

EN LIGNES



REVUE TRIMESTRIELLE EDITEE PAR L'ASBL

**Patrimoine
Ferroviaire
Touristique**

N° 28 - décembre 1996

VALEUR : 220 FB

Bureau de dépôt : 1180 Bruxelles 18
Editeur responsable : KOOB J-P, Square Vergote 6, 1200 Bruxelles



EN LIGNES

Revue trimestrielle éditée par l'ASBL

PFT PATRIMOINE FERROVIAIRE TOURISTIQUE



ADRESSE PFT-asbl
Avenue des Eglantines, 15
B-1150 Bruxelles
☎ 02/770.51.82
☎ GSM : 075/71.20.28
FAX : 065/66.45.41

NUMERO DE TVA
BE 435.339.562

ABONNEMENT

Pour recevoir "EN LIGNES" tous les trimestres, il suffit de s'abonner en versant une cotisation annuelle de 700 FB (pour l'étranger 800 FB) selon les modalités de paiement reprises ci-dessous, en mentionnant en communication : "nouvel abonnement".

L'abonnement débute avec le premier numéro de l'année, quelle que soit la date de l'abonnement.

MODALITES DE PAIEMENT

- * si vous habitez la Belgique, il suffit de verser la somme requise sur le compte bancaire 001-1201789-35 de PFT-Bruxelles.
- * si vous habitez l'étranger
 - et possédez un compte courant postal, vous virez la somme, libellée en francs belges, sur le compte postal 000-1318999-90 du PFT Bruxelles.
 - et ne possédez pas de compte courant postal, vous nous adressez soit un Euro-chèque barré, libellé en francs belges au nom du PFT-Bruxelles, soit un mandat postal international, libellé en francs belges.

CHANGEMENT D'ADRESSE

Il suffit simplement de nous envoyer vos nouvelles coordonnées.

COURRIER

Pour toute correspondance, veuillez joindre une enveloppe timbrée self-adressée.

EN LIGNES

Les articles publiés n'engagent que la seule responsabilité de leurs auteurs. Aucun article ne peut être reproduit sans accord écrit du PFT.

RESTAURATION DU MATERIEL

Les personnes désirant participer bénévolement à la restauration de notre matériel peuvent nous joindre par téléphone ou par écrit.

DEPOT LEGAL A la parution

Le mot du Président

Voici que s'achève l'année 1996, fertile en événements ferroviaires. En effet, la SNCB a mis en service la première partie de la ligne à grande vitesse, tandis qu'elle recevait l'accord financier pour poursuivre les travaux sur les autres branches. La Société nationale s'apprête aussi à modifier et améliorer considérablement l'offre voyageurs, pendant qu'elle essaye de se replacer sur certains secteurs du trafic marchandises.

Elle mettait également en marche plusieurs trains spéciaux, à l'occasion des journées du patrimoine ferroviaire notamment, pendant lesquelles la 29.013 a malheureusement rendu l'âme. C'est que, enfin, il y a un intérêt de la hiérarchie supérieure pour ne pas délaissier les témoins du passé, qui sont les fondements mêmes de l'avenir du rail...

Cet intérêt devrait se poursuivre encore dans les années à venir, par la concrétisation espérée de fonder un véritable musée qui pourrait ne pas contenir que les collections de la SNCB. Pourquoi pas une synergie?

Pour notre association, 1996 a été l'occasion de mettre en marche de nombreux trains spéciaux, en tête desquels se trouvait une large panoplie de notre matériel restauré. L'événail ne cesse d'ailleurs de s'élargir puisque le 4602 est de nouveau opérationnel sur le réseau, répondant maintenant aux normes actuelles de sécurité.

Deux publications importantes ont vu le jour, et d'autres sont déjà programmées pour 1997, année que nous espérons et souhaitons bonne et heureuse à tous nos affiliés et leurs familles.

Bonne lecture.

NOUVEAUTES

CALENDRIER LOCO 97

Comme tous les ans, nous vous proposons le calendrier LOCO, conçu et réalisé en collaboration avec EDIBLANCHART. Cette année, nous avons le plaisir d'augmenter le nombre de photos couleurs de quatre à cinq, sans modifier le prix de vente. Les photos sélectionnées, à raison d'une par mois, sont les suivantes :

JANVIER :	CC 40.108 avec le TEE "Brabant" à Hal (COULEURS)
FEVRIER :	vapeur 29.300 à la bifurcation de Serpont à Libramont
MARS :	TGV "Réseau" à Cuesmes (COULEURS)
AVRIL :	TEE "Etoile du Nord" à Soignies, rame Diesel NS/CFF
MAI :	Diesel 6005 sur le viaduc de Roanne-Coo (COULEURS)
JUIN :	autorail CFL Z 151 à Benonchamps
JUILLET :	vapeur 7.062 avec international 144 Amsterdam-Paris à Schaerbeek
AOUT :	Diesel type 203 à St. Vincent-Bellefontaine
SEPTEMBRE :	1805 CFL et voitures SNCB du type M5 à Rencheux (COULEURS)
OCTOBRE :	Pacific 1.006 à la sortie des quais de Bruxelles-Midi
NOVEMBRE :	autorail 602 sur la ligne 36C à Zaventem.
DECEMBRE :	locomotive électrique 2020 à Beersel (COULEURS)

Le calendrier est présenté au format A3, sous couverture plastifiée. Le prix de vente est de 345 F, + frais de port (voir page 51). Pour l'obtenir, il suffit de verser la somme sur le compte bancaire 001-1201789-35 du PFT Bruxelles en mentionnant en communication "LOCO 97". Il est également disponible lors de nos voyages et manifestations.

PHOTO-THEME N°19

Série indissociable de 10 photos couleurs au format 10x15 consacrées à la ligne 75 Deinze-De Panne exploitée depuis le 2 juin 1996 en traction électrique. Prix : 400 F (non affilié : 450F) + frais de port (voir PFT-Boutique page 51). Communication : PHOTO-THEME 19.

19-1 :	5115 avec un train de fonte en fusion à Handzame
19-2 :	6041 + 5916 à Kortemark (voyage PFT)
19-3 :	BB 66.110 de la SNCF à De Panne
19-4 :	6284 verte à Veurne
19-5 :	6067 avec marchandises à Veurne
19-6 :	6287 à Koksijde
19-7 :	6207 à Pittem
19-8 :	A1A A1A 62.070 de la SNCF à De Panne
19-9 :	6086 avec marchandises à Veurne
19-10 :	6277 verte à Tielt

Photos de couverture

Première page PHOTO 28-06 Suite à une importante avarie à la chaudière, la 29.013 est définitivement (?) garée. Le 26 avril 1990, le PFT organisait son premier voyage vapeur, mettant en scène un long convoi de marchandises entre Dinant et Bertrix, remorqué par la 29.013. Le train est photographié au départ de Vonèche.
Photo : Christian DOSOGNE.

Dernière page PHOTO 28-07 Le 31 août dernier, le PFT mettait en marche un train spécial de Bruxelles à Spontin, pour le compte de "Le Vij/L'Express". La rame, composée de 4 voitures K de première classe et de la voiture-buffet du PFT, était remorquée par les 210.077 et 6106. Une superbe vue du train dans la vallée du Bocq prise du viaduc de l'autoroute des Ardennes à Spontin. Photo : Jean-Luc VANDERHAEGEN.

EN LIGNES 28

décembre 1996

SOMMAIRE

Le mot du Président	2
Nos voyages	4
Silence, on tourne !	8
Curiosité ferroviaire	9
Histoire : les projets FUF des autorails type 653 ...	10
Portrait : la 8057 SNCB	14
Actualité étrangère	15
Actualité SNCB	
- Matériel moteur	20
- Voitures	23
- Infrastructure	26
- Divers	29
- Les rames TGV PBKA	30
- L'actualité en images	32
- Le point sur les travaux TGV	42
Il y a 30 ans : la fin de la traction à vapeur	48
Hier-Aujourd'hui	50
PFT-Boutique	51

REALISATION

Jean-Luc VANDERHAEGEN, Baudouin DIEU.

REDACTEUR EN CHEF

Jean-Luc VANDERHAEGEN.

REDACTION

Jean-Luc VANDERHAEGEN, Baudouin DIEU, Philippe DIEU, Pierre HERBIET, Alain DEFECHEREUX, Eric VAN HOECK, Serge MARTIN, Christian DOSOGNE, Paul JACOBS.

REMERCIEMENTS

Bob STEPHENSON, Pascal DUBOIS, Jean-François HUART, Bernard SCORIEL, Michel HANSENS, Michel LEBEAU, Yves DIELTJENS, Armand BEERLANDT, Philippe DEMINE, Jean-Pierre FIERS, Alain ELOOT, Julien Mulpas, Wim DERIDDER, Pierre BERCHEM, Dominique ALLARD, F. WERY.

ABONNEMENT 1997

La fin de l'année approche, et il est temps de renouveler l'abonnement (et non plus la cotisation) à la revue.

Le prix reste inchangé : 700BEF si vous habitez la Belgique, et 800 si vous résidez à l'étranger.

Dans le premier cas, vous virez ou versez la somme sur le compte 001-1201789-35 du PFT en mentionnant en communication : "abonnement 97". Dans le second cas, vous envoyez un chèque barré rédigé en francs belges et libellé au nom du PFT. Vous pouvez également vous reporter à la page 2 pour les autres modalités de paiement.

PETITES ANNONCES

(Prix : 300 FB, gratuites pour les membres du PFT)

□ **A VENDRE** : réseau de feu Henri COWES, Namur "2 rails" + 96 réf. SNCB, DB, DR, SNCF, valeur : +/- 150.000 BEF; liste disponible pour offre globale au ☎ 081/73.41.37.

□ **CHERCHE** : des renseignements, plans et d'éventuelles photos concernant : 1) un "gyrotracteur" Oerlikon en service à Cockerill-Ougrée dans les années '50, muni d'un volant d'inertie et triphasé (?); 2) une locomotive électrique à voie de 1,435 m (500 V, 91 CV, probablement à deux essieux), livrée aux "Usines et Mines de Houille du Grand Hornu". Cet engin est repris dans une liste AEF de 1912. Fullin Giovanni, Via S. Pio X n° 37, I-31.020 S. VENDEMIANO (TV) ITALIE.

□ **CHERCHE** : le livre "Pepinster-Spa de la vapeur à l'électricité" de Georges Henrard; en modèle réduit (d'occasion) : locomotive à vapeur du type 44 ou 41 (ancien type 32). Micha Gilbert, rue du Vallon 1/38, 4031 ANGLEUR - ☎ 041/65.67.36.

□ **CHERCHE** : informations sur les gares de La Gleize, Remouchamps ou Roanne-Coo, pour reconstruction en miniature (de préférence les plans des voies). Frais éventuels de photocopies seront remboursés. P. RABIJNS, Gennepstraat 33, 3545 ZELEM.

□ **CHERCHE** : photos du voyage PFT du 17 août 1995 (26.101). Zones de Houyet-Beauraing-Pontrôme-Vonèche-Gedinne. Faire offre par fax 082/71.20.74 en mentionnant le nombre de photos disponibles, prix par photo, frais de port et numéro de compte.

□ **A CEDER** : suite double emploi, les fascicules des règlements de l'Administration des Chemins de Fer Belges ci-après :

- Règlement Général du Contrôle - 2e partie. 1920;
- Règlement Administratif Général et Personnel. Avant 1914 : 3e et 7e volumes; avant 1918 : 1er, 2e, 4e et 6e volumes;
- Règlement Général Voie et Travaux, avant 1914 : 1er, 2e et 5e volumes;
- Règlement Général d'Exploitation - 1924 à 1926. Fascicule 1 : 1e, 2e et 4e parties; fascicule 2 : 2e partie; fascicule 3 : 2e partie; fascicule 5 : 1e partie; fascicule 9 : 1e partie.

Je recherche les volumes 4 et 5 du Règlement Administration Générale et Personnel d'avant 1914, et le volume 3 du même règlement de l'édition après 1918. Faire offre écrite pour échange ou achat à Mr HERMANN, 172 rue de Bomel - 5000 NAMUR.

□ **LE PFT CHERCHE** : des copies de vidéos montrant la 26.101 en action en 1996, en particulier sur Trois-Ponts le 14 juillet.

SERVICE PHOTOS NOUVEAU

Le PFT a acheté la collection de photos de Bruno DEDONCKER; les photographies DEDONCKER publiées dans les EN LIGNES, et portant la mention PHOTO BD suivies d'un numéro, peuvent être obtenues au prix de 150 FB, au format 13x18 cm sur papier brillant, en noir et blanc. Il n'y a pas de date limite de commande, ces documents étant toujours disponibles. La commande doit se faire par carte postale, lettre ou fax en indiquant le ou les numéros des photos souhaitées.

Les photos DEDONCKER se voient frappés d'un copyright © et leur reproduction ou commercialisation doit être autorisée par le PFT.

"EN LIGNES" est également accessible sous forme de fichier informatique au 010/65.66.47 (14.4K 8N1) serveur téléphonique "RAIL" 24 h sur 24 ou par courrier électronique : envoyer un "netmail" à Philippe MATHYUS 2:293/2001.10. En plus, vous pouvez disposer de photos représentant tout le parc moteur SNCB, ainsi que des vues suisses, allemandes, françaises, néerlandaises et luxembourgeoises.

Nos voyages

7 au 14 avril 1996

VOYAGE EN POLOGNE

(suite du numéro 27)

3. Mercredi 10 avril 1996

Cette troisième journée est déclarée journée libre par les organisateurs du voyage. Dans la matinée, il est proposé aux membres du PFT de suivre les trains réguliers vapeur, à l'aide d'un autobus spécialement affrété pour l'occasion. C'est ainsi que nous partons à la poursuite du train de marchandises Tklm 11185 Wolsztyn-Grodzisk, remorqué par la Ty2-406; nous assistons également aux manoeuvres qui sont réalisées en cours de trajet. Nous en profitons également pour fixer sur la pellicule l'O149-69 en tête d'un train en direction de Wolsztyn. Rappelons que les O149 encore sous pression sont les survivantes d'une série de 113 locomotives construites à Chrzanow; elles sont du type 1-3-1, aptes à la vitesse de 100 km/h et développent une puissance de 1290 CV.

Après ces quelques photos, notre bus prend la direction de Poznan, et plus particulièrement d'un dépôt de la société des transports urbains MKP. Le réseau de la ville de Poznan compte 13 lignes de tram (tension de 600 volts continu), atteignant une longueur totale de 57 km. Le matériel est entretenu dans quatre dépôts et ateliers; 3200 personnes y sont employées. L'occasion nous est donnée de traverser la ville à bord d'un vieux tram datant de l'immédiate après-guerre. Il est intéressant de remarquer



PHOTO 28-02 Lors de la visite du dépôt de Poznan-Franowo, la superbe locomotive électrique double ET41-139-B/139-A fut visible. Les PKP possèdent trois séries de machines électriques doubles, les ET40, ET41 et ET42. Au nombre de 200, les ET41 furent construites par Ciegelski de 1977 à 1985. Leur puissance atteint 4.160 kW, leur masse totale 160 à 167t, et leur longueur 31,800m. Photo : Alain DEFECHEREUX.

l'évolution des villes polonaises qui ont, de prime abord, bien réussi à s'intégrer dans l'économie de marché : à remarquer tout particulièrement les nombreux magasins, dont un dédié à la fine gastronomie de très haute qualité, à savoir un Mac Donald's...! Après ce petit intermède, nous prenons la direction du dépôt de Poznan, situé en face des anciennes usines Cegielski, un des principaux constructeurs de matériel ferroviaire des PKP. Nous pouvons voir sur la plaque tournante l'O149-81 en attente d'un service

vers Wolsztyn, ainsi que divers engins Diesel. Mais bien vite, nous nous dirigeons vers l'atelier de Poznan Franowo, situé à une quinzaine de kilomètres du centre-ville. L'occasion nous y est donnée d'observer et de photographier moult EU07, ET22, ET41 (locos électriques doubles) et surtout ST44, des Diesel de construction russe connues également sous le nom de Gagarine ou de Taiga Trommel, en attente d'être ferrailées. A remarquer tout particulièrement des cheminots



PHOTO 28-01 Le train de marchandises Tklm 11185 Wolsztyn-Grodzisk, remorqué par la Ty2-406, saisi en plein effort peu avant la gare de Rakoniewice. Du grand spectacle! 10 avril 1996. Photo : Jean-Luc VANDERHAEGEN.



PHOTO 28-03 La journée du jeudi 11 avril fut entièrement consacrée aux voies étroites. Après avoir embarqué à bord d'un train de voyageurs régulier entre Zaniemysl et Sroda, le PFT a accompagné le train de marchandises Gniezno Powidz (+/- 35 km), remorqué par l'admirable Px48-1754, ici photographié à Strzyzowo Wit. On comparera la différence de gabarit entre la voiture occupée par le PFT en queue du train, et le wagon à voie normale posé sur des trucks porteurs. On remarquera également, derrière la locomotive, un nid de cigognes perché sur un poteau télégraphique; les cigognes sont omniprésentes en Pologne. *Photo: J-L VANDERHAEGEN.*

PKP munis d'un tournevis destiné au démontage des plaques de constructeur : celles-ci se revendront ensuite aux amateurs belges au prix fort de 70-80 zlotys (environ 1000 FB); voilà en tous cas des gens qui ont le sens du commerce et qui ont très bien compris la loi de l'offre et de la demande! Nous rejoignons ensuite la gare principale de Poznan-Glowny où, avant de reprendre la direction de Wolsztyn, nous pouvons photographier des trains de voyageurs réguliers remorqués entre autres par des EU07 et EP08 (la version rouge "140 km/h" des EU 07, qui arbore pour la circonstance une livrée orange). Le retour à Wolsztyn se fait par le chemin des écoliers, puisque nous faisons un petit détour par Smigiel, situé le long de la ligne à voie de 75 cm qui relie Stare Bojanowo (sur la ligne Poznan-Wroclaw) à Wielichowo (à une vingtaine de kilomètres de Wolsztyn).

4. Jeudi 11 avril 1996

Comme trois ans auparavant, une journée exclusivement consacrée à la voie étroite a été prévue par les organisateurs. Il faut savoir que celle-ci s'est développée à partir de 1920 à travers toute la Pologne, principalement dans les régions rurales. Cinq écartements étaient observables : 600, 750, 760, 785 et 1000 mm. En 1945, 3898 kilomètres étaient recensés. Actuellement, subsistent dans la région dite de la "Grande Pologne" quelques lignes tant en traction vapeur qu'en Diesel.

Cette journée va malheureusement être gâchée par un temps pluvieux et froid. Qu'importe, le programme compte la visite de trois lignes. La première relie en voie de 75 cm les gares de Stare Bojanowo et Wie-

lichowo. Elle voit circuler des trains de voyageurs assurés par des autorails de construction roumaine, ainsi que des trains de marchandises composés d'une locomotive Diesel, elle aussi roumaine, et de trucks porteurs.

La seconde étape nous mène à Zaniemysl où nous embarquons dans un train de voyageurs régulier (!) qui va nous emmener vers Sroda Wlkp (située sur la ligne Poznan-Jarocin). Ce train est tracté par la Px48-1726, une petite locomotive à vapeur à quatre essieux moteurs (0-4-0) accouplée à

un tender à bogies (2'2'). Cette série a été construite de 1950 à 1955; la puissance des engins est de 200 CV, leur vitesse maximale, de 35 km/h. A chaque gare, un arrêt-photo est organisé, si bien que les 14 km du parcours sont parcourus en 1h25' au lieu des 57' prévues à l'indicateur! A Sroda, nous bénéficions de quelques minutes supplémentaires pour visiter le pittoresque petit dépôt. Il va de soi qu'une telle exploitation est, hélas, intenable à notre époque; d'ailleurs, les PKP ont supprimé le trafic au service d'été (juin 96).



PHOTO 28-04 Le troisième réseau à voie étroite visité : la ligne reliant Stare Bojanowo à Wielichowo (voie de 750 mm). L'autorail MBxd2-226 de construction récente (FAUR 23 August en Roumanie construit à 44 exemplaires (dont 13 pour voie de 1000 mm) de 1985 à 1988, type B' 2', puissance 141 kW) marque l'arrêt dans la pittoresque gare de Smigiel, alors que la neige commence à tomber. *Photo : Jean-Luc VANDERHAEGEN.*



PHOTO 28-05 Composé de trois "boîtes à tonnerre", remorqué par l'Ok1-359 et photographié à Kopanica, le dernier train spécial PFT nous mena de Wolsztyn à Kargowa.

La troisième partie de la journée se déroule le long de la ligne Gniezno-Powidz, où nous accompagnons un train de marchandises (wagons à écartement de 1435 mm posés sur des trucks porteurs), renforcé pour la circonstance d'une voiture voyageurs. Auparavant, nous avons fait une halte dans la gare principale de Gniezno afin de nous restaurer, ce qui nous a d'ailleurs permis d'assister à un événement cocasse. Trois participants au voyage, parmi lesquels un petit crollé bien connu, ont en effet traversé les voies sans emprunter le passage sans voies obligatoire. Ils se sont fait interpellé par la police des PKP, certainement quelques nostalgiques de l'ancien régime, et ont dû s'acquitter d'une amende de 60 zlotys (ramenée à 20 zlotys grâce à la bienveillance du chef de dépôt de Wolsztyn qui nous accompagnait pour la circonstance). Un des contrevenants, membre du PFT haut (?) en couleurs, a tenté de faire valoir sa qualité de cheminot dans une grande gare belge pour échapper au zèle assez désagréable des policiers PKP, mais rien n'y fit (au contraire, il a failli payer plus!!!). Après ce petit intermède, nous prenons la direction de la gare "voie étroite" de Gniezno où nous allons participer à un voyage d'une trentaine de kilomètres. Ici aussi, de nombreux arrêts-photos sont organisés, tant pour les photographes présents dans le train, que pour les vidéastes suivant avec le bus affrété. Nous arrivons à Powidz (raccordements d'une caserne et d'un marchand de charbon) à la tombée de la nuit, après avoir traversé une région de polders, à l'esprit assez particulier ("Poldergeist" comme aurait dit le même agent SNCB dont question supra)! C'est à 21h15 que nous rentrons fatigués à Wolsztyn.

5. Vendredi 12 avril 1996

Cette journée est, comme l'avant-veille, laissée à la libre appréciation des participants. Toutefois, la matinée est consacrée à la poursuite des trains réguliers autour de

Wolsztyn. C'est ainsi que nous avons pu observer diverses Ol49 en tête de trains de voyageurs, ainsi que l'Ok22-31, une machine appartenant à une série qui a compté 190 exemplaires. Elles sont en fait basées sur les Ok1 (ex-P8 prussiennes, type 2-3-0) et développent une puissance de 990 CV; leur vitesse maximum est de 100 km/h. C'est également cette locomotive que nous allons suivre en début d'après-midi, avec un train de marchandises vers Kargowa. Le soir, un barbecue géant au dépôt de Wolsztyn est organisé par le personnel, emmené par son chef dont nous ne pourrions jamais assez remercier la disponibilité dont il a fait preuve à notre égard. Ensuite, les photographes ont la possibilité d'opérer dans l'enceinte de l'atelier, à l'occasion d'une séance de photos de nuit.

6. Samedi 13 et dimanche 14 avril

Toutes les bonnes choses ont une fin et il est déjà bientôt l'heure de regagner la Bel-



Une grande surprise nous attendait à notre réveil le samedi matin : une belle couche de neige avait en effet recouvert Wolsztyn! Le train 33033 Lesno-Zbaszynek, tracté par la Su45-215, est photographié à la sortie de Wolsztyn. Photo : Armand BEERLANDT.

gique. Avant cela, une surprise nous attendait : une couche de 5 cm de neige tombée durant la nuit! Quel contraste avec les trois premiers jours ensoleillés et chauds!

La matinée est prévue pour faire un peu de shopping dans le centre-ville de Wolsztyn. Au cours de l'après-midi, nous embarquons dans un dernier train spécial à destination de Kargowa. Il est remorqué par l'Ok1-359, une ex-P8 prussienne, dont 192 exemplaires ont été incorporés dans le parc des PKP après la première Guerre mondiale. Après la seconde Guerre mondiale, ce sont 429 machines qui figureront à l'inventaire du réseau polonais. Du type 2-3-0, elles ont une puissance de 1180 CV et peuvent atteindre la vitesse de 100 km/h.

Après un dernier souper à l'hôtel, nous nous dirigeons vers la gare et embarquons dans le train M44231 remorqué jusqu'à Grodzisk par une Ol49. De cette localité, c'est une SU46 qui nous emmène jusqu'à Poznan; enfin, c'est à 22h50 que nous prenons place dans le train 240 Ost-West Express (remorqué par une EP09 jusqu'à Rzepin). Nous arrivons à Liège à midi et à Bruxelles à 13 heures. Ainsi s'achevait le deuxième grand voyage du PFT à l'étranger!

En guise de conclusion, qu'il me soit permis, au nom de l'ensemble des participants à ce magnifique voyage (dont on parle toujours quelques mois après), de remercier les deux organisateurs qui nous ont combiné un tel programme, à savoir Pascal Dubois et Jean-Luc Vanderhaegen. Félicitations! Déjà, des bruits de couloir font état de la préparation d'un troisième voyage international en Europe centrale. C'est bien évidemment de tout coeur que nous souhaitons son organisation. En attendant, rien ne vous empêche de vous rendre en Pologne l'espace de quelques jours : vous ne serez pas déçus!

Jean-François HUART, juillet 1996.

14 juillet 1996 : TROIS-PONTS

Ce 14 juillet 1996 aura eu en Belgique des accents de fête nationale pour les amateurs de grosse traction vapeur. Figurez-vous que quelques "inconscients" avaient eu l'idée d'organiser à Trois-Ponts une concentration de locomotives à vapeur! Après avoir réussi à convaincre les incrédules, il leur restait à mettre la chose à exécution et à battre le rappel de tout ce qui était susceptible de participer à cette "grand-messe" de la vapeur.

Le lieu était bien choisi - pas encore de caténares, des lignes d'accès splendides - et on ne lésina pas sur les moyens pour attirer la foule : cinq locomotives dignes de ce nom allaient être rassemblées. Du jamais vu dans ce pays depuis la disparition de la vapeur. Répondirent présent, parmi ceux dont le matériel est autorisé sur les voies SNCB : la SNCB elle-même avec la 29.013, la Vennbahn avec la 50.3666, l'association luxembourgeoise "5519", les allemands avec la P8 38.1182, et enfin le PFT avec la 26.101.

L'acheminement des participants PFT qui choisirent d'utiliser le train comme moyen de transport, fut organisé en collaboration avec le GTF. Trois rames au total, remorquées respectivement par la 29.013 au départ de Leuven, la 6077 au départ de Kortrijk et la 6106 au départ de Gent-St.P., effectuèrent le ramassage, pour constituer un seul convoi à partir de Liège-Guillemins. Et on put vraiment mesurer le chemin parcouru par notre Association : la gare liégeoise était littéralement occupée par trois représentantes du PFT, menant grand tapage et focalisant l'attention de l'assistance. De plus, la 26.101 allait faire le parcours de tête, devant la 29.013.

Le parcours Liège-Trois-Ponts, avec une composition atteignant 15 voitures, fut au-delà des mots! Cela faisait 30 ans qu'on n'avait plus vu une double traction vapeur en voyageurs! Les machines se comportèrent parfaitement, et il convient ici de faire une parenthèse : d'aucuns ont affirmé narquoisement que c'était la 29.013 qui avait fait tout le travail, et que "cela s'était d'ailleurs bien vu à la couleur de l'échappement"! Elle fumait noir en effet, tandis que l'échappement de la 26.101 était clair. Il y a trois raisons à cela : primo, le temps chaud et sec ne favorise pas la condensation de la vapeur, secundo, le PFT a acheté du charbon gallois, qui outre son prix nettement plus bas et son rendement meilleur, n'émet au grand dam des photographes que très peu de fumée; tertio, une locomotive dont le feu est bien conduit ne fume pas. On appelle ça une bonne fumi-voité : tout ce qui est noir est du charbon non brûlé. En tout état de cause, chacun a



Jamais la gare de Trois-Ponts n'aura attiré une foule si nombreuse qu'en ce 14 juillet. 13.000 personnes se sont déplacées pour cette grande fête de la vapeur. C. DOSOGNE.

fait du bon boulot, et ce ne sont pas les chauffeurs qui le contrediront.

Mais revenons à notre voyage. Après un parcours Liège-Rivage sans histoire, on aborda la partie la plus intéressante, parlant du profil de la ligne. C'est aussi à Rivage que débutait la poursuite en bus, qui offrait aux participants la seule possibilité de profiter pleinement du spectacle du convoi gravissant les rampes à pleine puissance. Malheureusement, les bus furent sérieusement retardés pour diverses raisons, notamment d'inextricables embouteillages; les attentes en pleine ligne occasionnèrent un retard important, désorganisant même l'exploitation de la ligne déjà rendue délicate par la mise à simple voie et la suppression presque totale des signaux et des voies d'évitement. Résultat : seuls deux arrêts-photos purent être réalisés à notre grande déception.

Arrivés à Trois Ponts, nous n'en crûmes pas nos yeux : la gare et la ville étaient noyées de monde, opposant ainsi un démenti cinglant aux bons esprits prétendant que "la vapeur n'attire plus personne"! Treize mille personnes occupaient les lieux et, pour gagner la gare, les passagers des bus durent même effectuer un long parcours pédestre suite à l'embouteillage complet de la route à l'entrée de la ville!

Pendant que la 29.013 continuait seule vers Vielsalm, nous évoluions pour venir voir et livrer notre bonne 26 à l'admiration populaire.

Prise d'eau, nettoyage du feu et graissage nous occupèrent ensuite un bon moment avant de nous remettre en tête pour le retour, tender avant. Ce parcours aurait été parfait si les bourrages

des vannes de vapeur des injecteurs n'avaient décidé de se faire la valise, transformant du même coup le poste de conduite en étuve et rendant le travail de l'équipe extrêmement pénible. Mais les causes sont maintenant bien connues, et on ne nous y reprendra plus!

La rame fut scindée à Liège-Guillemins, et chacun prit congé, laissant la 26.101 regagner la remise de Kinkempois qui l'hébergera quelques semaines.

Trois-Ponts comptera probablement parmi les plus beaux parcours que nous ayons eu l'occasion de faire avec notre "vapeur"; nous devons encore remercier tous ceux qui eurent l'idée de cette manifestation, ceux qui y ont cru et qui se sont décarcassés pour l'organiser, la SNCB pour y avoir activement participé (merci, Paul!) et la ville de Trois-Ponts pour son soutien et l'accueil réservé. Tout cela a certainement donné des idées. Qui relève le défi?



Une des cinq grandes vedettes : la 38.1182 allemande. Cela faisait près de 30 ans qu'une P8 n'avait circulé en Belgique. Photo : P. GOUSSET

Silence, on tourne !

La 26.101, grande vedette du film "LA GUERRE DE GASTON"

ou : lorsque le malheur des uns fait le bonheur des autres...

Le vendredi 6 septembre, la gare de Renaix devait être le théâtre de prises de vues cinématographiques, dans le cadre du tournage du film "La guerre de Gaston", relatant l'action d'un simple citoyen oeuvrant en faveur des victimes de la répression durant la seconde guerre mondiale. Pour animer les scènes à caractère ferroviaire, il avait été fait appel à la SNCB et sa belle américaine, alias la 29.013. C'était sans compter les problèmes de dernière minute, à savoir de graves avaries au foyer, dues à un vieillissement naturel.

Comme il n'était pas question de faire intervenir un autre mode de traction, option exclue par les réalisateurs pour des raisons évidentes, que la type 1 n'était pas en état de rouler non plus, nous fûmes contactés quelque 36 heures avant le début du tournage pour remplacer la 29.013 au pied levé. Rien de plus facile, il suffisait de l'allumer! Mais lorsque vous saurez que notre 26.101 se trouvait à Kinkempois, froide, toute la robinetterie démontée et en cours de révision, bourrages à refaire, vous comprendrez que la situation était loin d'être claire! Le peu de personnel disponible fut convoqué d'urgence, et ce fut alors une course effrénée contre la montre, une clef à molette dans une main, le GSM dans l'autre, pour parvenir à mettre la machine en ordre de marche et honorer la demande. Et le 6 septembre à 2 heures au matin, grâce à ceux qui se sont démenés sans compter durant près de 30 heures, notre locomotive était à Renaix, sous pression, accompagnée de la 6106 et de la buffet-dortoir!

L'aube se leva sur une gare de Renaix méconnaissable, encombrée de tout un



PHOTO 28-21 Le train prêt au départ en gare de Renaix; la rame est précédée d'un wagon plat chargé de munitions et d'un canon! Photos : Jean-Luc VANDERHAEGEN.

fatras d'objets hétéroclites, allant du vélo d'époque aux sacs de sable factices, et les signaux masqués par des carrés SNCF de pacotille. Il fallut commencer par trier les rames, et les prises de vue ne débutèrent que vers 10 heures, avec la participation de nos accompagnateurs, grimés et affublés de costumes tout raides de fausse saleté.

Il y avait là toute une brigade de (faux) soldats de la Wehrmacht, sensés s'occuper des munitions chargées sur le wagon de protection; la pause de midi fut l'occasion d'une petite mise en scène à caractère privé, où une équipe du PFT fut placée devant un peloton d'exécution improvisé. Si nous nous sommes bien amusés, ce fut surtout le moment de nous rappeler qu'il y a cinquante ans, cette situation était tragique, quotidienne, et que les "acteurs" de l'époque, eux, ne riaient pas...

Les prises de vue statiques durèrent plus longtemps que prévu, et les amateurs de panaches de vapeur durent patienter jusque 16 heures avant de voir le train s'ébranler en direction de Frasnes, composé de quatre voitures K. Ce furent d'abord d'incessants changements de sens de marche en pleine voie, afin de permettre le tournage à l'intérieur des voitures dans les conditions d'éclairage voulues, occasions de démarrages aussi énergiques que spectaculaires, et d'occupations prolongées de passages à niveau.

Le train n'atteignit Frasnes qu'en fin d'après-midi, et de nouvelles manoeuvres furent effectuées pour remettre la machine côté Renaix, cheminée avant, poussant le fameux plat chargé des "munitions" et sur lequel était monté un petit canon. Cette composition était fréquente à l'époque : en cas de sabotage, c'était le wagon qui trinquait. On y plaçait aussi parfois quelques otages, histoire de décourager les auteurs d'attentats. Cette fois, ce furent les soldats qui y montèrent, et on filma le passage de la rame au grand complet.

La journée fut finalement splendide et le tout se déroula dans les meilleures conditions, à la satisfaction générale. Le temps de remballer les accessoires, et on put reprendre le chemin du retour vers Schaerbeek, où la machine fut remise en attendant le prochain voyage.

Ce 6 septembre nous permit de faire la preuve de notre capacité d'adaptation à toutes sortes de situations dans des délais somme toute fort limités, et nous tenons à témoigner notre reconnaissance à tous ceux de la SNCB qui nous ont fait confiance. Nous ne pensons pas les avoir déçus.



PHOTO 28-22 Une scène du film : les soldats allemands chargent les munitions sur le wagon plat. La 26.101 obtiendra-t-elle un Oscar au prochain festival de Cannes?

Curiosité ferroviaire

LES LOCOMOTIVES A VAPEUR A CHAUFFE ELECTRIQUE

Le charbon fut toujours la principale source d'énergie utilisée pour chauffer les locomotives à vapeur. D'autres combustibles ont ou sont également utilisés de manière courante, tels le bois, le fuel, la lignite, le poussier, les briquettes ou encore le coke, le choix étant bien sûr fonction des ressources naturelles dont disposait chaque réseau. Parfois, des combustibles assez inattendus ont été utilisés, comme par exemple le café ou la canne à sucre, lorsque la production excédentaire le permettait. Mais la forme la plus inattendue et la plus spectaculaire fut sans conteste la chauffe à l'électricité expérimentée en Suisse durant la seconde Guerre Mondiale.

Durant le conflit, la Suisse, en tant que pays neutre, se trouva rapidement coupée du monde, et ressentit de ce fait très vite le manque de charbon engendré par la suspension partielle des importations. Une bonne partie de son réseau était heureusement déjà électrifié, et on s'empressa d'étendre la traction électrique à 175 km de lignes supplémentaires. Toutefois, la construction de nouvelles locomotives électriques posait également des problèmes vu les difficultés d'approvisionnement en matériaux.

C'est dans ce contexte difficile que l'atelier d'Yverdon des CFF entreprit à titre d'essai "l'électrification" de deux locomotives à

vapeur de manœuvre, en 1942-1943. Il s'agissait des machines 8521 et 8522 émanant de la série E3/3 (0-3-0 T) 8451 à 8533 construites par la SLM de 1902 à 1915.

Chacune fut équipée de deux transformateurs et d'un pantographe installé sur la toiture de la cabine, tandis que le foyer fut remplacé par deux chaudières électriques. L'ensemble de cet appareillage était fourni par Brown, Boveri & Cie (BBC); tout le reste de l'équipement restait inchangé.

L'eau, prélevée au point le plus bas de la chaudière, était amenée à l'aide d'une pompe électrique dans les deux chaudières électriques. Elle était ensuite refoulée sous forme de vapeur dans la chambre à vapeur de la chaudière.

L'électricité était donc captée à la caténaire alimentée en 15 kV 16 Hz 2/3, et dirigée vers les deux transformateurs qui réduisaient la tension à 20 V. Cette faible tension fut choisie du fait que le courant était directement en contact avec les tubes de chauffe des chaudières électriques. C'est pour cette raison que le courant atteignait une valeur de 12.000 ampères, soit une puissance totale de 480 kW. Mieux vaut ne pas parler de rendement, mais il est vrai que la Suisse dispose d'une électricité particulièrement bon marché!

La circulation de l'eau atteignait 5 litres par seconde, correspondant à 300 kg de vapeur à une pression de 12 bars.

La régulation de la chauffe s'effectuait en alimentant la chaudière à l'aide des injecteurs, ou en coupant un court moment le courant électrique.

Afin de pouvoir travailler sur des voies non électrifiées pour des durées de l'ordre de 20 minutes, les machines possédaient un petit foyer à charbon permettant le maintien de la pression.

Une batterie de 36 V et 100 Ah alimentait divers appareils, comme la pompe d'alimentation, l'éclairage et le régulateur de tension des chaudières électriques. Les batteries étaient rechargées par un des deux transformateurs.

L'ensemble de l'équipement pesait 7 tonnes; la masse totale des deux engins atteignait ainsi 42 t (à l'origine 34,9 t). Cette augmentation de la masse nécessita un renforcement du châssis.

La machine étant froide, sa mise sous pression ne durait qu'environ une heure.

L'économie de charbon s'élevait entre 700 et 1.200 kg par jour, soit une moyenne de 300 t par an, ce qui représentait 36.000 francs suisses, alors que les frais de transformation par locomotive se montaient à 100.000 francs suisses.

Les deux locomotives furent utilisées à Zollikofen (8521) et à Brig (8522). Nous ignorons à quelle date cet équipement fut démonté. Un lecteur pourrait-il nous apporter de plus amples renseignements?



PHOTO BD-001 *Durant la seconde Guerre, les Chemins de Fer Fédéraux suisses ont transformé les machines 8521 et 8522 en locomotives "électro-vapeur". Ici, la 8522 manoeuvrant à Brig au début des années 1950. Seule de la fumée blanche s'échappait de la cheminée... Des engins que les écologistes apprécieraient certainement à notre époque! © Bruno DEDONCKER, collection PFT.*

Les projets F.U.F. d'autorails triples

Après les années purement expérimentales, la SNCB décida, au début des années trente, d'étendre l'utilisation des autorails.

Pour le service sur les grandes lignes, et suivant en cela l'exemple des chemins de fer allemands, la SNCB mit en service un grand autorail double à transmission électrique, dont les deux voitures étaient articulées sur 3 bogies (disposition des essieux 2' B' 2'), et motorisé avec un moteur Diesel Maybach de 410 CV. Il s'agissait du 651.01, numéroté peu après 652.01.

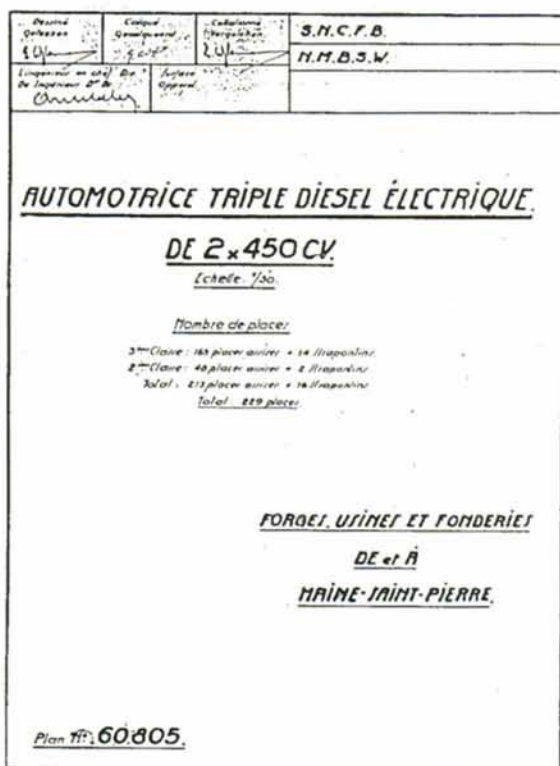
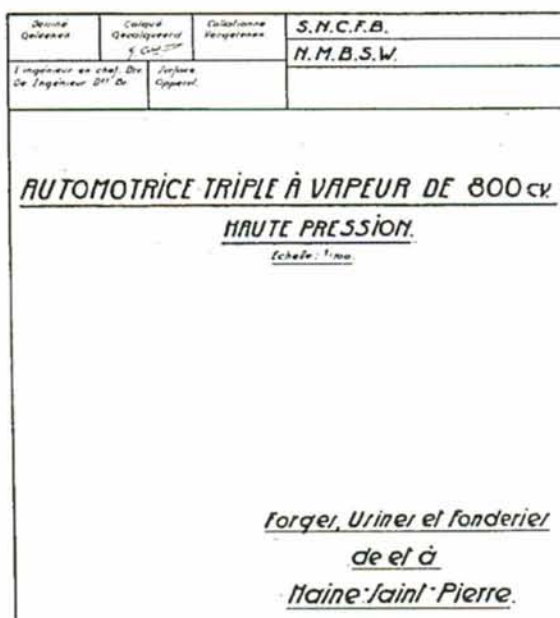
Cet autorail fut suivi en 1936 par une série de 8 rames de conception absolument semblable, mais pourvues de 3 voitures. Ces nouvelles rames se répartissaient en 4 séries, démontrant bien le caractère toujours expérimental et la prudence dont faisait alors toujours preuve la SNCB. Tous présentaient les mêmes caractéristiques définies par le cahier des charges établi par la SNCB : autorails triples, puissance de 800 CV, vitesse de 150 km/h, même aménagement intérieur. Il s'agissait des séries suivantes :

- 653.01 à 653.03 : construits par La Brugeoise et Nicaise & Delcuve, deux moteurs Diesel Maybach de 410 CV, transmission électrique ACEC-Jeumont.
- 654.01 à 654.03 : Baume & Marpent et les Usines de Braine-le-Comte, deux moteurs Diesel Carrels de 365 CV, transmission électrique SEM;
- 655.01 : Baume & Marpent et les Usines de Braine-le-Comte, deux moteurs Diesel Mercedes-Benz de 450 CV, transmission électrique ACEC-Jeumont;
- 656.01 : Baume & Marpent et les Usines de Braine-le-Comte, deux moteurs Diesel Frischs de 400 CV, transmission électrique ACEC-Jeumont.

Parmi les nombreuses propositions non retenues, les Forges, Usines et Fonderies d'Haine-St.Pierre (F.U.F.), avaient déposé deux projets, dont un à vapeur!

Dans les deux cas, l'aménagement et l'agencement de l'autorail était identique aux souhaits de la SNCB.

Le premier projet ne se distinguait des autorails effectivement construits que par la présence d'un carénage aérodynamique aux formes très futuristes des parties extrêmes,



dont les F.U.F. avaient déposé un brevet. Nous ignorons totalement dans quel but ce carénage fut dessiné : initiative des F.U.F. ou souhait de la SNCB?

Le second projet n'était pas moins surprenant puisqu'il proposait une motorisation à vapeur.

La chaudière et le poste de conduite auraient été disposés dans une courte caisse d'une longueur de 7,335 m, sous laquelle se trouvaient les deux essieux moteurs.

La première voiture était directement articulée sur cette caisse, l'ensemble de l'autorail comportant en fait toujours quatre bogies (disposition des essieux : 2'-2'-2'-B).

La chaudière de type à haute pression (33 kg/cm²), développait 800 CV à la jante. Elle comportait deux parties : une partie qui vaporise, d'une surface de chauffe de 20,25 m² et une seconde partie servant pour le réchauffeur, de 30,3 m² de surface. Ce dernier, d'une surface de chauffe de 4 m², fonctionnait avec la vapeur d'échappement. Un surchauffeur d'une surface de chauffe de 12,5 m², et un foyer d'une surface de grille de 1,4 m², complétaient la chaudière.

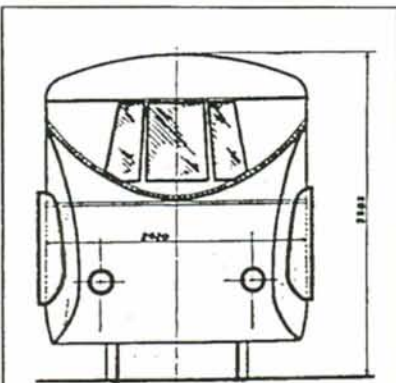
Le moteur à vapeur comportait deux cylindres d'un diamètre de 250 mm; la course des pistons atteignait 450 mm. Les roues motrices avaient un diamètre de 1,450 m.

La capacité des soutes à eau étaient de 5000 litres, et les réserves de charbon de 2,5 t.

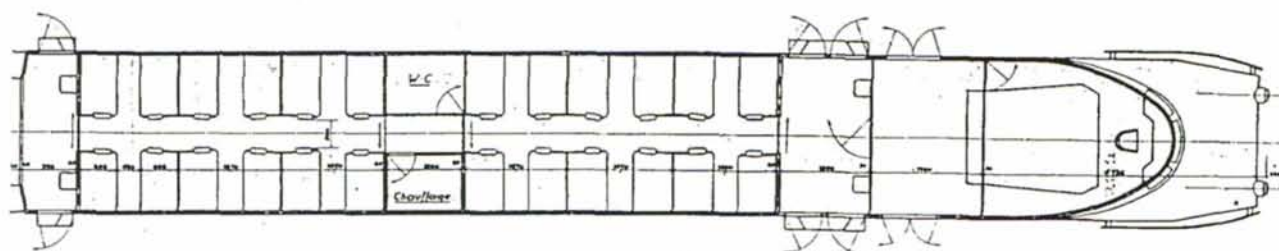
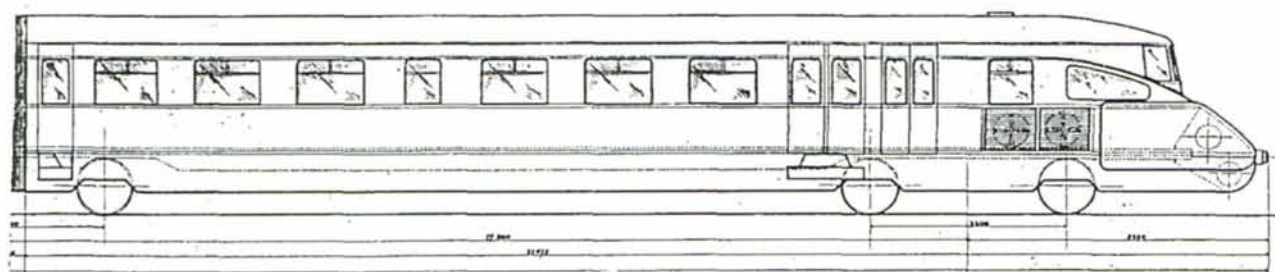
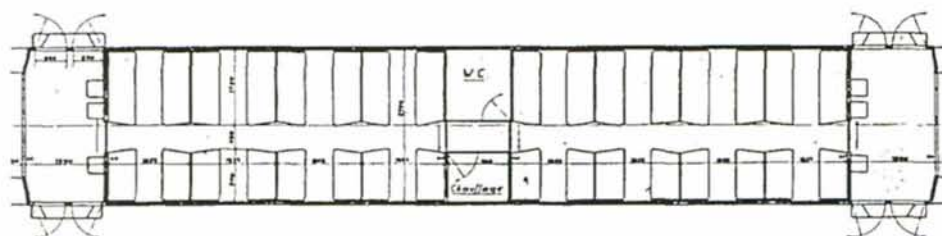
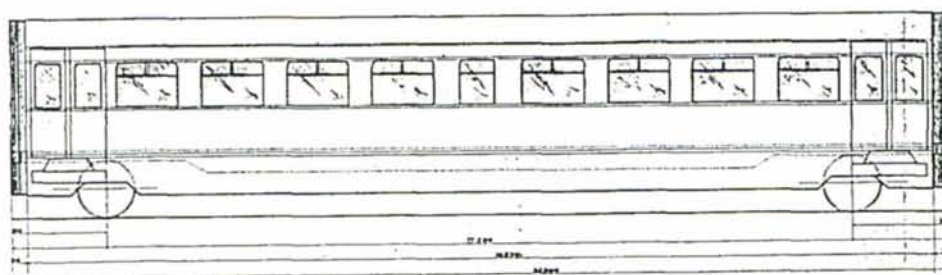
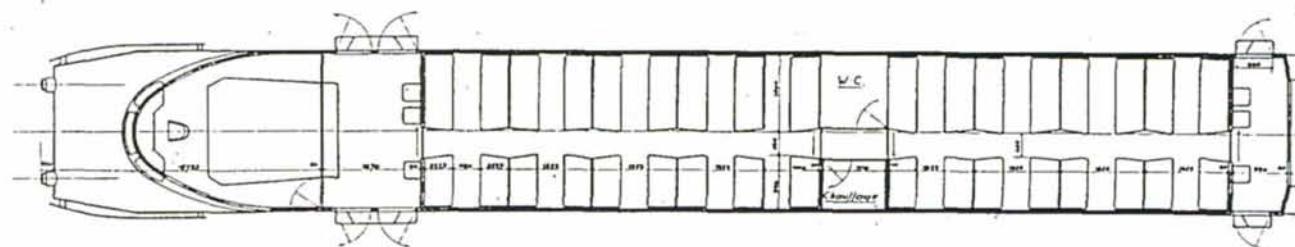
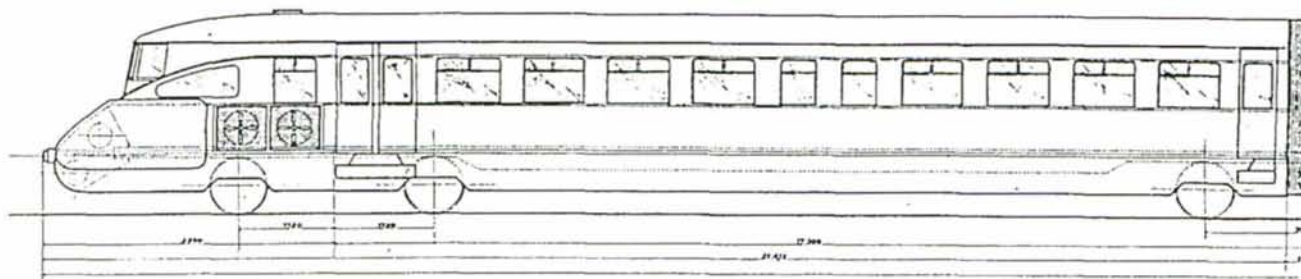
La masse totale de la rame ainsi formée n'aurait atteint que 110 t, soit une valeur nettement inférieure aux 8 rames Diesel dont la masse variait entre 155 et 159 t.

L'aménagement intérieur était quasi identique aux autres autorails, avec 162 places assises en 3^{ème} classe (+ 12 strapontins) et 44 places assises en seconde classe (+ 4 strapontins).

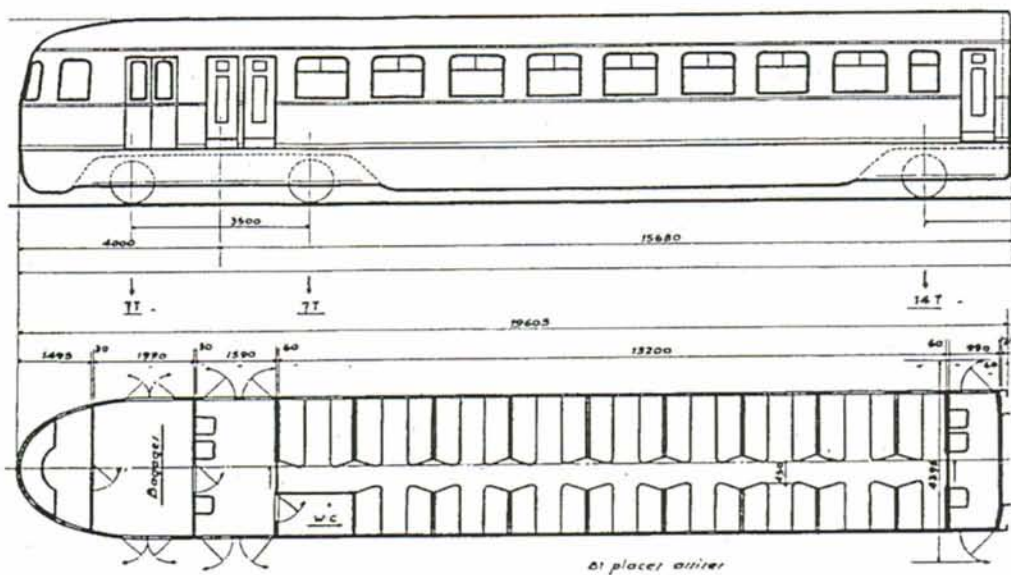
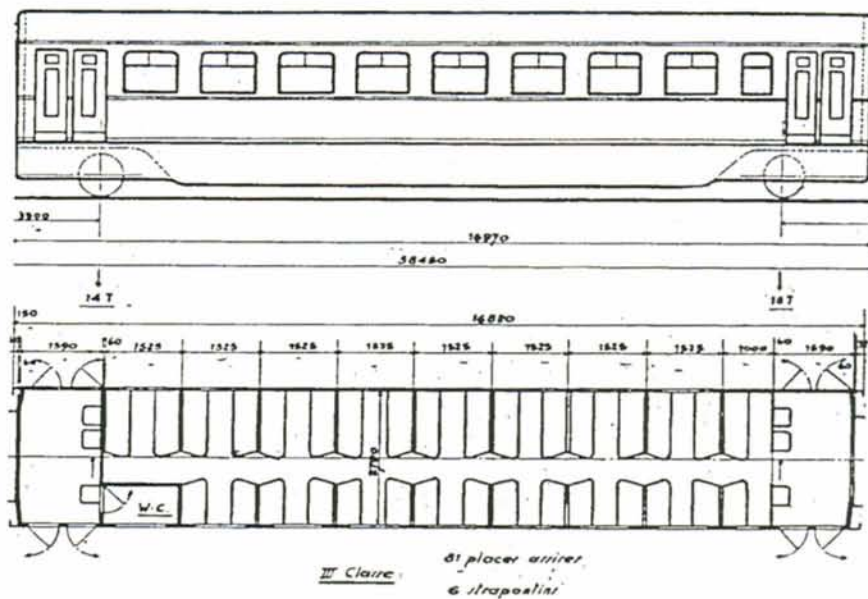
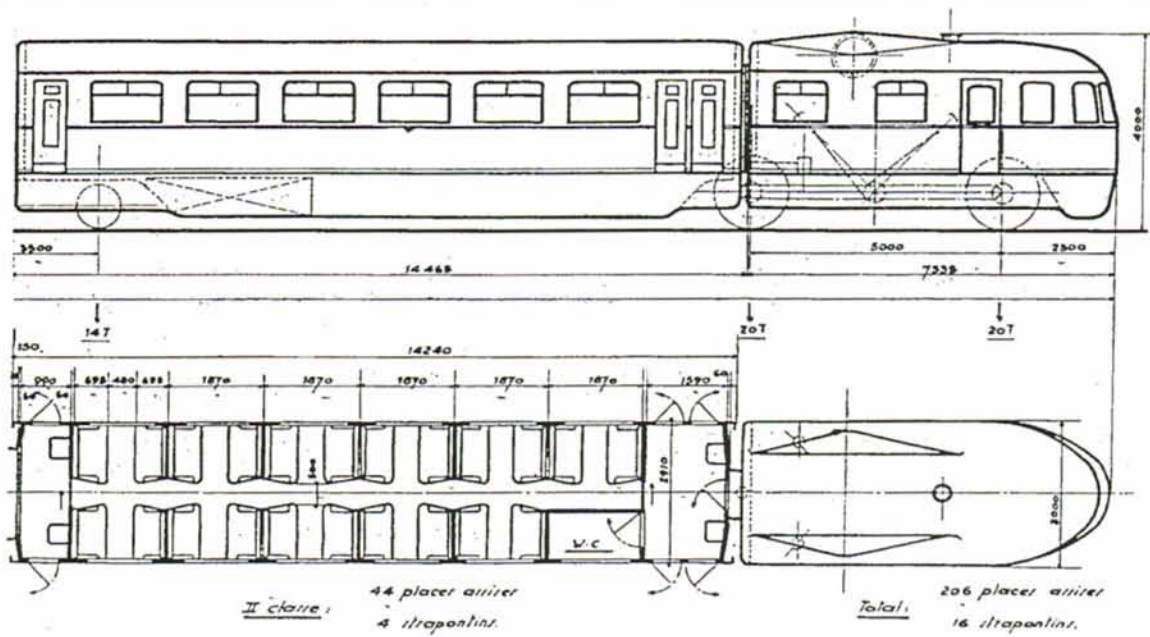
Ce projet fut également rejeté par la SNCB, probablement suite aux avantages dont avaient déjà pu faire preuve les premiers autorails Diesel, notamment au point de vue de la facilité d'entretien.



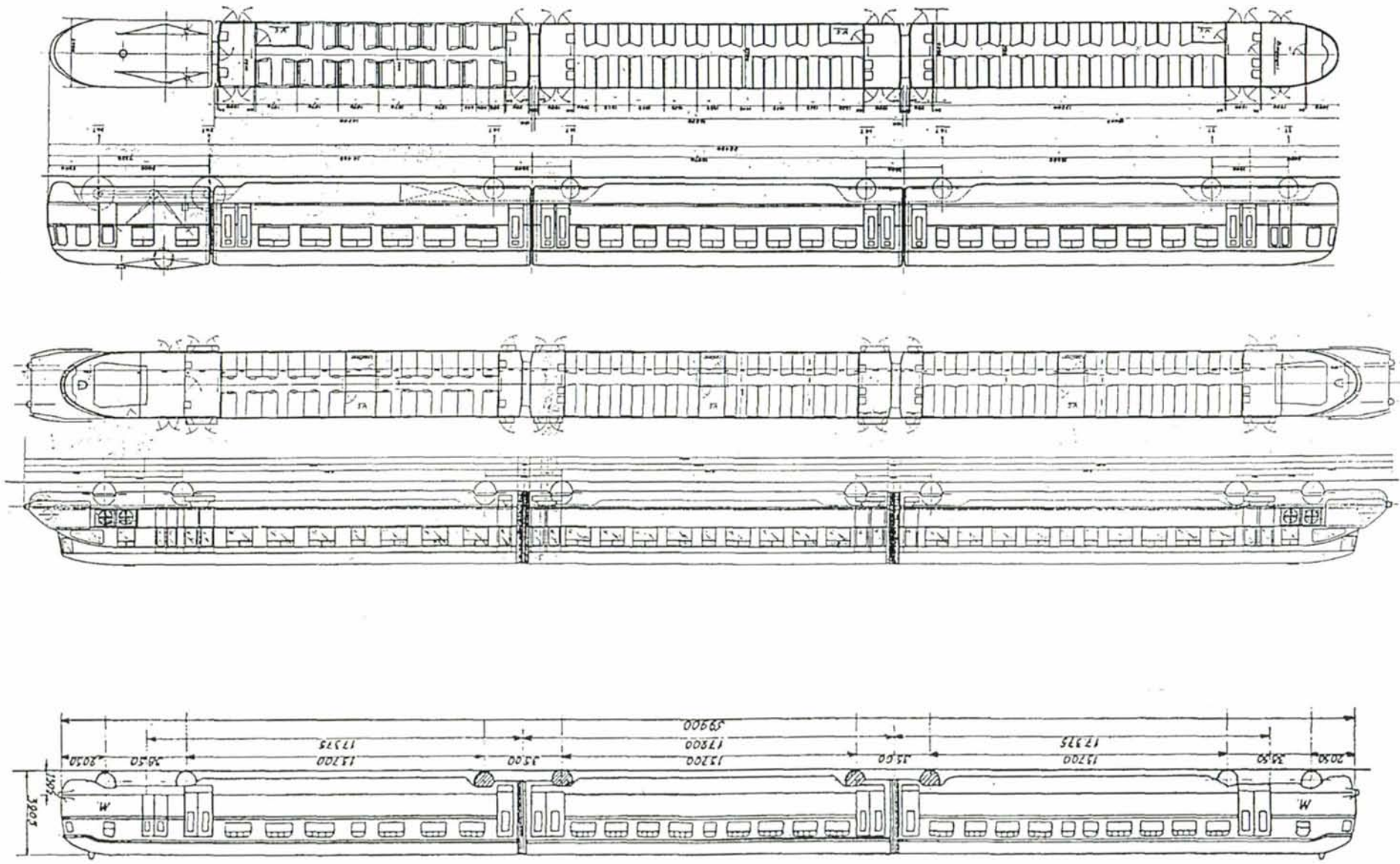
Vue de face de l'autorail Diesel pourvu d'un carénage aérodynamique.



Vue d'ensemble de l'autorail aérodynamique.



Vue d'ensemble de l'autorail à vapeur. On remarquera la première voiture à voyageurs articulée sur l'élément moteur.



Vue comparative de l'autorail 653.03 avec les deux projets des F.U.F. La conception de base était morphologiquement identique.

Histoire : la 8057 SNCB

En 1927, la SNCB céda les quatre type 30 portant les numéros 2842, 2861, 2864 et 2884 à la Compagnie du Chemin de Fer Gand à Terneuzen, où elles reçurent respectivement les numéros 19, 21, 18 et 20. Ces locomotives furent livrées par les constructeurs suivants :

- 2842 : Carels/382, 13/09/1901 (GT 19);
- 2861 : Tubize/1278, 22/10/1901 (GT 21);
- 2864 : Tubize/1281, 15/11/1901 (GT 18);
- 2884 : Cockerill/2329, 7/1/1902 (GT 20).

Après la reprise du Gand-Terneuzen, le 1er avril 1930, la SNCB revendit les quatre type 30 à la compagnie du Malines - Terneuzen (M.T.). Le M.T. leur attribua les nouveaux numéros 32 à 35 (ex. G.T. 18 à 21).

Durant la Seconde Guerre Mondiale, les locomotives n° 32 à 34 furent détachées à la SNCB, et renumérotées respectivement 7953 à 7955 :

- 7953, ex. M.T. 32 : détachée du 23-11-1940 au 07-03-1941;
- 7954, ex. M.T. 33 : détachée du 17-08-1940 au 05-09-1940 et du 24-11-1940 au 27-09-1945;
- 7955, ex. M.T. 34 : détachée du 21-09-1940 au 27-09-1946.

A partir de 1944, les deux machines toujours détachées, les 7953 (ex. M.T. 33) et 7954 (ex. M.T. 34), reçurent les numéros 8057" et 8058" (les numéros 8057" et 8058" ont été attribués une première fois à deux locomotives prussiennes du type G8 cédées en 1919 à l'Etat belge), puis, à partir du 1er janvier 1946, les numéros 46.002 et 46.003. A noter que le n° 46.001 (ex. 8056", ex. 7951") fut attribué à l'ex. n° 20 du M.T., détachée à la SNCB du 23 novembre 1940 au 27 septembre 1946; cette locomotive faisait partie d'un lot de deux grosses 0-4-0 (0-D-0) destinées au trafic marchandises et construites par Cockerill en 1906.

Les trois locomotives furent affectées jusqu'en octobre 1942 au dépôt de Berchem, ensuite, jusqu'en janvier 1945, à celui d'Antwerpen-Zuid, et enfin à Antwerpen-Dam.

A la cessation d'activité du Malines - Terneuzen, les 32 à 34 se trouvaient garées hors service en attente de grande réparation. Aucune ne reprit du service à la SNCB, et toutes furent démolies entre 1949 et 1951.

Quant à la n° 35, elle fut endommagée par

fait de guerre en 1940 et garée en attente de réparation.

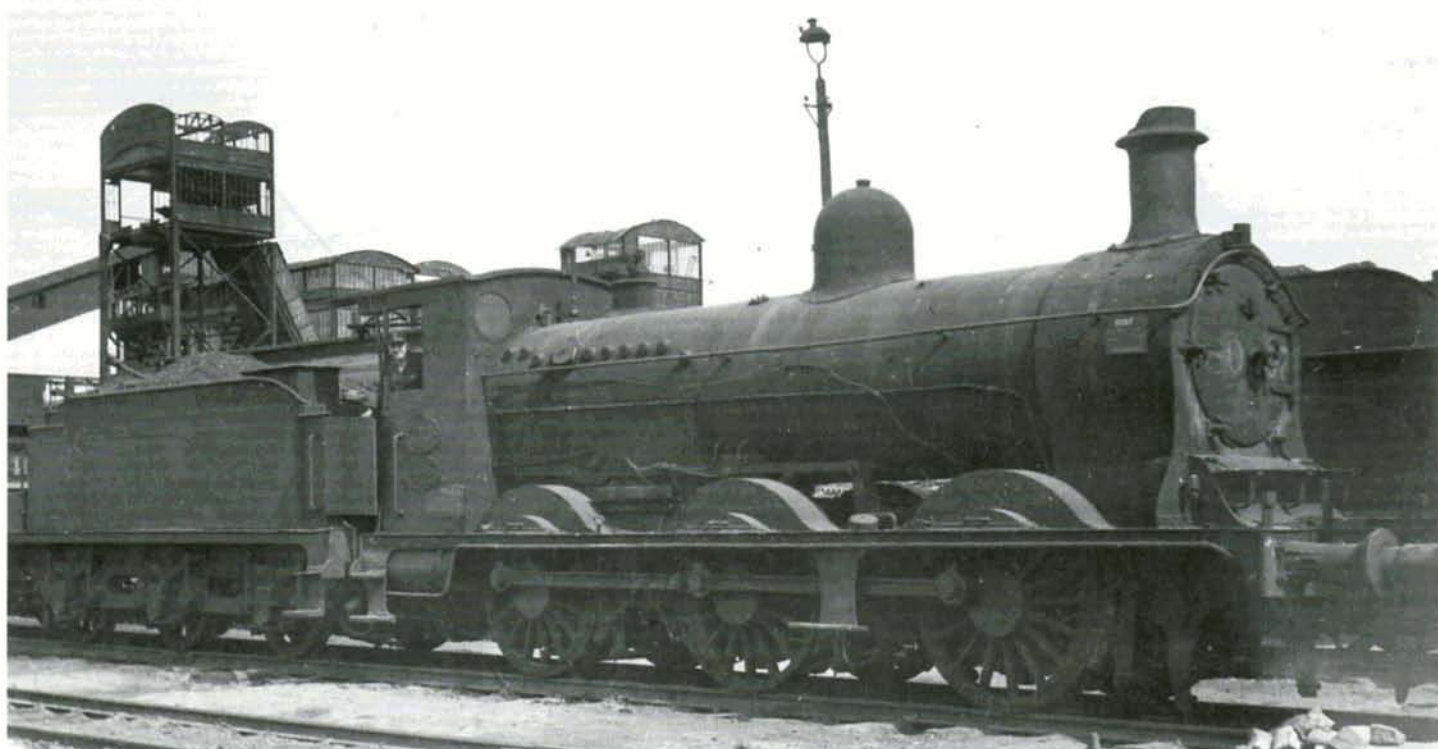
En janvier 1945, C. Lawson Kerr photographia à l'atelier de Schaerbeek la 8057" (ex. 7954, ex. M.T. 33, ex. G.T. 19, ex. SNCB et Etat belge 2842). Ce document est d'une grande rareté, puisqu'il s'agit de la seule photo connue de la 8057, numéro qu'elle n'a porté que quelques mois de 1944 au 31 décembre 1945.

L'abri porte toujours la plaque ovale portant le numéro 33 du M.T., tandis que l'on remarque le numéro SNCB apposé en petits caractères dans le bas. Le numéro est également inscrit en chiffres standard sur la porte de la boîte à fumée, ainsi que sur une petite plaquette fixée au milieu de la boîte à fumée, sous la cheminée. Les inscriptions complémentaires que porte cette plaque indiquent probablement qu'il s'agit d'une machine détachée de la SNCB.

Sources :

Vapeur en Belgique, tome II, Phil DAMBLY.

De lokomotieven van de Belgische Staat en de NMBS, Fernand MAES, Hugo de BOT, Julien CASIER.



© La 8057 photographiée à l'atelier de Schaerbeek en janvier 1945. Photo : C. Lawson KERR, collection PFT.

FRANCE

(par Bernard SCORIEL)

De nouvelles automotrices régionales

Le 3 juin dernier, le centre de maintenance de matériel d'Hellemmes, près de Lille, a reçu sa première automotrice pour services TER (Trains Express Régionaux).

Financées par la Région Nord - Pas-de-Calais, elles sont appelées à desservir des relations où les traditionnelles RRR (Rames Réversibles Régionales) inox sont souvent à saturation, comme sur Lille-Jeumont par exemple.

Constituées de deux éléments moteurs à chaîne de traction triphasée asynchrone encadrant une voiture intermédiaire, elles sont identiques aux dernières automotrices à deux niveaux desservant la banlieue parisienne (Z20.500), sauf en ce qui concerne l'aménagement intérieur qui ne comporte que quatre sièges individuels de front en lieu et place des cinq places de front sur banquettes des rames parisiennes, la première classe étant identique (quatre sièges individuels de front).

Les premiers parcours accessibles au public ont eu lieu les 15 et 16 juin, entre Lille-Flandres et le centre de maintenance d'Hellemmes dans le cadre des portes ouvertes organisées à l'occasion des festivités du 150^{ème} anniversaire de la liaison Paris-Lille.

Restauration de la 231C78

Conçue par Marc de Caso, cette Pacific a été construite en 1931 par les Ets CAIL pour le compte des Chemins de Fer du Nord qui l'immatriculèrent 3.1280.

Elle est issue de la troisième sous-série des célèbres *Super Pacific* dont elle est l'ultime survivante (Nord 3.1251 à 3.1290 puis SNCF 231C49 à 88). Pour la petite histoire, signalons qu'elle fut carénée à titre d'essai en 1937, ce qui lui valut l'honneur de tracter le train des souverains britanniques lors de leur voyage officiel en France en juillet 1938.

Remise au type après la guerre, elle assura avec ses sœurs les trains express et rapides de la région Nord, mais leur champ d'action se restreignit au fil du temps suite à l'arrivée des Mountain de la série 241P unifiée, puis surtout des Pacific 231 G et K ex-PLM (région sud-est) plus simples à l'entretien et à la conduite, ainsi que plus confortables pour l'équipe de conduite.

Radiées à partir de 1952, les dernières 231 C, dont la 78, furent éteintes en 1963.



La nouvelle automotrice régionale à deux niveaux de la Région Nord - Pas-de-Calais. Lille-Fives, 15 juin 1996. Photo : Yves STEENEBRUGGEN.

La SNCF décida à cette époque de conserver un exemplaire de cette série pour son futur musée. Le choix se porta sur la 231 C 78 et son tender 37 A 125.

Commencent alors 30 années d'errance : garée successivement à Chalon-sur-Saône, Thouars, Hausbergen, Aulnoye et Montargis, elle est confiée en 1994 au Centre Historique Denis Papin de la Mine, du Chemin de Fer et de la Machine à Vapeur situé à Oignies (Pas-de-Calais), la SNCF n'ayant ni la place, ni les moyens de la remettre en état. Ne serait-ce pas une bonne idée pour les machines de la SNCB? Pour l'instant, la restauration du tender est presque terminée, et 1997 verra les premières grosses interventions sur la machine elle-même en vue de sa remise en état de

marche.

Actuellement, la décision quant à sa livrée n'est pas encore prise : soit noir SNCF telle qu'elle se présentait en fin de carrière, soit en livrée d'origine chocolat du Nord (bien plus seyante à mon sens).

Signalons que le centre a aussi reçu de la SNCF une série de voitures Nord datant des années 1930 afin de constituer un convoi homogène avec la Pacific.

Pour les amateurs désireux de voir tout cela et bien d'autres choses encore (matériel minier, locotracteurs et wagons de marchandises datant du 19^{ème} siècle), le centre est ouvert tous les seconds et quatrièmes dimanches du mois entre avril et octobre.



La Super Pacific Nord 3.1280 (SNCF 231C78), circulera à nouveau. Elle est vue ici à Oignies le 14 juillet 1996. Photo : Bernard SCORIEL.

Le CFBS fête ses 25 ans

Les 27 et 28 avril 1996 a eu lieu le traditionnel festival bi-annuel de la Baie de Somme, et cette édition fut la plus importante du genre, le CFBS ayant 25 années d'existence cette année.

Tout d'abord, faisons un peu d'histoire.

Ce réseau à voie métrique fut créé en 1887 afin de desservir cette partie de la côte picarde et l'intérieur du pays au départ de la gare de Noyelles-sur-Mer, située sur la ligne Amiens-Calais. Dès 1858, la compagnie des chemins du Nord ouvre un embranchement à voie normale desservant le port, encore très important à l'époque, de Saint-Valéry-sur-Somme d'où Guillaume le Conquérant partit en 1068 à la conquête de l'Angleterre.

Entre Noyelles et Saint-Valéry, la voie métrique fut posée entre les rails de la voie normale, les wagons à voie normale étant tirés par des locomotives de la *Société Générale des Chemins de fer économiques*, concessionnaire des lignes dites du *Groupe des bains de mer* desservant, au départ de Noyelles-sur-Mer, les localités de Forest-l'Abbaye, Le Crotoy et Cayeux-sur-Mer en passant par Saint-Valéry.

Suite au déclin du trafic et au désintérêt des pouvoirs publics envers les dessertes ferroviaires, la ligne Forest-l'Abbaye est la première à disparaître en 1965. Ce fait incite quelques amateurs à tenter le sauvetage de cette ligne et du matériel la desservant. Malheureusement, ils n'y parvinrent pas et leur seule consolation fut le rachat par un amateur belge de la 030T "Scarpe" qu'ils convoitaient en vue de la faire circuler sur la ligne du TTA qui débutait son existence de premier chemin de fer touristique de Belgique.

A l'annonce de la fermeture de la ligne Noyelles - Le Crotoy au 31 décembre 1969, ces amateurs, aidés de quelques autres décident de créer l'association "**Chemin de fer de la Baie de Somme**" (CFBS) dans le but de substituer un service touristique à l'exploitation commerciale grâce à des bénévoles.

1970 ne verra aucune circulation suite à des problèmes administratifs, mais l'année est mise à profit pour effectuer des travaux de voies et rassembler en gare du Crotoy le matériel nécessaire à l'exploitation de la ligne.

En 1971, la première machine à vapeur restaurée effectue sa première marche d'essai alors que la dernière machine à vapeur sur la région Nord de la SNCF circulera exactement 15 jours plus tard, soit le 23 mai 1971.

Le premier convoi ouvert au public circulera quant à lui le 4 juillet de la même année.

Fermée en 1972, la ligne Noyelles - Saint-Valéry - Cayeux est également reprise en date du 1er janvier 1973, alors que la des-



La grande vedette du festival du CFBS fut l'autorail racheté par la firme Michelin aux chemins de fer malgaches (Madagascar). A droite : le train spécial en provenance de Rouen avec la Pacific 231G558. Noyelles-sur-Mer, 28 avril 1996. Ph. : B. SCORIEL.

serte marchandises du port de Saint Valéry est reprise par la SNCF qui l'assurera jusqu'en 1989.

Au fil des ans, le CFBS acquiert du matériel en France et en Suisse afin de renforcer son parc pour faire face à la demande toujours croissante des touristes et des amateurs. Le point d'orgue aurait dû être, en 1994, le rapatriement d'une Pacific en voie métrique construite en France des chemins de fer vietnamiens, mais démolie par erreur au dépôt d'Hanoï où elle était garée en attente d'acheminement! Suite à cet échec, une 1-3-0T construite par Cail et ayant servi à la construction du canal de Panama et qui était exposée dans un musée aux Etats-Unis, fut récupérée avec les fonds initialement destinés à la Pacific indochinoise.

Un autre projet du CFBS est d'exploiter également la section à voie normale vers Saint-Valéry avec du matériel à voie normale en plus des trains à voie métrique qui y circulent déjà.

A l'occasion des 25 ans de l'association, le festival 1996 fut l'occasion de célébrer le jumelage avec le *Kent & East Sussex Railway*, situé à Tenterden dans le Kent en Grande Bretagne, qui avait envoyé une superbe 0-3-0T à voie normale du *Southern Railway* datant de 1909 et admirablement restaurée et entretenue.

Un autre engin digne d'intérêt était présenté : une véritable *Micheline* montée sur pneumatiques des chemins de fer malgaches datant de 1952. Rachetée par la firme *Michelin*, restaurée à Madagascar, les réglages techniques ont été effectués sur le CFBS.

Le 27 après-midi eut lieu l'inauguration du nouveau terminus sur la place de la gare de Noyelles-sur-Mer - 3 voies à quai et une plaque tournante devant la gare SNCF -, reconstitution de celui qui avait disparu en 1973 pour faire place à un parking.

Des trois trains spéciaux vapeur prévus vers Noyelles au départ de Saint-Quentin (140C314), Rouen (231G558) et Paris (231K8), celui tracté par la 140C314 a dû être annulé par suite de problèmes techniques et administratifs.

Le dimanche 28, une grande ambiance vapeur régnait avec présence sous pression en gare de Noyelles de trois machines à voie normale et trois machines à voie métrique.

Le revers du grand succès fut malheureusement la difficulté de prendre des photos tant à Noyelles qu'à Saint-Valéry. Malgré cet état de fait, je ne puis que conseiller une visite sur ce chemin de fer touristique très bien tenu qui tend vers la qualité des touristiques britanniques au point de vue technique et historique.

Rendez-vous est d'ores et déjà pris pour les 25 et 26 avril 1998.

Pour plus de renseignements sur le CFBS :
Chemin de Fer de la Baie de Somme
B.P. 09
F-80550 LE CROTOY.

Bernard SCORIEL.



Lors de son festival 1996, le CFBS s'est jumelé avec le *Kent & Sussex Railway*. A cette occasion, l'association anglaise avait envoyé une de ses locomotives à Noyelles : la 1556 du *Southern Railway*. A l'arrière plan : la 0-2-0 T n° 25 du CFBS. Photo : Bernard SCORIEL.

Après le gris "béton", voici le gris "argent"

La SNCF a enfin décidé d'améliorer l'image de son matériel moteur en lui appliquant une nouvelle livrée beaucoup plus seyante que l'écœurante livrée "gris béton" apparue il y a une dizaine d'années.

Depuis le début de l'année, plusieurs engins de séries différentes, sont sortis d'atelier avec une nouvelle décoration expérimentale, harmonisant les teintes gris argenté, gris foncé, blanc, bleu (locomotives Diesel) et rouge (locomotives électriques). Sont concernées, trois locomotives électriques : les BB 15.016, BB 22.347, BB 26.014, et deux locomotives Diesel : BB 67.373 et CC 72.006.

On ne peut que se réjouir de cette nouvelle politique, car nombreux sont les amateurs écœurés par la livrée "gris béton" maintes fois critiquée.

Ajoutons encore, qu'à l'instar de nombreux réseaux, la SNCF a également décidé de maintenir un engin de chaque série dans sa version d'origine (actuellement les BB 25.236 et CC 72.084 sont déjà concernées par cette heureuse initiative).

ESPAGNE-MAROC

Bientôt une liaison directe?

Dès 1997 pourrait commencer la construction d'un tunnel ferroviaire qui relierait l'Espagne (Gibraltar) et le Maroc (13,4 km). Le tunnel, d'une longueur de 28 km, sera composé de deux puits enfouis à 100 mètres sous le fond de la Méditerranée.

SUISSE

CFF : bientôt des rames pendulaires

Les CFF ont commandé auprès de ADTranz, Fiat-SIG et Schindler une série de 24 rames électriques pendulaires aptes à 200 km/h, destinées à assurer des trains IC entre Lausanne et St.Gallen via Biel et Zürich. Chaque rame d'une longueur de 188 m et



La BB 26.014 dans sa nouvelle décoration : face avant rouge, parois latérales et grille d'aération gris foncé et gris argenté, arête de la cabine et de la toiture ainsi que le bas de la paroi latérale gris argenté. Aulnoye, 13 juin 1996. Armand BEERLANDT.

d'une masse de 355 t, se composera de 7 voitures qui offriront une capacité totale de 465 places. La livraison débutera en 1998 pour se terminer en 2001.

ALLEMAGNE

DB : retour en force des Schienenbus

La relève des célèbres Schienenbus est plus que jamais assurée. En effet, la DB a récemment commandé un total de 300 autorails légers. Curieusement, et tout comme pour l'énorme commande de locomotives et automotrices électriques (voir EN LIGNES 21 p. 24), l'ensemble du matériel a été réparti auprès des principaux constructeurs allemands... comme quoi la loi concernant les appels d'offres européens n'est que vaste hypocrisie... (la Belgique commande belge, l'Allemagne commande allemand, la France commande français etc.). La commande se subdivise en quatre séries :

- 30 autorails triples Linke-Hofmann-Busch du type LINT (Leichter Innovativer Nahverkehrs-Triebwagen) qui

formeront la nouvelle série 640;

- 150 autorails doubles DUEWAG du type "RegioSprinter", qui formeront la série 642 (voir EN LIGNES 26 p. 17);

- 75 autorails triples TALBOT du type "Talent", à transmission hydraulique, qui formeront la série 642 (voir EN LIGNES 27 p. 17);

- 75 autorails triples TALBOT identiques aux précédents, mais à transmission électrique, qui formeront la série 644.

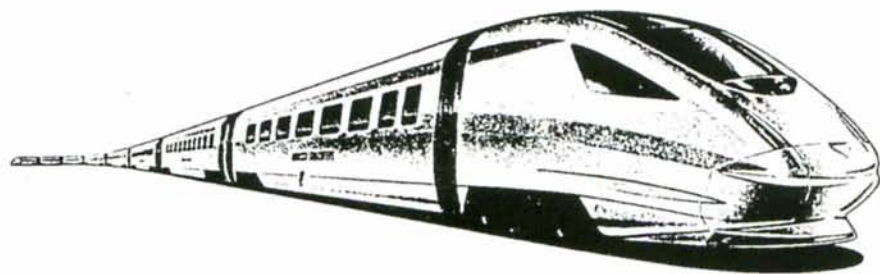
Tous les autorails auront en commun le même moteur Diesel de 450 kW, et pourront circuler à 120 km/h.

La DB a encore commandé une seconde série de 28 autorails à double étage de la série 670.1 (voir EN LIGNES 27 p. 17).

Livraison du premier 611...

ADTranz (Daimler-Benz à Hennigsdorf) a livré le 10 juin 1996 le premier autorail double à caisse inclinable de la nouvelle série 611. Les principales différences par rapport aux autorails du type 610 (en service depuis 1992 dans la région de Nürnb-berg) sont le nouveau système d'inclinaison électrique des caisses conçu par Siemens, et l'emploi d'une transmission hydraulique Voith. Chaque voiture est équipée d'un moteur Diesel MTU de 540 kW. La vitesse maximale est limitée à 160 km/h. Le nombre total de places assises est de 23 en première classe et 125 en seconde classe. Dès le 29 septembre dernier, les premières rames ont été engagées sur les lignes Kaiserslautern-Neustadt-Karlsruhe, Mainz-Worms-Ludwigshafen-Speyer-Karlsruhe, Saarbrücken-Bad Kreuznach-Frankfurt, et Heilbronn-Mannheim.

En 1997, les 611 apparaîtront également sur la ligne Köln-Trier-Saarbrücken.



Esquisse des nouvelles rames pendulaires suisses. Voilà le genre matériel qui conviendrait à l'exploitation de la dorsale wallonne, de la ligne Bruxelles-Luxembourg et de Liège-Luxembourg...

La DB a en outre encore passé commande d'une nouvelle série de 100 autorails + 50 en option, aux caractéristiques similaires, qui formeront la série 612.

... et de la première 101

La première locomotive électrique de la nouvelle série 101 a été présentée à la presse le 1er juillet dernier. Pour rappel, la DB a commandé 145 machines de ce type auprès de la firme ADTranz (ABB-Daimler-Benz Transportation). D'une puissance de 4600 kW, les 101 sont destinées à assurer les trains rapides (220 km/h), en remplacement notamment des célèbres E103.

Des ICE Diesel

La DB a commandé auprès de DUEWAG-Waggonbau AG et Siemens une série de 20 rames Diesel à grande vitesse (230 km/h) à caisse pendulaire du système Siemens.

Ces autorails, désignés ICT et qui formeront la nouvelle série 605, seront composés de 4 voitures, dont l'esthétique générale sera très semblable aux rames à grande vitesse de la nouvelle génération ICE 2.2 dont la première unité devrait bientôt sortir de construction.

Dès mai 1999, les premières rames ICT 605 seront mises en service, notamment entre Nürnberg et Dresden. Le temps de parcours entre les deux villes sera ainsi notablement réduit.

EuroCity Night : le prévisible échec!

Les nouveaux trains EuroCity Night lancés en commun le 28 mai 1995 par la DB, les CFF et les ÖBB (voir EN LIGNES 22 p. 17) vont être supprimés faute de clients!

Au vu des tarifs appliqués, qui s'adressent exclusivement à une clientèle fortunée, il était facile de prévoir que ces trains de luxe étaient à l'avance condamnés à l'échec.

Le matériel sera partagé entre la DB et les CFF. Une nouvelle forme d'EuroCity Night pourrait toutefois voir le jour en 1998.

Un nouvel autorail pour le HSB

Le célèbre chemin de fer à voie étroite du Harz (privatisé sous le nom HSB : Harzer Schmalspurbahnen), a acquis en avril dernier un tout nouvel autorail prototype à bogies, construit par l'atelier central de Wittenberg de la DB.

L'engin est mu par un moteur diesel de 235 kW, accouplé à une transmission hydraulique. La vitesse maximale est fixée à 50 km/h. Sa caisse, d'une longueur de 16,050 m, est construite en alliage léger, avec renforcement de la structure au niveau des cabines de conduite. L'autorail présente un haut niveau de confort : air conditionné,



Le nouvel autorail du HSB photographié à Alexisbad le 6 août 1996. Ph : P. DEMINE.

places individuelles, fenêtres panoramiques, WC à circuit fermé, etc. Baptisé 187.015, il porte une livrée rouge bordeaux, et est engagé sur 3 allers-retours entre Alexisbad et Stiege.

Le HSB envisage d'acquiescer d'autres exemplaires, sans autant supprimer la traction à vapeur.

USA

Des compagnies américaines s'installent en Europe

Suite à la libéralisation des chemins de fer en Europe, on assiste à la naissance de nouvelles compagnies privées. Le plus surprenant est certainement l'implantation de sociétés privées américaines en Europe.

La privatisation des chemins de fer britanniques est déjà bien entamée. Le réseau, scindé en 60 parts, est vendu morceau par morceau au privé. Le secteur marchandises des British Rail (BR) est entièrement repris par la compagnie américaine Wisconsin Central (WS). Cette société exploite un réseau marchandises de 3600 km dans l'Etat du Wisconsin et du Michigan. Le WS s'était déjà internationalisé avec la reprise complète du réseau de Nouvelle Zélande (NZR : New Zealand Railways) en 1993, et de celui de l'Algoma Central au Canada en 1995. La partie britannique est rebaptisée "English, Welsh and Scottish Railway". Les locomotives reprises des BR sont repeintes dans une livrée particulièrement seyante, harmonisant le rouge-marron et le jaune, les mêmes couleurs employées par le WS aux USA.



Verra-t-on sous peu des trains de la compagnie américaine CSX sur le réseau belge? Rien n'est moins sûr. Le 21 juillet 1996, un train de marchandises du CSX quitte Athens (Georgie), remorqué par la 5525 (General Electric type B30-7). Photo : Wim DERIDDER.

Le matériel étant toutefois ancien, le WS a d'ores et déjà commandé 250 nouvelles machines Diesel auprès de General Motors. D'une puissance de 3420 CV, les premières unités seront livrées dès 1998.

Le WS déclare pouvoir à nouveau rentabiliser le transport des marchandises par rail en Grande Bretagne.

A partir de 1997, une autre société américaine sera également active en Europe : le CSX. Le CSX est une des plus grandes compagnies de chemins de fer aux USA, née en 1980 de la fusion de différents réseaux, notamment le Chessie System, le Soo Line et le Seaboard System. Depuis mai 1996, une collaboration avec la DB-Cargo et NS-Cargo a été établie. Sous le nom de "NDX Intermodal", la nouvelle société veut ériger un nouveau trafic combiné entre Rotterdam, Bremen, Duisburg et München, et, dans une phase ultérieure, Milan et même Antwerpen (!).

PAYS BAS

Lovers Rail : le premier concurrent des NS

Depuis le 11 août dernier, les NS doivent désormais faire face à un concurrent sur son propre réseau. A cette date, "Lovers Rail" a lancé 4 paires de trains par jour entre Amsterdam-CS et Ijmuiden. Cela entend la réouverture de la ligne Stantpoort Noord - Ijmuiden. Cette relation avait été supprimée au trafic voyageurs en 1983, et au trafic marchandises en 1994.

Le projet de Lovers Rail ne démarrera qu'au début de 1997. Il est donc remarquable de constater que le service ait déjà pu démarrer le 11 août. Les trains ont circulé tous les jours jusqu'au 30 septembre 1996, et ont connu un énorme succès. Lovers Rail souhaite étendre le service à un train par heure dès l'horaire d'été 1997. Il est même envisagé de faire circuler des trains au départ d'Amsterdam vers Utrecht et Den Haag. Les NS ne sont pas préparés à un tel bouleversement. Les gares d'Amsterdam-CS et d'Haarlem ne sont absolument pas favorables à Lovers Rail, et les NS ont déjà menacé de supprimer plusieurs relations omnibus si Lovers Rail obtient l'autorisation de faire circuler plus de trains. Avec tout ceci, la seule chose que les NS ont réussi à gagner, est que la presse et le public ont choisi le camp de ... Lovers Rail! Pour assurer le service, Lovers Rail a acheté 4 voitures M2 de 1ère classe à la SNCB : les numéros 50 88 1848-602, 610, 628 et 630. L'atelier central d'Haarlem des NS les a entièrement repeintes dans une décoration bleu très clair. De plus, pour le transport des vélos, un wagon tombereau à toiture roulante du type Tems a également été acquis auprès de la SNCB. Lovers Rail ne dispose pas encore de ses propres locomotives. En 1996, les machines Diesel 2202 et 2207 ont été louées. A partir de 1997, la société voudrait disposer d'engins propres. Une option a déjà été prise en ce sens pour le rachat de 11 locomotives du type 211 de la DB. Le seul problème : les NS refusent de vendre les équipements de sécurité ATB indispensables pour pouvoir

circuler... Nul doute que l'on assiste ici au début d'une révolution des chemins de fer en Europe.

ITALIE

Pendolino ETR 460 et 470

Suite à des problèmes techniques, la mise en service des rames Pendolino "Cisalpino" prévue pour le 2 juin dernier (voir EL27 p. 15), a dû être reportée au 29 septembre. Depuis cette date, 3 relations sont assurées au départ de Milano vers Genève (trains 32-33 et 35-36) et Basel (trains 43-44). Une petite erreur s'est glissée dans notre précédent EL : les rames ETR 470 ne sont pas alimentées en 25 kV-50 Hz, mais bien en 15 kV 16 Hz 2/3.

Depuis le 29 septembre, les trois rames ETR 460 équipées pour circuler en France, assurent trois liaisons Lyon - Turin, dont une prolongée jusque Milan, en remplacement de trains classiques. Le gain de temps est actuellement de l'ordre de 35 minutes et devrait, dans le futur et après adaptation de la signalisation, être beaucoup plus élevé.

POLOGNE

La ligne à voie étroite Sroda-Zaniemysl dont nous annonçons la fermeture le 2 juin dernier (voir EN LIGNES 27 page 18) a été remise en service une semaine plus tard!

Nous ignorons à l'heure actuelle la raison exacte de cette réouverture.



Un train Ijmuiden-Amsterdam de la nouvelle société Lovers Rail photographié à Haarlem le 18 septembre 1996. Les quatre voitures M2 ex. SNCB sont encadrées par les 2202 et 2207. Photo : Wim DERIDDER.

STATISTIQUE DU MATERIEL MOTEUR

livraison d'engins neufs

443 : 04-06-1996 (automotrice type 96)
 444 : 09-07-1996 (automotrice type 96)
 445 : 30-09-1996 (automotrice type 96)
 ES501 : 08-1996 (autorail ES)

engins radiés

néant

mutations

6213 : FKR → LNC	05-10-1996
6214 : FKR → LNC	05-10-1996
8461 : LNC → FNDM	01-08-1996
8462 : LNC → FNDM	01-08-1996
8463 : LNC → FNDM	01-08-1996
8464 : LNC → FNDM	01-08-1996
8466 : LNC → FNDM	01-08-1996
8467 : LNC → FNDM	01-08-1996
8468 : LNC → FNDM	01-08-1996
8489 : LNC → FNDM	01-08-1996
8470 : LNC → FNDM	01-08-1996
9106 : Infra → Matériel	01-07-1996
9134 : Infra → Matériel	01-07-1996
166 : MKM → FKR	01-05-1996
167 : MKM → FKR	01-05-1996
229 à 240 : FGH → FKR	01-05-1996
261 à 270 : FGH → FKR	01-05-1996
362 : FKR → FHS	01-05-1996
409 à 411 : NK → FKR	01-05-1996
601 à 627 : FSR → FGH	01-05-1996
682 à 689 : NK → FSR	01-05-1996

Abréviations

FGH : St-Ghislain
 FKR : Merelbeke
 FNDM : Antwerpen-Dam
 FSR : Schaerbeek
 LNC : Monceau
 MKM : Stockem
 NK : Kinkempois

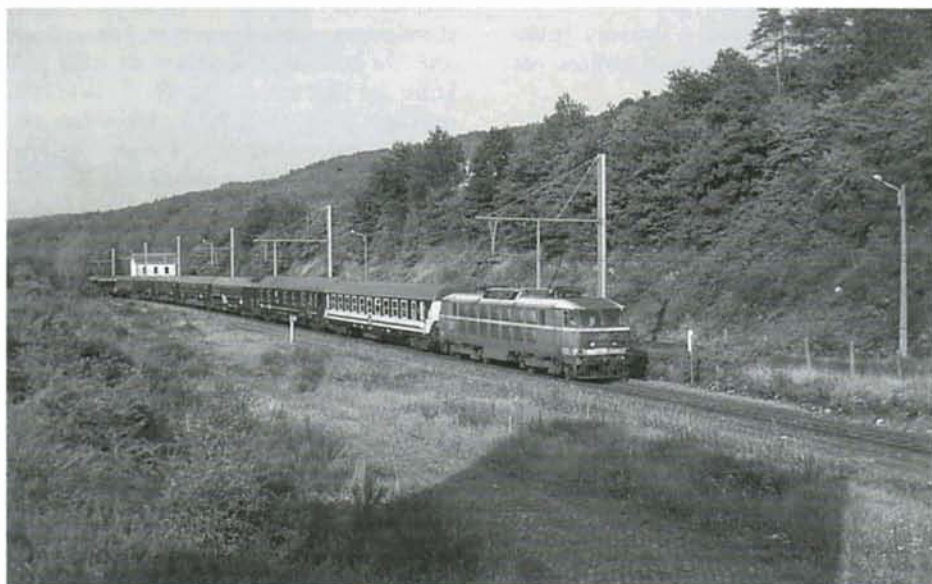
LOCOMOTIVES ELECTRIQUES

série 12

La 1211 est sortie de révision intermédiaire 2 (RIK2) le 17-09-1996.

série 13

Suite à des essais de soufflerie réalisés sur une maquette des futures locomotives de la série 13 dans un institut spécialisé, il s'avère que la face frontale ne dévie pas le flux d'air selon les souhaits de la SNCB (l'air est dirigé vers les côtés, alors que la



La 2013 en tête du TAC 1379 passe à Barvaux, dans la section à voie unique de la ligne 43, le 16 août 1996.

Photo : Michel HANSSENS.

SNCB préfère sa diffusion par le haut et le bas afin de diminuer l'onde de choc lors du croisement de deux trains). De ce fait, le carénage des faces avant pourrait éventuellement être différent de celui des BB 36.000 SNCF.

série 16

La 1605 est ressortie comme prévu de révision générale dans la livrée bleue standard, le 14 août 1996.

série 20

La 2016 est ressortie de révision intermédiaire le 23 août 1996.

Depuis le 9 août 1996, les 20 remorquent tous les TAC (Trains Autos Couchettes), 's Hertogenbosch vers Avignon, St.Raphaël ou Narbonne, entre Bressoux et Luxembourg Triage, au lieu d'un couplage de deux 23 en unité multiple.

série 21

Sont ressorties de RIK1 : 2143 (19-07-

1996), 2149 (03-09-1996).

série 22

La 2209 (ex. livrée jaune) est ressortie de révision générale le 1er août 1996, en décoration bleue. Trois locomotives de cette série arborent toujours l'ancienne livrée jaune : les 2207, 2211 (oubliée dans notre précédent numéro) et la 2220.

série 23

Les machines suivantes ont subi une révision technique (LT), confort (LC) ou générale (RG) : 2305 (RG 06-09-1996), 2350 (LT 09-07-1996), 2362 (LC 11-09-1996).

série 26

La 2633 est ressortie de révision technique le 28 août 1996. Il s'agit ici d'une véritable résurrection : cette machine servait en effet depuis plusieurs années de banque d'organes, et se trouvait posée sur des bogies porteurs.



PHOTO 28-10 Toujours aucune décision quant au sort des 25.5. Le 30 juin, les 8 machines étaient garées sur une même voie à l'atelier d'Antwerpen-Dam. Jean-Luc VANDERHAEGEN.

série 27

Les machines suivantes ont subi une RIK2: 2707 (19-08-196), 2740 (24-09-1996).

LOCOMOTIVES DIESEL

série 51

Les 5122 et 5143 sont ressorties de révision générale (RG) respectivement le 16 juillet et le 11 septembre 1996.

séries 52-53

Depuis le nouvel horaire du 29 septembre, le train 47985 Ronet 13.50 - Bertrix 16.45 - Bettembourg 19.01, circule du mardi au jeudi avec un couplage 52 ou 53 + 1800 CFL. Le vendredi, ce parcours circule avec deux 1800 CFL.

série 55

Les 5501 et 5512 (ex. livrée verte) sont ressorties de révision générale, équipées de la TVM 430, respectivement le 22 juillet et le 4 octobre 1996.

En outre, les 5511 (ex. livrée verte) et 5514 se trouvent actuellement à Salzinnes pour révision. De ce fait, il ne subsiste plus qu'une seule 55 dans la livrée verte : la 5532. La conservera-t-on dans cette livrée à l'instar des 6244, 6219 et 6256?

La 5519 est enfin ressortie de transformation le 20 septembre dernier. Pour rappel, cette machine a reçu l'équipement de chauffage électrique de la défunte 5542. Le retard dans sa sortie d'atelier s'explique par le fait que la priorité a été donnée à la révision des moteurs Diesel destinés aux premières 55 TVM (5501, 5506 et 5509).

série 62

La 6205 est ressortie de révision intermédiaire le 4 septembre 1996.

Les 6213 et 6214, dont la mutation de Merelbeke à Monceau devait initialement être effectuée le 29 mai, ont finalement gagné le Hainaut le 5 octobre. Cette mutation fait suite à la diminution du nombre de services pour les 62 de Merelbeke suite à l'électrification de la ligne 73.

série 71

La 7101 est ressortie de RG le 14 août 96.

série 73

La 7375 est ressortie de RG le 30 août 96.

série 82

La 8237 est ressortie de RG le 8 août 96.

série 83

En complément à l'annonce parue dans notre précédent numéro, nous devons également signaler le ferrailage de la 8309 de la TEMCA.

série 84

Pour rappel, les 8461 à 8470 avaient été mutées d'Antwerpen-Dam à Monceau le 1er juin 1995 pour le compte de TUC Rail. TUC Rail n'a en fait jamais eu l'utilité de ces machines et, comme l'atelier de Monceau n'avait également pas d'utilisation directe, celles-ci furent redonnées en prêt à Antwerpen-Dam. Entre-temps, la 8465 a été cédée le 29 mai 1996 au Département Infrastructure, district Sud-Ouest, en remplacement de la 8449 radiée. Afin de réactualiser la situation, l'atelier d'Antwerpen-

Dam est redevenu propriétaire des 8461 à 8464 et 8466 à 8470 depuis le 1er août dernier.

série 91

Les 9106 et 9134 (district Sud-Ouest, garage de Mons) ont été transférées le 1er juillet 1996 du département Infrastructure vers le département Matériel.

AUTOMOTRICES ELECTRIQUES

automotrice 106

Après retour à l'atelier de Kinkempois pour recevoir son équipement complet et sa décoration définitive, l'automotrice 106 est revenue à Ath le 11 septembre dernier.

Durant plusieurs mois, elle effectuera des parcours d'essais entre Ath et Enghien, afin de valider les différentes configurations du système TBL2 (Transmission Balise Locomotive 2) qui équipe l'automotrice 1996, les Eurostar et les TGV-PBKA.

série 129-150 Budd

La 136 est ressortie de modernisation le 13 septembre 1996.

série 151-270

Sont ressorties de révision dans la livrée bordeaux : 160 (RI 24-09-96), 179 (RI 07-06-96), 184 (RI 20-05-1966), 198 (RI 06-08-96), 206 (RI 13-08-96), 220 (RI 13-09-96), 226 (RI 15-03-96), 253 (RG 18-10-96).

série 300

Depuis le 2 juin dernier, une automotrice de la série 300 assure une course entre Bruxelles-Midi et Bruxelles-National-Aéroport, en remplacement d'une automotrice de la série 900. Il s'agit des trains 6523 Bruxelles-Midi 15.35 - Aéroport 15.57 et 6573 Aéroport 16.09 - Bruxelles-Midi 16.32. Cette mesure s'explique par la capacité insuffisante d'une 900 vu le grand nombre de voyageurs empruntant ces parcours.

série 441-445 (AM 96)

Les automotrices 443 à 445 ont respectivement été livrées à la SNCB le 4 juin, le 9 juillet et le 30 septembre 1996. S'achève ainsi la livraison des cinq rames de présérie.



La cavalerie Diesel de Merelbeke possède à nouveau deux machines vertes : après la 6219, la 6256 a également été repeinte dans une variante de la livrée verte "1971" (voir EL 27 p. 22). On remarquera l'interruption de la bande jaune supérieure sur la 6219. Merelbeke, 4-8-1996. Yves DIELTJENS.



PHOTO 28-11 L'automotrice 106 dans sa surprenante décoration définitive, photographiée entre Ath et Silly, lors d'un parcours d'essai. Photo : Serge MARTIN.

Les parcours d'essais et de mise au point des nouvelles automotrices se déroulent toujours, notamment au départ de Mons vers Tournai et Mouscron. De nombreux problèmes techniques les affectent tant dans la partie mécanique qu'électrique. Le

2 octobre, un parcours d'essai organisé entre Mons et Mouscron avec quatre automotrices accouplées (441+442+444+445) s'est soldé par un énorme déclenchement haute tension, et la détresse de la rame à Antoing... Cette laborieuse situation

pourrait même entraîner un report de leur mise en service à mai 1997!

Deux automotrices ont été envoyées en France durant l'automne pour leur homologation par la SNCF.

série 601-782

Sont ressorties de révision intermédiaire (RI) ou générale (RG) dans la livrée bordeaux : les 648 (RI 28-06-1996), 655 (RG 30-08-1996), 677 (RI 11-09-1996), 684 (RI 02-08-1996), 731 (RI 02-08-1996), 741 (RI 25-07-1996), 755 (RI 18-07-1996), 756 (RI 27-08-1996), 758 (RI 20-09-1996), 759 (RI 09-09-1996), 765 (RI 23-01-1996), 766 (RI 05-03-1996).

AUTORAILS DIESEL

série 41

Après réception du cahier des charges de la SNCB, seules les firmes ADtranz, Jenbacher Werke, GEC-Alsthom et BN-Bombardier Eurorail ont déposé une offre. Les autres firmes pressenties (voir EL 27) n'ont finalement pas remis de projet. La principale surprise est constituée par l'absence d'offre de Siemens, probablement échaudé par une malheureuse expérience précédente...



La mise au point des automotrices type 1996 semble bien difficile, comme en témoigne ce document où l'on voit l'armoire haute tension de l'automotrice 443 en feu, ce qui nécessite l'intervention des pompiers. Tournai, 5 septembre 1996. Photo : Alain ELOOT.



Retour vers Mons des automotrices 442 et 444 qui ont effectué des essais dans les aiguillages de Bruxelles-Midi afin de déceler l'origine de l'usure anormale des plaques de friction entre bogie et caisse. Halle, 24 septembre 1996. Photo : Christian DOSOGNE.

AUTORAILS ES

ES 500

L'ES 501 a été livré à la SNCB au mois d'août. Contrairement aux prévisions, ce n'est pas l'ES 511 qui sera pourvu de l'équipement TVM 430 pour permettre la circulation sur les lignes TGV, mais bien l'ES 501. Dans le courant du mois d'octobre, il a rejoint la base provisoire ES de Blaton. En outre, l'ES 501 a participé du 12 au 14 juin à Hannover à la grande

exposition d'engins de maintenance et de mesures organisée tous les trois ans par le VDEI (Verband Deutscher Eisenbahn Ingenieure).

VOITURES

type I11

Le 30 septembre dernier, les voyageurs de la ligne Charleroi-Bruxelles-Antwerpen ont eu l'agréable surprise de voir l'introduction de voitures I11 dans les IC de la relation K.

Depuis ce jour en effet, plusieurs rames de voitures M4 ont été remplacées par des I11. A noter que les voitures-pilote M4 ADx sont remplacées par des voitures M4 BD (seconde classe + fourgon), et ce en attendant la livraison des nouvelles voitures-pilote I11 qui disposeront d'un compartiment à bagages.

Du fait que les rames I11 ne sont pour le moment pas réversibles, elles circulent soit en rame encadrée avec une 21 ou 27 à chaque extrémité, soit avec une seule machine, ce qui nécessite une remise en tête à Charleroi-Sud ou Châtelet et à Antwerpen-Centraal.



L'autorail ES 501 photographié le 26 septembre 1996 à l'atelier central de l'Infrastructure à Schaerbeek. Photo : Christian DOSOGNE.

Roulement et composition des rames M4/I11 de Châtelet

Depuis le 30 septembre, cinq des neuf rames assurant les IC K Charleroi-Antwerpen sont composées de voitures I11. Il s'agit des rames M51 à M55 de Châtelet. Chacune, exception faite de la M55, est accompagnée d'une voiture M4 BD afin de disposer d'un compartiment à bagages. Les rames M76 à M79 sont actuellement toujours composées de voitures M4 réversibles. Comme la composition des rames I11 est faible (4 ou 5 voitures et une seule dans la rame M55), celles-ci circulent généralement aux heures creuses, les rames de M4 composées de 8 ou 11 voitures étant engagées aux heures d'affluence. La composition indiquée des rames est théorique et peut ne pas correspondre à la réalité.

<p>M51 (I11) 1A + 5B + 1BD</p> <p>RE 907 : FCL - FCR 907 : FCR 09.00 - FN 10.23 933 : FN 11.19 - FCR 12.42 911 : FCR 13.00 - FN 14.23 937 : FN 15.19 - FCR 16.42 ER 937 : FCR - FCL RE 919 : FCL - FCR 919 : FCR 21.00 - FN 22.23 945 : FN 23.19 - FCR 01.15 ER 945 : FCR - FCL</p> <p>M52 (I11) 1A + 3B + 1 BD</p> <p>RE 908 : FCL - FCR 908 : FCR 10.00 - FN 11.23 934 : FN 12.19 - FCR 13.42 ER 934 : FCR - FCL RE 916 : FCL - FCR 916 : FCR 18.00 - FN 19.23 942 : FN 20.19 - FCR 21.42 920 : FCR 22.00 - FN 23.23</p> <p>M53 (I11) 1A + 3B + 1 BD (1)</p> <p>928 : FN 06.19 - FCR 07.42 ER 928 : FCR - FCL RE 910 : FCL - FCR 910 : FCR 12.00 - FN 13.23 936 : FN 14.19 - FCR 15.42 ER 936 : FCR - FCL RE 918 : FCL - FCR 918 : FCR 20.00 - FN 21.23 944 : FN 22.19 - FBM 23.00</p>	<p>M54 (I11) 1A + 3B + 1BD</p> <p>RE 927: FSR - FBN 927 : FBN 05.53 - FCR 06.42 ER 927 : FCR - FCL RE 909 : FCL - FCR 909 : FCR 11.00 - FN 12.23 935 : FN 13.19 - FCR 15.04 ER 935 : FCR - FCL RE 917 : FCL - FCR 917 : FCR 19.00 - FN 20.23 943 : FN 21.19 - FCR 22.42 4115 : FCR 23.00 - FBN 00.18 ER 4115 : FBN - FCR</p> <p>M55 (I11) 1B</p> <p>928 : FN 06.19 - FCR 07.42 (2) ER 928 : FCR - FCL (2) RE 916 : FCL - FCR (3) 916 : FCR 18.00 - FN 19.23 (3) ER 916 : FN - Berchem (3)</p> <hr/> <p>remarques</p> <p>(1) circule généralement en rame encadrée par deux locomotives des séries 21 ou 27 (2) circule jumelée avec la rame M53 (3) circule jumelée avec la rame M52</p>	<p>M76 (M4) 2AD + 1A + 8B IC 905-931-913-939</p> <p>M77 (M4) 1A + 6B + 1ADx IC 904-930-912-938</p> <p>M78 (M4) 1A + 6B + 1ADx IC 906-932-915-941</p> <p>M79 (M4) 2ADx + 1A + 8B P3720, IC 903-929-934-914-9840</p> <hr/> <p>abréviations</p> <p>A : voiture de 1ère classe B : voiture de seconde classe BD : voiture de seconde classe avec compartiment à bagages ER : rame vide du ... FBM : Bruxelles-Midi FBN : Bruxelles Nord FCL : Châtelet FCR : Charleroi-Sud FN : Antwerpen-Centraal FSR : Schaerbeek RE : rame vide pour ... x : voiture-pilote</p>
---	--	--

type M4

La première voiture-pilote BDx modernisée, la 58.036, est sortie de l'atelier de Mechelen à la fin du mois d'août. Pour une raison que nous ignorons, la voiture fut peu après renvoyée à Mechelen où elle s'y trouvait toujours à la mi-octobre.

Afin de disposer d'un compartiment fourgon dans les rames de voitures I11 circulant entre Charleroi et Antwerpen, des voitures M4 BD ont été réquisitionnées et repeintes en nouvelle livrée extérieure; l'intérieur n'a toutefois pas été modifié. Notons que les portes d'accès au compartiment à bagages ne sont pas peintes en rouge, mais bien dans la même teinte grisâtre que la caisse; seule une ligne rouge est apposée sur le contour des portes. Au début octobre, les quatre M4BD suivantes sont incorporées avec les I11 : 59.929, 59.931, 59.932 et 59.933.

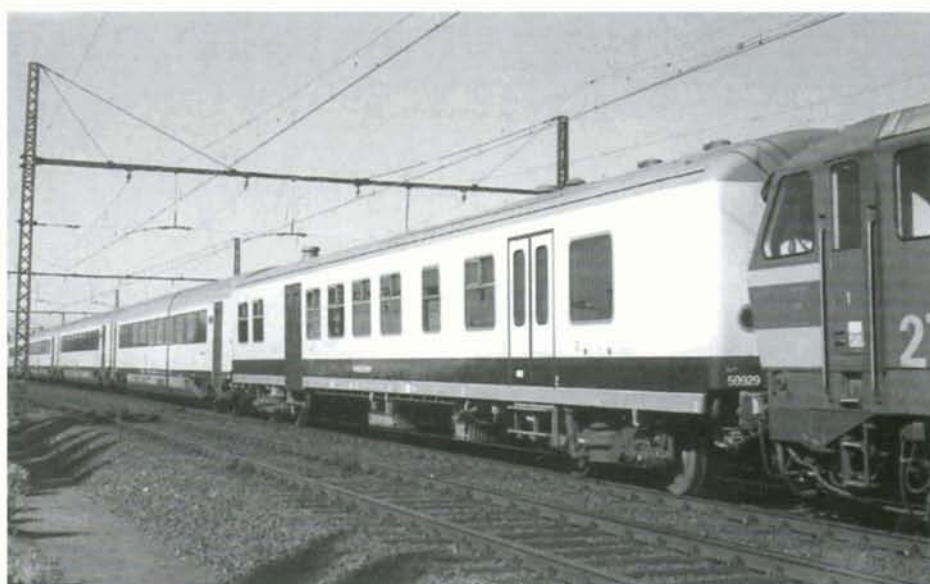


PHOTO 28-12 La voiture M4 BD 59929 repeinte dans la nouvelle livrée, incorporée dans la rame M51. On remarquera les portes du fourgon peintes en blanc, encadrées par une bande rouge. L'IC 937 Antwerpen-Centraal - Charleroi-Sud passe à Duffel 7-10-96. Ph. : J-L VDH.

Suite à la mise en service des I11 sur la relation Charleroi-Antwerpen, la libération des M4 a permis leur introduction sur plusieurs trains P de la ligne 96 Bruxelles-Mons. Avant le 29 septembre, cet axe ne voyait passer aucune M4, les trains P étant composés de voitures M2 ou M5.

Voiture 52.347 Le compartiment central de la voiture 52.347 qui avait été rénové en décembre 1995 (voir EN LIGNES 25, pages 28-29) a été réaménagé au type normal, à l'exception du revêtement de sol en linoléum moucheté gris-bleu-beige qui est resté en place. Cette voiture est incorporée dans une rame assurant les relations IC Schaerbeek-Kortrijk-Oostende.

type M1

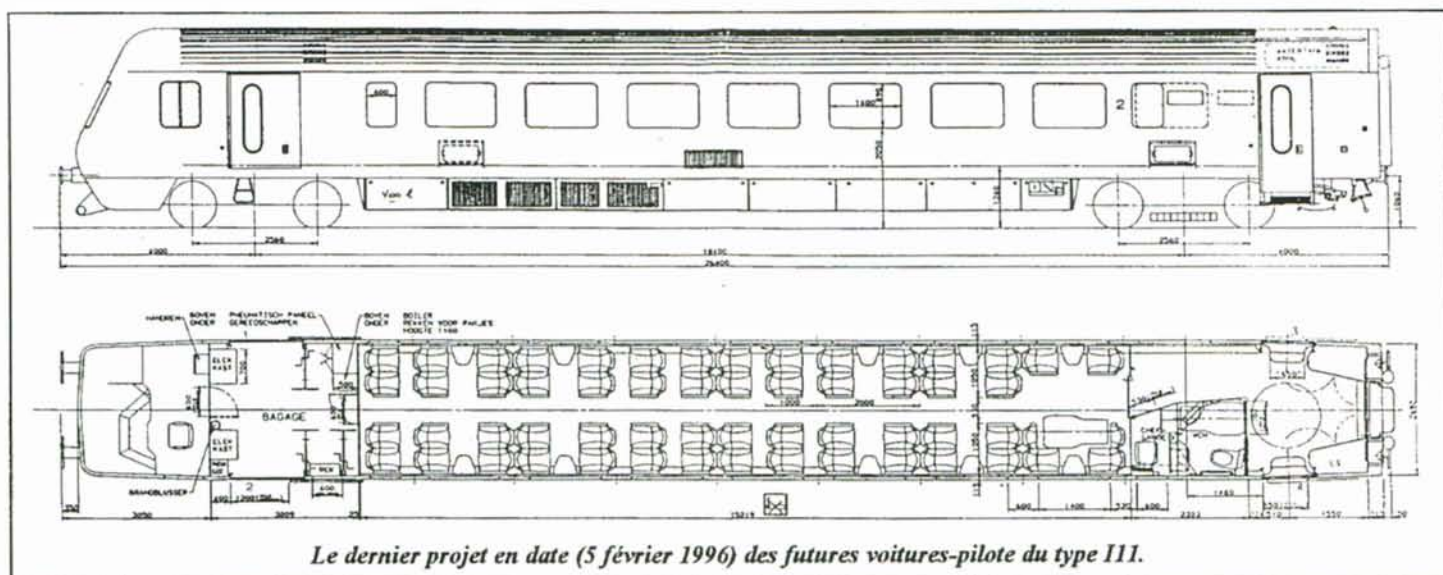
Une voiture du type M1 a été repeinte dans la livrée... I11! Il s'agit d'une voiture de service servant de local dans l'enceinte de l'atelier de traction électrique de Schaerbeek.

type M2

Au rythme de la livraison des voitures du type I11, les voitures M4 libérées remplacent des voitures M2, notamment sur la ligne 96 Bruxelles-Mons, où aucune M4 n'était en service régulier avant le 29 septembre dernier. Déjà, plusieurs dizaines d'unités sont garées sur le réseau, notamment à Châtelet et Denderleeuw, et certaines sont vendues ou sur le point de l'être. Ainsi, quatre voitures de 1ère classe (n° UIC 50 88 18-48602, 610, 628 et 630 - n° SNCB 41.002, 010, 028 et 030) ont été acquises par la nouvelle compagnie privée Lovers Rail aux Pays-Bas (voir notre rubrique "Actualité étrangère" page 19). En outre, après l'acquisition des 18 voitures du type M3, le réseau privé italien FNM (Ferrovie Nord Milano - voir EN LIGNES 25, page 32) a vivement marqué son intérêt pour le rachat de 24 voitures M2. Affaire à suivre donc...



PHOTO 28-13 Depuis le 30 septembre, les I11 ont fait leur apparition sur les IC Charleroi-Antwerpen. Le 7 octobre 1996, l'IC 936 franchit la Nèthe à Duffel. On remarquera en tête de la rame la voiture M4 BD. Photo : Jean-Luc VANDERHAEGEN.



Le dernier projet en date (5 février 1996) des futures voitures-pilote du type I11.



PHOTO 28-15 A l'atelier de traction électrique de Schaerbeek se trouve une ancienne voiture M1 repeinte en livrée III. Elle sert de local de service pour le personnel.
Photo : Jean-Luc VANDERHAEGEN.

voitures "Expo"

Une 6ième voiture "Expo", la 17.805, a été repeinte dans les couleurs des voitures III.

A l'occasion du 50 millionième voyage en Go Pass (voir rubrique "Actualité"), les 6 voitures Expo repeintes ont effectué du 20 juillet au 1er décembre une exposition itinérante à travers toute la Belgique.

INFRASTRUCTURE

ligne 25 : énormes perturbations en perspective

Du 1er août 1997 au 30 novembre 1997, la section Kontich-Berchem de la ligne 25 Bruxelles-Antwerpen devrait être fermée à tout trafic, afin de procéder à un important drainage du sous-sol. Cette situation entraînera le détournement du trafic voyageurs via la ligne 27 qui elle-même se trouve déjà à la limite de la saturation par l'important trafic marchandises y transitant. De fortes perturbations du trafic sont donc à attendre...

ligne 57 : trafic marchandises

Depuis le début de 1996, la desserte du raccordement Prayon à Puurs (wagons-citernes) s'effectue désormais au départ de Dendermonde, via Lokeren et St-Niklaas, sur une distance de 45 km. Pour mémoire, la distance entre Dendermonde et Puurs par la ligne 52 n'est que de 14 km; depuis 1981 toutefois, cette section de la ligne 52 est fermée à tout trafic et est aujourd'hui exploitée touristiquement par le BVS. Cela a comme conséquence de revoir à nouveau des trains de marchandises sur la ligne 57 Dendermonde-Lokeren, alors que ce genre de trafic y était supprimé depuis 1988. La desserte ne s'effectue toutefois qu'à l'aller; pour le parcours de retour, le train est directement expédié à Merelbeke via Lokeren (ligne 59). Cette situation oblige

de véhiculer simultanément les wagons en provenance de Dendermonde et de Opwijk, ce qui peut amener des rames d'une grande longueur. La desserte de Puurs est réalisée facultativement selon l'horaire suivant : **train 39990** Dendermonde 11.20 - Lokeren Oost 11.40/11.50 - Puurs 12.27. A Zele, il est fréquent d'opérer le croisement avec l'IR 1859 (St. Niklaas-Dendermonde-Bruxelles-Gent). Vu l'angle d'ensoleillement de la ligne, ce train ne peut être photographié que par temps nuageux. Au retour : **train 39991** Puurs 13.36 - Lokeren Oost 14.11/27 - Merelbeke 15.05.

ligne 66 : Zedelgem

Un embranchement militaire peu connu se détachant de la ligne 66 (Brugge-Kortrijk) à l'entrée de la gare de Zedelgem n'est plus accessible suite au démontage de l'aiguillage. Ce raccordement de +/- 5 kilomètres se dirigeait vers une caserne située après le village de Zedelgem. Un lecteur peut-il nous apporter des renseignements concernant cette ligne (construction, trafic, etc.)?

ligne 85 : vers la fermeture?

L'ancienne ligne 85 Oudenaarde-Avelgem-Mouscron, n'est plus en activité qu'entre Leupegem et Ruïen, pour la desserte de l'importante centrale électrique de Ruïen. Dans le cadre de la restructuration des centrales électriques, celle de Ruïen devrait entièrement être reconverte au gaz d'ici deux ou trois ans, signifiant la suppression de l'énorme trafic charbonnier (jusqu'à sept trains par jour en hiver) et la fermeture de la ligne 85. La perte de trafic sera donc très importante pour la SNCB, mais également pour les nombreux amateurs attirés par ces trains circulant sur des lignes non électrifiées (lignes 85, 86 De Pinte-Oudenaarde et 122 Zottegem-Merelbeke).

ligne 86 : desserte de Frasnes

Depuis le 2 juin 1984, la gare de Frasnes-lez-Anvaing, située entre Leuze et Renaix,

n'est plus desservie qu'au seul transport des marchandises, pour la sucrerie d'Anvaing et les usines Rosier.

Jusqu'en mai 1991, la desserte se faisait au départ de St-Ghislain via Leuze, avec des locomotives de la série 60, ensuite 62 et 51 du dépôt de St-Ghislain et Monceau). Le trafic fut ensuite détourné sur Merelbeke via Renaix et Oudenaarde, et assuré dès lors par une machine de la série 51 de Merelbeke, ce qui entraîna la mise hors service de la section Frasnes-Leuze de la ligne 86.

Avec le nouveau service d'hiver entré en application le 29 septembre dernier, un nouveau retournement de situation est intervenu, avec le report du trafic sur Ath, signifiant la réouverture de la section Leuze-Frasnes et la désaffectation du tronçon Frasnes-Renaix.

Voici l'horaire de la nouvelle desserte de Frasnes, circulant du lundi au vendredi :

77264 N67	77265 N67
Ath : 11.10	Frasnes : 12.50
Leuze : 11.24/11.42	Leuze : 13.10/13.28
Frasnes : 12.02	Ath : 13.42

ligne 162 : arrêts réinstaurés!

Depuis le 29 septembre, les deux points d'arrêts de Chapois et Leignon situés sur la ligne 162, ont été rouverts.

Bruxelles-Quartier-Léopold a retrouvé toutes ses voies

Après plusieurs années d'importants travaux liés à l'établissement du Parlement européen, les six voies de la gare de Bruxelles-Quartier-Léopold ont été remises en service le 29 septembre dernier. Dès 1997, divers travaux de parachèvement seront entamés, comme le placement d'une verrière recouvrant les accès de la gare sur l'esplanade, mise en service d'escalators et de quatre ascenseurs, nouveau système d'affichage, renouvellement de l'éclairage, du chauffage, de la sonorisation, du revêtement de sol, etc. L'ensemble de ces travaux devrait être achevé pour 1998.

la ligne 288 rouverte!

(Michel LEBEAU)

Ce genre d'information est devenue exceptionnelle. Pourtant, la ligne industrielle 288 est à nouveau parcourue par des trains de marchandises alors qu'elle était totalement à l'abandon depuis de nombreuses années.

Cette ligne 288, au départ de la gare de Floreffe (ligne 130), passe sous les silos à grain de Floriffoux et, à partir de cet endroit, longe la rive droite de la Sambre, pour aboutir au zoning industriel que l'on nomme, habituellement, "Port de Malonne" où sont installées diverses industries, PMI et PME.

En effet, les firmes DEMATEX et CLARIL, installées sur le site industriel "Meway", font à nouveau appel au transport ferroviaire. A cet effet, le très beau raccordement privé, à deux voies et à deux quais couverts qui avait été coupé de la ligne 288 il y a quelques années, a été rétabli et les quais couverts jadis envahis par la végétation, sont à présent remis en état : ils accueillent couramment plusieurs wagons du type "Cargowagon", qui peuvent être placés à raison de deux par quai, leur déchargement se faisant par "clark" via le quai central. Pour cela, la SNCB a remis toute la ligne industrielle 288 en service depuis Floreffe (elle était restée en fait en bon état) et rétabli le PN 6 de la rue Gabriel de Moriamé qui traverse le zoning et longe ensuite la Sambre, entre le chemin de halage et la ligne industrielle. On peut donc à nouveau revoir des trains sur la rive droite de la Sambre!

De nouveaux panneaux de signalisation

En gare de Forest-Midi, le long de la ligne 96 vers Bruxelles, un nouveau panneau de relèvement sélectif de vitesse est en service depuis plusieurs mois. Lorsqu'il est allumé, il autorise aux trains de relever leur vitesse à 120 km/h, vitesse qui reste inférieure à la vitesse de référence de la ligne (140 km/h).

Depuis le mois de septembre, la région flamande installe le long des lignes des panneaux indiquant les zones d'eau potable souterraine à protéger, notamment lors du passage du train désherbeur. La fin d'une telle zone est indiquée par un même panneau barré d'un trait rouge.



La ligne industrielle 288 : à gauche, le raccordement privé; à droite, le PN 6 de la rue Moriamé; à l'extrême-droite en contrebas, la Sambre. Photo : Michel LEBEAU.



Les "Cargowagon" vides viennent d'être sortis de la firme DEMATEX et la 7324 se remet en tête de la rame. Dans le fond, le village de Flawinne. 3-9-96. M. LEBEAU.



PHOTOS 28-16 et 28-17 Les nouveaux panneaux indiquant les zones d'eau potable à protéger vus en gare de Herent. Couleurs : bleu et blanc, plus une bande rouge pour le panneau de droite.



PHOTOS 28-19 et 28-20 Une curiosité ferroviaire a été démontrée à Forest-Midi : un des derniers (ou le dernier?) indicateurs de position d'aiguilles, d'origine allemande. Ph. : J-L VANDERHAEGEN.



PHOTO 28-18 Le nouveau signal de vitesse sélectif implanté en gare de Forest-Midi.

Travaux de modernisation de la signalisation sur le district S-O

La remise à niveau du réseau de la SNCB se poursuit, en fonction des possibilités budgétaires. Si la vitesse et la modernisation du parc à voyageurs en constituent la partie la plus visible aux yeux de la clientèle, il n'en demeure pas moins vrai que les performances de ce nouveau matériel sont intimement liées aux infrastructures.

Des travaux importants de signalisation viennent d'avoir lieu ou sont toujours en cours dans le district Sud-Ouest de la SNCB (regroupant les anciens groupes de Mons et Charleroi).

Entre Mons et Antoing, la venue des rames "Thalys" a été l'occasion de finaliser divers travaux de voie programmés depuis longtemps mais jamais réalisés, à défaut de financement. Ces différents chantiers ont été présentés au fur et à mesure de leur avancement dans "EN LIGNES". Pour rappel, il s'agissait de rectifier la courbe de sortie de la ligne 97 à Mons pour porter la vitesse à 60 km/h, d'adapter la ligne 97 entre Jemappes et St-Ghislain pour permettre une vitesse de référence de 160 km/h, d'adapter le grill d'entrée de St-Ghislain pour supprimer la réduction de vitesse à 40 km/h qui y était imposée et de porter la vitesse de référence à 160 km/h entre Hautrage et Antoing par suppression de passages à niveau, renouvellement de tabliers de pont, ripages et bourrage mécanique localisés des voies. Ces travaux importants ont été suivis par une modification des installations de si-

gnalisation. Nous avons relaté dans un "EN LIGNES" précédent, la simplification des voies à Jemappes; d'autres travaux ont suivi dans la zone du block 28 de St-Ghislain.

La mise en service de la traction électrique entre St-Ghislain et Quiévrain en 1995 a permis la mise en exploitation d'un poste de signalisation à logique programmée à St-Ghislain. Celui-ci a repris dans un premier temps, la gestion de la ligne St-Ghislain - Quiévrain mise à voie unique. Il commande les installations de sécurité de l'ensemble du tronçon, y compris le faisceau de Quiévrain et l'aiguille de dédoublement située à l'amont de la gare de Boussu.

Plus récemment, le block 25 de Jemappes, de type "tout relais" mis en service en 1963, a été désaffecté définitivement le 26 mai, ses signaux et aiguillages étant intégrés à l'ensemble électronique de St-Ghislain. La SNCB en a profité pour alléger la présence du personnel, seul subsistant en matinée un desservant pour le guichet.

Quelques semaines après, le 16 juin, c'était au tour du block 28 de St-Ghislain, situé à hauteur de la bifurcation vers Tertre à l'entrée du faisceau-réception et de l'atelier de traction de St-Ghislain, de déclarer partiellement forfait. Tout ce qui touche aux voies principales a été repris par la cabine PLP, tandis que la création d'itinéraires vers les voies secondaires nécessite toujours l'intervention du block 28. Cette cabine, également de type tout relais, avait été mise en service en 1955 et est actuellement desservie occasionnellement par du personnel détaché expressément, l'importance du trafic ne justifiant plus de présence "à

demeure".

Situé à quelques dizaines de mètres de la nouvelle cabine électronique logée au premier étage du bâtiment du factage, le block 29 (cabine tout relais datant de 1957) a vu ses activités fortement diminuer depuis la fermeture de la gare de formation et le transfert du trafic à Monceau. De nombreuses voies ont été mises hors service ou en impasse, les freins de voie de type Westinghouse démontés et une partie de la zone d'action transférée vers la nouvelle cabine. Cette situation provisoire sera maintenue encore pendant plusieurs mois; la fin des travaux TGV et la disparition de la base de St-Druon en 1998 permettront alors une nouvelle simplification des faisceaux et la concentration de la gestion de la gare dans le nouveau poste.

Un nouvel affichage automatique des trains a été mis en service entre Mons et Tournai, permettant aux desservants des postes et aux régulateurs de connaître à tout moment les parcours se trouvant à l'entrée ou dans leur zone d'action respective. Cette installation, également étendue vers Quévy et Obourg, et en service depuis plusieurs années entre Mons et Bruxelles permet la suppression des traditionnelles annonces téléphoniques de block échangées entre signaleurs. Elle est en relation avec le nouveau dispatching national installé dans les locaux de la Direction du Transport à Bruxelles amené à réguler progressivement l'ensemble du réseau dans les prochaines années, en remplacement des dispatchings régionaux établis à Bruxelles, Gent, Antwerpen, Namur et Mons. *A suivre*



PHOTO 28-26 Assuré par une rame réversible M4 poussée par la 1207, le train L E6318 Mons-Lille passe à hauteur du faisceau abandonné de Jemappes Gare charbonnière. Ces installations sont maintenant démontées et la commande des signaux est opérée par le poste PLP de St-Ghislain. Jemappes, 16 août 1994. Photo : P. DIEU.

DIVERS

Le Go Pass fête son 50 millionième voyage!

A l'occasion du 50 millionième voyage en Go Pass, un train expo a sillonné toute la Belgique du 20 juillet au 1er décembre. Composé des 6 voitures Expo repeintes dans la nouvelle livrée I11 et du fourgon Dms 17.407 (également dans la livrée I11), il fêta non seulement le Go Pass, mais surtout le centième anniversaire de la BD.

Quel est le succès du Go Pass?

Pour rappel, la carte Go Pass permet aux jeunes de moins de 26 ans d'effectuer 10 voyages à travers toute la Belgique, pour seulement 1.360 francs. Avant d'embarquer à bord du train, il suffit d'indiquer dans la première des 10 cases libres, la date, la gare de départ et la destination. La carte Go Pass peut être partagée entre plusieurs personnes et même être prêtée. Elle est valable 6 mois à partir de la date d'achat.

Lancé en 1989, le Go Pass n'a depuis cessé de remporter un succès de plus en plus grand. Ainsi, en 1989, 389.768 Go Pass ont été vendus; en 1990, le nombre de cartes doubla, avec 733.748; en 1991, 911.928 cartes furent vendues; en 1992, le cap du million fut franchi avec 1.008.099 d'exemplaires délivrés. Aujourd'hui, après 7 ans d'existence, plus de 50 millions de voyages ont été effectués à l'aide d'un Go Pass (pour être exact : 53.640.253 jusqu'en avril 1996) correspondant à 4.724.738.769 kilomètres, soit 118.143 fois le tour de la Terre ou 6.318 fois le trajet entre la Terre et la Lune, et ceci dans notre petit royaume!

Résultats mitigés pour le premier semestre de 1996

La SNCB a clôturé le premier semestre de 1996 avec un bénéfice de 2,519 milliards. Si c'est un milliard de mieux qu'en 1995, ce résultat est entièrement dû aux opérations financières. Ceux-ci ont en effet rapporté 1,8 milliard (l'effet des taux d'intérêt et des marchés des changes), alors que les recettes se sont réduites de 2,4 % (420 millions) par rapport à l'année dernière.

Si les résultats du secteur voyageurs sont en hausse de 5,9 % (dont un spectaculaire progrès du service international de 17,1% par rapport au 1er semestre de 1995, et une augmentation de 2,2 % du trafic intérieur se traduisant toutefois par un trafic stationnaire : 3.426 millions de voyageurs-kilomètres contre 3.400 en 1995), le secteur marchandises accuse lui un effondrement sérieux. La diminution atteint 8%, soit 3.633 millions de tonnes-kilomètres contre 3.949 en 1995. Cette chute est surtout due au secteur "wagons complets" relatif à l'industrie lourde. Ce recul se traduit sur le plan comptable par une diminution de 15,4 %,

un effondrement qui s'explique par les concessions imposées par la concurrence toujours plus vive.

Le secteur ABX (colis) et les produits divers sont en augmentation, respectivement de 0,5 et de 8,2 %.

Le bénéfice ne tient évidemment pas compte de la dette de la société (119 milliards), ni des investissements considérables en cours (au 1er semestre 1996 : 10,4 milliards pour le réseau intérieur et 9,3 pour le TGV).

ABX s'étend aux Pays-Bas

Le 6 septembre dernier, le conseil d'administration de la SNCB a donné son feu vert pour la création d'ABX-Nederland, via une prise de participation de la SNCB dans la société néerlandaise Viditrans.

ABX (division de messagerie et envois de détails par la route), qui occupe déjà la première place sur le marché belge, poursuivra ainsi sa croissance en amorçant un réseau international à commencer par le Benelux où un service jour A/ jour B pourra être réalisé.

Les camions d'ABX-Nederland seront habillés de la même décoration et du même logo que les camions belges.

De nouveaux TGV...

Parmi les nouveautés apportées par le service d'hiver, on notera l'introduction de plusieurs TGV au départ de Bruxelles-Midi à destination notamment des sports de neige, vers Bourg-St. Maurice et Grenoble. Voici la nouvelle grille horaire des TGV circulant au-delà de Paris :

TGV	9526 (1)	9584 (1)
Bruxelles Midi	↓ 07.01	23.36
Lille Europe	08.24/34	22.12/25
Douai	08.53/55	21.51/53
Arras	09.09/12	21.35/37
TGV Haute Picar.	09.29/34	21.16/18
Aéroport Roissy	10.01/05	20.45/50
Marne la Vallée	10.14/17	20.32/35
Lyon Part Dieu	12.11/16	18.33/38
Valence	12.57/59	17.51/53
Avignon	13.53/57	16.51/56
Marseille	14.52	↑ 15.58

TGV	9532 (4)	9572 (1)
Bruxelles-Midi	↓ 09.04	19.13
Lille Europe	10.19/29	17.45/58
TGV Haute Picard.	---	17.17/19
Aéroport Roissy	11.20/25	16.44/49
Marne la Vallée	11.35/38	16.32/35
Lyon Part Dieu	13.33/38	14.34/39
Lyon Perrache	13.44	14.28
	(5)	(6)
Valence	14.17/20	13.49/52
Avignon	15.14/16	12.53/56
Marseille	16.13/19	11.47/57
Toulon	16.57/59	11.07/10
St.Raphaël	17.44/47	10.15/18
Cannes	18.10/13	09.52/55
Antibes	18.22/24	09.42/44
Nice	18.39	↑ 09.30

TGV	9522 (2)	9596 (3)
Bruxelles Midi	↓ 07.07	23.11
Lille Europe	08.20/38	21.36/59
Chambéry	12.27/29	17.35/38
Albertville	13.09/20	16.43/56
Moutiers	13.44/49	16.13/18
Aime la Plagne	14.05/08	15.55/58
Landry	14.15/17	15.45/47
Bourg St.Maurice	14.25	↑ 15.38

TGV	9554 (7)	9588 (7)
Bruxelles-Midi	↓ 09.26	23.14
Lille Europe	10.37/46	21.52/03
Aéroport Roissy	11.36/39	20.52/57
Marne la Vallée	11.49/52	20.38/41
Grenoble	14.46	↑ 17.40

TGV	9546 (8)	9560 (8)
Bruxelles Midi	↓ 16.28	11.02
Lille Europe	17.40/50	09.33/47
TGV Haute Picar.	---	09.04/06
Aéroport Roissy	18.41/46	08.31/36
Marne la Vallée	18.56/59	08.17/21
Le Creusot	---	06.55/57
Lyon Part Dieu	20.53/59	06.19/24
Grenoble	22.14	↑ 05.00

- (1) circule tous les jours
- (2) circule les samedis du 21-12-96 au 19-04-1997
- (3) circule les samedis du 22-03-96 au 19-04-1996
- (4) tous les jours sauf les 02 et 09-05-1997.
- (5) circule les vendredis et samedis ainsi que les 01 et 08-05-1997; ne circule pas les 02 et 09-05-1997.
- (6) circule les samedis et dimanches, ainsi que les 11-11-1996, 31-03-97, 19-05-1997; ne circule pas les 10-11-1996, 30-03-1997 et 18-05-1997.
- (7) circule les samedis du 21-12-96 au 15-03-1997.
- (8) circule tous les jours sauf le dimanche; pas les 01 et 11-11-1996, 25-12-96, 01-01-1997, 31-03-1997, 1, 8 et 19-5-96.

En outre, le temps de parcours des Thalys Bruxelles-Paris et retour a été réduit de 5 min, soit 1h58 au lieu de 2h03, ce qui a amené une légère adaptation des heures de départ.

...et un nouvel Eurostar

Depuis le 29 septembre, une 8ième relation Eurostar quotidienne a été instaurée. Il est désormais possible de quitter Bruxelles ou Londres une heure plus tard, soit à 19h27.

Voici les horaires simplifiés des Eurostar Bruxelles-Londres :

Du lundi au samedi : Bruxelles : départ 07.31, 08.27, 10.31, 12.31, 15.28, 17.22, 18.27 (pas le samedi) et 19.27; Londres : départ (heure locale) : 06.53, 08.27, 09.27 (pas le samedi), 10.27, 12.27, 14.23, 16.23, 17.19 (le samedi 17.23) et 18.27.

Le dimanche : Bruxelles : départ 08.27, 10.31, 12.31, 15.28, 17.22 et 19.27; Londres : départ (heure locale) : 09.14, 12.14, 14.10, 17.27, 18.27 et 19.27.

LES RAMES TGV "THALYS PBKA"

Le 8 mars dernier, la première rame TGV "Thalys" PBKA (Paris-Bruxelles-Köln-Amsterdam) est sortie de construction. Voici une vue générale de ces nouvelles rames, dont 9 seront acquises par la SNCB.

Au total, les quatre réseaux ferroviaires concernés, la SNCB, la SNCF, les NS et la DB, ont commandé un ensemble de 17 rames PBKA, à raison de :

- 9 rames pour la SNCB (rames 4301 à 4307, 4321 et 4322);
- 4 rames pour la SNCF (rames 4343 à 4346);
- 2 rames pour les NS (rames 4341 et 4342);
- 2 rames pour la DB (rames 4331 et 4332), ces rames sont en fait prises en gestion par la SNCB.

La commande initiale de 27 rames a donc été réduite à 17. A noter que chaque motrice porte un numéro propre. Il s'agit en fait du numéro de la rame suivi d'un chiffre 0 pour les motrices paires et d'un chiffre 9 pour les motrices impaires. Ainsi, les motrices encadrant la rame SNCB 4321, portent respectivement les numéros 43210 et 43219.

Contraintes techniques

Vu que ces rames sont appelées à circuler sur les quatre réseaux, les contraintes techniques ont été d'autant plus difficiles à franchir.

Il y a d'abord les tensions d'alimentation : 1500V= (SNCF, NS); 3000V= (SNCB), 25kV 50Hz (SNCF, SNCB), 15kV 16Hz 2/3 (DB); ensuite, les pantographes dont il a fallu concevoir un archet "universel". En effet, sous courant alternatif il faut capter "léger", des efforts importants ne pouvant être exercés sur le fil de contact. Par contre, sous courant continu, il faut capter "beaucoup" de courant. Toutefois, la masse des archets, par conséquent plus volumineux, est en principe incompatible avec la grande vitesse sous monophasé. Ajoutons à cela que les largeurs d'archets utilisées à la DB et à la SNCF ne sont pas identiques. C'est finalement un pantographe "autopiloté" qui a été adopté, lequel permet de commander l'effort de poussée exercé sur la caténaire en fonction de la vitesse, du sens de marche et du réseau emprunté.

Il y a également les différents systèmes de signalisation : TVM430 (SNCF et SNCB),

KVB (SNCB), TBL (SNCB), LZB et INDUSI (DB) et ATB (NS).

Les rames doivent encore se conformer aux différentes réglementations en vigueur sur tous les réseaux, sans pour autant "prendre du poids", la masse par essieu étant limitée à 17 tonnes.

La juxtaposition de tous les systèmes doit encore se faire en tenant compte de l'intégration ergonomique des instruments de bord au niveau du pupitre de conduite.

D'autres problèmes très complexes ont dû être résolus au niveau des réglementations internationales, telles que celles liées à la visibilité des engins, des exigences en matière de signaux d'alarme et d'alerte, etc.

Constructeurs

16 firmes participent directement à la construction des rames PBKA :

- GEC-Alsthom Transport, usines de Belfort, La Rochelle, Villeurbanne, Tarbes, du Creusot et de St-Ouen (motrices, chaudrons des voitures, aménagement des remorques 4 et 5, électronique de



Du 16 au 25 octobre, la rame 4341 a effectué une campagne d'essais en Belgique dans le but de vérifier les spécifications techniques de l'accélération et du freinage établies par l'ACEC. Elle est photographiée le 22 octobre entre Silly et Meslin. Dia : C. DOSOGNE.



Gros plan sur la motrice dont la forme est en fait semblable aux motrices des rames TGV Duplex (à deux étages), dont on remarquera le pare-brise unique et la hauteur plus grande. Bruxelles-Petite-Ile, 20 août 1996. Photo : Christian DOSOGNE.

commande et de puissance, bogies moteurs et châssis porteurs, transformateurs);

- De Dietrich (chaudrons des remorques extrêmes et aménagements de la voiture 1);
- Bombardier Eurorail, à Brugge (aménagement intérieur des voitures 2, 3, 6, 7 et 8);
- ACEC Transport à Charleroi (armoires de cabine, blocs communs, convertisseurs, hacheurs);
- Faiveley (portes, pantographes, climatisation, anti-enrayeurs, W-C);
- CS Transport (TVM 430);
- ALCATEL Bel (LZB et INDUSI);
- HOLEC aux Pays-Bas (moteurs de traction);
- RMO aux Pays-Bas (montage et finition des bogies porteurs);
- SAB WABCO, DEHOUSSE, KNORR Bremse, FREINRAIL (équipements de freinage);
- Compin (sièges de confort 1 et 2);
- Klein et St-Gobain (baies);
- Valdunes (essieux).

Le coût total d'une rame est de l'ordre d'un milliard de francs belges.

Performances

Chaque motrice dispose de 4 moteurs synchrones autopilotés d'une puissance de 1100 kW, soit 2 x 4400 kW par rame. Cette

puissance n'est en fait disponible que sous une alimentation monophasée de 25 kV. Sous les autres tensions (1,5 kV et 3 kV =, 15 kV 16 Hz 2/3), la puissance totale est ramenée à 2 x 1840 kW par rame.

De même, la vitesse maximale de 300 km/h n'est possible que sous le 25 kV, tandis que sous les autres tensions, elle est limitée à 220 km/h.

Composition-aménagement

Chaque rame est composée de deux motrices encadrant 8 voitures articulées sur 9 bogies. La longueur totale de la rame atteint 200,19m, la largeur 2,904m et la masse totale 383t (415t en charge normale de marche).

Les motrices ont une longueur totale de 22,15m, et une masse totale de 67,5t.

La capacité totale de la rame est de 377 places dont 120 en "Confort 1" et 257 en "Confort 2".

L'aménagement intérieur est pratiquement identique à celui des rames TGV Réseau "Thalys" (4531 à 4540). Les couloirs d'accès aux voitures ont cependant reçu un revêtement nouveau.

Voiture 1 "Confort 1" non fumeurs

- 42 places assises (une place pour personne à mobilité réduite, 6 places en

vis-à-vis, 6 places dans le salon d'extrémité (sièges en cuir);

- un compartiment bagage de 6m²;
- un W-C adapté pour l'accès des personnes à mobilité réduite.

voiture 2 "Confort 1" non fumeurs

- 39 places assises (dont 6 en vis-à-vis et 2 x 6 places en vis-à-vis en espace Club);
- une cabine téléphonique;
- un W-C.

voiture 3 "Confort 1" fumeurs

- 39 places assises (dont 6 en vis-à-vis et 2 x 6 places en vis-à-vis en espace Club);
- une aire de détente;
- un W-C.

voiture 4 bar non fumeurs

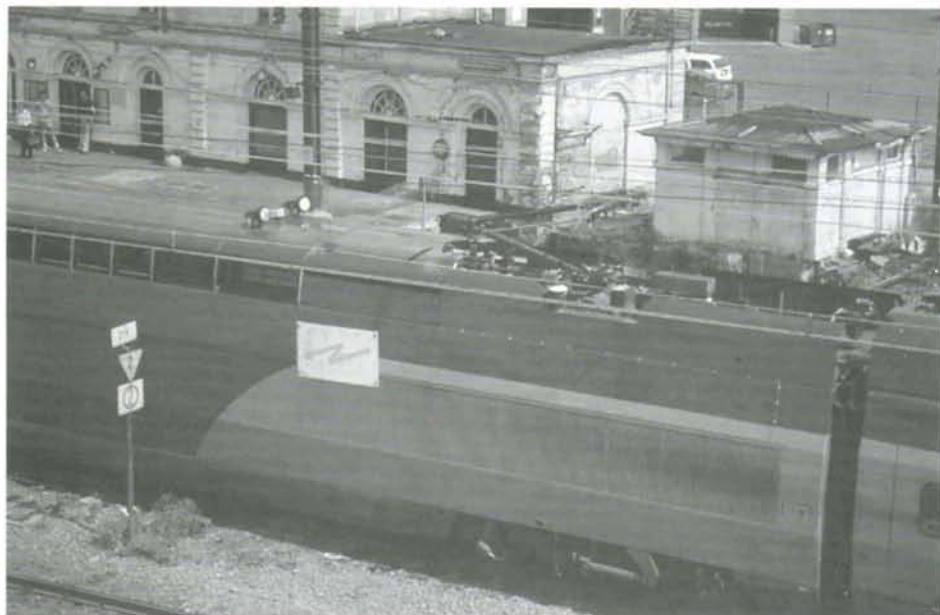
- 16 places assises, ce qui constitue une nouveauté par rapport aux rames "Réseau" (4 x 4 en vis-à-vis) en "Confort 2" (sièges en cuir).

voiture 5 "Confort 2" fumeurs

- 56 places (4 x 4 en vis-à-vis);
- 2 W-C.

voiture 6 "Confort 2" non fumeurs

- 56 places (4 x 4 en vis-à-vis et 2 x 4 en compartiment "famille");
- une cabine téléphonique;
- 2 W-C.



Vue de la toiture d'une motrice et de son unique pantographe universel. On remarquera les projecteurs et une des caméras installée à l'avant du pantographe. Forest-Midi, 20 août 1996. Photo : Christian DOSOGNE.

voiture 7 "Confort 2" non fumeurs

- 56 places (4 x 4 en vis-à-vis et 2 x 4 en compartiment "famille");
- une nursery;
- 2 W-C.

voiture 8 "Confort 2" non fumeurs

- 73 places (6 x 4 en vis-à-vis et deux salons "famille" de 8 places chacun);
- 2 W-C.

En outre, en "Confort 1", les sièges sont ajustables automatiquement grâce à un bouton de commande placé dans l'accoudoir. En "Confort 2", les sièges sont ajustables manuellement. Les sièges en vis-à-vis des deux classes disposent d'une tablette rabattante avec porte-verre, filet vide-poches et repose-pieds à deux positions. Les sièges sont recouverts de velours de laine de couleur rouge. L'ambiance est dégradée en deux tons : lilas en "confort 1" et turquoise en "confort 2", ces

teintes sont également adoptées pour les têtières des sièges, les rideaux et les parois.

Livraison et essais

La première rame PBKA a quitté l'usine de Belfort le 8 mars 1996 (rame NS 4341). Elle fut directement testée entre Pontarlier et Les Verrières (Suisse) afin de contrôler son alimentation en courant 15kV 16Hz 2/3. Après quelques travaux préliminaires, la rame a été prise en charge par l'atelier SNCF du Landy où elle a subi quelques opérations de parachèvement avant d'effectuer des essais de mise au point de traction/freinage et de contrôle des perturbations électriques sur le réseau SNCF.

Après l'avoir dotée d'un pantographe, qui sera utilisé par les services d'essais de la DB, et d'une caméra vidéo (sur la toiture à

l'avant du panto) accompagnée de deux projecteurs halogènes pour l'éclairage du panto dans les tunnel, la rame 4341 fut expédiée en Allemagne pour y subir du 24 juin au 14 août des essais de qualification (traction, freinage, signalisation, captage de courant, étude des perturbations, circulations à une vitesse de 250 km/h, etc.).

Le 14 août, elle fut envoyée vers la Belgique en effectuant un crochet par les Pays-Bas. C'est le 20 août, que la rame fit sa première entrée en Belgique, avec un parcours Roosendaal - Bruxelles - Mons - Mouscron et retour à l'atelier TGV de Forest-Midi. Le 21 août, elle fut sollicitée pour effectuer un aller-retour Forest-Midi - Roosendaal et le 22 août pour un aller-retour jusqu'à Liège-Guillemins. Le 23 août, elle fut réexpédiée aux Pays-Bas, afin de poursuivre sa campagne d'homologation.

Elle a ensuite rejoint l'atelier du Landy à Paris, où seront effectuées les mises au point résultant des observations faites lors des différents essais.

La première rame de série devrait être livrée à la fin de 1996. Des essais de circulation en unités multiples avec la première rame auront lieu sur les différents réseaux.

Les 15 rames suivantes seront ensuite livrées au rythme de deux unités par mois à partir de janvier 1997.

Mise en service

Dès le prochain service d'été (fin mai 1997), les premières rames seront engagées sur la relation Paris-Bruxelles-Amsterdam. C'est fin septembre 1997 (service d'hiver 1997-1998) qu'elles seront mises en circulation jusqu'à Köln (éventuellement Dortmund) via Liège, en utilisant la ligne Bruxelles-Köln existante.

→ La rame 4341 à son retour du parcours d'essai Forest - Antwerpen-Centraal et retour réalisé le 21 août, photographiée à la sortie du tunnel de la jonction Nord-Midi à Bruxelles-Chapelle. Les concepteurs de la jonction auraient-ils imaginé qu'un jour cet ouvrage d'art allait être emprunté par du matériel roulant apte à 300 km/h? Pierre BERCHEM.



L'ACTUALITE EN IMAGES



Parfois, un fourgon Dms en livrée III s'offre une petite escapade à l'étranger. C'est ce qui s'est produit le 5 août 1996 quand un fourgon repeint dans la nouvelle décoration, plus habitué aux relations Oostende-Welkenraedt-Eupen, a été incorporé dans une rame circulant entre Oostende et Köln HBF. Le E422 Köln-Oostende passe à Anderlecht remorqué par... la 1602! Rappelons que seules les rames assurant les trains 412, 413, 422, 425, 434 et 439 de la relation Oostende-Köln et retour comportent un fourgon. Photo : Pierre BERCHEM.



Le 17 août 1996, suite à la détresse de l'INT 1138 Luxembourg-Haarlem, la 5525 fut appelée en renfort des 5523 et 5505. Le train est photographié à la sortie de la gare de Poulseur. Photo : Michel HANSSENS.



PHOTO 28-08

Dans le cadre de la réalisation d'un spot publicitaire pour la SNCB, la 1601 accompagnée de 6 voitures I11, a circulé le 8 août jusqu'à Antwerpen-Centraal pour prises de vues fixes, et les 9 et 10 août sur la ligne 24 Visé-Montzen, dont une voie fut mise hors service pour l'occasion. Plusieurs passages devant les caméras furent effectués, la 1601 étant située côté Tongres, tandis que la 215.023 de la DB était accouplée à l'autre extrémité de la rame afin de pouvoir assurer les parcours en sens inverse. Ci-dessus : la rame à destination d'Antwerpen-Centraal photographiée sur la ligne 27 lors de son passage à St.Katelijne-Waver le 8 août. Remarquez les logos Märklin masqués! Photo : Paul JACOPS. Ci-dessous : le train se trouve sur le pont des Allemands à Visé le 10 août. Photo : Michel HANSSENS.





Cinquantenaire de la Société Nationale des Chemins de fer Luxembourgeois oblige, le Luxembourg-Blankenberge-Express a fait la joie des photographes à trois occasions durant la saison estivale 1996. Le 7 juillet, il était remorqué par la locomotive Diesel 1802 des CFL (baptisée Blankenberge) et la 5531 de la SNCB nécessaire pour chauffer la rame électriquement en 3.000 V \approx . Le 15 août, on fit appel à une formule 100% luxembourgeoise (la 1801 et la 1802) vu que, le 7 juillet, la 5531 s'offrit le "luxe" d'une sérieuse avarie qui l'empêcha de tractionner et de chauffer le train! Le 15 août, les 1801 et 1802 en tête du Luxembourg-Blankenberge Express, dépassent le train local 5409 Bruxelles Midi - Aalst arrêté en gare de Jette. Observez l'immense autocollant RTL ainsi que le nouveau sigle CFL apposés sur la face latérale de la 1801. Rappelons que RTL a soutenu les CFL dans le cadre des manifestations du cinquantenaire.



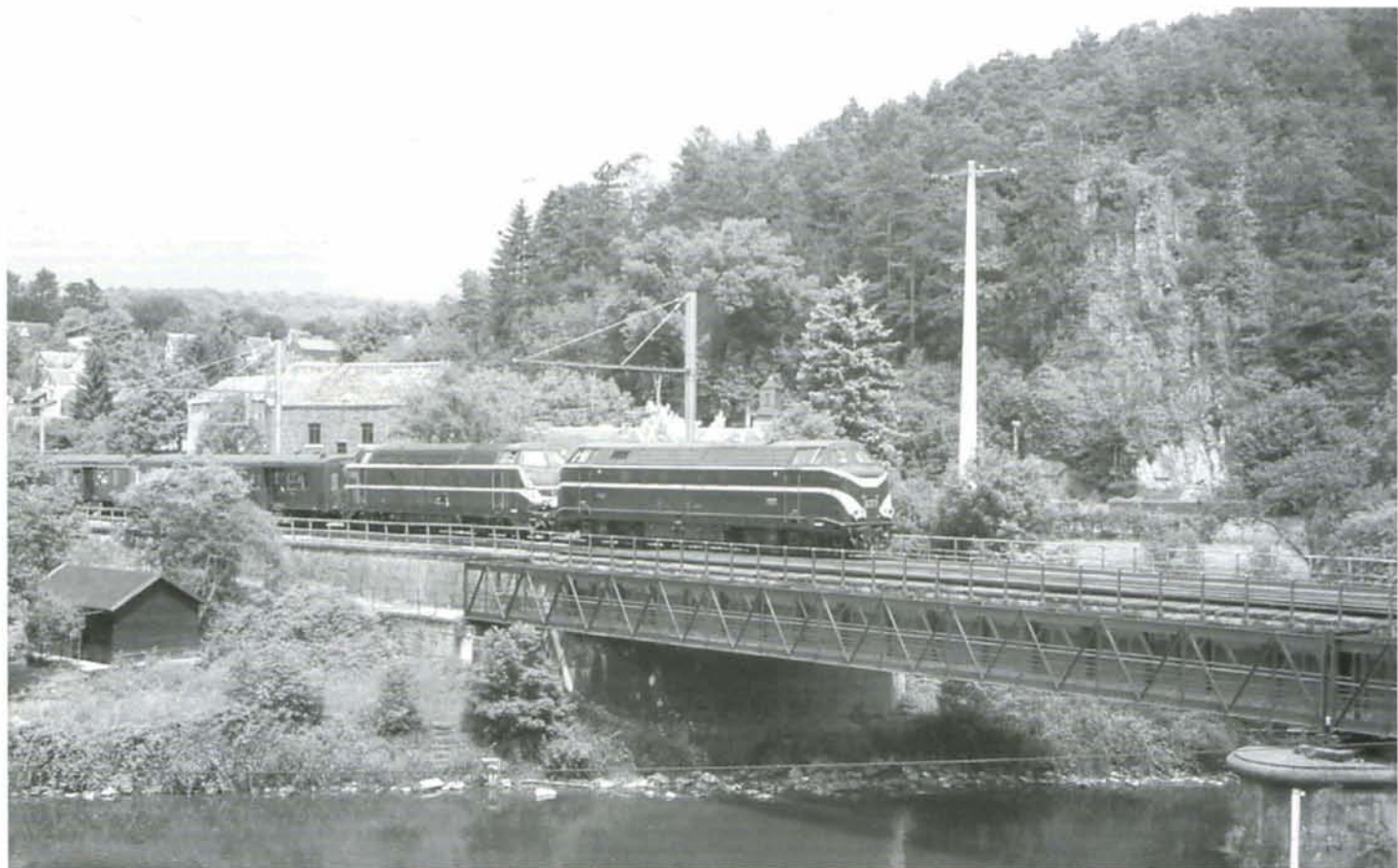
Enfin, pour terminer la saison d'été 1996, on fit appel à la locomotive électrique 2552 pour remorquer le dernier Luxembourg-Blankenberge-Express. Rappelons que les incursions de machines de la série 25.5 sont plutôt rares sur la ligne 5 des CFL, ainsi que sur les lignes 162, 161, 20, 50A et 51. Courrière, 1er septembre 1996. Textes et photos : Pierre BERCHEM.



PHOTO 28-14 *Pas de chance pour le 4006. Affrété le 3 août dernier par l'association anglaise ADL pour effectuer un circuit dans la région du Centre et de Charleroi, l'autorail tomba en détresse suite à la rupture d'un tuyau d'air. Deux locomotives de Monceau, les 6244 et 6254, sont venues le secourir, ce qui nous vaut cette insolite composition prise sur la ligne industrielle 260 à Marcinelle le long de la Sambre. Photo : Pascal DUBOIS.*



La 5519 luxembourgeoise à Vielsalm lors de son retour de Trois-Ponts vers Luxembourg le 14 juillet dernier. Photo : F. WERY; collection : Dominique ALLARD.



Le 29 juin 1996, le PFT rendait visite au Tramway Touristique de l'Aisne (TTA). De Kinkempois à Melreux, le train était tracté par les 6077 et 6289 vues sur le pont de l'Ourthe à Sy. Photo : Christian DOSOGNE.



Le 4333 sur l'impressionnant viaduc de Moresnet, lors des circulations entre Visé et Montzen à l'occasion de la braderie de Visé, les 22 et 23 juin 1996. Photo : Michel HANSENS.



Suite à l'absence de la locomotive électrique SNCB, la locomotive Diesel 6506 des NS fut réquisitionnée pour remorquer entre Maas-tricht et Visé le TAC 1379 à destination de Narbonne. Visé, 2 août 1996. Photo : Michel HANSSSENS.



Les locomotives Diesel de la série 55 fréquentent maintenant quotidiennement la ligne 115 jusqu'à Quenast, en tête de trains de ballast destinés à l'établissement de la voie sur la ligne à grande vitesse entre Antoing et Arbre. Les 5538 et 5517 à Quenast le 18 septembre. Photo : Christian DOSOGNE.

un tram en monument

(Bernard SCORIEL)

Dans le cadre du réaménagement du carrefour du Trieu-Kaisin situé sur la route joignant Gilly à Châtelaineau et à proximité immédiate du centre commercial Cora de Châtelaineau, le MET (Ministère de l'Équipement et des Transports de la Région Wallonne) a créé un rond-point afin de sécuriser cet endroit particulièrement dangereux.

De très nombreux ronds-points et autres points de passage importants de l'agglomération étant déjà ornés de sculptures ou autre ornementation, les services du MET ont pris contact avec le TEC Charleroi pour voir s'ils ne disposait pas d'un tramway pour l'ériger en monument sur le nouveau rond-point.

La réponse fut favorable et le TEC proposa la motrice 9051 ex. Voies et Travaux (VT), déclassée quelque temps auparavant suite à son usure générale et son remplacement par une autre motrice. La voiture a été restaurée extérieurement par l'atelier de Jumet durant l'hiver 1995-1996 et placée sur son socle le 6 août dernier après y avoir été amenée de Jumet par camion.

Elle est exposée sous son matricule d'origine 10.093 et arbore, peints à l'emplacement des boîtes à films, de faux films 56 (Charleroi Eden - Gilly - Châtelet) en souvenir du 56 qui passait précisément à cet endroit, en tronc commun avec la ligne 4 des trams verts (STIC).

Il faut signaler que le tram est une coquille vide, l'intérieur étant totalement enlevé; il repose sur des bogies démotorisés et est coiffé d'un pantographe unijambiste plié provenant d'une BN. Le châssis ne porte plus que les blocs de résistances et les réservoirs de frein, tandis que toutes les vitres ont été remplacées par du plexiglas pour mieux résister aux actes de vandalisme qui, malheureusement, l'endommageront tôt ou tard, comme le train STIC 310 + 12 exposé à la station Beaux-Arts.



La motrice S 10093 en monument. Gilly, 8 août 1996. Photo : Bernard SCORIEL.



PHOTO 28-23 L'ART 300 de l'ASVI à Thuin-Ouest, sur l'ancienne ligne 109 de la SNCB reconverte en voie métrique. A gauche, on remarque le musée en cours de construction. 17 août 96. Photo : Philippe SCHOLL.



Le nouveau service postal instauré depuis le 2 juin dernier entre le centre de tri de Bruxelles-Petite-Ile et Charleroi-Sud. Le 26 juillet 1996, l'automotrice 972 sortait du pont de Luttre au-dessus des lignes 50A et 96 à Forest. Photo : Christian DOSOGNE.



Durant le mois d'août, le célèbre cirque allemand Krone a effectué une tournée en Belgique. La particularité de ce cirque est son déplacement en train. Deux convois sont nécessaires pour assurer son transport. Le premier est constitué de 51 wagons et le second de 41. Ci-dessus à gauche : le 8 août 1996, la première rame, d'une longueur de 600 mètres, est manoeuvrée à Montzen avant son départ pour Oostende. Photo : Michel HANSENS. Ci-dessus à droite : les roulottes du cirque arrimées sur des wagons plats à Oostende. Photo : Paul JACOBS. Ci-dessous à gauche : un wagon spécialement aménagé pour transporter les éléphants. Photo : Paul JACOBS. Ci-dessous à droite : les hôtes de marque prennent un peu d'air frais à Mons. Photo : Philippe SCHOLL.



Suite à la pénurie persistante de locomotives de la série 12, les navettes Mons-Aulnoye continuent de nous réserver quelques surprises. Ainsi, à plusieurs reprises, des locomotives Diesel des séries 62 et même 51 furent amenées à remplacer la 12 indisponible. Le 18 juin, c'est la 6271 qui assura les navettes, en compagnie d'une rame de voitures M2. Contrairement à ce que l'on pourrait croire, il ne s'agit donc pas du train touristique 8983 Blankenberge-Maubeuge (F) - dont le parcours entre Quévy et Maubeuge a été curieusement oublié dans l'indicateur de la SNCB - mais bien la navette 5980 Mons-Aulnoye, photographiée à Feignies. Photo : Jean-Pierre FIERS.



PHOTO 28-24 *Le 7 septembre, la 5150 et trois voitures I4 assurent les navettes entre Mons et Aulnoye. Le train 5968 Mons-Aulnoye passe à Feignies. Photo : Serge MARTIN.*



PHOTO 28-25 *Depuis sa sortie de révision générale en ancienne livrée verte, la célèbre 6244 du dépôt de Monceau aime décidément à se montrer. Le 16 septembre 1996, elle assure à son tour le même train vu à Quévy. Photo : Serge MARTIN.*

Le point sur les travaux TGV

La troisième phase de construction de la première ligne à grande vitesse belge a débuté le 23 septembre. Elle est de loin la plus importante... Pendant ce temps se prépare activement la suite des travaux, du côté de Liège notamment.

Nous ne revenons plus sur la première section frontière française-Antoing, mise en service commercial le 2 juin dernier.

La situation est arrêtée le 15 octobre.

L1 Frontière française - Bruxelles Antoing - Viaduc d'Arbre

Dès le début du mois de septembre, quelques travaux préparatoires ont été menés dans les voies proches de la sortie de la base de St-Druon, sur la ligne nouvelle. Les quelques centaines de mètres de voies qui constituaient les deux culs-de-sac permettant aux trains de travaux de se diriger vers la frontière, ont été remplacées par la voie définitive. Parallèlement, la plate-forme du tronçon Antoing-Viaduc d'Arbre était réceptionnée par lots et commençait alors la pose de la voie. Tout doucement, les méthodes de construction deviennent connues, puisque c'est la troisième fois qu'un chantier démarre...

Dès le 23 septembre, l'"îlot", constitué de la voie provisoire en panneaux pré-montés de 18 mètres, était posé. Pour rappel, il s'étend sur quelques 5400 mètres. Dès la pose de l'"îlot" terminée, les premiers trains de ballast et de longs rails sont déchargés dans la voie 2A (voie venant de Bruxelles), ce qui permet d'entamer la

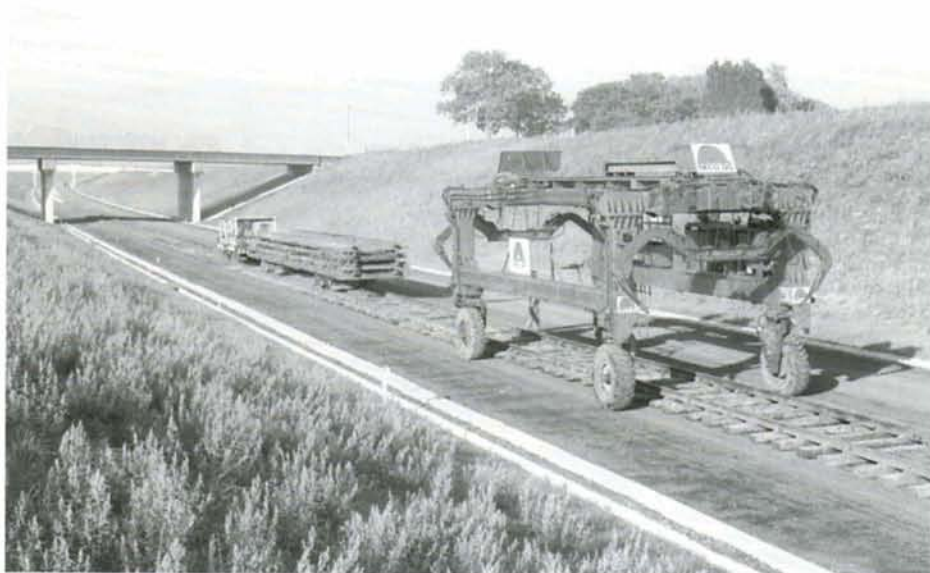


PHOTO 28-27 Le portique à pneus de la firme française SECO DG pose les coupes de voie provisoire à Barry le 8 octobre. Photo : B. DIEU.

pose de la voie parallèle. La jonction des voies au milieu du viaduc d'Arbre devrait s'opérer vers la mi-novembre, ce qui permettra le passage des trains entre St-Druon et la tête de chantier, à Rebecq.

Sur ce tronçon de 24 kilomètres, environ deux cent mille tonnes de ballast doivent être déversées, ce qui correspond à environ 180 trains chargés à Quenast de ballast lavé. De même, onze trains de longs rails provenant de Schaerbeek achemineront 312 barres soudées par longueur de 288 mètres. Enfin, nonante mille traverses béton seront acheminées par trains complets depuis les usines Dupuis à Ollignies

jusque St-Druon, d'où les trains repartiront sur la ligne nouvelle.

Simultanément aux travaux de pose de voies, les câbles de signalisation, d'alimentation et autres sont déroulés dans les caniveaux longeant chaque voie, tandis que les équipes de montage s'affairent à câbler armoires et centres d'appareillages intermédiaires.

Enfin, la sous-station de traction de Chièvres, qui alimentera dans le futur l'entièreté de la ligne nouvelle - il faut savoir que le tronçon actuellement en service est alimenté par la SNCF - est construite et en cours d'équipement.



PHOTO 28-28 La 5501 TVM est affectée à la traction des lourds trains de ballast sur la ligne nouvelle. Passage du train 281 à hauteur de Wasmes le 8 octobre, poussé en queue par une UM de locomotives série 62. Photo : B. DIEU.

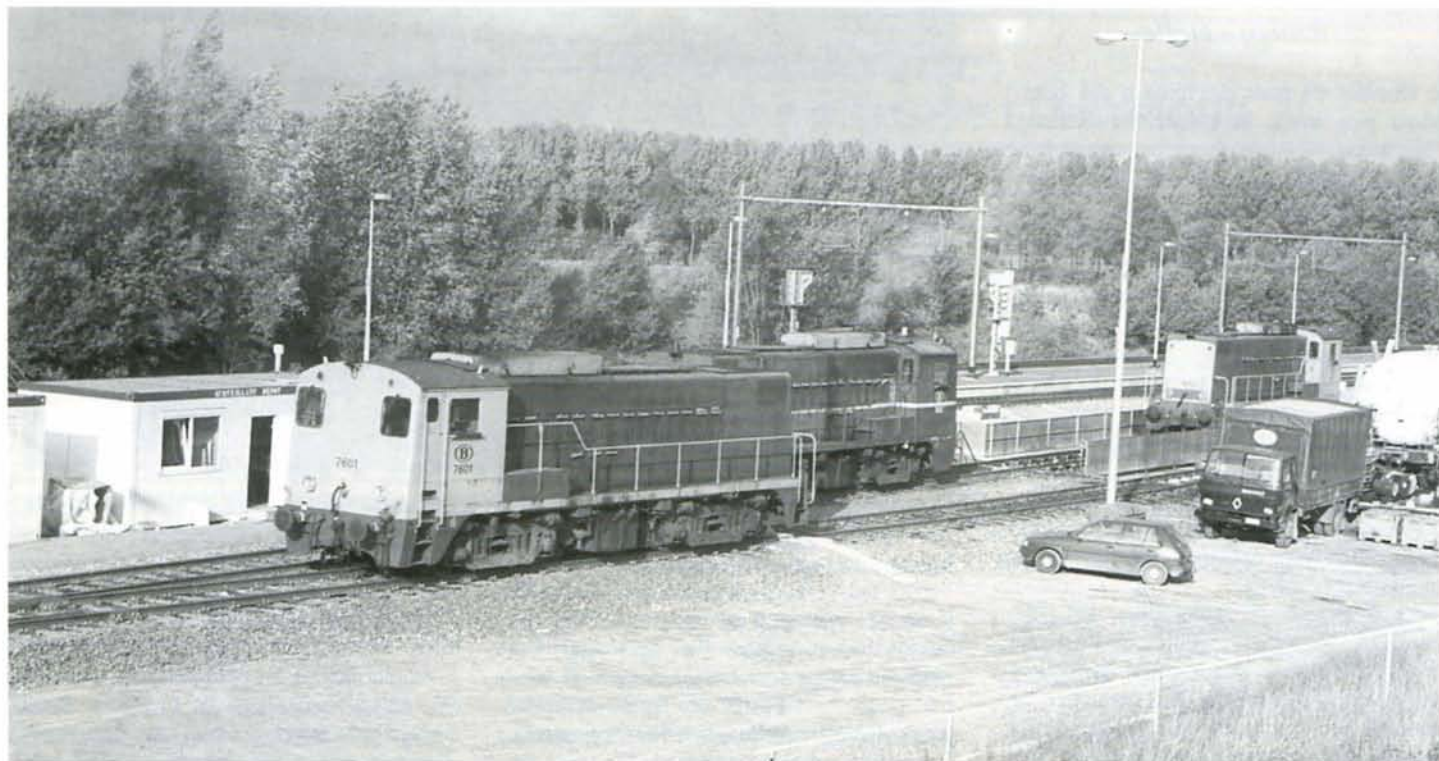


PHOTO 28-29 La base du Coucou, à Meslin-l'Évêque, assure la remorque de trains de travaux légers. Les locomotives série 76 y sont essentiellement affectées, telles la 7601 et la 7608 qui se trouvent sur les voies du dépôt. Meslin, 10 octobre 1996. Photo : B. DIEU.

La base de St-Druon

Tombée en léthargie pendant le fonctionnement de celle du Coucou, la base de St-Druon a repris ses activités. Dans un premier temps, jusqu'au début du mois de décembre, seul l'approvisionnement des trains de voies est assuré. Les travaux de pose des caténaires débuteront le 18 novembre, ce qui entraînera la formation de quelques trains de travaux supplémentaires, dont les compositions doivent être rigoureusement respectées. Il faut en effet savoir que les poteaux doivent occuper un emplacement précis; ils sont donc coupés à la longueur prévue et équipés en conséquence et il ne peut donc être question d'intervenir les wagons sur lesquels ils sont posés...

Pour effectuer les travaux, cinquante-huit locomotives stationnent à St-Druon. Il y a 10 locomotives série 55 - dont la 5501 équipée de la TVM -, 10 série 59, 13 série 62 et 25 série 76. A part les séries 55 et 62, fournies à la demande, les autres sont affectées exclusivement aux travaux; quelques unes d'entre elles commencent néanmoins à souffrir des conditions de travail : c'est ainsi que quatre locomotives série 59 se sont retrouvées avariées, tandis que les 76 souffrent toujours de maladies chroniques...

Enfin, la gestion de la ligne nouvelle en construction est assurée par le PC (Poste de Commandement) de St-Druon, qui reprend maintenant la couverture de St-Druon à Rebecq à l'aide de deux tables de travail.

Viaduc d'Arbre - Rebecq

L'accès au viaduc par des trains de travaux a été interdit pendant les mois d'août, septembre et octobre, afin d'ajuster les travées sur les piles. La superstructure est complètement terminée et les finitions de la partie de l'ouvrage qui n'est pas sous charge (côté France) sont en cours : étanchéité, joints, passages de câbles, etc. Quant à la voie de ce tronçon, elle est complètement posée. Pendant les mois de septembre et octobre ont eu lieu l'insertion des appareils de voies du complexe du Coucou. En effet, il sera possible de passer de la ligne 94 à la LGV et inversement à

l'aide de 4 aiguillages franchissables à 170km/h en voie déviée (appareils P3550) et 2 franchissables à 90 km/h (P1150), dont le second sera mis en place au mois de mars.

Dès le 18 novembre, les premiers trains de fouilles et bétonnage des poteaux supports de caténaires entreranno en action. Ces trains seront formés à la base de St-Druon - où se trouve le dépôt des matériaux - et circuleront sur la voie fraîchement posée de St-Druon au viaduc d'Arbre. Cette méthode permet de profiter du chantier terminé entre Arbre et Rebecq, sans entraver la construction de celui qui suit.



PHOTO 28-30 Le portique enlève les coupons de voie provisoire et met en place les traverses béton. Il roule sur les longs rails soudés préalablement déposés. Barry, 8 octobre 1996. Photo : B. DIEU.

Rebecq - Halle

Le chantier de pose de voies a été interrompu peu avant le viaduc de Rebecq, d'importants travaux étant en cours à la tranchée couverte de Tubize notamment. Dès que la jonction sera réalisée au niveau du viaduc d'Arbre, l'"îlot" sera transféré à Rebecq, d'où il entamera la pose de la voie jusque l'entrée de Halle. L'approvisionnement en matériaux de ce tronçon sera réalisé au départ de la base du Coucou. Dès ce moment, le chantier entamera sa phase maximale, puisque, entreront en ligne, les trains travaillant en tête du chantier de Rebecq à Lembeek, suivis des trains de caténaires de Arbre à Rebecq et enfin des trains de voies de St-Druon à Arbre. Cette phase de travaux devrait durer jusqu'à la fin du mois de janvier.

Entre Lembeek et Bruxelles, la pose d'appareils de voie a débuté sur l'assiette de la LGV, juste avant le canal Bruxelles-Charleroi. Ce complexe doit permettre de basculer provisoirement les voies de la ligne 96 vers le pertuis LGV, afin de libérer l'emprise nécessaire au parachèvement du pertuis de la ligne 96 en gare de Halle.

Gare de Halle

Côté Mons, le viaduc surplombant le canal Bruxelles-Charleroi qui sera emprunté par les voies TGV a été lancé sur le canal. Il est actuellement en cours de finition, notamment au niveau des plate-formes d'accès.

En ce qui concerne le tunnel de la gare de Halle, le pertuis TGV, situé côté faubourg, est en cours de finition. Côté Mons, la dalle est presque terminée, tandis que côté Bruxelles, la voie 1B TGV est déjà en cours de pose. La prochaine phase sera le basculement provisoire des voies de la



Pendant que les travaux de la ligne LGV se poursuivent, les nouvelles rames TGV PBKA effectuent des essais entre Ath et Enghien. Ath, 16 octobre 1996.

Photo : Claude ROBERT.

ligne 96 grâce au complexe d'appareils décrits précédemment vers le tunnel. Un quai provisoire sera aménagé dans le tunnel, permettant l'arrêt des trains de voyageurs. Côté Bruxelles, ces deux voies sont raccordées provisoirement sur les voies de la ligne 96. A hauteur de la gare de formation, la construction du grill de voies qui permettra le passage entre les lignes 94, 96 et LGV se poursuit.

Lembeek - Bruxelles

Entre Halle et Lot, la plate-forme est prête à recevoir les voies. En gare de Lot, la voie A de la ligne 96 est posée en-dessous du viaduc et prête à être raccordée. Les travaux du viaduc se terminent; l'ouvrage reçoit sa peinture définitive. Côté Bruxelles, la trémie d'accès est terminée et côté Halle, elle est en cours de parachèvement. Il restera alors à réaménager le point d'arrêt et remplacer les ponts métalliques sur la Senne. Entre Lot et Ruisbroek,

l'emprise des voies TGV - qui se trouvent entre celles de la ligne 96 - est libérée. L'empierrement est réalisé tandis que l'on procède à l'asphaltage de l'assiette. Cette technique permet d'éviter les remontées d'eau et assure une grande stabilité à la plate-forme.

A la bifurcation de Ruisbroek, une partie du complexe de voies a été mis en service. La voie A de la ligne 96 a été ripée vers les nouveaux appareils, permettant ainsi le dégagement des deux ponts métalliques sur la Senne, qui doivent être remplacés. A l'issue de ces travaux, la situation définitive sera établie.

En gare de Forest enfin, la nouvelle voie B de la ligne 96A a été mise en service; elle est desservie par le futur quai (dénommé voie 4) accessible par une passerelle provisoire. Dans la foulée, le futur quai de la voie B de la ligne 96 a également été construit. Entre les deux se trouveront deux voies d'accès aux faisceaux de Forest.



PHOTO 28-31 *Le 22 octobre, le PFT organisait la première circulation "commerciale" entre la base du Coucou et Rebecq avec le 4602. A hauteur de Ghislenghien, l'atorail rencontre un train de ballast remorqué par trois locomotives série 76, dont la 7608 en tête...*



A Halle côté Bruxelles, la future voie 1B TGV est en cours de pose. La 8069 assure un train de travaux alors que passe un TGV de la relation Bruxelles-Paris. Halle, 16 octobre 1996. Dia : Christian DOSOGNE.

L2, L3 : Bruxelles- Frontière allemande

Le permis de bâtir Hélécin-Ans n'est toujours pas accordé. Néanmoins, les premiers travaux préparatoires à l'arrivée du TGV dans la région liégeoise ont bel et bien commencé.

Ainsi, le week-end des 5 et 6 octobre a été mis à profit pour mettre hors service les deux voies de la ligne 36B Voroux-Ans, les horaires des trains ayant au préalable été modifiés à l'occasion du changement du 27 septembre. Ces deux voies laisseront la place à la future ligne 36, qui sera elle-même occupée par la LGV. De nombreux travaux d'adaptation sont nécessaires, notamment l'élargissement de la plateforme et le renouvellement des ouvrages d'art. Rappelons que c'est à Voroux que la LGV s'incurvera pour rejoindre la ligne 36, à laquelle elle se greffera à la sortie de la gare de Ans côté Liège.

L'ancienne gare de Voroux est complètement démontée; le terrassement des futures voies de la ligne 36 qui couperont la gare en deux a commencé. La plateforme devrait être mise à disposition vers le début du mois de novembre et son équipement débiter aussitôt. La ligne 36 rectifiée devrait être opérationnelle en octobre 1998. De l'autre côté de Liège, le permis de bâtir relatif à la rectification des quatre derniers kilomètres avant la frontière vient d'être accordé. Il s'agit en fait de rectifier le tracé de la ligne 37 pour autoriser une vitesse de 160 km/h, procéder au renouvellement de



PHOTO 28-32 *A Halle côté Mons, le tunnel est percé pour les deux voies TGV dont on distingue l'avancée en béton. A sa gauche, le pertuis des deux futures voies de la ligne 96. Halle, 14 octobre 1996. Photo : B. DIEU.*

la voie et remplacer le Hammersbrücke qui franchit la vallée de la Geul. Le nouvel ouvrage sera mixte : une dalle de béton sur une structure métallique (pont ballasté). Ces travaux doivent être exécutés quel que soit le tracé finalement retenu entre Welkenraedt et la frontière.

L4 : Bruxelles - frontière hollandaise

Du nouveau enfin sur ce tronçon. Les ministres des Transports belges et néerlandais

se sont mis d'accord sur le tracé Anvers-frontière hollandaise. Deux variantes étaient retenues : l'une passant par les installations portuaires d'Anvers, l'autre longeant l'autoroute E19. Si le premier des deux tracés avait l'avantage d'être plus court - et donc moins coûteux -, le second était préféré des Hollandais pour des raisons écologiques et d'aménagement du territoire essentiellement. C'est donc ce second tracé qui a été retenu, les Hollandais s'engageant à intervenir pour son financement.

L'INSERTION DU TGV BELGE DANS L'ENVIRONNEMENT

Alors que l'environnement est tellement d'actualité, un de nos membres, Monsieur **LEBEAU** de Namur, a réalisé une étude sur l'incidence du TGV sur l'environnement; les données sont tirées de diverses documentations issues du service des Relations extérieures de la SNCB.

Les normes utilisées pour la bonne insertion de la ligne à grande vitesse dans notre paysage et notre environnement sont basées sur ce qui a été réalisé en France, seul pays de référence actuellement, sur la ligne Paris-Lille-Tunnel; il est également tenu compte de directives strictes édictées par le département de l'urbanisme de la Région wallonne, le but étant d'assurer le respect des équilibres naturels et humains.

Préalablement au choix du tracé de la ligne, une vaste étude d'incidence sur l'environnement a été réalisée par des experts indépendants. Ainsi, tout un arsenal de solutions a été mis en oeuvre pour intégrer le TGV aux sites traversés de façon à protéger au maximum le milieu naturel et humain. Pour cela, les riverains et les autorités compétentes, essentiellement communales, ont été invitées à de nombreuses concertations. Dans ce but bien précis de l'environnement, la SNCB a créé une enveloppe spéciale de 11,7 milliards de francs : c'est le "Fonds TGV" qui est consacré à des mesures de protection de l'environnement, ainsi qu'à différents travaux d'aménagement spécifiques locaux. Au total, les dépenses engagées dans le cadre de ce "Fonds TGV", complétées par d'autres mesures de respect de l'environnement, vont représenter plus ou moins 20% du coût de construction de la ligne nouvelle.

Pour rappel, les principales caractéristiques de construction de la LGV sont :

- conception pour circulation à 300km/h;
- deux voies posées sur un plate-forme large de 14 mètres;
- voies équipées de longs rails soudés limitant les nuisances sonores;
- traverses béton posées sur un matelas de ballast de haute qualité (porphyre).

La superficie totale utilisée par l'emprise TGV pour les 307 kilomètres de ligne, dont la moitié en site nouveau, s'élève à 645 hectares, soit moins de la moitié de la superficie occupée par l'aéroport de Bruxelles-National (1400 hectares)!

De plus, une somme de un million de francs par kilomètre de ligne a été octroyée par la SNCB pour explorer archéologiquement les sites traversés; ces travaux, exécutés avant la mise en oeuvre des engins de génie civil, ont été menés par la Direction des Fouilles de la Région wallonne. Ces



PHOTO 28-33 Le rond-point de Bruyelle, sur la route Tournai-Bléharies, ne donne accès qu'à des voiries de service. Un luxe inutile? Bruyelle, 7 octobre 1996. B. DIEU.

sites vont du paléolithique au XVII^e siècle et les études sont en cours d'exploitation.

Au point de vue environnement "pur", :

- le tracé est réalisé essentiellement en tranchée, la Région préférant cette situation à celle "en remblai" afin de réduire au maximum le bruit;
- de nombreux passages inférieurs ou supérieurs sont construits, afin de permettre à la voirie de passer sur ou sous la ligne, de manière à conserver la liberté de circulation des habitants riverains;
- trois tranchées couvertes ont été construites à Bruyelle, Tubize et Hal. Coupant des agglomérations, le site les recouvrant a été reconstitué en surface;
- des passages pour le gibier ont été prévus, notamment dans les forêts traversées;

- des bassins d'orage ont été réalisés afin de collecter les eaux de pluie drainées par les fossés;
- les propriétaires de maisons et terrains situés à très faible distance de la ligne, soutenus par les pouvoirs communaux, ont obtenu des garanties de limitations des nuisances visuelles et sonores, se traduisant par l'érection de murs antibruit ou merlons de terre. Le bruit maximum garanti est de 55 décibels en moyenne. A titre d'exemple, le bruissement de feuilles représente 40 décibels, le passage d'un train tracté roulant à 160km/h produit 65 décibels et le réacteur d'un avion 110 décibels.

Conclusion : on ne peut nier que le facteur "environnement" du dossier TGV n'a pas été pris en compte!



De nombreuses précautions ont été prises pour que le TGV ne "nuise" pas aux riverains : merlons, murs anti-bruit et hauts talus cachent le train, comme à Grandchamps où deux 59 poussent un train de ballast le 2 août dernier. Dia : Christian DOSOGNE.



PHOTO 28-34 La physionomie de la gare de Forest-Voyageurs change profondément. La future voie B de la ligne 96A, à droite, est en service et desservie par un nouveau quai. Celui de la voie B de la ligne 96 est également construit. Entre les deux se trouveront deux voies de service. A gauche, le viaduc de la voie A de la ligne 96A prend forme et les portiques caténaires sont déjà en place. Dans le fond, le pont "Volkswagen". Forest, 14 octobre 1996. Photo : B. DIEU.

Il est clair qu'un effort particulier a été fait pour l'environnement. N'est-on pas cependant allé trop loin parce qu'il s'agit d'une voie ferrée et non d'une route?

Existe-t-il un fonds "route" qui permet de dissimuler des "nuisances" sonores ou, pires, visuelles? Pourquoi cacher un train qui défile quelques secondes par heure - de jour - dans le paysage alors que, à longueur de jour et de nuit, des voitures et camions encombrant le paysage? Une caténaire est-elle plus nuisible visuellement qu'un lot de lampadaires?

Quant au fonds TGV, si une partie a été affectée à la protection de l'environnement, une autre partie a été utilisée par les communes pour moderniser leur infrastructure - essentiellement routière - sur le dos du TGV. Il suffit de regarder à Bruyelle, au-dessus de la tranchée couverte : un rond-point casse maintenant la route Tournai-Péronnes. Ce rond-point ne donne accès à rien, si ce n'est aux portillons d'accès de la LGV. Un bel exemple de gaspillage des deniers publics. De même, près de Tubize, la route de campagne qui relie Saintes à Tubize est maintenant équipée de trottoirs, piste cyclable et éclairage. Pour qui? Sans compter que, si ces infrastructures sont encore très belles puisque neuves, qu'advient-il dans quelques années lorsqu'un entretien sera nécessaire?

Les kilomètres de murs antibruit, s'ils sont effectivement justifiés à des endroits où la ligne longe les clôtures des jardins, à maints endroits, ils sont situés à plusieurs centaines de mètres des habitations... Inutiles, d'autant plus que le TGV fait moins de bruit qu'un train classique pour lequel aucun mur n'existe...

On doit malheureusement constater que, bien qu'un effort d'information ait été accompli par la SNCB ou par des associations locales, de fortes sommes ont été gaspillées sur le compte du TGV, dont la rentabilité s'est ainsi fortement amenuisée.

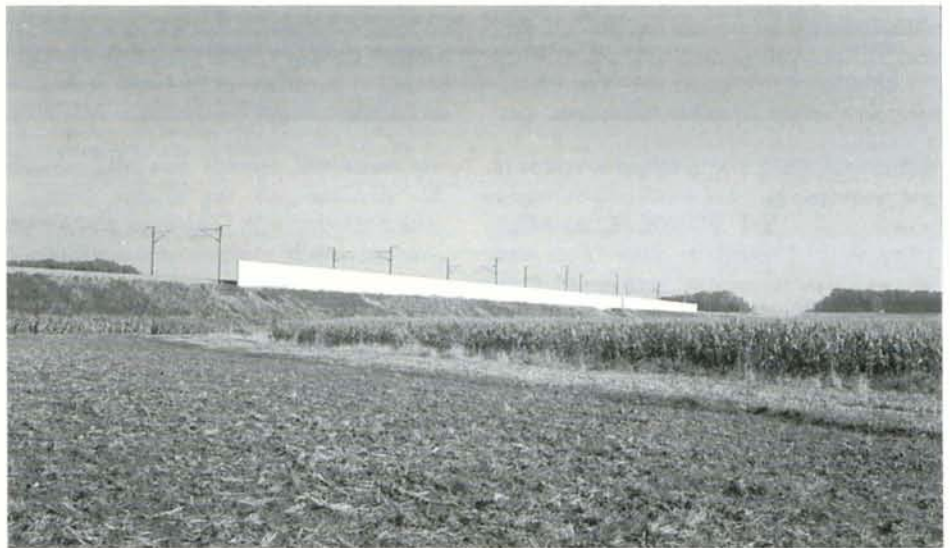
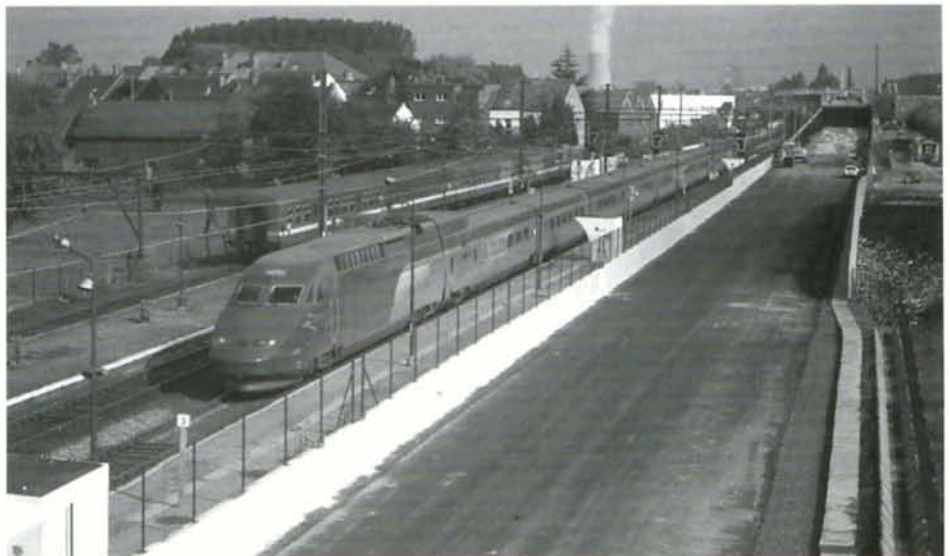


PHOTO 28-35 Les murs anti-bruit se remarquent dans le paysage. La trainée qu'ils laissent ne passe pas inaperçue.



Le viaduc de Lot permettra aux deux voies TGV de s'insérer entre celles de la 96. Un TGV Thalys roule vers Mons à hauteur du point d'arrêt de Lot, qui n'est pas encore réaménagé. Lot, 2 octobre 1996. Dia : C. DOSOGNE.

HISTOIRE

Il y a 30 ans : la fin de la traction à vapeur

Mardi 20 décembre 1996

Dans l'histoire de nos chemins de fer, cette date revêt une importance hautement historique. En effet, comme tous les jours, l'omnibus 8155 devant quitter Ath à 14h07 à destination de Denderleeuw (arrivée 15h15) attendait l'heure de départ.

Qu'avait-il donc de si particulier? Il avait tout simplement été choisi comme dernier train de voyageurs remorqué par une locomotive à vapeur. L'honneur de sa traction revint à la 29.013 de la remise d'Aalst, gérée par l'atelier de Merelbeke qui, pour la circonstance, fut pavoisée de drapeaux tricolores et de fanions de la SNCB. Sur la machine était présente une équipe de trois hommes : M. Van Dessel, chef instructeur à la direction du Matériel, M. Van Oost, machiniste, et M. D'Hoker, chauffeur. Le

train, qui en temps normal est composé de trois voitures M3 remorquées par une locomotive Diesel du type 212 (future série 62), était exceptionnellement renforcé de deux voitures M2. La composition exacte de la rame était la suivante : deux voitures M2A n° 41020 et 41029, deux voitures M3B n° 42808 et 42806, et la voiture M3ABD 40007. Ainsi formée, la masse de la rame affichait 212 tonnes, au lieu des 160 tonnes habituelles. Une émouvante cérémonie fut organisée pour l'occasion. Après un discours du directeur général de la SNCB, M. Lucien Lataire, M. Alfred Bertrand, alors ministre des Communications, siffla l'ordre de départ.

Le train s'ébranla de Ath à 14h18, avec 11 minutes de retard, sous les coups d'échappement et de sifflets se mêlant à la fanfare de l'Atelier central de Cuesmes. Même la

météo capricieuse des derniers jours avait participé à cette manifestation en daignant offrir un timide rayon de soleil. Tout au long du trajet, nombreux furent les écoliers rassemblés dans les gares en agitant des petits drapeaux, et les personnes qui interrompirent leur occupation pour voir passer une dernière fois un vrai train, non sans une grande émotion et une pointe de nostalgie. A 15h22, avec 7 minutes de retard, le train arriva à Denderleeuw, sous une marche exécutée par l'harmonie du groupe de Bruxelles.

Avec ce parcours, une longue page de 131 ans d'histoire se clôturait : elle avait débuté en 1835 lorsque le premier train à vapeur relia Bruxelles à Mechelen. Dans les jours qui suivirent, quelques fumées empanachèrent les quelques trains de marchandises encore assurés en traction vapeur.



PHOTO BD 002 *Le 20 décembre 1966, la 29.013 revêtue de son plus beau costume d'apparat s'apprête au dépôt de Ath à assurer le dernier train voyageurs à traction vapeur. Trente ans plus tard, alors que la SNCB désire commémorer cet anniversaire, la 29.013 doit subir une révision de sa chaudière, des avaries graves ayant été décelées au foyer. Photo : Bruno DEDONCKER, collection PFT ©.*



PHOTO BD 003 L'arrivée du train à Denderleeuw. 131 années d'histoire se clôturent ici. Photo : B. DEDONCKER, collection PFT ©

Quelle était la situation du parc vapeur au 20 décembre 1966?

Le PV 544 du 21 novembre 1966 notifiait la mise hors service de 3 locomotives du type 53, 4 du type 58 (les dernières de la série : 58.005, 58.012 et 58.037 d'Hasselt, et la 58.001 de Merelbeke), 7 du type 64 et une du type 81. Toutes ces machines furent rayées des inventaires le 9 décembre suivant. Après ces radiations, il ne subsistait plus au 20 décembre 1966 que 66 locomotives à l'effectif : 20 du type 29, 11 du type 53, 10 du type 64 et 25 du type 81. Le tableau ci-dessous donne l'effectif total par dépôt :

Dépôts/Types	29	53	64	81	TOT
Merelbeke	16		2		18
Haine-St.Pierre	1				1
Leuven	1	2			3
Kortrijk	2	1	4		7
Monceau		2		6	8
Tournai		6	2		8
Kinkempois			2	11	13
St.Ghislain				1	1
Gouvy				7	7
TOTAL	20	11	10	25	66

Les 6 types 53 de Tournai n'étaient en fait pas utilisées, mais rassemblées dans ce dépôt en attendant leur mise hors service;

les 64.103 et 64.045 (future locomotive musée) étaient conservées en activité. La 64.045 fut maintenue en service comme générateur mobile de vapeur durant l'hiver 1966-1967 et fut amenée à assurer des manoeuvres au dépôt et même en gare, ce qui lui valut d'être effectivement la dernière locomotive à vapeur ayant presté un service à la SNCB. L'atelier de Merelbeke ne pouvait même plus assurer le roulement prévu pour sa série de type 64 : 4 journées de travail pour 2 locomotives. A Haine-St.Pierre, seule subsistait la 29.164 mais sans service. A Leuven, 3 machines étaient encore en activité : les 29.029, 53.001 et 53.055. St.Ghislain allignait encore la 81.338. Les 7 locomotives encore présentes à Kortrijk étaient garées sans service : les 29.137, 29.289, une type 53 et 4 type 64. Monceau arrêta ses dernières machines le 29 décembre. Gouvy possédait encore un effectif de 7 type 81 (81.205, 81.209, 81.287, 81.307, 81.324, 81.432 et 81.434); les 81.205, 81.287 et 81.432 assurèrent encore des services jusqu'au 10 décembre 1967.

A suivre... Paul JACOBS

Claude DEFECHEREUX se souvient de la fin de nos chères locomotives à vapeur

Ce fut un temps : celui des trains à vapeur. Un jour, il prit fin selon les régions, les pays. C'est l'aspect NOSTALGIE que je

vais évoquer, je l'ai vécue en Belgique, ensuite en France, en Allemagne.

C'est par la presse, puis par la radio, que je pris connaissance de ce 20 décembre 1966, jour du dernier train vapeur voyageurs à la SNCB entre Ath et Denderleeuw.

Je travaillais à mon bureau, tout en imaginant la "29.013" toute pimpante non seulement pour la circonstance mais aussi parce que sortie tout récemment de grande révision. Les "29" me parlaient. En effet, dès août 1962, j'ai pu monter sur ces machines et accompagner les équipes de traction. Des gars rudes, marqués par leurs durs labeurs, mais surtout sympathiques et chouettes à souhait. Ils étaient fiers de leur métier, du travail bien fait, figolé même. Respect de l'équipe, du matériel, des voyageurs; conscients du service public... toute une raison d'être. Merci à eux tous, de leur confiance. Ils avaient un flambeau à transmettre, que j'ai saisi, le conservant précieusement pour mon plus grand bien pour la suite. Oui, la suite car le mot "Fin" n'était pas définitif heureusement; à l'époque, qui l'eût cru? Bon nombre de machines ont été sauvées et, en ce qui me concerne, vinrent les "150" DB, les "141 R" et "140 C" SNCF pour aboutir à la "26.101" du PFT qui, de nos jours, empanache à nouveau les lignes et le ciel de notre pays.

Quelques jours après, toutes les machines étaient garées pour l'éternité... sauf dans les coeurs des amoureux où elles demeurent vivantes.



Le dernier jour d'exploitation de la gare de Bruxelles-Allée-Verte, le samedi 16 janvier 1954. En matinée, un long train remorqué par la 16.041 (Gilly 326/1908, ex. SNCB 1641, ex. Etat Belge 1361), composé de voitures ex. DR et d'un fourgon GCI, quittait la ligne venant de l'Allée Verte et s'engageait dans les installations de l'ancienne gare de Bruxelles-Nord en traversant la rue du Progrès. Devant le passage à niveau, la motrice 1222 des tramways bruxellois accouplée à une remorque, attend le passage du train tandis que les travaux de surélévation de la nouvelle gare de Bruxelles-Nord battaient alors leur plein. Aujourd'hui, l'avenue Ph. Thomas remplace le premier tronçon de la ligne (sur lequel se trouve le train). Trois bâtiments visibles à la gauche du train sont encore présents et quasiment intacts. Parmi les trois maisons situées à droite du document, seule la première, quelque peu transformée au niveau du dernier étage, existe encore et abrite le siège de Greenpeace. PHOTO BD-004 ↑ Bruno DEDONCKER, collection PFT © ↓ PHOTO 28-09 J-L VANDERHAEGEN, 5 juillet 1996.



PFT BOUTIQUE

Les commandes sont reçues uniquement par virement sur le compte 001-1201789-35 du PFT Bruxelles. Pour les membres étrangers : voir les modalités de paiement à la page 2. N'oubliez pas de mentionner les ouvrages ou articles désirés.

Tous les articles sont également disponibles lors des voyages ou activités diverses.

LIVRES

	PRIX (BEF)		POIDS
	abonné	non abonné	
<input type="checkbox"/> Réédition de l'indicateur SNCB de 1935 (PFT-Edition)	795	895	615g
<input type="checkbox"/> Aperçu de la signalisation ferroviaire belge (PFT-Edition)	395	395	255g
<input type="checkbox"/> Promenade ferroviaire au pays d'Ath (PFT-Edition)	750	850	860g
<input type="checkbox"/> Le rail bruxellois en images (PFT-Edition)	450	490	550g
<input type="checkbox"/> Les trams verts de Charleroi en images (PFT-Edition)	490	560	550g
<input type="checkbox"/> La gare de Ath à 100 ans (PFT-Edition)	360	360	300g
<input type="checkbox"/> La ligne de chemin de fer 128 Ciney-Yvoir (PFT-Edition)	295	295	255g
<input type="checkbox"/> Inventaire des gares belges (PFT-Edition)	750	750	1050g
<input type="checkbox"/> Petite Histoire de la gare de Namur de 1843 à 1935 (PFT-Edition)	320	350	390g
<input type="checkbox"/> La ligne 126 Statte - Landen (PFT-Edition)	395	395	550g
<input type="checkbox"/> Plan des Chemins de Fer houillers du Couchant de Mons (PFT-Edition)	300	375	250g
<input type="checkbox"/> La signalisation ferroviaire luxembourgeoise (CFFL-Edition)	295	295	150g
<input type="checkbox"/> Histoire de la signalisation ferroviaire en Belgique (PFT-Edition)	990	1190	950g

Les tramways vicinaux de Charleroi et du Centre (PFT-Edition) 950 ..1150.. 1150g NOUVEAU

FICHES D'IDENTITE

séparées 6001-6091, 6101-6114, 6401-6406, 6501 à 6506, 6601 à 6603 (chaque fiche accompagnées d'une pochette plastifiée)

<input type="checkbox"/> séparées 6001-6091 (accompagnées d'une pochette plastifiée) - par fiche.....	35	45	20g
<input type="checkbox"/> brochure 6001-6015 (avec photos couleurs 9x13).....	400	450	165g
<input type="checkbox"/> brochure 6016-6030 (avec photos couleurs 9x13).....	400	450	165g
<input type="checkbox"/> brochure 6031-6045 (avec photos couleurs 9x13).....	400	450	165g
<input type="checkbox"/> brochure 6046-6060 (avec photos couleurs 9x13).....	400	450	165g
<input type="checkbox"/> brochure 6061-6075 (avec photos couleurs 9x13).....	400	450	165g
<input type="checkbox"/> brochure 6076-6091 (avec photos couleurs 9x13).....	400	450	165g
<input type="checkbox"/> brochure 6101-6115 (avec photos couleurs 9x13).....	400	450	165g
<input type="checkbox"/> brochure 6401-6406 + 6501-6506 + 6601-6603 (avec photos couleurs 9x13).....	400	450	165g

EN LIGNES

<input type="checkbox"/> numéros 1 à 8 le numéro	80	80	100g
<input type="checkbox"/> numéros 9 à 11 le numéro	120	120	150g
<input type="checkbox"/> numéros 12 à 15 le numéro	140	140	165g
<input type="checkbox"/> numéros 16 à 20 (n° 17 épuisé) le numéro	160	160	210g
<input type="checkbox"/> numéros 22 à 24 (n° 21 et 25 épuisés) le numéro	180	180	210g
<input type="checkbox"/> numéros 26-27-28 le numéro	220	220	210g
<input type="checkbox"/> HORS SERIE N°1 : LES LOCOMOTIVES DIESEL SERIE 83	395	450	255g
<input type="checkbox"/> HORS SERIE N°2 : LES LOCOMOTIVES SERIE 1600 CFL	595	650	255g

CALENDRIERS 1979, 1980, 1982 à 1989, 1991, 1992, 1993, 1995

<input type="checkbox"/> calendrier 1979	200	300	255g
--	-----	-----	------

CALENDRIER 1997 (édition PFT-Ediblanchart) (voir page 2) 345395 255g NOUVEAU

CARTES POSTALES

<input type="checkbox"/> séries 1 à 6 (12 vues SNCB + CFL dans une pochette plastifiée (PFT-Edition/Ediblanchart) par pochette.....	150	150	105g
---	-----	-----	------

PIN'S

<input type="checkbox"/> locomotive diesel série 201 (PFT-Edition)	150	150	15g
<input type="checkbox"/> locomotive diesel série 60 verte ou jaune (à spécifier) (PFT-Edition)	150	150	15g
<input type="checkbox"/> autorail 4333 + remorque 732.10 (PFT-Edition)	150	150	14g
<input type="checkbox"/> locomotive électrique 101.012 bicolore + moustaches jaunes (PFT-Edition)	150	150	16g
<input type="checkbox"/> locomotive électrique 101.012 vert foncé + moustaches jaunes (PFT-Edition)	150	150	16g
<input type="checkbox"/> locomotive à vapeur type 81 (PFT-Edition)	150	150	16g

PHOTOS PFT (pochettes de 10 photos (photo-thème n°15 : 17 photos) couleurs 10x15)

<input type="checkbox"/> thème n° 2 : essai locomotive espagnole 252.001 en Belgique.....	400	450	75g
<input type="checkbox"/> thème n° 4 : locomotive 6215	400	450	75g
<input type="checkbox"/> thème n° 5 : autorails étrangers en Belgique	400	450	75g
<input type="checkbox"/> thème n° 7 : voyage 6005 + 6215.....	400	450	75g
<input type="checkbox"/> thème n° 8 : livrées prototypes ou spéciales.....	400	450	75g
<input type="checkbox"/> thème n° 9 : automotrices ex-SNCB sur le SATTI en Italie.....	400	450	75g
<input type="checkbox"/> thème n° 10 : voyage PFT Bruxelles-Köln avec la 204.003 et la 5407.....	400	450	75g
<input type="checkbox"/> thème n° 11 : ligne 123 Enghien-Braine le Comte	400	450	75g
<input type="checkbox"/> thème n° 12 : automotrice quadruple 808 VTM	400	450	75g
<input type="checkbox"/> thème n° 13 : La passerelle de Sourbrodt	400	450	75g
<input type="checkbox"/> thème n° 14 : La ligne 89, section Zottegem-Oudenaarde.....	400	450	75g
<input type="checkbox"/> thème n° 15 : Les 17 locomotives de la série 23 ayant porté la livrée jaune.....	600	700	120g
<input type="checkbox"/> thème n° 16 : Locomotives diesel prototypes de la série 60	400	450	75g
<input type="checkbox"/> thème n° 17 : la locomotive 212.144.....	400	450	75g
<input type="checkbox"/> thème n° 18 : les CC 40.100 de la SNCF	400	450	75g

thème n° 19 : la ligne 75 Deinze-De Panne (voir page 2)..... 400450..... 75g NOUVEAU

PHOTOS BD-xxx : les photos de Bruno DEDONCKER publiées dans les EN LIGNES et portant la mention PHOTO BD suivit d'un numéro, peuvent être obtenues au format 13x18 cm sur papier brillant. Numéro(s) à préciser sur carte postale, lettre ou fax.

<input type="checkbox"/> PHOTO BD-001 : locomotive à vapeur suisse 8522 (EL 28 p. 9)	150	200	15g
<input type="checkbox"/> PHOTO BD-002 : locomotive à vapeur 29.013 à Ath (EL 28 p. 48).....	150	200	15g
<input type="checkbox"/> PHOTO BD-003 : locomotive à vapeur 29.013 à Denderleeuw (EL 28 p. 49)	150	200	15g
<input type="checkbox"/> PHOTO BD-004 : locomotive à vapeur 16.041 à Bruxelles-Nord (EL 28 p. 50)	150	200	15g

PHOTOS "EN LIGNES" N° 28 : les photos publiées, portant un numéro, peuvent être obtenues au format 10x15 cm en couleurs, sauf les numéros suivis de la mention NB qui sont des photos noir et blanc.

ATTENTION : numéro(s) à préciser à la commande **sur carte postale, lettre ou fax**. Date limite de commande : le 10/01/97; date de livraison: +/- 10/02/97. Les photos des "EN LIGNES" précédents **ne sont plus disponibles!** Renseignements: 065/72.80.72 Fax : 065/66.45.41

Prix par photo	40	50	7g
----------------------	----	----	----

FRAIS D'ENVOI : calculez le poids des articles commandés et ajoutez le montant des frais d'envoi à votre commande.

POIDS	FRAIS D'ENVOI		POIDS	FRAIS D'ENVOI	
	BELGIQUE	ETRANGER		BELGIQUE	ETRANGER
jusque 100g	40F	40F	jusque 2000g	110F	260F
jusque 250g	55F	65F	jusque 3000g	145F	370F
jusque 500g	65F	110F	jusque 4000g	180F	480F
jusque 1000g	75F	190F	jusque 5000g	220F	590F

