

BELGIQUE - BELGIË

P.P.

LIEGE X
9/406




transfer

périodique trimestriel - Liège X

n° 98 - Novembre 1995 - 70 BEF

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

Sommaire

Numéro 98

Novembre 1995

Dix-huitième année

EDITORIAL	3
LE PREMIER RENDEZ-VOUS DE LA GRANDE VITESSE BELGE	4
LE PREMIER TRONÇON DE LA LIGNE A GRANDE VITESSE BELGE ESPLECHIN- FRONTIERE - ANTOING	4
ACTIVITES DU GTF ASBL	12
RENOUVELLEMENT DES COTISATIONS	12
GTF - VOYAGES.....	15
GTF - DISTRIBUTION	15
GTF-EDITIONS	17

ENCART : *notre dernier voyage de la saison 1995*

A LA DECOUVERTE DE LA LIGNE A GRANDE VITESSE BELGE -16.12.1995

Colophon

Trans-fer est distribué trimestriellement à tous les membres du GTF asbl. L'Association remercie tous ceux de ses membres qui ont bénévolement collaboré à la fabrication de ce numéro.

Rédaction : H. Arden, J. Braive, J. Laterre, P. Lemja, J-CI. Léonard,
R. Marganne, M. Machine et consorts.

Revue de presse : J. Ferrière, J. Cl. Léonard, A. Tenaerts

Coordination : H. Arden & R. Marganne

Expédition : J. Ferrière

Tirage : 2600 ex.

Toute correspondance relative à Trans-fer est reçue à l'adresse suivante :
GTF asbl, service de Trans-fer, B.P. 191, B-4000 Liège 1.

Imprimé en Belgique. Dépôt légal à la parution.
Editeur responsable : R. Marganne, rue Ambiorix, 75 à Liège.

Editorial

Parcourez en chemin de fer et à petite vitesse, le premier tronçon de la ligne à grande vitesse belge !

Un événement à ne pas manquer...

avec le GTF asbl le 16 décembre 1995...

A vous qui n'êtes pas membre de notre association, mais qui avez participé à l'une de nos activités, nous avons le plaisir de vous faire parvenir gracieusement le numéro 98 de notre revue périodique. Vous y trouverez, en pages centrales, une proposition exceptionnelle : voyager en avant-première et en train spécial, sur le premier tronçon belge de la ligne à grande vitesse Paris - Bruxelles, entre Antoing et la frontière française précisément. Le TGV, on en parle tant... Nous, nous organisons cette activité hors du commun le samedi 16 décembre prochain. Peut-être serez-vous des nôtres lorsque vous aurez lu le dossier technique de cette ligne à grande vitesse que nous publions dans ce numéro ? Nos activités vous intéressent-elles ? nous vous proposons de devenir membre de notre Association en page 12 ; par ailleurs, vous trouverez une liste complète de tout ce que nous avons publié à ce jour dans ce numéro.

A vous qui êtes membre du GTF asbl, nous vous proposons dans ce numéro, outre notre voyage exceptionnel du 16 décembre, de vous réaffilier dès à présent pour l'année 1996. Par ailleurs, surveillez votre boîte aux lettres: le numéro 99 de votre périodique Trans-fer va suivre le présent envoi : il vous tiendra comme d'habitude au courant de toutes les nouvelles ferroviaires belges que vous attendez.

Et maintenant, bonne lecture !

GTF asbl

Le premier rendez-vous de la grande vitesse belge

Le premier tronçon de la ligne à grande vitesse belge Espléchin-frontière - Antoing

Introduction

Le 3 octobre 1995, au cours d'une petite cérémonie à Antoing, près de Tournai, le Ministre fédéral belge des transports, Michel Daerden, a symboliquement procédé à la soudure de deux rails de 288 mètres qui venaient d'être posés sur le premier tronçon belge de la ligne à grande vitesse. Une fois terminée en 1998, celle-ci devrait joindre Gonesse, dans la banlieue nord de Paris et Lembeek, dans la banlieue sud de Bruxelles : le dernier travail d'infrastructure d'envergure sur le sol belge en cette fin de XXe siècle, dit-on.

Si Paris sera en TGV à une heure et demie de Bruxelles en 1998, les voyageurs bénéficieront déjà d'une notable accélération des dessertes dès le mois de juin 1996. Dans six mois, le premier tronçon belge de la ligne à grande vitesse entre Espléchin-frontière et Antoing sera opérationnel. A Antoing, les TGV venant de Paris (et les Eurostar venant de Londres) s'engageront sur la dorsale wallonne et rejoindront Bruxelles par Blaton, Saint-Ghislain et Mons : la durée du voyage Paris - Bruxelles passera alors à 2 heures 03 au lieu de 2 heures et demie... A la même époque, deux liaisons TGV Paris - Bruxelles seront prolongées vers Liège-Guillemins et une autre vers Anvers-Central. Quatre liaisons TGV Paris - Amsterdam seront en outre mises en ligne via Bruxelles et Berchem-Anvers : ces dernières seront assurées par des rames SNCF « TGV Réseau » tricourant n° 4531 à 4540, adaptées aux particularités du réseau hollandais et peintes en livrée *Thalys* rouge. Nos lecteurs trouveront, en exclusivité, les horaires de ces nouvelles liaisons en page 11 de ce numéro.

Echéancier des travaux sur le tronçon Espléchin-frontière - Antoing

- 2 novembre 95 : jonction, à Espléchin-frontière, entre les rails de la LGV belge et ceux de la LGV française, en provenance du triangle de Frétilin.

- Décembre 95 : placement des voies, caténaires et équipements de sécurité;
- Février 96 : placement des murs antibruit ;
- Mars 96 : mise sous tension (25 kV 50 Hz) des caténaires ;
- Avril - mai 1996 : tests avec circulation de trains sans voyageurs ;
- 2 juin 1996 : mise en service commercial du tronçon Fréтин - Antoing.

Historique des travaux

C'est en juin 1993 que le permis de bâtir a été octroyé pour la construction de la première section du TGV belge. En fait, cette première section concerne l'entité tournaise et prolonge la LGV française Gonesse - Fretin, d'où un échangeur ferroviaire conduit les TGV soit, via Lille, au portail du tunnel sous la Manche à Fréthun, près de Calais, soit à Wannehain (F) - Espléchin (B), à la frontière géographique franco-belge. De ce point, la LGV belge traverse les communes de Rumes, Brunehaut, Tournai et Antoing. C'est dans cette dernière commune, à Maubray précisément, que la LGV croise la ligne électrifiée Tournai - Mons, partie de la dorsale wallonne Mouscron - Liège. Un raccordement à voie unique branche la LGV sur la ligne 78, ce qui permettra aux trains à grande vitesse venant de France d'emprunter cette ligne « classique » pour rejoindre Bruxelles via Mons, en attendant l'achèvement de la LGV belge jusqu'à Lembeek près de Hal en juin 1998.

Cette première section, actuellement en cours d'équipement, compte 15 kilomètres, sur les 71 km prévus jusqu'à Lembeek.

Les travaux de génie civil

Les travaux du premier tronçon de 15 km de la LGV ont débuté par l'acquisition des terrains nécessaires, mais aussi par une campagne de fouilles archéologiques menée par la Direction des fouilles de la Région Wallonne.

La plate-forme

Puis, les travaux de réalisation de la plate-forme de la ligne nouvelle ont débuté par une campagne d'études géotechniques.

Le tracé prévu est plus rectiligne et horizontal qu'un tracé routier, même s'il comporte des rampes assez fortes en termes ferroviaires (jusqu'à 25 pour mille) et des courbes très larges (rayon minimal : 5.980 mètres) compte tenu d'une vitesse de croisière de 300 km/h à atteindre.

Cette plate-forme a parfois été construite en remblai, avec des matériaux provenant des carrières locales, mais le plus souvent en déblai. Les terres excédentaires ou impropres à la réutilisation ont été transportées dans

des sites de versage spécialement choisis : *Calonne* (site des 5 Rocs au nord d'Antoing pour les déblais des 11 premiers km) et le *domaine de Crèvecoeur* (rive droite de l'Escaut) pour les déblais provenant du viaduc de la dorsale wallonne..

La plate-forme elle-même a été établie par apport de plusieurs couches successives : corps de remblai éventuel, couche de forme et sous-couche de matériaux sélectionnés et soigneusement compactés. Ces opérations ont été réalisées selon des normes rigoureuses pour limiter les tassements ultérieurs et garantir la stabilité de la plate-forme dans le temps.

Les ouvrages d'art

Les ouvrages d'art nécessaires sont assez nombreux (près d'un par kilomètre) : on dénombre ainsi 11 passages supérieurs (ponts routiers), 3 passages inférieurs (ponts ferroviaires), 1 tranchée couverte, 1 viaduc, 1 pont-rail et 1 passage pour le gibier.

Les ouvrages d'art les plus remarquables sont tout d'abord la tranchée couverte qui permet à la LGV de s'insérer sans heurts dans le village de Bruyelle. D'une longueur de 356 mètres, elle permet surtout de réduire l'effet sonore dû au passage des TGV.

Le viaduc sur l'Escaut est remarquable. Il mesure 438 mètres de long, repose sur 6 piles et 2 culées (piles d'extrémité) et comporte six travées de rive de 53 mètres et une travée centrale de 120 mètres, reliant les deux rives : sa longueur est prévue pour un élargissement ultérieur éventuel du fleuve. Cette travée centrale est renforcée par deux arcs en acier. Toutes les travées ont une section en « U » afin de limiter les effets sonore et visuel du passage des TGV : hélas donc, pour les photographes, il n'y aura pas moyen de photographier un TGV franchissant ce viaduc.

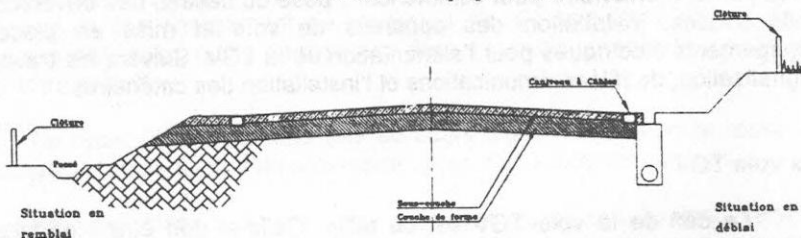
Un pont-rail, enfin, permet le passage de la LGV sous la ligne 78 Tournai - Mons. L'exécution de cet ouvrage fut particulièrement complexe, puisque cet ouvrage devait être construit sous une ligne ferrée en service. C'est pour cette raison que les travaux de fondation ont été concentrés sur les week-ends, avec détournement des trains « IC » de la dorsale wallonne par Ath et Jurbise (lignes 94 et 90) au prix d'un désheurement d'un bon quart d'heure.

Quatre bassins d'orage ont aussi été nécessaires : il a fallu en outre canaliser un ruisseau et rétablir les voiries locales, une fois terminés des travaux qui ont nécessité 4 millions de m³ de déblais et 1,5 millions de m³ de remblais.

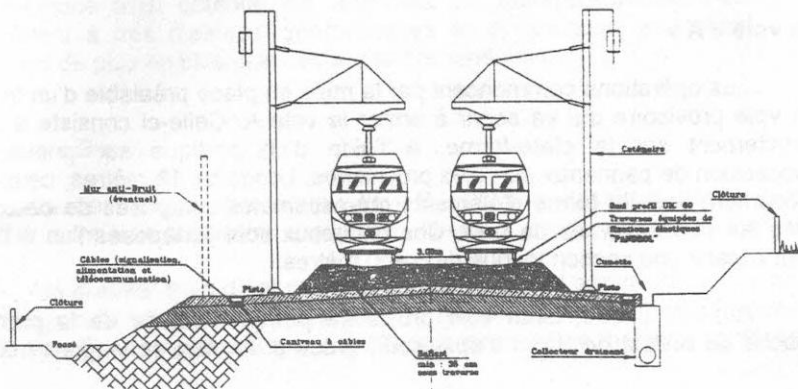
Profil plate-forme

PROFIL EN TRAVERS DE LA PLATE-FORME

- AVANT:**
- Pose de la voie
 - Pose de la caténaire
 - Installation de la signalisation
 - Installation d'équipements divers



PROFIL EN TRAVERS DE LA LIGNE A GRANDE VITESSE



La phase de génie civil des 15 premiers kilomètres est terminée en ce mois de novembre 1995, et cède la place à la phase d'équipement ferroviaire, très spectaculaire, puisqu'elle met en oeuvre la construction d'une voie aux caractéristiques inhabituelles dans notre pays.

Les grandes étapes de la construction d'une ligne nouvelle à grande vitesse

Construire une telle ligne nécessite la mise en oeuvre de travaux de grande envergure. Génie civil et équipement ferroviaire en sont les deux étapes principales. Les travaux de génie civil incluent les travaux de terrassement et la construction d'ouvrages d'art divers, tels que ponts, tunnels, viaducs... Une fois la plate-forme de la LGV terminée, l'installation de l'équipement ferroviaire peut commencer : pose du ballast, des traverses, des rails soudés, installation des appareils de voie et mise en place des équipements électriques pour l'alimentation de la LGV. Suivent les travaux de signalisation, de télécommunications et l'installation des caténaires.

La voie TGV

Le défi de la voie TGV est de taille. Celle-ci doit être... parfaite : la sécurité et le confort de rames roulant à 300 km/h exigent une voie impeccablement dressée et nivelée, dont la qualité reste très stable dans le temps.

La technique de pose - ultramoderne - nécessite le recours à du matériel hautement spécialisé : divers engins sont amenés à se déplacer l'un à la suite de l'autre pour remonter lentement tout au long du tracé et laisser, après leur passage, deux voies à la géométrie parfaite, qui doivent encore être dotées des autres équipements d'une LGV : appareils de voie, signalisation, caténaires, télécommunications...

La voie « A »

Les opérations commencent par la mise en place préalable d'un tronçon de voie provisoire qui va servir à armer la voie A. Celle-ci consiste à poser directement sur la plate-forme, à l'aide d'un portique sur pneus, une succession de panneaux de voies provisoires. Longs de 18 mètres, ceux-ci se présentent sous la forme d'éléments pré-assemblés composés de deux rails fixés sur des traverses de bois. Ces panneaux sont juxtaposés l'un à l'autre pour obtenir une section longue de 5.400 mètres.

Aussitôt posée, cette voie provisoire permet l'arrivée de la première couche de ballast de 8 cm d'épaisseur, grâce à un train de wagons-trémies.

Vient ensuite un train spécial (le *Robef*) qui dépose de part et d'autres des rails provisoires, des longs rails définitifs déjà pré-soudés à l'atelier de la voie de Schaerbeek en barres de 288 mètres. Il est suivi d'un second train, tracté par une locomotive surbaissée, surnommée « *teckel* », qui achemine les traverses en béton définitives. L'opération de substitution des voies provisoires par les voies définitives peut alors commencer.

Se déplaçant sur les longs rails soudés, deux portiques mobiles très larges enlèvent les panneaux de voies provisoires et les réexpédient vers l'avant, sur des lorries tractés par une navette ferroviaire. Celle-ci prend alors le relais pour les acheminer jusqu'au portique sur pneus qui, en les déposant à nouveau sur le revêtement de la plate-forme, « *ouvre la voie* » en tête de chantier.

Repartant en sens inverse, les portiques passent par dessus le train surbaissé et son chargement de traverses. Ils s'y saisissent d'un lit de 30 traverses définitives qu'ils déposeront dans l'espace laissé vide par la voie provisoire enlevée.

Ce cycle, répété maintes fois au cours d'une même journée, assure la progression rapide de la voie provisoire : près d'un kilomètre par jour.

La pose des rails définitifs suit. Ces rails, qui avaient servi au déplacement des portiques, sont saisis par des appareils positionneurs et hissés sur des traverses en béton déjà équipées de semelles en caoutchouc. Les rails sont ensuite fixés aux traverses par des attaches « *Pandrol* », un système élastique en acier. Les longues barres ainsi posées sont alors soudées par un procédé aluminothermique, afin d'éliminer les joints, source d'inconfort et de bruit.

Le ballast acheminé par wagons sera, lui, déchargé en six à sept passes successives, afin d'éviter les tassements : certains jours, on peut décharger jusqu'à 7 trains de ballast de 1150 tonnes. La voie est ensuite mise à hauteur, bourrée, stabilisée et mise à son profil transversal adéquat. La qualité géométrique ainsi obtenue est analysée par des véhicules-laboratoire, qui procèdent à des mesures géométriques et dynamiques en roulant à des vitesses de plus en plus grandes sur la nouvelle voie.

La voie « B »

La méthode de pose de la voie « B » est plus classique, car on peut se passer d'une voie provisoire spécifique : la voie « A » déjà posée en tient lieu.

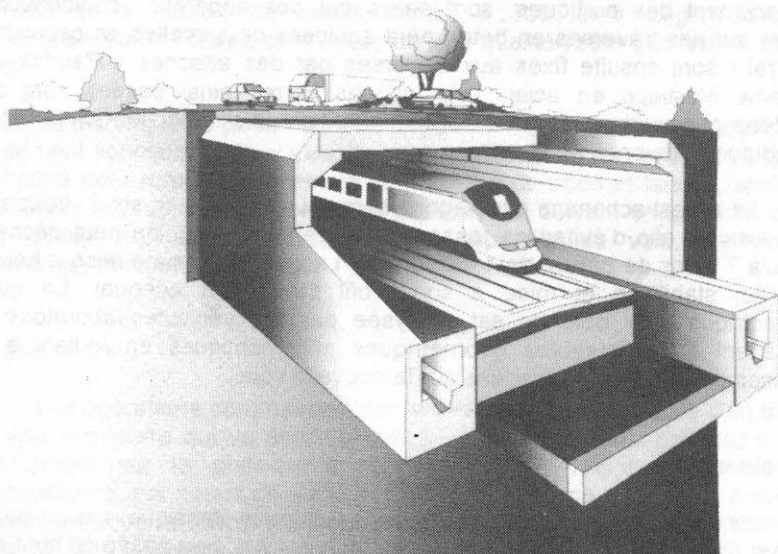
Un premier train d'approvisionnement, circulant sur la voie « A » amène les longs rails soudés et les dépose, par des bras adéquats, à l'emplacement de la voie B. Le pré-ballastage est effectué de la même manière, au départ de

la voie « A », par une rame spécialisée. Les traverses en béton, amenées de la même manière, sont mises en place par une grue hydraulique aux chenilles protégées, se déplaçant à reculons sur le site pré-ballasté de la voie « B ». Il reste alors à mettre les longs rails en place sur les traverses et à procéder aux mêmes opérations de finition que pour la voie « A ».

La suite...

Une fois les deux voies posés, tout n'est pas terminé loin de là. La ligne nouvelle entre la frontière et Antoing est dotée de trois aiguilles pouvant être franchies, en position déviée, à 170 km/h : elles permettent de passer des voies A ou B au raccordement à la dorsale wallonne à Maubray. Il faut procéder à l'équipement de la ligne en caténaires 25 kV 50 Hz et mettre en place les équipements au sol de la signalisation TVM 430 (transmission voie-machine) : à la vitesse où les TGV circuleront, l'observation de toute signalisation latérale au sol est aléatoire : la signalisation est dès lors embarquée sur les TGV. Enfin, il faudra équiper la ligne de clôtures, plantations et autres écrans antibruit avant de la livrer à l'exploitation. Ce sera pour le 2 juin 1996...

d'après informations du Service Presse et Relations Publiques de la SNCB



Dessin en coupe de la tranchée de Bruyelle (doc. SNCB)

EXCLUSIF - Futurs horaires TGV Bruxelles et extensions - Paris au 2 juin 1996									
	N7								R57
Amsterdam									17.19
Berchem-Antw.									19.23
Antwerpen-C.		8.03							
Liège-Guil.		6.38					13.38		
Bruxelles-M. A		7.44	8.48	9.57			14.43		19.57
Bruxelles-M. D	7.02	8.00	9.02	10.02	11.02	12.02	14.02	15.02	16.02
Mons		8.40							18.02
Espléchin	8.08	9.08	10.08	11.08	12.08	13.08	15.08	16.08	17.08
Paris-Nord	9.05	10.05	11.05	12.05	13.05	14.05	16.05	17.05	18.05
									19.05
									20.05
									21.05
									22.05
									23.05

EXCLUSIF - Futurs horaires TGV Paris - Bruxelles et extensions au 2 juin 1996															
	N67	N67	N7						N6	R51					
Paris-Nord	6.34	6.55	7.37	8.37	9.37	10.37	11.37	12.40	14.34	15.40	16.37	17.37	18.37	19.37	20.37
Espléchin	7.31	7.52	8.34	9.34	10.34	11.34	12.34	13.37	15.31	16.37	17.34	18.34	19.34	20.34	21.34
Mons					11.04									21.04	
Bruxelles-M. A	8.40	9.01	9.40	10.40	11.42	12.42	13.41	14.43	16.40	17.43	18.41	19.40	20.40	21.42	22.41
Bruxelles-M. D			9.45	10.54		12.45			16.45			19.45	20.54	22.00	
Liège-Guil.				11.59									21.59		
Antwerpen C															22.39
Berchem-Antw.			10.21			13.21			17.21			20.21			
Amsterdam			12.27			15.27			19.27			22.27			

Matériel utilisé : rames TGV « Réseau » tricourant de la SNCF n° 4501 à 4540 (remarque : seuls les TGV 4531 à 4540, en livrée « Thylis rouge », peuvent passer la frontière néerlandaise : ils sont équipés à cet effet d'équipements particuliers aux *Nederlandse Spoorwegen* : pantographe à butée pour franchissement des ponts mobiles dépourvus de caténaires, système d'arrêt automatique des trains « ATB » propre aux NS & radio sol-train appropriée).

NDLR : les heures indiquées pour Espléchin sont entendues comme les heures de passage à la frontière géographique.

Activités du GTF asbl

Renouvellement des cotisations

Si vous n'étiez pas membre du GTF asbl en 1995 et que vous désirez nous rejoindre:

(dans ce cas, la mention « PUB » apparaît sur l'étiquette-adresse de ce numéro de Trans-fer)

→ demandez-nous un bulletin d'affiliation à GTF asbl-Secrétariat, Boîte Postale 191, B-4000 Liège 1.



Si vous êtes déjà membre du GTF asbl, ce qui suit vous concerne :

(dans ce cas, la mention « GTF » et votre n° de membre apparaissent sur l'étiquette-adresse de ce numéro de Trans-fer)

Avec le dernier trimestre de l'année vient la période du renouvellement des cotisations à notre Association. Nous espérons que vous continuerez à nous apporter votre soutien.

Nous avons essayé de maintenir la cotisation de base 1996 à un taux très bas, afin que chacun puisse continuer à être membre de notre Association. Nous nous voyons néanmoins contraints de l'augmenter de... 20 F, car nous devons faire face à une nouvelle hausse de 10 % des tarifs postaux des périodiques, intervenue le 1er octobre (pour mémoire, les tarifs postaux des périodiques ont augmenté de ... 40 % en 3 ans !), et à une importante et continue hausse du prix du papier.

Le taux de cotisation que nous proposons permet, nous l'espérons, à chacun, quelque soit son budget de rester membre du GTF asbl. Comme le montant minimum de cotisation proposé est loin de couvrir nos frais d'impression de Trans-fer, nous vous proposons, si vous le pouvez, de nous encourager en versant un montant supérieur à votre guise, ou en devenant membre protecteur. Vu son succès, nous vous proposons en 1996 encore l'abonnement combiné Trans-fer - agenda Febelrail, ainsi que la possibilité de recevoir en priorité nos circulaires « voyages » par lettre rapide : si vous aimez participer à nos voyages, n'hésitez pas à opter pour le service Express proposé pour une somme modique : nous ne sommes pas sûrs de pouvoir annoncer dans Trans-fer tous les voyages que nous prévoyons en 1996. Déjà, nous vous remercions de votre soutien.

Procédure de recouvrement des cotisations

Notre secrétaire bénévole insiste pour que chacun veuille bien se conformer strictement aux indications suivantes : comme chacun le sait, notre fichier est automatisé : il n'y a donc aucun risque d'erreur ou d'oubli de notre part, ... à condition de bien respecter la procédure ci-après que nous avons voulue la plus simplifiée possible.

Tous nos membres voudront bien régler leur cotisation pour 1996 le plus rapidement possible, et en tout cas avant le 15 décembre 1995 (après cette date, les taux de cotisation seront majorés de 50 BEF).

TAUX de COTISATION 1996

→ Si vous habitez en Belgique, vous avez le choix entre :

Membre adhérent avec service de Trans-fer (code "membre A") : 260 BEF minimum (vous pouvez néanmoins nous soutenir en arrondissant cette cotisation à votre gré, car ce taux de base ne couvre même pas l'impression et le distribution de Trans-fer ; nous vous en remercions déjà).

Membre adhérent avec service combiné Trans-fer + Agenda Febelrail trimestriel (code "membre B") : 480 BEF minimum.

Membre protecteur avec service de Trans-fer (code "membre P") : 520 BEF minimum.

Membre protecteur avec service combiné Trans-fer + Agenda Febelrail trimestriel (code "membre C") : 750 BEF minimum

Supplément "Express" à ajouter à l'une des quatre cotisations ci-dessus, pour réception anticipée et sous enveloppe des circulaires "voyages GTF en Belgique" (code "EXPRESS" à faire figurer derrière le code "membre A, B, C ou P") : 110 BEF

→ Si vous habitez l'étranger :

* Membre adhérent avec service de Trans-fer (code "membre A") : 400 BEF minimum

* Membre adhérent avec service de Trans-fer + agenda Febelrail (membre "B") : 670 BEF minimum

- * Membre protecteur avec service de Trans-fer (membre "P") : 550 BEF minimum.
- * Membre protecteur avec service de Trans-fer + agenda Febelrail (membre "C") : 830 BEF minimum.
- * Supplément "Express" pour réception par courrier rapide de nos circulaires "voyages" : 110 BEF.

Nous vous remercions déjà de votre fidélité, et mettrons tout en oeuvre pour vous satisfaire au mieux au cours de l'année qui vient.

Comment verser votre cotisation ?

a) vous habitez la Belgique ou le Grand-Duché de Luxembourg :

→ versez votre cotisation au compte 068-0883360-08 de GTF asbl, 4000 Liège. Indiquez en communication : « 1996 - membre code A, B, C ou P (avec mention éventuelle EXPRESS) - vos nom et prénom et n° membre » (votre n° figure sur votre carte de membre et sur l'étiquette-adresse de ce Trans-fer).

~ N'utilisez votre carte de crédit « Visa ou Eurocard » que si vous nous commandez en même temps une édition : utilisez dans ce cas le formulaire pré-imprimé que vous trouverez page 26.

b) pour les autres pays : trois modes de paiement sont possibles :

→ par chèque : vous envoyez un "Eurochèque" garanti (à l'exclusion de tout autre forme de chèque) à GTF asbl-Secrétariat c/o Monsieur Laterre, rue de Marchienne 68, B-6110 MONTIGNY-le-TILLEUL.

→ par carte de crédit : vous pouvez vous réaffilier en utilisant votre carte de crédit "Visa" ou Eurocard" en utilisant le formulaire que vous trouvez page XX.

→ par compte de chèque postal : versez la somme correspondante au CCP Bruxelles 000-0896641-70 de GTF asbl, B-4000 Liège 1 : indiquez en communication : cotisation 1996, nom et prénom, et n° de membre.

Cartes de membre

Vous le savez, cher membre, l'envoi des cartes de membre est complètement automatisé, et se fait en une seule fois, à la fin du premier trimestre de l'année 96 : les membres adhérents reçoivent une carte de membre de couleur verte, les membres protecteurs une "golden card".

GTF - Voyages

□ **Notre dernier voyage de l'année 1995** : vous le savez déjà : il s'agit de notre découverte de la LGV belge le 16 décembre prochain.

□ **Notre prochain voyage à Strasbourg** : vous avez été nombreux à manifester votre intérêt pour la visite de cette ville et de son nouveau tramway. Nous informerons prochainement tous ceux qui nous ont envoyé une enveloppe timbrée et adressée à leur nom et adresse. Si cette activité vous intéresse aussi, envoyez-nous vous aussi une enveloppe timbrée à GTF asbl-Secrétariat, B.P. 191, B-4000 Liège1. C'est sans engagement de votre part...

GTF - Distribution

Les articles présentés sous cette rubrique peuvent être commandés par versement de la somme correspondante au compte **001-0643004-67** de GTF asbl-Distribution, B.P. 191, B-4000 Liège 1. En communication, il suffit de mentionner le code-tarif de l'article demandé (vous pouvez ainsi utiliser les possibilités du *phone-banking*). De l'étranger, il convient d'utiliser notre CCP Bruxelles 000-0896641-70.

Vous pouvez aussi commander à l'aide de votre carte de crédit « *Visa* » ou « *Eurocard* », grâce au bulletin de commande pré-imprimé que vous trouverez ci-après en page 26.

GTF-Distribution ne garde aucun article en stock. Les articles ci-après doivent être commandés avant le 1er décembre 1995 ; délai de livraison environ 1 mois après cette date.

📅 **Calendrier Loco 1996**

Un calendrier format 42 x 30 cm comptant 1 photo par mois (8 noir et blanc, 4 couleurs).

Sujets : autorail SNCB série 43, locomotive à vapeur à Ponderôme, locomotive électrique SNCB type 29, locomotives diesel SNCB type 204 en France, autorail 551 à Vonèche, locomotive diesel type 210 à Hasselt, locomotives diesel CFL 1603 et 1604 à Ostende, locomotive électrique 1602 en livrée « Memling » à Bruxelles-Nord, grill de l'atelier de Schaerbeek, locomotive vapeur SNCB type 81 à Vielsalm, automotrice 040 à Anvers-Central, locomotive à vapeur type 97 à Verviers.

prix du calendrier : 395 BEF + 60 BEF (port emballage carton) = 455 BEF
envoi à l'étranger: frais de port portés à 115 BEF
code-tarif : 616

Verviers - Hergenrath, l'escapade vers l'est, par Georges Henrard

Un remarquable et original ouvrage d'un inspecteur de la SNCB entièrement consacré à la section Verviers-Central - frontière allemande de la ligne 37 Liège - Aix-la-Chapelle. Un livre broché de 240 pages papier glacé format 25 x 16 cm, 240 photos noir et blanc et 50 couleurs.

L'ouvrage traite, de manière thématique, de toutes les gares et points d'arrêt de la ligne, actuels ou supprimés, avec force points d'histoire et anecdotes du personnel cheminot local. Des plans de voies illustrent les gares importantes.

Au sommaire : Verviers-Central, la traversée de Verviers, Verviers-Palais, Verviers-Est, Nasproué, Dolhain Gileppe & Vicinal, Welkenraedt (avec évocation de la ligne 39 vers Montzen), Herbesthal (avec évocation de la ligne 49 vers Eupen), Astenet, le Hammerbrücke, Hergenrath, et le point frontière belgo-allemand qui a été déplacé plusieurs fois au gré des traités.

Accordons une mention spéciale à la remarquable évocation photographique de l'ancienne gare monumentale de Herbesthal.

prix : 1200 BEF (+ 90 BEF port - enveloppe matelassée) = 1290 BEF
envoi à l'étranger : frais de port portés à 150BEF)
code-tarif : 617

Les locomotives diesel GM SNCB série 52-53-54 par Max Delie (éditions H.K.)

Un ouvrage de 96 pages au format 21 x 30 cm, qui raconte dans le détail toute l'histoire de ces locomotives « *Nohab* », de conception américaine General Motors, et que l'on retrouva après le second conflit mondial sur nombre de réseaux européens. La plupart sont d'ailleurs encore en service de nos jours. Toutes les données techniques sont livrées dans un texte illustré de nombreuses photos, la majorité en couleurs, avec force tableaux et schémas. Bref, une documentation complète sur celles qu'on a coutume d'appeler « *les Gros Nez* » dans les milieux ferroviaires.

prix : 980 BEF (+ 70 BEF port - enveloppe matelassée) = 1050 BEF
(envoi à l'étranger : frais de port portés à 100 BEF)
code-tarif : 618

GTF-Editions

NOTRE CATALOGUE ÉDITIONS

Toutes les éditions de ce catalogue sont disponibles par correspondance selon les modes de commande suivants :

* si vous habitez la Belgique : par versement préalable de la somme correspondante au compte 240-0380489-59 de GTF asbl - Editions, BP 191, 4000 Liège 1. Spécifier en communication le n° de code de ou des article(s) que vous nous commandez (vous pouvez ainsi utiliser les services « phone Banking »). L'envoi d'une lettre de confirmation de commande est inutile.

* pour les autres pays : par versement préalable à notre CCP Bruxelles 000-0896641-70 de GTF asbl - B-4000 Liège. Vous pouvez aussi nous envoyer un Eurochèque garanti (montant maximum 7000 BEF) à l'exclusion de toute autre forme de chèque, ou un mandat postal international à l'ordre de GTF asbl, BP 191, B-4000 Liège 1.

PAIEMENTS PAR CARTE DE CREDIT : de Belgique ou de l'étranger, vous pouvez aussi régler avec votre carte « Visa » ou « Eurocard » en nous envoyant le bulletin de commande que vous trouvez en page 26.

Le délai d'expédition de nos commandes en Belgique est d'environ 1 mois : celles-ci sont soigneusement emballées par nos soins. En cas d'avarie à l'arrivée, contactez d'abord les services postaux ; merci.

LIBRAIRIE

**TOUS NOS ENVOIS D'ARTICLES « LIBRAIRIE » SONT EFFECTUÉS
SOUS ENVELOPPE MATELASSÉE ANTI-CHOC**

Les tramways au Pays de Liège

tome 1 : les tramways urbains (ouvrage épuisé)

tome 2 : les tramways vicinaux de la province de Liège Code-article 201

Luxeux ouvrage format 310 x 297 mm contenant 400 pages, avec plus de 750 photos, plans, schémas, huit pages en quadrichromie, jaquette en quadrichromie. Reliure pleine toile.

Synthèse historique et technique de toutes les lignes de chemin de fer vicinales de la Province de Liège.

Au sommaire : les lignes à voie normale (Pouleur - Trooz et Dolhain - Eupen), les lignes de Hesbaye, du Condroz, le vicinal à Liège, les lignes d'Andenne, Vielsalm - Liernux, Comblain - Manhay, les lignes de l'Est (Verviers - Spa et le réseau d'Eupen), l'infrastructure et l'énergie, le matériel roulant thermique et électrique... Expédition automatique par recommandé sous boîte anti-chocs.

prix : 2700 BEF + envoi en Belgique 240 BEF = **2940 BEF**
+ envoi à l'étranger 350 BEF = 3050 BEF

📖 Cinquante ans de transport voyageurs à la SNCB Code-article 203
(en collaboration avec l'ARBAC)

Ouvrage en 2 volumes, format A4 (210x297mm), papier couché satiné 100 gr, reliure solide fil de lin, couverture en 2 couleurs.

tome 1 par W. PYPEN (320 pages, 350 photos et dessins)
étude des étapes de l'évolution du matériel voyageurs de 1926 à nos jours, morphologie de la voiture à voyageurs, étude historique de nos grandes entreprises de construction ferroviaire, étude comparative des grandes familles de voitures de tout type, perspectives d'avenir.

tome 2 par G. CLOSE & M. THIRY (450 pages, 500 photos, 220 plans)
Vaste encyclopédie iconographique et descriptive de tout le matériel métallique à bogies de la SNCB : étude du marquage des véhicules, analyse des versions diverses de voitures, étude de chaque modèle de voiture, étude des bogies, index général des numéros de voitures...

Les deux volumes forment un ensemble indissociable. le tome 1 est disponible en version française ou néerlandaise **au choix (à préciser à la commande)**. Le tome 2 est bilingue.

prix : envoi recommandé en Belgique : 2750 BEF + 280 BEF(port) = **3030 BEF**
envoi recommandé à l'étranger : 2750BEF + 510 BEF (port) = 3260 BEF.

📖 Le rail passe par Liège, du remorqueur au TGV Code-article 204

Ouvrage de 168 pages format A4, illustré de 220 photos et plans, avec couverture en quadrichromie, entièrement consacré au chemin de fer en région liégeoise : histoire, actualité technique, avenir. Au sommaire : le chemin de fer, facteur de développement de la région liégeoise depuis 1838 par M. Lambou; les lignes ferrées liégeoises concurrentes des plans inclinés d'Ans par R. Marganne ; panorama de l'exploitation en traction vapeur des lignes Bruxelles - Liège - Aix-la-Chapelle par R. Huysman ; trente ans de traction des trains sur le groupe de Liège de la SNCB par M. Van Ussel ; aperçu des automotrices électriques de la SNCB : un bond technologique de cinquante ans, par P. Van Geel ; l'importance du rail en région liégeoise aujourd'hui et demain par J. Comet, directeur général adjoint de la SNCB ; Liège-Guillemins, le TGV de l'Europe entre en gare, par le Baron P. Clerdent, sénateur.

versions disponibles :

version BROCHEE :

envoi en Belgique : 1140 BEF + 100 BEF (port) = **1240 BEF**
envoi à l'étranger : 1140 BEF + 160 BEF (port) = 1300 BEF

version de luxe, RELIEE pleine toile bleue, dorée à l'or fin, avec jaquette illustrée en quadrichromie, envoi recommandé :

envoi en Belgique : 1800 BEF + 220 BEF (port) = **2020 BEF**
envoi à l'étranger : 1800 BEF + 350 BEF (port) = 2150 BEF.

Histoire du chemin de fer de Landen à Statte. Code-article 205
par Didier Funken et Christian Lamby

Histoire de l'artère Landen - Hannut - Statte qui traversait la Hesbaye : page d'histoire ferroviaire, mais aussi tranche d'histoire locale de la Hesbaye.

Une première section du livre évoque chronologiquement tous les aspects de la vie de cette ligne, depuis sa création jusqu'à sa mise hors service. Une seconde section passe en revue toutes les gares, haltes et points d'arrêt ayant jalonné la ligne : pour chacun, de nombreux témoignages historiques sont rassemblés sur la gare, et son exploitation, avec le cas échéant plans de voie et photos d'ambiance du chemin de fer inséré dans la vie locale.

Le tout est très abondamment illustré de 150 cartes-vues anciennes et autres photos de toute époque, la plupart du temps inédites.

De présentation luxueuse, l'ouvrage compte 144 pages au format 210 x 210 mm, sur papier couché glacé 115 gr/m² avec reliure cousue fil de lin.

Prix: envoi en Belgique : 750 BEF (+ 90 BEF envoi) = **840 BEF.**
envoi à l'étranger : 750 BEF (+ 140 BEF envoi) = 890 BEF.

Lamorteau, histoire d'une gare gaumaise et de la ligne Marbehan - Virton - Montmédy. par Jean-Claude Léonard

Code-article 206

Jusqu'il y a quelques années, le point frontière gaumais de Lamorteau - Escouviez, à l'extrême sud de la Belgique, avait une intense activité ferroviaire pour le trafic des marchandises. Aujourd'hui, toutes les installations du chemin de fer y ont disparu.

Jean-Claude Léonard, originaire de Lamorteau, a voulu évoquer dans cette plaquette l'histoire du rail dans son village. A travers l'évocation du chemin de fer à Lamorteau, il retrace toute l'histoire d'une ligne internationale franco-belge aujourd'hui défermée et oubliée : Marbehan - Virton - Montmédy.

Une élégante plaquette de 54 pages au format 210 x 210 mm, avec couverture en quadrichromie. Le texte est illustré d'une quarantaine de photos noir et blanc grand format et schémas.

Prix: envoi en Belgique : 350 BEF (+ 50 BEF envoi) = **400 BEF.**
envoi à l'étranger : 350 BEF (+ 70 BEF envoi) = 420 BEF.

Le trolleybus à Liège. par Jacques Braive, Jean Evrard & Roland Marganne

Code-article 207

Une évocation de l'histoire des trolleybus à Anvers, Bruxelles, Liège, Seraing et Gand, avec l'histoire détaillée de trois lignes liégeoises significatives : le 10 Liège - Fléron, le 20 Cathédrale - Cointe et le 36 Cathédrale - Sainte-Walburge.

Une élégante plaquette de 52 pages au format 210 x 210 mm, avec couverture en quadrichromie. Le texte est illustré de quarante-cinq photos noir et blanc grand format.

Prix: envoi en Belgique : 380 BEF (+ 50 BEF envoi) = **430 BEF.**
envoi à l'étranger : 380 BEF (+ 70 BEF envoi) = 450 BEF.

Liège - Cologne, premier chemin de fer transeuropéen

Code-article 208

Le passé, le présent et l'avenir de la première liaison ferroviaire internationale du continent. Douze contributions : Liège - Aix-la-Chapelle, le point de vue du géographe, par Robert STEKKE ; Liège - Cologne, premier chemin de fer transeuropéen, par Roland MARGANNE ; Les autres liaisons ferroviaires germano-belges, par Roland MARGANNE ; La physionomie de la ligne Liège - frontière allemande dans les années cinquante, par René GLADE ; Evocation de la traction à vapeur sur l'axe Liège - frontière allemande, par Robert HUYSMAN ; Souvenirs d'un chef-garde sur l'axe Liège-Guillemins - Aachen Hauptbahnhof, par Jean LEONARD ; Les dessous de l'aventure des locomotives polytension sur Liège - Cologne, par Michel VAN USSEL ; La ligne Liège - frontière allemande aujourd'hui, par Paul AUGUSTE ; Liège - Cologne aujourd'hui, vu par un conducteur, par Roger THIRY ; Des trains réguliers... irréguliers sur l'axe Liège - Aix-la-Chapelle, par Daniel COENEN ; La Meuse, le Rhin et le rail, par Marcel LAMBOU ; Histoire de transports publics à Eupen aux XIXe et XXe siècles, par Marcel LAMBOU.

Un ouvrage de 168 pages sur papier glacé, format 21 x 21 cm, comportant 150 photos noir et blanc et 25 photos en couleurs, dont plusieurs en grand format. Couverture en quadrichromie.

Prix : envoi en Belgique : 980 BEF (+ 90 BEF envoi) = **1070 BEF**,
envoi à l'étranger : 980 BEF (+ 140 BEF envoi) = 1120 BEF.

Suggestions pour une thématique philatélique : les chemins de fer,
tome 1: la traction vapeur, par Marcel Constant

Code-article 209

Une autre histoire des chemins de fer du monde entier, traitée au moyen du timbres-poste. Invention et l'évolution des locomotives à vapeur et de leur représentation sur timbres-poste.

Un syllabus de 250 pages format A4, abondamment illustré.

Prix : envoi en Belgique : 490 BEF (+ 80 BEF envoi) = **580 BEF**
envoi à l'étranger : 490 BEF (+ 150 BEF envoi) = 640 BEF

Tramways et trolleybus dans la guerre (1939-1945) ; une décennie de transports publics à Liège, par J. Evrard, J.-G. Godeaux, M. Lambou & R. Stekke

Nouveauté - Code-article 210

Cette plaquette évoque le rôle joué par les transports en commun liégeois dans les différentes étapes de la tragédie du second conflit mondial. Au fil des pages, les auteurs abordent les événements qui émaillèrent l'exploitation du réseau des tramways et trolleybus liégeois: la destruction des ponts en mai 1940, le travail obligatoire en Allemagne, la dramatique pénurie de pneumatiques ou les bombardements dévastateurs de mai 1944. On découvre les perceptrices débonnaires, la joie de la libération ou les facéties des agents des tramways face à l'autorité nazie.

Abondante illustration avec 40 photographies d'époque, plans et ordres de service parfois insolites. 80 pages format 16x24 cm ; impression noir et bistre.

Prix : envoi en Belgique : 450 BEF (+ 70 BEF envoi) = **520 BEF**
 envoi à l'étranger : 450 BEF (+ 100 BEF envoi) = 550 BEF

☐ J'étais machiniste, par Henri Scaillet, conducteur honoraire à la SNCB
Nouveauté - Code-article 211

Si beaucoup d'ouvrages ont été écrits sur la machine à vapeur, celui-ci est tout à fait original car il a été conçu et rédigé par un ancien machiniste de la SNCB. Ce livre démystifie d'abord la machine à vapeur en expliquant son fonctionnement dans des termes accessibles à tous. L'auteur raconte ensuite sa vie professionnelle, avec ses joies et ses peines, dont celles de la guerre, décrit les machines qu'il a conduites, et les lignes de l'étoile d'Haine-Saint-Pierre qu'il a desservies.

Une belle tranche d'histoire des hommes qui ont fait le chemin de fer, mais aussi une leçon d'humanisme...

Un ouvrage de 156 pages format 16x24, couverture en quadrichromie, une centaine d'illustrations.

Prix : envoi en Belgique : 495 BEF (+ 70 BEF envoi) = **565 BEF**
 envoi à l'étranger : 495 BEF (+ 100 BEF envoi) = 595 BEF

☐ En TEE de Bruxelles à Mariembourg Nouveauté - Code-article 299

Etude illustrée sur les locomotives quadritension CC 40100 et de la SNCF et sur les voitures TEE Paris - Bruxelles - Amsterdam qui ont effectué cette liaison de 1957 à 1995. Présentation d'un parcours exceptionnel affrété par le GTF asbl avec ce matériel entre Bruxelles et Mariembourg à l'occasion du festival vapeur du CFV3V.

32 pages format A5 papier glacé - 14 illustrations.

Prix : envoi en Belgique : 100 BEF (+ 25 BEF port) = **125 BEF**
 envoi à l'étranger : 100 BEF (+ 40 BEF port) = 140 BEF

TRANS-FER

Liste des numéros spéciaux et hors série de notre revue, encore disponibles.

FRAIS D'ENVOI A AJOUTER A CHAQUE TRANS-FER COMMANDE

repérage	envoi en Belgique	envoi à l'étranger
Trans-fer marqué (*)	20 BEF	40 BEF
Trans-fer marqué (**)	25 BEF	50 BEF
Trans-fer marqué (***)	35 BEF	75 BEF

📖 Trans-fer spécial n° 2 - 118 pages, 110 photos et plans *Code-article 302*
Monographie complète sur la ligne SNCB Charleroi - Mariembourg - Vireux-Molhain et ses antennes vers Thuillies, Laneffe, Florennes, Ermeton-sur-Biert, Couvin. Présentation du chemin de fer à vapeur des 3 vallées.

prix : 300 BEF + port (**)

📖 Trans-fer spécial n°3 - 250 pages, 200 photos et plans *Code-article 303*
10 articles : le chemin de fer dans le Canton de St-Vith, par R. Marganne ; le déclin des lignes ferrées de Clabecq par Ph. Janssens ; chronique de la gare de Liège-Longdoz, par F. Braive ; derniers panaches aux portes d'un musée ferroviaire, histoire d'une occasion manquée, Tournai 1971-1981, par F. Lemaire ; le chemin de fer militaire à voie de 60 cm. Eisenborn-Sourbrodt par R. Marganne ; le matériel standard tramway au Littoral belge par P. Auguste ; la motrice électrique n°1 des RELSE par J. Renard ; trams du Namurois par A. De Preter et J. Fivet ; aspects ferroviaires de Couvin.

prix : 425 BEF + port (***)

📖 Trans-fer spécial n°4
« Trains en liberté de La Panne à Losheimergraben » *Code-article 304*
Les coins les plus originaux du réseau ferré belge, comme si vous y étiez... Une étude historique, technique et touristique complète et abondamment illustrée des régions suivantes : Bastogne (avec étude de la ligne 163 Gouvy - Libramont), les lignes ferrées oubliées du Borinage et du Valenciennois, la Haute-Meuse (avec étude complète de la ligne 154 Dinant - Givet), les lignes du Courtrais et de la région de La Panne-Dunkerque, les lignes des Cantons de l'Est.
Nouveau format 21x27,5 cm, 56 pages, 87 photos.

prix : 450 BEF + port (***)

📖 Trans-fer spécial n°5
« Quiévrain - le cru 1995 des voitures à voyageurs SNCB » *Code-article 305*
La ligne Saint-Ghislain - Quiévrain - Valenciennes, un passé prestigieux, un avenir assuré ? histoire de la première liaison ferrée entre Bruxelles et Paris, histoire de l'enracinement régional de la ligne. Le côté anecdotique n'est pas oublié, comme les transports et lâchers de pigeons-voyageurs... Déclin de la ligne, et sa renaissance avec sa modernisation et son électrification. Le point sur les projets de remise en service d'une liaison ferroviaire avec Valenciennes. **En autorail de Saint-Ghislain à Quiévrain.** Henri Scaillet, ancien machiniste de la remise d'Haine-St-Pierre fait revivre le pittoresque voyage en autorail entre Saint-Ghislain et Quiévrain, et entre Warquignies et Dour, il y a quarante ans. **Le cru 1995 des voitures à voyageurs de la SNCB.** Présentation des voitures « K4 », un matériel « grandes lignes » d'occasion racheté à la SNCB et des nouvelles voitures « I 11 », un matériel grand confort de service intérieur.
80 pages papier glacé format A5, sous jaquette en quadrichromie, 70 illustrations.

prix : 375 BEF + port (**)

TRANS-FER HORS SERIE (ETUDES THEMATIQUES REGIONALES)

❏ Musée des transports en commun du pays de Liège

Code-article 311

Présentation de ce musée liégeois et étude historique et technique des véhicules qui y sont exposés.

84 pages papier glacé, 70 photos, couverture bi-chrome, relié

prix : 250 BEF + port (**)

❏ Aspects ferroviaires du pays de Charleroi

Code-article 312

Histoire complète de la ligne de chemin de fer Charleroi - Fleurus - Ottignies et de la ligne vicinale 63 disparue Charleroi - Gosselies - Souvret - Fontaine l'Evêque. Evocation du Command Car de l'US ARMY et de ses déplacements en Belgique.

120 pages, couverture quadrichrome, 125 photos.

prix : 390 BEF + port (**)

❏ Le Fagnard - histoire d'une ligne internationale - Trois-Ponts - Wèvercé - Jünkerath (2e édition augmentée)

Code-article 314

Histoire complète de la ligne Trois-Ponts - Malmédy - Waimes - Losheimergraben - Jünkerath ; situation actuelle et perspectives d'avenir.

40 pages, 30 illustrations, broché

prix : 100 BEF + port (*)

❏ Dossier TGV

Code-article 315

Dossier complet et officiel sur la problématique du TGV en Belgique, les décisions politiques prises, le tracé détaillé, les infrastructures et les coûts. 68 pages, broché.

prix : 100 BEF + port (*)

❏ Les chemins de fer oubliés des Trois Frontières

Code-article 316

Histoire, situation actuelle et avenir de toutes les voies ferrées oubliées qui franchissaient ou franchissent la frontière belgo-néerlandaise ou belgo-allemande dans la région des Trois Frontières : Hasselt - Lanaken - Maastricht, Montzen - Aix-la-Chapelle (Ouest), bifurcation Geuthal - bifurcation Ronheide, Welkenraedt - Eupen - Raeren, le noeud ferroviaire de Raeren et ses antennes vers l'Allemagne (vers Walheim - Stolberg et surtout vers Montjoie - Kalterherberg, ce célèbre et pittoresque tronçon de la Vennbahn, ligne belge en territoire allemand.

80 pages papier glacé, 60 photos et 10 plans, couverture bi-chrome, reliure cousue fil de lin

prix : 370 BEF + port (**)

📖 Souvenirs ferroviaires du pays de Saint-Vith Code-article 317
Histoire de l'établissement et de la disparition progressive du réseau de chemin de fer de la région de Saint-Vith (Vennbahn Waimers - Lommersweiler et antennes vers Bleialf et Troisvierges ; lignes adjacentes St-Vith - Gouvy et Born - Vielsalm). Relevé complet des nombreux témoignages archéologiques encore existants du rail (tunnels, ponts et viaducs, sites). Témoignages de cheminots ayant participé, dans les années cinquante, à l'exploitation du noeud ferroviaire de Saint-Vith. 68 pages papier glacé, 50 photos et plans, broché.

prix : 200 BEF + port (**)

📖 Les frontières électriques de la SNCB Code-article 318
Pourquoi la SNCB a-t-elle fait le choix du courant continu 3000 volts pour l'électrification de son réseau ? Quelles sont les solutions utilisées aux frontières pour le passage du réseau électrifié belge aux réseaux néerlandais, allemand, luxembourgeois et français où la tension d'alimentation est différente ?
Tous ces problèmes sont vulgarisés et décrits dans cette nouvelle édition où l'on trouve aussi des tableaux chronologiques complets de toutes les lignes électrifiées de la SNCB. 64 pages, 40 photos dont 17 en couleurs, couverture en quadrichromie.

prix : 460 BEF + port (*)

📖 Électrification Gouvy - Troisvierges Code-article 319
Intervenue le 15 décembre 1993, cette électrification d'un tronçon belgo-luxembourgeois de moins de 10 km annonce la modernisation et l'électrification de la ligne Liège - Luxembourg. Dans cette plaquette, vous saurez tout sur la technique choisie pour cette électrification, son exploitation, le quotidien de l'artère Liège-Luxembourg et ses perspectives d'avenir. 72 pages, 60 photos et plans. Couverture couleurs.

prix : 300 BEF + port (*)

ICONOGRAPHIE

📖 Collis cadeau 28 cartes-vues code-article : 499

colis de 12 cartes-vues couleurs et 16 cartes-vues noir et blanc représentant les transports en commun belges (trains, trams, trolleybus) : une manière différente de présenter vos voeux de fin d'année !

prix : 400 BEF + 35 BEF (port - livraison en Belgique) = 435 BEF
+ 70 BEF (port - livraison à l'étranger) = 470 BEF

🔔 En cas de commande de ce colis-cadeau avant le 15 décembre 1995, une série différente de 12 cartes-vues ferroviaires noir-et-blanc supplémentaire est jointe gracieusement à votre commande (soit 40 cartes-vues en tout !).

Vous trouverez la plupart des éditions du GTF asbl dans les librairies suivantes :

BRUXELLES

Musée du Chemin de fer (gare de Bruxelles-Nord)

LIEGE

Librairie Michel Lhomme, rue des Carmes, 7A à 4000 Liège

Librairie de la Sirène, rue du Pont, 14 à 4000 Liège

Hobby 2000, rue Méan, 11-13 à 4020 Liège

Librairie du Musée des Transports en Commun du Pays de Liège, rue Richard Heintz, 4020 Liège.

VERVIERS

Nostalgia, rue Jardon, 21 à 4800 Verviers

LA LOUVIERE

L'Etoile du Nord, *qui a déménagé pour mieux vous servir : depuis le 2 novembre, le magasin, dont la surface est quadruplée, est installé rue de Belle-Vue, 200 à La Louvière (à 300 mètres de La Louvière-Sud).*

ENGHIEN

Jocadis, rue de Bruxelles, 53 à 7850 Enghien

**LA PROMOTION ET L'EXPLOITATION
TOURISTIQUE DU TRANSPORT FERROVIAIRE, asbl.**
BP 191 - B-4000 LIEGE 1.

BON DE COMMANDE PAR CARTE DE CREDIT

→ Utilisez ce bon de commande si vous désirez vous réaffilier et commander nos articles "Editions" ou "Distribution" en payant à l'aide de votre carte de crédit "Visa" ou "Eurocard".

Renvoyez-nous le présent document (ou une copie) :

✉ soit par la poste à notre adresse :
GTF asbl - Secrétariat, B.P. 191, B-4000 Liège 1.

✉ soit par fax au n° **071/51 66 03** (avant 21h30)

Je soussigné..... **membre GTF n°**.....

Rue N° Bte

Code postal Localité.....

commande :

Code-article	Désignation	prix envoi compris
	réaffiliation 1996	
	catégorie : (A,B,C ou P - EXPRESS)	
TOTAL (*) →		

J'autorise le débit de cette somme (*) de ma carte VISA / EUROCARD

N° EXP

Date : Signature :

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.

© **Copyright GTF asbl** : les articles rédactionnels propres au GTF asbl, contenus dans ce numéro, ne peuvent être reproduits qu'avec l'autorisation préalable et écrite de l'éditeur, selon les règles de la législation belge et européenne. Néanmoins, les articles que nous empruntons à d'autres publications, avec leur autorisation, 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 par le GTF asbl.

Le GTF asbl a une activité variée : voyages en Belgique et à l'étranger, éditions ferroviaires, distribution d'articles divers, **réunions tous les deuxièmes mardis du mois (sauf juillet et août) au mess du personnel de la gare de Liège-Guillemins.** Notre catalogue et toute autre information vous sont volontiers transmis : écrivez-nous à GTF asbl, BP 191, B-4000 Liège 1 en joignant un timbre pour lettre.

La cotisation de nos membres est très modique : en 1996, 260FB pour les membres belges, 400 FB pour les membres étrangers. Demandez-nous un bulletin d'affiliation: vous recevrez régulièrement *Trans-fer* et bénéficierez de tous les avantages réservés exclusivement à nos membres.

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 indiqués à côté des services que nous vous proposons. Vous pouvez aussi régler à l'aide de votre carte de crédit **Visa** ou **Eurocard** (un formulaire est disponible dans chaque numéro de *Trans-fer*)

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 modes suivants :

=> *le plus simple et le moins onéreux* : règlement par carte de crédit **Visa** ou **Eurocard** au moyen du formulaire que vous trouvez dans chaque numéro de *Trans-fer*.

=> ou à défaut : paiement à notre compte courant postal :

BRUXELLES 000-0896641-70 GTF asbl, 4000 Liège.

=> ou envoi d'un **Eurochèque** garanti (à l'exclusion de tout autre type de chèque) à l'ordre de GTF asbl, BP 191, B-4000 Liège 1.

=> ou envoi d'un **mandat postal international** à GTF asbl, BP 191, B-4000 Liège 1.

Nous ne pouvons accepter d'autre mode de paiement.

Changements d'adresse

Envoyez-nous un avis de changement d'adresse normalisé disponible dans tous les bureaux de poste. Indiquez-y votre n° de membre (figurant sur l'étiquette-adresse de *Trans-fer*). Notre adresse : GTF asbl-Secrétariat, B. P. 191, B-4000 LIEGE 1.

EDITIONS



a.s.b.l.

**GROUPEMENT BELGE
POUR LA PROMOTION ET L'EXPLOITATION
TOURISTIQUE DU TRANSPORT FERROVIAIRE
B.P. 191 B-4000 LIEGE 1**

GROUPEMENT BELGE
POUR LA PROMOTION ET L'EXPLOITATION
TOURISTIQUE DU TRANSPORT FERROVIAIRE
Association sans but lucratif
« GTF asbl »
Boîte Postale 191 - B-4000 LIEGE 1

Novembre 1995

**En chemin de fer sur le premier tronçon de la LGV belge
d'Antoing à la frontière française
samedi 16 décembre 1995**

**Parcourir en chemin de fer et à petite vitesse, le premier tronçon de la
ligne à grande vitesse belge : un événement à ne pas manquer**

C'est ce que nous vous proposons, en cette fin d'année 1995 : visiter en train spécial le premier tronçon de la ligne à grande vitesse (LGV) belge entre Antoing et la frontière française, six mois avant son inauguration officielle, au changement d'horaires de mai 1996.

Nous sommes actuellement en pleine organisation de ce voyage assurément exceptionnel : voilà ce que nous pouvons vous dévoiler à ce jour.

Nous vous proposerons tout d'abord de **découvrir la base SNCB dite « de Saint-Druon », près d'Antoing**, qui constitue notamment le point de départ de tous les trains de travaux vers le premier tronçon de ligne à grande vitesse, actuellement en cours d'armement.

Puis, nous visiterons en train spécial le premier tronçon de LGV **d'Antoing à la frontière française**. Il faut profiter de cette occasion exceptionnelle : dès mai 1996, tout le site de la LGV sera clôturé et donc inaccessible aux photographes et autres amateurs : pas question de photographier un TGV *Thalys* ou un *Eurostar* à la sortie de la tranchée de Bruyelle ; pas question de photographier un TGV *Réseau* tricourant au passage sur l'Escaut... Le 16 décembre, vous pourrez voir de près tous les ouvrages d'art et équipements, pour la première et la dernière fois sans doute...

Nous pensons que cette occasion unique est à saisir par tous les amateurs ferroviaires, ainsi que par tous ceux qui sont intéressés par cette nouvelle technologie. Certes, nous serons en décembre et les photographes, qui pourront opérer à leur aise dans notre voyage, feront remarquer que les conditions atmosphériques et l'ensoleillement ne seront pas optima. Mais nécessité fait loi... on ne peut que saisir une opportunité pareille.

L'organisation concrète de la journée

- Nous vous fixerons rendez-vous le 16/12 vers 9h30-10h soit en gare de Tournai, soit en gare de Mons (*le rendez-vous avec notre train spécial sera fixé dans la circulaire de confirmation que nous vous adresserons quelques jours avant le voyage, si vous vous y inscrivez*). Le retour aura lieu au même endroit vers 16h00 ;
- Pour profiter au maximum des meilleures heures d'ensoleillement diurne, nous ne prévoyons pas d'arrêt de longue durée à midi et nous conseillons à chacun de « prendre son casse-croûte » ;
- Nous découvrirons la base technique SNCB de Saint-Druon, tous ses équipements techniques, locomotives et engins de travaux ;
- Nous parcourrons le célèbre raccordement d'Antoing reliant la dorsale wallonne (ligne 78 Mons-Tournai) à la ligne à grande vitesse ;
- Nous parcourrons à petite vitesse la LGV belge jusqu'à Espléchin, en découvrant de très près tous ses ouvrages d'art et particularités ;
- Notre train sera « décoré » en dehors des arrêts : nous tenons à décourager ainsi les photographes-automobilistes qui s'estimeraient dispensés de la participation aux frais de circulation de ce train exceptionnel.

Nos prix

Il s'agit d'un forfait comprenant votre place dans notre train spécial, la visite de la base de Saint-Druon, le parcours aller-retour sur la ligne LGV en cours d'armement entre Antoing et la frontière française, les frais d'organisation et la TVA.

- **Forfait adulte** membre GTF asbl, conjoint, enfant ou ascendant vivant sous le même toit : **1200 BEF**
- Forfait adulte non membre GTF asbl : 1350 BEF
- Forfait enfant de 7 à 12 ans : 600 BEF (*la participation des enfants de moins de 12 ans est limitée à ceux qui accompagnent leurs propres parents ou grands-parents et qui voyagent sous leur responsabilité*). Les enfants de moins de 7 ans ne sont pas admis à ce voyage.
- **Billet SNCB - parcours d'approche** valable en 2e classe sur les trains réguliers SNCB de toute gare belge à la gare de notre rendez-vous et retour: nous pouvons vous fournir un tel billet au prix imbattable de **270 BEF**.

Inscriptions

Le nombre de places étant limité et l'organisation particulièrement complexe, nous vous prions de vous inscrire au plus tôt, et au plus tard le lundi 27 novembre prochain : il vous suffit de nous renvoyer le bulletin d'inscription ci-contre à l'adresse indiquée. Une circulaire de confirmation contenant toutes indications utiles et votre billet vous parviendra au début de la semaine précédant le voyage.

GTF asbl - BULLETIN DE PARTICIPATION - voyage « LGV belge » - 16.12.95

A renvoyer avant le 27/11/95 soit par la poste à l'adresse suivante :
GTF asbl c/o Monsieur Jean Laterre
rue de Marchienne 68 - B-6110 MONTIGNY-le-TILLEUL
 ou par FAX au **071/51.66.03** avant 21h30

* Je soussigné..... (nom et prénom)

Rue..... N°..... N° bte.....

N° postal..... Localité.....

Membre GTF n°..... (éventuellement) Tél...../.....

* inscrits au voyage « **LGV belge - 16.12.95** » (inscrivez le nombre dans les cases)

	adulte(s) membre GTF asbl à 1200 BEF
	adulte non membre GTF asbl à 1350 BEF
	enfant(s) de 7 à 12 ans à 600 BEF
	parcours d'approche SNCB 2e cl. à 270 BEF
TOTAL (*)	

J'effectue simultanément le paiement de cette somme totale (*) :

	par chèque barré joint rédigé à l'ordre du GTF asbl
	en vous donnant ordre de débiter mon compte par ma carte VISA belge ou étrangère [n° de 20 chiffres ci-dessous] n°..... EXP.....
	par virement au compte 068-0883360-08 de GTF asbl, B.P. 191,4000 LIEGE 1 (évitiez si possible ce mode de paiement SVP).
	(de l'étranger uniquement) par versement au CCP Bruxelles 000-0896641-70 de GTF asbl, B.P. 191, B-4000 LIEGE 1.

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

(date et signature)

Conditions de participation à nos voyages

1.- La participation effective à un voyage est conditionnée par la réception d'une confirmation écrite d'inscription, accompagnée des titres de transport ; celle-ci est adressée par voie postale au participant quelques jours avant la date du voyage.

2.- Le GTF asbl peut refuser toute demande d'inscription sans devoir en préciser le(s) motif(s).

3.- Le GTF asbl se réserve le droit d'annuler une activité moyennant le remboursement des montants déjà versés. Aucune indemnité complémentaire n'est cependant due du fait de l'annulation de celle-ci par le GTF asbl.

4.- Si un participant annule sa participation alors qu'il est régulièrement inscrit, un remboursement éventuel, partiel ou total, est conditionné par la date de la demande d'inscription, les circonstances, le nombre d'inscrits...

5.- Le GTF asbl ne peut être tenu pour responsable de circonstances dues à la force majeure ou d'incidents qui ne relèvent pas de sa compétence.

6.- Chaque participant s'engage à respecter le climat de convivialité et de détente, et la bonne tenue de règle dans nos activités.

7. **Recommandations générales :**

- la sécurité de tous nos participants est notre souci primordial. A cet effet, chacun se conformera avec bonne grâce aux indications du personnel de la SNCB (ou de l'entreprise de transport) et des délégués du GTF asbl.

- les enfants sont admis à certains voyages : ils doivent néanmoins être accompagnés de leurs parents ou d'un adulte responsable qui veillera tout particulièrement à leur sécurité.

- il est interdit de traverser les voies ferrées principales en dehors des passages prévus et de circuler en des endroits non autorisés du domaine de la SNCB ou de l'entreprise de transport.

- il est dangereux et interdit d'ouvrir les portières en marche et de descendre à contre-voie. En cas de doute, il convient d'attendre les instructions.

- la descente du train en des endroits dépourvus de quai n'est jamais obligatoire : elle se fait sous la responsabilité de celui qui exécute cette manœuvre : ce dernier veillera à sa propre sécurité et prendra toutes précautions utiles.

- lors des arrêts, et quel que soit l'endroit, chacun est responsable de sa sécurité. La plus grande vigilance s'impose : ne pas se placer en des endroits dangereux : évitons glissades, pertes d'équilibre, chutes...

- le respect de l'horaire ferroviaire est impératif. Les retardataires ne sont pas attendus ; nous ne contrôlons pas les présences après chaque arrêt.

8.- Aux photographes : faites preuve de fair-play, ne vous placez pas dans le champ des autres photographes, afin que chacun puisse prendre le meilleur cliché.

Le GTF asbl vous remercie de votre confiance et de votre sérieux.