signalisation s'élèvent à 6.871.000 F, tandis qu'une somme de 1.055.000 F. a été payé à des entreprises privées pour des travaux divers.

L'exploitation de la ligne.

La ligne - et son antenne - étant sinueuse et à forte déclivité, la charge des trains est limitée à 500 T pour une locomotive diesel de la série 55.

Elle sera principalement utilisée par des convois militaires. Un protocole a néanmoins été conclu entre la SNCB et le Ministère de la Défense Nationale, prévoyant une desserte commerciale marchandises des lignes 45 A et 48 ainsi que la possibilité d'organiser des convois touristiques.

Comme il s'agit d'une ligne à simple voie exploitée sous le régime des lignes à exploitation simplifiée, c'est-à-dire avec une signalisation réduite, la vitesse y est limitée à maximum 40 km/h.

Modifications à la nomenclature des lignes

Par note du 22/8/89 publiée le 15/7/89, les modifications suivantes sont apportées :

Ligne 77 : Moerbeke (Waas) - Y Rostijn (2) devient
Moerbeke (Waas) - Rostijn (BK 73.294) (2)

Ligne 98 : Cuesmes - Flénu (3) devient hors inventaire

Ligne 204 : Y Boma - Zelzate (RD) devient
Y Boma - Rostijn (BK 13.800)
Rostijn (BK 13.800) - Zelzate (RD) hors service.

Ligne 154 section Y Neffe - Heer-Agimont (frontière) : aucune modification n'a été effectuée à ce jour au statut de cette ligne, qui ne voit plus passer aucun trafic depuis le changement d'horaires de mai 1989. Le Comité interministériel des chemins de fer a néanmoins décidé le maintien en état de cette ligne pour les besoins de la Nation, et il souhaite que la ligne reste utilisée pour des transits militaires et des trains spéciaux (pèlerinages...).

Autorisations de démontage

Par arrêté royal du 15 juin 1989 (Moniteur Belge du 19/7/89), la SNCB a été autorisée à procéder au démontage des voies de la ligne 119, tronçon Gilly-Haies - Gilly-Sart-Allet, entre les BK 14.450 et 16.730.

Un arrêté de l'Exécutif Régional Wallon du 27 avril 1989 (Moniteur Belge du 29/7/89) précise qu'il y a lieu de revoir partiellement le plan de secteur de Nivelles en vue de permettre la réalisation du programme d'extension des papeteries de Nivelles et de Virginal. A cet effet, l'Exécutif a procédé à la suppression, sur plan de secteur, du tracé de la ligne de chemin de fer Ecaussinnes - Clabecq entre la gare de Virginal et la limite sud du site industriel susmentionné. La gare, les dépendances et l'assiette de la voie ferrée seront intégrées à la zone industrielle en vue de permettre les extensions industrielles nécessaires.

NOUVELLES DE LA SNCV

Que va devenir le pré-métro de Charleroi ?

La Dernière Heure du 10 août dernier publie un entretien avec le ministre Dalem, responsable des transports en commun de la région wallonne. Comme il y indique les axes futurs de sa politique vis à vis de ce dossier épineux, nous publions ci-après les extraits les plus intéressants de cet entretien.

Historique du problème

La décision de réaliser un métro à Charleroi a été prise il y a une quinzaine d'années par le Ministère des Communications. A ce moment, le projet était de créer une liaison est-ouest à Charleroi, de réaliser la boucle de la cité et d'établir à l'extérieur de celle-ci un réseau de lignes en étoiles. A cet effet, 18 milliards de francs ont déjà été investis à ce jour dans les travaux d'infrastructure, alors qu'une seule antenne fonctionne, de Charleroi (Sud) à Fontaine-l'Evêque. En 1980, La Brugeoise et Nivelles et les ACEC ont reçu une commande de 55 motrices doubles de tramway (type 6100) pour exploiter le réseau en projet. Ces motrices sont aujourd'hui livrées depuis belle lurette, et largement inutilisées.

La position de l'Exécutif Régional Wallon pour les futurs travaux d'infrastructure

Il a été décidé de terminer à l'ouest la liaison vers Fontaine l'Evêque, en supprimant l'hiatus actuel de Marchienne-au-Pont (350 millions de francs). Pour ce qui concerne la boucle centrale de Charleroi, les travaux ont été engagés par le gouvernement national, et les entrepreneurs travaillent actuellement sur le chantier. A l'est, il n'est plus question d'aller jusqu'à Châtelet. Les deux branches actuellement inexploitées s'arrêteront aux Corbeaux et à Soleilmont. Pour le reste, l'Exécutif a décidé de faire procéder à une étude sur la problématique de la circulation à Charleroi. De son résultat dépendront les options futures pour les transports en commun à Charleroi.

Le matériel

Des rumeurs circulent sur la vente de 25 trams type 6100 à la Tunisie. Amand Dalem a coupé court à celles-ci. Il considère d'abord que ce matériel a été commandé trop tôt (1980). Des 55 motrices existantes, 3 ou 4 sont accidentées et considérées comme irréparables, une bonne vingtaine de trams sont en service (1), et 25 sont excédentaires. L'Exécutif a

(1) - très précisément dix-neuf, semblent-il à l'heure actuelle, pour l'exploitation de la seule ligne de tram encore

marqué son accord pour une vente éventuelle, mais il ne faut pas se faire d'illusions. On pourrait certes vendre à un prix équivalant à la moitié du prix d'achat, et la Tunisie a marqué son intérêt. Cependant, il faudrait rafraîchir les rames, revoir les bogies (problème d'écartement), le système électrique (disparité de tension). BN et ACEC devraient faire des travaux qui porteraient le prix d'une rame au coût avoisinant le prix initialement payé... Il y a donc peu de chances que le contrat se fasse avec la Tunisie, d'autant plus, et nous citons Monsieur Dalem, que BN préfère travailler ses commandes pour l'Eurotunnel que de retaper de vieux rossignols.

Qu'en pensent les Carolorégiens ?

Au plan local, les forces politiques de Charleroi sont profondément divisées sur l'attitude à prendre dans ce dossier. Certains - notamment, semble-t-il, le parti Ecolo -, considèrent qu'il faut tout arrêter tout de suite, et abandonner les travaux en cours. Ils considèrent que Charleroi n'a pas besoin d'une telle infrastructure. Ils préconisent une exploitation des trams en surface, moins lourde et moins onéreuse. D'autres, le bourgmestre de Charleroi, le socialiste Jean-Claude Van Cauwenberghe en tête, voient dans l'installation du métro une chance pour la ville de devenir un pôle d'attraction économique et, pour les transports en commun, de sortir de l'équation "moins d'usagers, moins de transports en commun".

Il n'est pas sûr que le bourgmestre parvienne à faire valoir son point de vue. Alors qu'il s'est beaucoup investi dans la défense d'un métro "de prestige", il ne compte pas que des amis, même au sein de son propre parti. Et voici la politique qui s'en mêle...

Chacun le constatera : "on n'est pas encore sorti de l'auberge...".

Ligne de la Côte

Cette ligne de 67 km, sur laquelle roule du matériel analogue aux trams de Charleroi fonctionnelle, elle, très bien, à tel point qu'elle est devenue une sorte de vitrine de ce qui se fait de mieux en Belgique dans le domaine des transports en commun.

Ainsi, le tram du Littoral a-t-il transporté en juillet quelque 8 % de voyageurs en plus qu'au courant du même mois de l'année précédente. 750.000 personnes ont été transportées en tram en juillet, avec des pointes de 30.000 personnes certains week-ends.

Rappelons que la ligne est exploitée, en haute saison, à la fréquence d'un tram tous les quarts d'heure, avec renforts intercalaires entre De Haan, Ostende et Westende.

en service à Charleroi : les 89/90 Charleroi - Anderlues - Binche - La Louvière.

En traction vapeur de Liège à Bastogne via Gouvy

Samedi 21 octobre 1989

En prélude aux manifestations du 130e anniversaire de la liaison des chemins de fer belges et luxembourgeois dans le Sud-Luxembourg - un voyage exceptionnel : la traction vapeur n'a plus été admirée depuis longtemps sur un long parcours dans la province du Luxembourg.

En vue de permettre la présence d'une locomotive à vapeur (HL 29.013) en gare d'Arlon du 21 au 28 octobre prochain, et sa circulation entre Arlon et Luxembourg, le GTF asbl organise un voyage vapeur dont vous découvrirez les détails ci-après.

Un train spécial composé de la locomotive 29.013 et de voitures antiques type L quittera Liège-Guillemins le samedi 21 octobre 1989 à 9h03 (après avoir relevé les correspondances dans toutes les directions). Il empruntera les lignes de l'Ourthe et de l'Amblève par Poulseur, Rivage, Vielsalm et Gouvy. Il empruntera ensuite la ligne Gouvy - Bourcy, fermée à tout trafic, et Bourcy - Bastogne, ouverte au seul trafic des marchandises.

L'arrivée est prévue vers 13h30 à Bastogne et un temps libre sera prévu pour se restaurer et découvrir la ville.

Le retour à Liège se fera via Libramont par trains réguliers à composition renforcée. De Libramont, chacun rejoindra la gare belge de son choix par le train de son choix.

Le train "vapeur" fera arrêt en des endroits judicieusement choisis pour les photographes. Des prises d'eau sont prévues à Gouvy et Bastogne. Pour la première fois depuis 22 ans, on pourra même voir et photographier un train de marchandises tracté par une locomotive à vapeur.

Il sera éventuellement possible aux "mordus" qui le souhaiteraient de poursuivre le trajet de Bastogne vers Arlon (souhait à exprimer manuellement sur bulletin d'inscription).

Un autobus spécial sera à la disposition de ceux qui le souhaiteraient. Il suivra le trajet du "vapeur" de Vielsalm à Gouvy et permettra les photos les plus intéressantes. Son nombre de places étant limité, les amateurs de cette formule réserveront impérativement sur notre bulletin d'inscription (cette formule est accessible moyennant supplément de prix).

Le prix de la participation à notre voyage nous paraît "compétitif" si l'on veut bien tenir compte des difficultés d'organisation et du forfait "tout compris" qu'il recouvre. Nous espérons une présence massive de nos membres pour soutenir ce genre d'initiative "vapeur".

Pour une fois, nous laisserons à chacun le loisir de dîner à sa guise à Bastogne. le train fera arrêt à Bastogne-Nord, proche des grandes surfaces et de la rue commerçante, et à

II

Bastogne-Sud, près de la place Mac-Auliffe. Chacun pourra trouver sur place restauration à son goût ... et pour n'importe quelle bourse.

Le retour est donc prévu par trains réguliers. Les participants seront accueillis à bord d'un des deux trains réguliers de la relation Bastogne - Libramont partant de Bastogne soit à 16h39 soit à 18h39. Pour permettre des prévisions de composition, veuillez indiquer sur le bulletin d'inscription le train que vous comptez prendre : nous espérons une répartition équitable des participants. Un retour avancé vous permettra de rentrer plus tôt chez vous, celui de 18h39 de mieux profiter de votre séjour à Bastogne.

PRIX : FORFAITS "TOUT COMPRIS"

Nos prix comprennent :

- 1.- le parcours par trains réguliers 2e classe de toute gare belge à Liège en début de matinée
- 2.- le parcours "vapeur" Liège - Gouvy - Bastogne
- 3.- le parcours par trains réguliers 2e classe de Bastogne à toute gare belge via Libramont
- 4.- les frais d'organisation, d'assurances et la TVA.

adultes membres GTF asbl, épouse, enfants ou ascendants vivant sous le même toit : 500 BEF.

Adultes non membres : 580 BEF

Enfants moins de 14 ans : 250 BEF

Enfants moins de 6 ans : gratuit

Les enfants accompagnent obligatoirement un de leurs parents et ne disposent pas d'une place assise distincte.

L'inscription est obligatoire avant le 10 octobre prochain en renvoyant le bulletin d'inscription accompagné du paiement à l'adresse indiquée sur celui-ci. Une circulaire de confirmation et les billets vous parviendront dans la semaine précédant le voyage.

Nous espérons que ce voyage vous plaira. C'est une leçon de choses pour chacun, enfants compris. La grande évolution du chemin de fer sera évoquée par un antique train à vapeur et des voitures à banquettes en bois et par les confortables matériels des relations IC-IR.

ARLON - 21 & 22 OCTOBRE 1989

Manifestations à l'occasion du 130e anniversaire de la liaison ferrée entre le réseau belge et luxembourgeois.

Parcours vapeur Arlon - Luxembourg

Exposition de matériel en gare d'Arlon

Renseignements : agence commerciale SNCB d'Arlon ou gare d'Arlon 063/21 71 35.



GROUPEMENT BELGE POUR
LA PROMOTION ET L'EXPLOITATION
TOURISTIQUE DU TRANSPORT FERROVIAIRE
ASSOCIATION SANS BUT LUCRATIF

III

date rentrée	paiement		n°

cases réservées aux indications de service. Ne pas remplir SVP.

BULLETIN DE PARTICIPATION voyage VAPEUR - 21.10.89

Bulletin à renvoyer avant le 10.10.89 à l'adresse suivante :
GTF asbl c/o Monsieur Francis Beckers, rue de la Douix, 15, B-4050 ESNEUX.

Ce bulletin doit être accompagné d'une enveloppe timbrée à 13 F et portant l'indication de votre nom et adresse, pour le renvoi de vos billets et de notre circulaire de confirmation. Merci.

*Je soussigné..... (nom et prénom)

Rue N°.... N° bte....

N° postal..... Localité.....

Membre GTF n°..... (éventuellement)

*inscrit au voyage du 21 octobre 1989 :
(inscrivez le nombre dans les cases)

- adulte(s) membre GTF et assimilé à 500BEF
- adulte(s) NON membre à 580BEF
- enfant(s) de moins de 14 ans à 250BEF
- enfant(s) de moins de 6 ans (GRATUIT)
- autobus spécial Vielsalm - Gouvy à 120BEF

(biffez mentions inutiles)

- départ de 16h39 à Bastogne
- départ de 18h39 à Bastogne
- en cas d'affluence, j'accepte - je n'accepte pas d'être reporté sur l'autre train

TOTAL

VOIR AUSSI AU VERSO !

IV

*J'effectue le paiement

<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>

par chèque barré joint rédigé à l'ordre du GTF asbl

par virement au compte 001-0534742-57 GTF asbl-Voyages,
Liège.

(de l'étranger uniquement) par versement au CCP Bruxelles
000-0896641-70 de GTF asbl, BP 191, B-4000 LIEGE 1.

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

(date et signature)



Train spécial "Le Fagnard" par l'Amblève

Samedi 4 novembre 1989

Train destiné aux amateurs et photographes
1914-1989 : 75e anniversaire de la liaison ferrée
Malmédy - Stavelot

Nous vous invitons à célébrer la réouverture de la ligne Trois-Ponts - Wévercé en participant à une excursion au départ de Liège-Guillemins (départ à environ 9h05).

L'autorail spécial, une surprise, nous l'espérons, empruntera d'abord la ligne 42 jusque Trois-Ponts. Puis, il empruntera les lignes 45 et 45A vers Stavelot, Malmédy - Waimès, Wévercé et Bütgenbach, où l'arrêt de midi aura lieu. Il poursuivra ensuite jusqu'à Losheimergraben. Retour par le même itinéraire avec arrivée à Liège-Guillemins sans doute vers 19h00.

De nombreux arrêts permettront aux participants d'apprécier la modification des installations de la ligne 45, dont Trans-Fer a abondamment traité ces derniers temps. Les photographes pourront opérer à leur aise en des endroits particulièrement choisis : le GTF asbl a une grande expérience de cette ligne, où la métamorphose... et la simplification a été profonde.

A Bütgenbach, nous proposerons à ceux qui le désirent un repas complet avec entrée froide, plat principal et dessert; service et TVA compris, boisson en plus, dans un restaurant de renom, au prix de 450 BEF le couvert.

Nous vous invitons à rallier Liège-Guillemins par trains réguliers. Nous vous offrons le parcours d'approche aller-retour 2e classe au départ de toute gare belge pour 200 BEF seulement.

Le nombre de places est évidemment limité. En cas de surnombre, nous donnons avantage aux premiers inscrits qui nous rejoignent par train à Liège.

PRIX

Ils comprennent le parcours en autorail spécial de Liège à Liège, les frais d'organisation et d'assurances et la TVA.

adultes membres du GTF asbl, épouse, enfant ou ascendant vivant sous le même toit : 400 BEF.

adultes non membres : 450 BEF

enfants de moins de 14 ans : 400 BEF

Cette fois, les enfants de moins de 6 ans ne seront pas admis, vu le type de voyage.

L'inscription préalable est indispensable avant le 25 octobre prochain en renvoyant le bulletin d'inscription ci-après à l'adresse qui y est indiquée. Votre paiement sera de préférence joint à celui-ci sous forme de chèque postal ou bancaire.

A nos membres luxembourgeois

Nos membres luxembourgeois pourront nous rejoindre à Trois-Ponts en empruntant le matin le train Luxembourg - Liège quittant la capitale grand-ducale à 8h08. Au retour, nous donnerons correspondance à Trois-Ponts au train arrivant à Luxembourg à 20h29.

Au plaisir de vous rencontrer à cette excursion qui renoue avec la grande tradition des déplacements du GTF asbl dans une région dont les attraits touristiques et ferroviaires sont évidents.

Remarque importante : vous trouverez aussi dans ce numéro une proposition pour un voyage similaire organisé le samedi 25 novembre 1989. Ce second voyage est plutôt destiné aux familles, qui souhaitent faire une excursion touristique : il est ouvert au grand public et est limité à Bütgenbach. Vous y êtes aussi les bienvenus. Veillez à utiliser le bulletin d'inscription adéquat, de même couleur que la circulaire présentant le voyage.



date rentrée	paiement	repas	parcours SNCB	n°inscription

cases réservées aux indications de service. Ne pas remplir SVP.

BULLETIN DE PARTICIPATION voyage *Fagnard - 4/11/89*

Bulletin à renvoyer avant le 25 octobre 1989 à l'adresse suivante :
GTF asbl c/o Monsieur Michel Georis, rue Nicolas Fassin, 41, B-4030 GRIVEGNEE.

Ce bulletin doit être accompagné d'une enveloppe timbrée à 13 F et portant l'indication de votre nom et adresse, pour le renvoi de vos billets et de notre circulaire de confirmation. Merci.

*Je soussigné.....(nom et prénom)

Rue N°....N° bte....

N° postal.....Localité.....

Membre GTF n°..... (éventuellement)

*Inscris au voyage du samedi 4 novembre 1989
(inscrivez le nombre dans les cases)

<input type="checkbox"/>	adulte(s) membre GTF et assimilé à 400 BEF	.....
<input type="checkbox"/>	adulte(s) NON membre à 450 BEF	.....
<input type="checkbox"/>	enfant(s) de moins de 14 ans à 400 BEF	.....
<input type="checkbox"/>	repas de midi à 450 BEF	.....
<input type="checkbox"/>	parcours d'approche SNCB 2e cl. à 200 BEF	.....

TOTAL

*J'effectue le paiement

- par chèque barré joint rédigé à l'ordre du GTF asbl
- par versement au CCP :
000-0896641-70 de GTF asbl, BP 191, B-4000 LIEGE 1.

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

(date et signature)

Divers

De nouveaux uniformes pour les cheminots de la SNCB

La SNCB, à la recherche d'une image de marque positive auprès de sa clientèle, est en train d'étudier de nouveaux uniformes pour ses agents. L'idée est de permettre aux voyageurs de pouvoir identifier dans les gares les différentes fonctions exercées par le personnel cheminot, d'après la couleur de leur uniforme, l'étiquette et le badge qu'ils portent. (1) Cette initiative se concrétiserait dès le mois de mars 1990, après consultation des syndicats.

Les agents de guichets portent déjà depuis 1988 un semblant d'uniforme : cravate bleue à lignes rouges au sigle de la SNCB sur chemise bleu ciel. Depuis belle lurette, les chargeurs et autre personnel de quai portent une tenue jaune.

En prélude à la réforme de l'uniforme, un uniforme prototype vient d'être dessiné et confectionné pour le personnel de nettoyage. De couleur bleu sombre, en version manches courtes ou longues selon la saison, la salopette retenue porte sur le dos une étiquette blanche avec, en lettres noires; la mention "Clean-Service", en anglais pour éviter toute obsession linguistique (2). Cette mention apparaîtra aussi sur les outils manipulés par ce personnel. Les agents féminins de nettoyage auront droit aussi à un uniforme adapté, toujours à l'étude au bureau de design (pardon... d'esthétique industrielle) de la SNCB.

Donc, nos cheminots disposeront bientôt d'un uniforme différencié par la couleur, l'étiquette et le badge.

Photographes, ne serait-il pas temps d'immortaliser nos cheminots dans leur tenue actuelle ?

(1)- sans doute à la mode des chemins de fer néerlandais, où le personnel de conduite des trains porte un veston de couleur amarante, tandis que le personnel des trains porte un veston d'un bleu assez soutenu...

(2)- on aurait pu tout aussi bien utiliser par exemple le latin... Le GTF asbl tient des spécialistes patentés à la disposition de la Direction Générale de la SNCB pour toute utilisation de cette langue ancienne...

**Train spécial "Le Fagnard" par
l'Amblève**

Samedi 25 novembre 1989

Train de tourisme

**1914-1989 : 75e anniversaire de la liaison ferrée
Malmédy - Stavelot**

Les vallées de l'Ourthe, de l'Amblève, de la Warche, le barrage de Bütgenbach en toute quiétude, à l'abri de la circulation automobile.

Nous avons le plaisir de vous inviter à participer à une journée de détente différente.

Trois temps forts :

- parcours en chemin de fer avec paysages variés et inédits
- temps libre à midi, découverte du centre sportif de Worriken et du barrage de Bütgenbach, visite d'un charmant petit village des Cantons de l'Est
- temps libre pour découvrir Stavelot et sa célèbre abbaye.

Notre train spécial partira de Liège-Guillemins vers 9h05 et y sera de retour vers 19h. Son itinéraire : Liège - Poulseur - Aywaille - Trois-Ponts - Stavelot - Malmédy - Waimes - Wévercé - Bütgenbach et retour.

Arrêt de midi à Bütgenbach, où deux possibilités vous sont offertes :

- soit participer à un repas collectif que nous organisons dans un restaurant de renom. Au menu : Jambon d'Ardenne au melon, potage, poitrine de volaille à l'orange, service et TVA compris, boisson en sus : 550 BEF (réservation obligatoire sur bulletin de participation).
- soit repas libre dans l'un des établissements de Bütgenbach ou encore le pique-nique.

Pour la visite de Stavelot, une courte promenade à pied est nécessaire pour rejoindre le centre de la localité et son ancienne abbaye.

Pour rejoindre Liège-Guillemins et notre train spécial, laissez votre voiture au garage. Pour la somme de 200 BEF, nous vous procurons un billet SNCB 2e classe valable de toute gare belge à Liège et retour par trains réguliers. Il suffit de le demander sur le bulletin de participation joint.

L'inscription préalable est indispensable avant le 4 novembre prochain. Elle se fait en renvoyant le bulletin d'inscription joint à l'adresse indiquée. Dans la semaine qui précèdera le voyage, vous recevrez une circulaire de confirmation et vos billets.

PRIX

Ils comprennent le parcours en train de Liège à Bütgenbach et retour, les frais d'organisation et la TVA.

adultes membres du GTF asbl, parents ou enfants vivant sous le même toit : 400 BEF.
 adultes non membres du GTF asbl : 450 BEF
 enfants de 6 à 12 ans : 200 BEF
 enfants de moins de 6 ans : gratuit
 Les enfants accompagnent leurs parents et n'occupent pas une place distincte dans le train.

VENNBAHN-TOURISME VENNBAHN-TOURISME

150 ans de chemins de fer à Courtrai

Du 18.09 au 01.10.1989. Vue d'ensemble de l'exposition au Conservatoire. Heures d'ouverture : de 10 à 18h. Rendez-vous y à bon prix grâce au tarif événement.

Les 23 et 24 septembre 1989. Weekend portes-ouvertes. Tous les jours de 10 à 18h.

Dans une ambiance de fête : de nombreux événements dont des parcours en train à vapeur entre Courtrai et Gand-Saint-Pierre. Pour de plus amples informations, téléphonez au 056-22 00 44.

Des billets pour un jour sont vendus au prix de 50 FB. Ils sont valables sur tous les trains circulant entre Courtrai et Gand.

En gare de Courtrai :

- Exposition de locomotives, de voitures et de wagons dans la gare et à l'atelier des locomotives diesel.
 - Circuits gratuits en trains à "2 niveaux" au-travers du car-wash. Visites guidées du train-école de la signalisation et de la cabine de signalisation.
 - Projection de films dans la voiture-cinéma.
 - Vente de documentation ferroviaire dont une publication sur l'histoire des chemins de fer à Courtrai.
-

VENNBahn-TOURISME



date rentrée inscription	paiement	repas	parcours SNCB	n°

cases réservées aux indications de service. Ne pas remplir SVP.

BULLETIN DE PARTICIPATION voyage Vennbahn-Tourisme-25.11.89

Bulletin à renvoyer avant le 4 novembre 1989 à l'adresse suivante :

GTF asbl c/o Monsieur Jean Laterre, rue de Marchienne 68, B-6110 Montigny-le-Tilleul.

Ce bulletin doit être accompagné d'une enveloppe timbrée à 13 F et portant l'indication de votre nom et adresse, pour le renvoi de vos billets et de notre circulaire de confirmation. Merci.

*Je soussigné..... (nom et prénom)

Rue N°.... N° bte....

N° postal..... Localité.....

Membre GTF n°..... (éventuellement)

*inscris au voyage du 25.11.89 Vennbahn-Tourisme
(inscrivez le nombre dans les cases)

<input type="checkbox"/>	adulte(s) membre GTF et assimilé à 400BEF	.....
<input type="checkbox"/>	adulte(s) NON membre à 450BEF	.....
<input type="checkbox"/>	enfant(s) de moins de 12 ans à 200BEF	.....
<input type="checkbox"/>	enfant(s) de moins de 6 ans (GRATUIT)	.....
<input type="checkbox"/>	repas de midi à 550BEF	.....
<input type="checkbox"/>	parcours d'approche SNCB 2e cl. à 200BEF	.....

TOTAL

*J'effectue le paiement

<input type="checkbox"/>	par chèque barré joint rédigé à l'ordre du GTF asbl
<input type="checkbox"/>	par virement au compte 068-0883360-08 GTF asbl, 4000 Liège
<input type="checkbox"/>	(de l'étranger uniquement) par versement au CCP Bruxelles 000-0896641-70 de GTF asbl, BP 191, B-4000 LIEGE 1.

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

(date et signature)

GTF-Distribution

Les articles proposés par notre service "Distribution" peuvent être commandés par versement préalable de la somme correspondante à notre compte 001-0643004-67 de GTF asbl-Distribution, BP 191, B-4000 LIEGE 1, en indiquant en communication le titre de l'ouvrage souhaité. Nos membres étrangers se réfèrent à la 3e page de couverture de Trans-Fer.

Les automotrices postales, par P. Jacops et E. Van Hoeck
 Une brochure au format A4 ; 20 pages de textes et schémas. 8 pages de photos noir et blanc de bon rendu.
 Impression offset simple - agrafage.
 prix unitaire : 150 BEF.

Portrait des locomotives diesel série 60 et 61
 Une brochure au format A4 ; 38 pages de texte, schémas et tableaux ; 14 pages de photos sur papier de qualité.
 Impression offset - agrafage.
 prix unitaire : 150 BEF.

Notre service distribution peut vous procurer le lot indivisible des 2 brochures. Il vous suffit de verser la somme de 300 BEF + 45 BEF (envoi) = 345 BEF (pour l'étranger, les frais d'envoi sont portés à 65 BEF) au compte indiqué ci-dessus, en indiquant en communication "commande brochures AM-Post, HLD 60-61".
 Les commandes sont reçues jusqu'au 10.10.89. Expédition courant novembre.

L'action "La Voie du soleil" qui propose aux voyageurs des prestations touristiques en plus du transport en tram connaît aussi un succès de plus en plus marqué.

Aussi, l'Exécutif flamand continue-t-il à investir dans cette ligne : à Ostende, on peut voir les fondations d'un nouveau bâtiment de gare SNCV destiné notamment à mieux recevoir les voyageurs. Et pour la "x"ème fois, on annonce le prolongement de la ligne de tram de La Panne (Esplanade) jusqu'à la station SNCB de La Panne, en passant par le parc d'attraction bien connu "Méli".

Et vous, avez-vous essayé "la voie du soleil" ?

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

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 empruntons à d'autres publications restent la propriété de celles-ci 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 proposés par le GTF asbl.

Service financier de notre Association

Le GTF asbl est entièrement géré par des membres bénévoles. Il dispose de plusieurs comptes financiers et adresses pour répartir son administration sur ceux de ses membres qui en ont accepté la charge. Veuillez donc bien utiliser le n° de compte et/ou l'adresse toujours indiquée à côté des services que nous vous proposons. Nous vous en remercions.

PAIEMENTS EN PROVENANCE DE L'ETRANGER

Par dérogation à ce qui précède, tout paiement en provenance de l'étranger doit nous parvenir selon un des trois modes suivants *paiement à notre compte courant postal :

BRUXELLES 000-0896641-70 GTF asbl, 4000 Liège. C'est la formule la moins chère pour nos membres étrangers.

*envoi d'un Eurochèque garanti 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 banques belges.

Changements d'adresse

Prévenez-nous en demandant une nouvelle formule d'adhésion. Joignez deux timbres-lettre pour la réponse.

EDITIONS



a.s.b.l.

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

B.P. 191

B-4000 LIEGE 1