

EN LIGNES



REVUE TRIMESTRIELLE EDITEE PAR L'ASBL

*Patrimoine
Ferroviaire
Touristique*

N° 29 - Mars 1997

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

Avec ce premier numéro de l'année commence aussi une nouvelle saison... que l'on espère aussi prometteuse que 1996, tant au point de vue animations et voyages que publications.

A ce sujet, nous devons d'abord remercier tous ceux qui se sont (ré)abonnés, témoignant ainsi leur attachement à notre association et l'oeuvre qu'elle poursuit. Nous recevons d'ailleurs de plus en plus de documents - principalement des photos - que nous envoient les chasseurs d'images à la recherche de trains originaux... Nous ne pouvons malheureusement tout publier, d'autant plus que certains faits sont photographiés par plusieurs lecteurs... Que tous soient néanmoins rassurés : tous les documents sont conservés dans notre photothèque.

1997 sera "l'année du matériel". Notre 26.101 d'abord devrait recevoir son agrément. En effet, depuis son retour de Pologne, elle circulait sous autorisation provisoire. Maintenant, après la visite approfondie des trains d'essieux qui a nécessité le levage de l'engin, l'immatriculation définitive lui sera attribuée par la SNCB. Encore cinq années d'efforts récompensés pour les équipes de bénévoles. Les freins de nos autorails devront aussi être modifiés avant d'être autorisés par la SNCB pour circuler sur son réseau. Il s'agira des 4605, 554.18 et 553.29, rapatrié de Mariembourg à la fin de l'année passée. Ce dernier pourra dès lors lui aussi participer à nos excursions. Enfin, la 5927 aura terminé sa remise à neuf et retrouvera les voies en tête de trains spéciaux...

Plusieurs publications devraient également voir le jour. Nous vous dévoilerons leur contenu dès que l'impression aura commencé.

Bonne lecture.

PETITES ANNONCES

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

☐ **A VENDRE** : matériel HO CFL : AS autorail Z105 + JOUEF loco électrique 3606 + MÄRKLIN loco diesel 1602 époque III et 1601 époque IV + ROCO voiture 2/3ème classe. Le tout : 35.000 FB. LAGRANGE Philippe, rue de la Houlette 3, 5081 Bovesse.
☎ 081/56.99.63 après 18h00.

☐ **CHERCHE** : photos, diapos, livres au sujet des chemins de fer luxembourgeois à un prix raisonnable. Je cherche également des photos des 50 ans des CFL (1996). M. FRANSSSEN, Dijkstraaf 32a, NL-6721 NL Bennekom - Nederland.

☐ **CHERCHE** : le livre "Les Chemins de fer Vicinaux dans la Province du Brabant". Gilb. VRANKEN, Parc des Saules 15, B13, 1300 WAVRE.

☐ **CHERCHE** : photos de locomotives diesel séries 55, 62/63 sur les lignes 31, 38 et 44. Alain BLAISE, rue de Bois de Breux 365, 4020 Jupille. ☎ 04/362.33.38.

Trein Hobby Trains (THT) nous communique ses prochaines bourses d'échange (trains miniatures, photos, livres, vidéos, etc.). Salle STAR, N. De Braunwerestraat, 19B à Vilvoorde : 09-04-97, 11-05-97, 14-09-97, 30-11-97. INFO ☎ 02/251.54.96 ou 252.03.19

CALENDRIER LOCO 97

Il nous reste quelques calendriers LOCO 97, ce calendrier a été conçu et réalisé en collaboration avec EDIBLANCHART. Nous avons augmenté 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)
JUN :	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.

PHOTOS DE COUVERTURE

Première page PHOTO 29-10 Le 553.29 (ex. 4906), a quitté Treignes pour rejoindre Schaerbeek où le PFT modifiera son équipement de frein afin de le rendre conforme à la réglementation SNCB. Après les travaux, l'autorail effectuera plusieurs voyages sur le réseau pour notre plus grand plaisir. 553.29 à Ronquières, le 2 mai 1987. P. HERBIET.

Dernière page Parcours d'essais des nouvelles voitures ENS (voir pages 42-43) entre Silly et Ath, le 22 décembre 96. La 1802 se trouve en queue de la rame et la 2003 assure la traction en direction de Ath. La photo est prise à Gibecq, à hauteur de la bifurcation permettant de relier la LGV (à gauche) à la ligne 94 (à droite). Photo : C. DOSOGNE.

EN LIGNES 29

mars 1997

SOMMAIRE

Le mot du Président	2
Il y a 30 ans : les derniers panaches de nos vapeurs 4	
Courrier des lecteurs.....	11
La grande fête du rail luxembourgeois.....	12
Actualité étrangère.....	17
Actualité SNCB	
- Matériel moteur.....	20
- Voitures.....	27
- Infrastructure.....	29
- Divers.....	35
- L'actualité en Images.....	39
- Premiers essais des rames ENS.....	42
- Le point sur les travaux TGV.....	45
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, Michel HANSENS, Armand BEERLANDT, Jean-Pierre FIERS, Alain ELOOT, Julien Mulpas, Wim DERIDDER, Pierre BERCHEM, Marc POTIEZ, Guy SMETZ.

NOUVEAU

LES LOCOMOTIVES POLYCOURANT DE L'ARTERE PARIS-BRUXELLES

par Pascal DUMONT, EDITIONS DU CABRI

Lorsque, dans la première moitié des années 1960 fut entreprise l'électrification de l'axe franco-belge, cet événement allait ouvrir la voie à beaucoup d'espérances en même temps qu'il constituait un formidable défi pour les techniciens. Dès 1961, la SNCF se lança dans l'aventure en faisant construire deux prototypes "tricourant" (BB-26000 puis 30000). L'année suivante, la SNCB mit en service une petite série de cinq unités (type 150 puis 15), dont une version améliorée "quadricourant" sortit en huit exemplaires en 1966 (type 160 puis 16). La décennie suivante vit l'apogée de cette liaison, avec la sortie des superbes CC "quadricourant" à caisse inoxydable assortie à celles des rames TEE; les quatre premières unités des CC40.100 furent mises en service par la SNCF en 1964 et suivies d'un complément de six autres en 1969-1970 puis de six exemplaires dérivés pour la SNCB en 1973 (série 18). Cette administration livra encore en 1986, pour les relations avec la France, une douzaine de BB de conception moderne (série 12), mais moins ambitieuse puisque seulement bicourant. Alors que d'anonymes rames Corail et surtout les rames Thalys du TGV ont prit la place des prestigieux TEE, cet ouvrage constitue une rétrospective historique, technique et photographique de la grande époque des "polycourant" sur la liaison Paris-Belgique. En raison de l'importance de la documentation disponible, il se divise en deux volumes :

1) **Le premier volume** étudie la naissance de la notion polycourant et son développement, les locomotives SNCB BB26000, 30000 et CC40100, ainsi que le prototype monocourant CC10002 qui a servi à la mise au point du bogie monomoteur à trois essieux. Cette étude se complète de thèmes photographiques montrant les différentes séries SNCF et SNCB en service en France. Prix de vente : 1.480 FB

2) **Le second volume** étudie le développement de l'électrification du réseau belge, les locomotives SNCB BB séries 12, 15 et 16, et CC série 18. Cette étude se complète de thèmes photographiques montrant les différentes séries SNCF et SNCB en Belgique. Prix de vente : 1480 FB.

Prix par volume : 1.480 FB + frais de port (poids 850 gr.-voir page 51).

Communication : POLY-VOL 1 et POLY-VOL 2.

LES LOCOMOTIVES POLYCOURANT DE L'ARTERE PARIS - BRUXELLES

Volume 1
Pascal Dumont



LES EDITIONS DU CABRI

LES LOCOMOTIVES POLYCOURANT DE L'ARTERE PARIS - BRUXELLES

Volume 2
Pascal Dumont



LES EDITIONS DU CABRI

Histoire : les derniers panaches de nos vapeurs

Après le parcours historique du 20 décembre 1966 (voir notre précédent numéro), la fin de la traction à vapeur en Belgique était proche. A ce moment, l'effectif comportait encore 66 locomotives réparties en quatre types différents : 29, 53, 64 et 81. Ces locomotives furent toutes radiées en 1967 par le P.V. (Procès Verbal) n° 57 du 17 janvier 1967 et le P.V. n° 232 du 29 mars 1967, ce dernier mettant fin à la traction à vapeur. Voyons de plus près le déroulement de ces derniers jours, le tout illustré par des photographies montrant les dernières machines ayant circulé.

17 janvier 1967

Le P.V. 57 du 17 janvier 1967 ratifia la réforme de 22 machines. Le tableau ci-après donne le détail par dépôt et par type :

TYPES	29	53	64	81	TOT
DEPOTS					
Haine-St.Pierre	1	-	-	-	1
Merelbeke	7	-	-	-	7
Monceau	-	2	-	3	5
Tournai	-	-	1	-	1
Gouvy	-	-	-	3	3
Kinkempois	-	-	-	5	5
TOTAL	8	2	1	11	22

6 février 1967

Le 6 février 1967 fut opérée pour la dernière fois des mutations entre dépôts. Il s'agissait en fait de transferts administratifs vers Tournai et Leuven, en rapport avec la suppression définitive de la traction à vapeur, et l'espoir de pouvoir revendre les locomotives se trouvant en meilleur état technique.

Ainsi, l'atelier de Merelbeke expédia les 64.019 et 64.029; celui de Kortrijk les 64.043, 64.082, 64.150 et 81.357; celui de Kinkempois les 64.093 et 64.109; et celui de Gouvy la 81.434. Toutes ces locomotives furent garées à Tournai jusqu'à la fin de la traction à vapeur.

De même, toutes les locomotives des types 29 et 81 furent rassemblées à Leuven, exception faite des 81.205, 81.237 et 81.432 garées à Gouvy et des 81.357 et 81.434 garées à Tournai.

24 février 1967

Les 22 locomotives déstandardisées par le P.V. 57 du 17 janvier 1967, sont mises hors écriture.

29 mars 1967

Le 29 mars 1967, la commission de révision de l'atelier central de Salzinnes établit le P.V. historique n° 232 mettant définitivement fin à la traction à vapeur. Cette commission était composée de son Président l'ingénieur principal Moulin, de son Secrétaire le 1er ingénieur Malengreau, et d'un membre, l'ingénieur technique Van Hemelrijck. Le P.V. était signé par ces trois personnes, exception faite de M. Van Hemelrijck, remplacé par M. Van den Berghen. Ce P.V. indique explicitement que les 44 dernières locomotives à vapeur encore reprises aux inventaires, étaient radiées.

Il débutait comme pour tous les P.V. de mise hors service de locomotives à vapeur, par les mots suivants : « Matériel en mauvais état à vendre ou à démolir ». Bien que ce P.V. ait une valeur historique, plusieurs points mystérieux demandent des éclaircissements.

En premier lieu, il y avait le numéro du P.V. Le P.V. portait le n° 232, alors que la note éditée par la Direction du Matériel portait le n° 209. Faute administrative?

PHOTO BD-005 Parmi les dernières locomotives encore en activité à Statte durant l'automne 1966, on trouve la 64.133. Cette P8 fut construite par Henschel en 1918 (n° 15.721), et livrée aux chemins de fer prussiens qui l'immatriculèrent "Elberfeld 2533". Elle arriva en Belgique en 1919 et reçut le numéro Etat belge 6533; elle devint la 64.133 en 1946 et fut radiée le 21 octobre 1966. Peu avant, en août 1966, elle assurait l'omnibus 5247 Huy-Namur photographié à la sortie du tunnel de Seilles. Photo : Bruno DEDONCKER, collection PFT ©.





PHOTO BD-006 La 29.232 construite par ALCO (n° 74.717) fut mise en service le 29 juillet 1946 au dépôt d'Haine-St.Pierre. Cette machine connut successivement les dépôts de Mons (septembre 1958, St.Ghislain (mai 1964), Herbesthal (octobre 1964), et enfin Merelbeke/Aalst (mai 1966). Eteinte le 12 décembre 1966 à la remise d'Aalst, la 29.232 faisait partie des 44 dernières locomotives à vapeur radiées par le P.V. 232 du 29 mars 1967. Le 13 juillet 1963, elle remorquait en plein effort un train de marchandises vers Quévy, sur le nouveau tracé entre Cuesmes et Frameries. Photo : Bruno DEDONCKER, collection PFT ©.

Le P.V. mentionne le lieu où se trouvaient les locomotives le 29 mars 1967. Il semblerait en fait que les transferts vers Leuven et Tournai du 6 février 1967 ne soient avant tout qu'administratifs, et que la plupart des machines soit restée dans le dernier dépôt d'utilisation.

Comme nous l'avons déjà mentionné plus haut, 44 locomotives étaient reprises sur le P.V. Parmi celles-ci, 42 devaient être démolies soit à Tournai, soit à Leuven. Les deux machines restantes étaient d'une part la 29.013 destinée au musée (déjà donc préservée à ce moment), et d'autre part la 64.045. Cette dernière était mentionnée sur le P.V. comme : "à démolir à Leuven après le mois de juin - nécessaire pour assurer train folklorique", train au sujet duquel nous reviendrons dans notre prochain numéro. La même chose valait également pour le tender 22.153 devant accompagner la 64.045. Après le mois de juin 1967, il n'y eut heureusement aucune suite pour la démolition de cette dernière type 64.

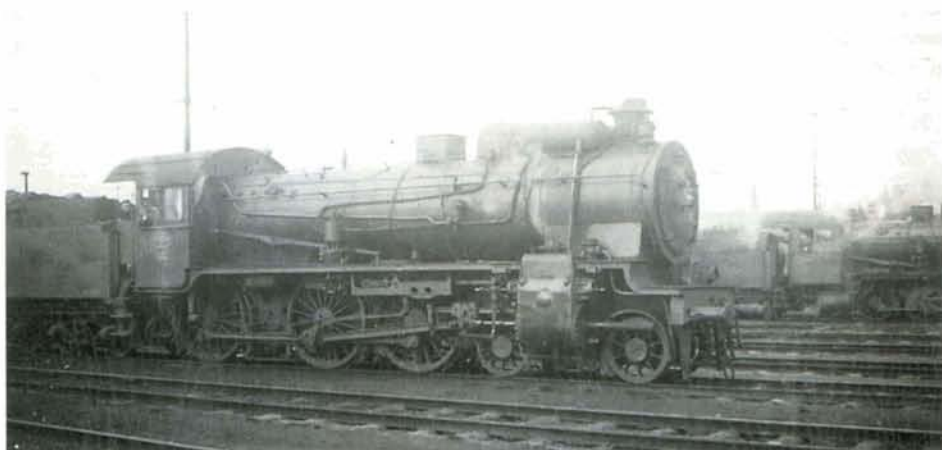
Il faut encore préciser que, sur papier, toutes les locomotives étaient mises hors service avec leur propre tender. En ce qui concerne les types 29, leur tender portait le

même numéro d'ordre : par exemple, locomotive 29.061 - tender 25.061. Par contre, les types 64 et 81 étaient accouplées à des tenders portant des numéros d'ordre totalement différents.

Le P.V. précisait que le tender 25.013 accompagnant la 29.013 devait lui aussi être démolie à Leuven, ce qui signifie

qu'aucun tender type 25 ne devait être conservé pour le futur musée!

Le P.V. précisait que le tender 25.013 accompagnant la 29.013 devait lui aussi être démolie à Leuven, ce qui signifie qu'aucun tender type 25 ne devait être conservé pour le futur musée!



La 64.150 (ex. SNCB 6550, ex. Etat belge 6550, ex. KPEV "Altona 2424", constructeur : Borsig 9075/1915) comptait parmi les neuf dernières type 64 réformées par le P.V. 232. Cette machine avait bénéficié d'un ultime sursis au dépôt de Kortrijk, qui l'utilisa jusqu'au 20 décembre 1966. Le 8 mars 1958, alors qu'elle était titulaire de la remise de Mol, elle attendait son prochain service au dépôt de Berchem. Collection : Guy SMETZ.

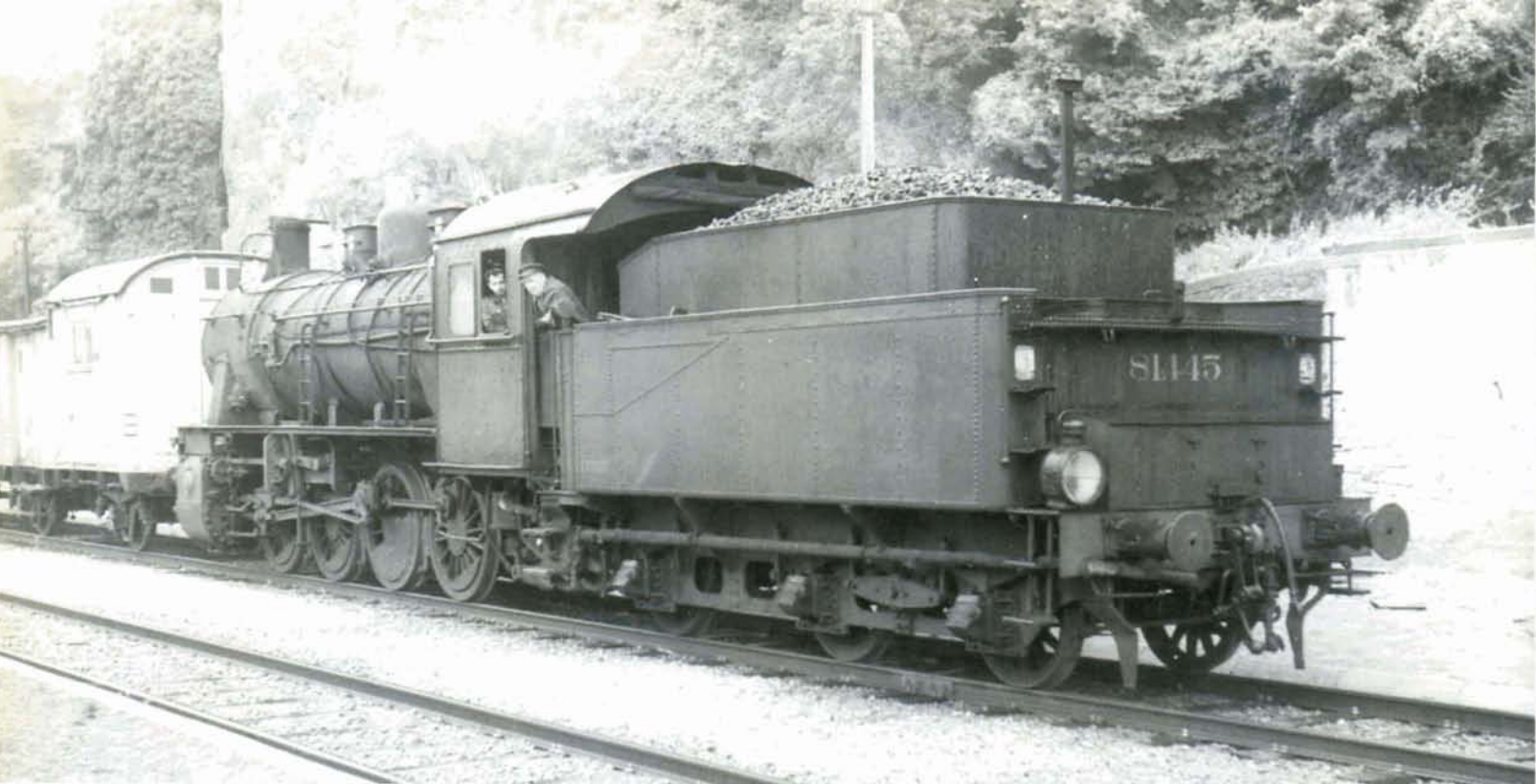


PHOTO BD-007 Un jour du mois d'août 1966, la 81.445 de la remise de Statte attend l'heure de départ en gare de Sclaigneaux, accouplée au tender 17.537. Cette G8.1 fut construite en 1917 par Jung sous le numéro 2618 et livrée aux KPEV avec l'immatriculation "Elberfeld 5252". Après sa cession à l'Etat belge, elle prit le numéro 8545 et ensuite, en 1946, 81.445. Sa réforme fut dictée par le P.V. n° 57 du 27 janvier 1967. Photo : Bruno DEDONCKER, collection PFT ©.

Le tableau ci-après mentionne par type et dépôt le nombre de locomotives mentionnés sur le P.V. 232.

TYPES	29	53	64	81	TOT
DEPOTS					
Leuven	12	2		9	23
Kortrijk		1	1		2
Tournai		6	8	1	15
Gouvy				3	3
Kinkempois				1	1
TOTAL	12	9	9	14	44

20 avril 1967

Cette date marque le point final de la traction à vapeur, avec la mise hors écriture des 44 dernières locomotives à vapeur.

Voyons maintenant comment se déroula la fin de ce règne dans les dépôts qui possédaient encore des machines à leur effectif au 20 décembre 1966. En fait, seuls les dépôts de Gouvy et Tournai ont encore utilisé des vapeur après le 1er janvier 1967. Il faut toutefois attirer l'attention sur le fait

que les derniers roulements n'étaient certainement plus respectés à la lettre, et que de nombreuses prestations furent assurées en traction diesel avant la fin officielle des séries "vapeur".

MONCEAU

Début décembre 1966, l'atelier de Monceau possédait encore un effectif de six type 53 (53.052, 53.119, 53.131, 53.186, 53.253 et 53.288) et trois types 81 (81.059, 81.327, 81.367).

PHOTO BD-008 Le 27 juillet 1959, la 64.109 quitte la gare de Bruxelles-Midi en tête d'un train composé de 7 voitures GCI. A l'arrière-plan, on aperçoit une automotrice électrique type 1935. Cette P8 construite par Humboldt en 1917 (n° 1283) débuta sa carrière aux chemins de fer prussiens avec l'immatriculation "Elberfeld 2507". Elle passa en 1919 à l'Etat belge où elle reçut le numéro 6508, et devint en 1946 la 64.109. Chassée d'Oudenaarde en septembre 1966, elle termina sa carrière à la remise de Statte, et fut ensuite réformée par le P.V. 232.

Photo : Bruno DEDONCKER, collection PFT ©.



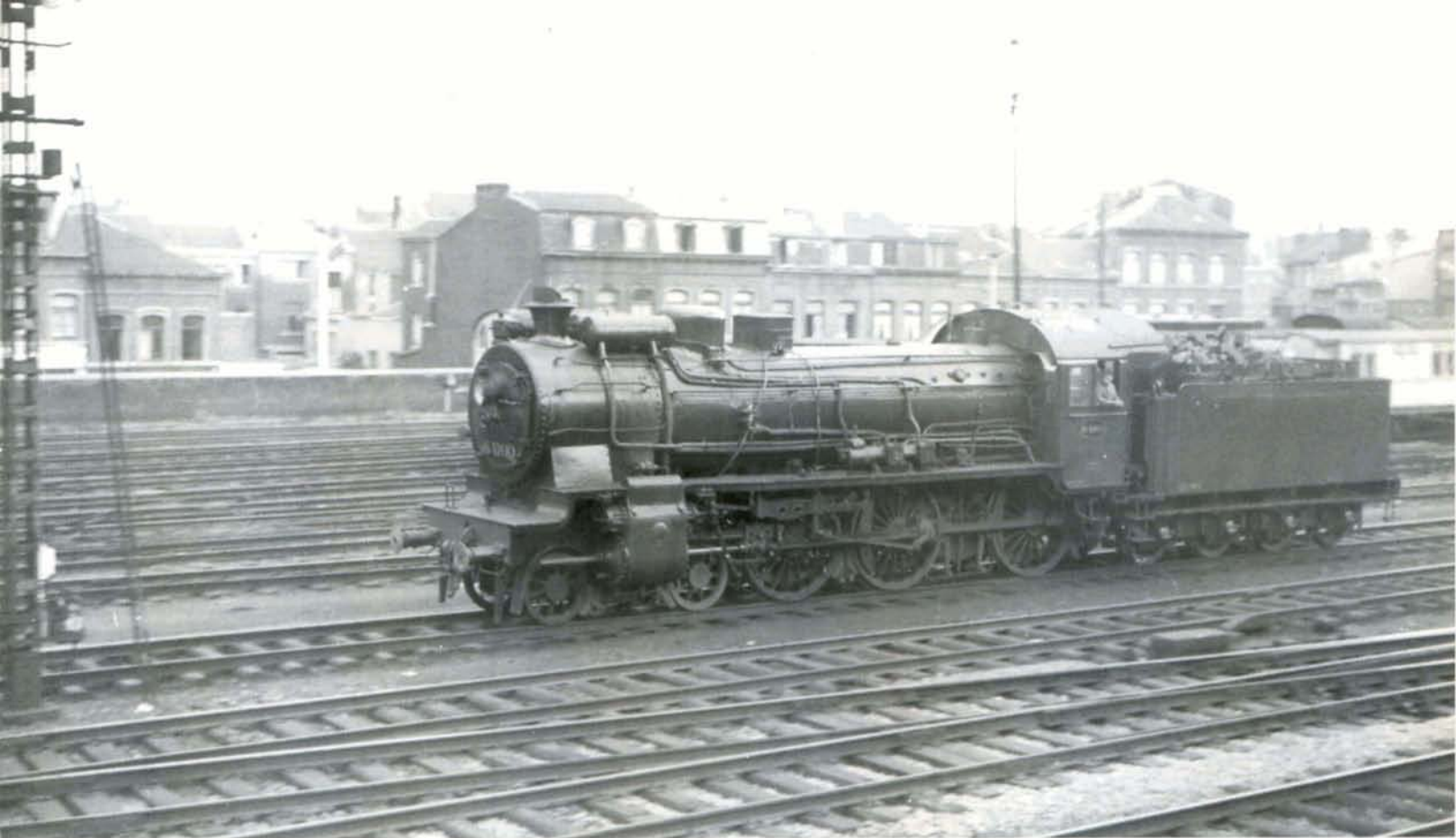


PHOTO BD-009 La 64.160 fut une des 44 dernières locomotives à vapeur réformée par le P.V. 232. Henschel livra cette machine sous le numéro 15.738 en 1918 aux chemins de fer prussiens (KPEV "Münster 2464"). Cédée à l'Etat belge en 1919, elle prit le numéro 6560 et devint en 1946 la 64.160. Elle termina sa carrière durant l'automne 1966 à la remise d'Oudenaarde. En 1953, la 64.160 évoluait dans la gare de Liège-Guillemins. On distingue très bien son réchauffeur d'eau ACFI : les pompes au milieu du tablier et les réservoirs au-dessus de la chaudière derrière la cheminée. Photo : Bruno DEDONCKER, collection PFT ©.

Les premières tournaient dans un roulement de 5 journées durant lesquelles elles assuraient des manoeuvres en gare et la desserte de raccordements locaux. Les types 81 n'avaient plus de roulement mais intervenaient encore en tête de trains de travaux.

Les dernières fumées s'estompèrent le 29 décembre 1966. Ce jour là, le personnel de l'atelier organisa une émouvante cérémonie d'adieu à la traction à vapeur. La 53.052 fut pavoisée de drapeaux belges et de deux plaques "1835" et "1966".

Le P.V. 57 du 17 janvier 1967 mettait hors service les 53.119, 53.186, 81.059, 81.327 et 81.367 dont la démolition était prévue à Tournai. Les trois autres type 53 (53.052, 53.131 et 53.253) furent radiées à Tournai par le P.V. 232.

MERELBEKE (Aalst-Dendermonde)

Durant le service d'hiver 1965-1966, les types 29 affectées à l'atelier de Merelbeke et à sa remise annexe d'Aalst, possédaient encore des roulements comportant un total de 14 journées. Le 1er avril 1966, la traction à vapeur disparut complètement de Merelbeke. Seule la remise d'Aalst engageait encore des types 29 dans une série qui comprenait encore 10 journées le 3 octobre 1966, la plus importante subsistant alors sur le réseau et comprenant encore bon nombre de trains de voyageurs. Ce roule-

ment fut ramené à six jours le 5 décembre suivant, pour être définitivement diésélisé deux semaines plus tard, le 20 décembre. Ce jour là, quatre locomotives étaient encore sous pression durant l'après-midi :

- la 29.013 effectue le parcours historique 8155 Ath-Denderleeuw;
- la 29.061 remorque un train de marchandises Merelbeke - Aalst-Oost où elle arrive vers 16.10;
- la 29.100 suit à vide le train 8155 (remorqué par 29.013) entre Geraardsbergen et Denderleeuw, avec continuation jusqu'à l'atelier d'Aalst;
- la 29.232 est la locomotive planton.

Si on analyse de plus près l'effectif des types 29, on constate qu'au 1er janvier 1966, Merelbeke possédait encore 19 types 29. Cet effectif fut réduit à 6 unités au service d'été 1966. Toutefois, ce parc fut consolidé par l'arrivée de 8 machines en provenance d'Herbesthal (29.034, 29.061, 29.100, 29.198, 29.232, 29.238, 29.270 et 29.297) et 2 en provenance de Kortrijk (29.229 et 29.235). L'effectif total remonta alors à 16 machines (29.013, 29.018, 29.034, 29.061, 29.100, 29.196, 29.198, 29.199, 29.200, 29.229, 29.232, 29.235, 29.238, 29.267, 29.270, 29.297) pour un roulement comprenant toujours 10 journées à Aalst. Parmi ces locomotives, 7 furent radiées par le P.V. 57 du 17 janvier 1967 (29.018, 29.034, 29.196, 29.199, 29.229,

29.235 et 29.2297) tandis que les 9 autres, mutées le 6 février 1967 à Leuven, furent déclassées par le fameux P.V. 232 (29.013, 29.061, 29.100, 29.198, 29.200, 29.232, 29.238, 29.267, 29.270).

Un second roulement de Merelbeke prévoyait au service d'hiver du 3 octobre 1966 quatre journées de travail pour les types 64, toutes détachées à la remise subordonnée de Dendermonde. Huit locomotives de ce type étaient encore à l'effectif à ce moment. La diésélisation, commencée au milieu du mois d'août, s'acheva le 17 octobre. Le 6 octobre 1966, les 64.015, 64.027, 64.070 et 64.148 furent réformées par le P.V. 471 (hors écriture 24-10-1966). Les quatre machines subsistantes : les 64.022, 64.064, 64.153 et 64.162 ne survécurent que quelques jours, jusqu'au 21 novembre, date du P.V. 554 (hors écriture le 9 décembre 1966).

De ce fait, après le 6 février 1967, plus aucune locomotive à vapeur ne subsistait à Merelbeke et ses annexes.

KORTRIJK (Oudenaarde)

Au service d'hiver 1965-1966, l'atelier de Kortrijk et sa remise annexe d'Oudenaarde possédaient encore trois roulements vapeur. Le premier comprenait six journées de travail pour les types 29 à Kortrijk, le

second deux services pour les types 53 de Kortrijk et le troisième neuf journées pour les types 64 d'Oudenaarde.

A partir du 22 mai 1966, seules subsistaient les séries pour types 53 et 64, respectivement deux et six journées. A partir de ce moment, le roulement des types 29 fut définitivement diésélisé. La radiation des 11 types 29 encore à l'effectif fin 1965 s'opéra aux dates suivantes :

- 29-12-1965 : 29.070;
- 14-02-1966 : 29.188;
- 04-03-1966 : 29.242;
- 14-03-1966 : 29.119;
- 20-04-1966 : 29.031;
- 10-05-1966 : 29.016, 29.023, 29.077, et 29.252;
- les deux dernières, les 29.137 et 29.289 furent transférées le 6 février 1967 à Leuven.

Jusqu'au 20 décembre, un service fut encore assuré par une type 53, généralement la 53.126 et occasionnellement par la 53.335.

En septembre 1966, la remise d'Oudenaarde hébergeait encore cinq P8 : les 64.012, 64.092, 64.120, 64.150 et 64.160. La traction diesel prendra toutefois définitivement la relève le 3 octobre 1966. A Kortrijk, deux types 64 bénéficièrent d'un ultime sursis grâce à la campagne betteravière. La 64.082 circula jusqu'au 24 novembre et la 64.150 jusqu'au 20 décembre 1966.

KINKEMPOIS (Statte)

Lors de l'entrée en vigueur du service d'été 1965, l'atelier de Kinkempois possédait un effectif surprenant de 41 locomotives du type 81 dont 21 étaient nécessaires pour assurer le roulement. Ce graphique fut réduit à seulement 5 journées au service d'été 1966 et à 4 au service d'hiver suivant (dont une à la remise annexe de Statte). A ce moment, il ne restait plus que 13 type 81 dans le parc de Kinkempois.

PHOTO BD-011 →

Le 10 septembre 1960, la 64.019 quitte Bruxelles-Midi en tête d'une courte rame de quatre voitures du type M2. Cette locomotive construite par Schwartzkopf à Berlin (n° 6557) fut mise en service en 1918 à la direction de Bruxelles des KPEV sous l'immatriculation "Brüssel 2419". Après la Seconde Guerre mondiale, la 6419 prit, en 1946, le numéro 64.019 et connut successivement les dépôts de Berchem, St. Martin, Montignies, Braine-le-Comte, Mons, Merelbeke, Dendermonde, Merelbeke et enfin Tournai où fut ratifiée sa radiation par le P.V. n° 232.

Photo : Bruno DEDONCKER, collection PFT ©.

COMMISSION DE REVISION DU MATERIEL		Procès-Verbal N° 232		L.G.M.A. S.A.I. - Art. 17. Président MOULIN Ingén. en C. Secrétaire MALENGREAU Ing. P. Membre VAN HEMELRIJCK I.	
Séance tenue à A.C. SALZINNES le 29.3.1967.					
Designation du matériel	Numéro	Type	Date de construction	Résultat de l'examen et décision	
1	2	3	4	5	
Matériel en mauvais état à vendre ou à démolir.					
Locomotives	29029 -	FLV		à démolir à FLV.	
	29013 ✓	"		à aménager pr le musée.	
	29061 ✓	"		à démolir à FLV	
	29100 ✓	"		id.	
	29137	"		id.	
	29198	"		id.	
	29200	"		id.	
	29232	"		id.	
	29238	"		id.	
	29267	"		id.	
	29270	"		id.	
	29289	"		id.	
	53126	FC		à démolir à FTY.	
	53001	FLV		id. à FLV	
	53055	"		id. id.	
	53052	FTY		id. FTY FTY	
	53115	"		id. id.	
	53131	"		id. id.	
	53288	"		id. id.	
	53335	"		id. id.	
	53353	"		id. id.	
	64160	FC		id. id.	
	64019	FTY		id. id.	
	64029	"		id. id.	
	64043	"		id. id.	
	64045	"		id. id. (après le mo. de juin - nécessaire pour tr. folklorique).	
	64082	"		à démolir à FTY.	
	64093	"		id. id.	
	64109	"		id. id.	
	64150	"		id. id.	
	81021	FLV		id. FLV.	
	81045	"		id. id.	
	81068	"		id. id.	
	81167	"		id. id.	
	81172	"		id. id.	
	81338	"		id. id.	
	81465	"		id. id.	
	81532	"		id. id.	
	81533	"		id. id.	
	81205	FVY		id. FTY.	
	81287	"		id. id.	
	81432	"		id. id.	

Une copie du P.V. historique n° 232 du 29 mars 1967 mettant fin à la traction à vapeur.



TOURNAI

Parmi les derniers dépôts vapeur, celui de Tournai prit une position toute particulière puisque c'est là qu'une locomotive à vapeur assura pour la dernière fois un service.

Durant le service d'hiver 1965-1966, 10 types 64 y tournaient encore dans un roulement de 7 jours. Cette série fut ramenée à 5 journées au service d'été 1966, pour huit locomotives (64.045, 64.097, 64.103, 64.131, 64.143, 64.146, 64.147 et 64.158).

Le 2 juillet 1966, la 64.103 assura le dernier train vapeur à Tournai. Subsista alors jusqu'au 31 juillet un dernier service de manoeuvres et de trains locaux.

Au début de 1967, la 64.045 fut toutefois encore utilisée comme locomotive de chauffe, et même appelée à assurer de nombreuses manoeuvres dans l'enceinte de l'atelier et même en gare. La date exacte de son extinction ne nous est pas connue. Elle fut de ce fait la dernière locomotive à vapeur ayant assuré effectivement une prestation.

Le P.V. 275 du 28 juin 1966 ordonna la réforme des 64.023 et 64.086. Les huit dernières locomotives tombèrent à l'issue de la ratification des P.V. suivants :

- n° 379 du 18 août : 64.097, 64.131,

64.143, 64.146, 64.158, 64.147;
- n° 57 du 17 janvier 1967 : 64.103;
- n° 232 du 29 mars 1967 : la 64.045 (sa démolition devait être postposée après la remorque d'un train folklorique).

On se rappellera que sept autres types 64 en provenance de Kinkempois, Kortrijk et Merelbeke, avaient été rassemblées à Tournai le 6 février 1967 (64.019, 64.029, 64.043, 64.082, 64.093, 64.109, 64.150), simultanément avec la 81.357 (ex. Kortrijk) et la 81.434 (ex. Gouvvy). De plus, six locomotives du type 53 s'y trouvaient également garées (53.052, 53.115, 53.131, 53.288, 53.335 et 53.353). L'ensemble de ce parc fut radié par le P.V. 232 du 29 mars 1967.

LEUVEN

Tout comme à Tournai, l'atelier de Leuven occupa une position particulière, puisque les dernières locomotives à vapeur y furent rassemblées, radiées et démolies.

Durant le service d'hiver 1965-1966, Leuven possédait encore un effectif de neuf locomotives à vapeur : quatre types 29 et cinq types 53. Ces machines étaient engagées dans deux roulements comprenant respectivement quatre journées pour les types 29, et deux journées pour les types

53. Au nouveau service d'été 1966, seule la série des types 53 fut conservée, tandis que celle des types 29 était démantelée. Le 28 juin suivant, deux locomotives du type 29 et trois du type 53 prirent leur retraite. Le 6 octobre 1966, la 29.158 fut à son tour pensionnée. On vit néanmoins encore rouler sporadiquement la 29.029 jusqu'au milieu du mois de décembre en tête de trains de travaux et de betteraves. La 53.001 circula également jusqu'à la mi-décembre, pour les manoeuvres au chantier de démolition et à l'Atelier Central de Leuven.

Les trois derniers chaudrons - les 29.029, 53.001 et 53.055 - furent réformés par le P.V. 232 du 29 mars 1967.

En outre, les 20 locomotives en provenance de Kinkempois, Merelbeke, St.Ghislain, Monceau et Kortrijk, rassemblées à Leuven le 6 février 1966, furent également amorties par le P.V. 232. Il s'agissait de onze types 29 (29.013, 29.061, 29.100, 29.137, 29.198, 29.200, 29.232, 29.238, 29.267, 29.270 et 29.289) et de neuf types 81 (81.021, 81.045, 81.068, 81.167, 81.172, 81.338, 81.465, 81.532 et 81.533).

Paul JACOBS

A suivre...

PHOTO BD-010 *Le 5 août 1955, la 29.198 en tête du train 5877 Givet-Gembloux, approche du tunnel de Godinne. Construite au Canada, cette machine fut mise en service au dépôt de Ronet le 8 août 1946. En février 1958, elle déménagea une première fois à Kinkempois puis, en février 1965, à Herbesthal. La 29.198 termina sa carrière à Aalst, où elle arriva au mois de mai 1966. Cette locomotive faisait partie des 44 dernières vapeur radiées par le P.V. 232 du 29 mars 1967. Photo : B. DEDONCKER, collection PFT ©.*



De Monsieur Jacques PLATIAU

A propos de la 64.085

(voir EN LIGNES 27 pages 12-13)

Voici quelques précisions concernant cette locomotive.

La 64.085 fut en son temps la plus belle locomotive de la remise de Ath. Elle était titulaire de deux équipes de conduite : Octave Staumont (machiniste) avec Roosens (chauffeur), et Eugène Flammé (machiniste) avec Louis Ve (chauffeur).

L'étoile filante était une fantaisie appliquée par les équipes. Elle était en cuivre poli et sidolé. Les deux équipes étaient connues (pas toujours amicalement par les autres) comme : "Les froteux d'caisse" (les frotteurs de caisse) du dépôt de Ath!

La locomotive était pourvue de l'éclairage électrique monté par l'équipe après rachat d'une turbo d'occasion chez un démolisseur de Hal.

Un peu de sérieux, S.V.P.

1. La triste histoire d'un certain 9133

La gestion d'un incident en ligne constitue parfois pour les responsables un véritable casse-tête. Lorsque des voyageurs sont impliqués, l'aspect humain, particulièrement important, doit être traité en priorité, et il en est fort heureusement ainsi dans l'immense majorité des cas.

Mais le 22 août dernier, les passagers de l'Eurostar 9133 ont eu la fâcheuse impression que d'autres priorités ont joué. Que s'est-il passé? A 12h08 en gare de Halle voie 2, le feu se déclare dans l'automotrice 268 qui assure le E2209 Binche - Louvain-la-Neuve. Origine du sinistre : une rupture de caténaire. Les pompiers interviennent avec célérité, mais la ligne reste bloquée car il faut attendre le dégagement du matériel et du personnel ainsi que la vérification de la ligne de contact avant de lâcher les premiers mouvements. Priorité est donnée aux Thalys et Eurostar, et le 9133 quitte Bruxelles-Midi à 13h20, retard 49'. Après avoir patienté 22 minutes à Buizingen pour laisser passer un TGV en direction de Bruxelles, l'Eurostar traverse la gare de Halle sur la voie 1, et s'engage sur la ligne 94 (c'est le premier train qui circule dans cette direction depuis l'incident). Un déclenchement survient sur la motrice de tête, à la sortie de la gare. Alors que la tête de la rame parvient à hauteur du pont sur le canal, le disjoncteur de la motrice de queue déclare forfait à son tour, la haute tension disparaît, et le convoi s'immobilise. Dès l'arrêt, le personnel inspecte l'équipement et s'aperçoit que les pantographes gisent sur le toit, arrachés. Le conducteur se déclare en détresse à 14h07, et les autorités sont aussitôt informées des faits.

Dans le train, la situation n'est guère brillante : la climatisation est à l'arrêt, la basse tension s'effondre, l'éclairage s'éteint. Les

liaisons par interphone sont très mauvaises, et malgré la tentative de mise en service des batteries de secours, il n'est bientôt plus possible d'utiliser les moyens de communication intérieurs.

Si à l'extérieur il fait déjà chaud, à l'intérieur c'est une véritable étuve : sans climatisation et dans l'impossibilité d'ouvrir les fenêtres, la température grimpe. Le personnel de bord ouvre quelques portes d'accès afin d'offrir un minimum de confort aux personnes les plus atteintes, tout en garantissant la sécurité (le canal est proche!). La proposition formulée par les hommes de terrain de transférer les voyageurs dans le 9145 qui doit suivre est refusée malgré toutes les garanties qu'elle offrirait. A bord, les 247 passagers souffrent en silence, réconfortés autant que faire se peut par un personnel de bord dont l'attitude fit honneur à la profession. Distribution de boissons et information continue permettent de maintenir un calme relatif jusqu'au moment où les gens aperçoivent les trains circulant sur la voie B adjacente, dont le fameux 9145 filant allègrement vers Londres, mais sans eux! On n'est alors pas loin de l'émeute, et il faut toute la diplomatie des accompagnateurs pour éviter des drames.

Les éléments de secours - deux 55 TUC-Rail - arrivent sur les lieux à 17h20, soit 3h15 après la déclaration de détresse! Le train reprend enfin sa marche à 17h40 jusqu'à Enghien, où les voyageurs sont transférés vers une autre rame, dans une ambiance indescriptible. Le départ a lieu vers Lille à 18h20, alors que le personnel catering est retourné à sa gare d'attache, laissant les trois agents de train seuls avec les passagers : ils ne seront remplacés qu'à Calais, où ils arrivent avec 5h38 de retard!

2. Lorsque votre billet vous coûte le double...

Un vacancier belge a eu la malheureuse idée d'opter pour le TGV pour se rendre dans le sud de l'Espagne à Malaga.

Avant le départ, cette personne s'enquiert de l'itinéraire, des horaires des trains à emprunter, et achète son billet.

Les mauvaises surprises allaient débiter dès le départ de Bruxelles-Midi. En effet, très peu habitué à prendre le train - et encore moins le TGV -, notre personnage eut la première désagréable surprise de devoir s'acquitter d'un supplément et d'une réservation obligatoire pour pouvoir emprunter le TGV Bruxelles-Paris.

Arrivé à Paris-Nord, il lui fallut changer de gare, pour embarquer dans un TGV Paris-Hendaye. Ici, aussi, il du payer un supplément et une réservation! Arrivé à la frontière espagnole, le voyageur monte dans un train classique à destination de Madrid, mais, ô mauvaise surprise, en Espagne, la majorité

des trains grandes lignes sont à réservation obligatoire et... à suppléments!

Le voici finalement à Madrid où, armé de ses encombrants bagages, il est forcé de changer une quatrième fois de train, pour s'installer dans un train Talgo à destination de Malaga. Mais, comme vous l'aurez deviné, le malheureux voyageur doit ici aussi ouvrir sa bourse pour payer une réservation et un supplément!

En fin de compte, le prix du voyage - qui dura près de 24 heures - lui aura coûté pratiquement le double! Personne ne l'avait prévenu au moment d'acheter son billet qu'il devrait acquitter de coûteux suppléments et réservations obligatoires. Non, il ne s'y laissera pas prendre une seconde reprise, la prochaine fois il prendra l'avion, où aucune réservation ou supplément imprévus ne sont à craindre.

3. Des TGV sans bars

Nous avons également entendu beaucoup de voyageurs se plaindre du service à bord des TGV Bruxelles-Nice, suite à la fermeture du compartiment bar par manque de personnel! Beaucoup n'avaient en effet pas prévu de casse-croûte ou de boissons, espérant pouvoir assouvir leur faim dans le bar-buffet. Mal leur en prit, puisqu'ils ont dû rester toute la journée, soit près de 10 heures dans le train, sans pouvoir se restaurer.

Au vu de ces quelques péripéties, auxquelles on pourrait encore en ajouter beaucoup d'autres comme par exemple la détresse de la 1901 le 1-11-1996 (voir page 20), on peut se demander où va le train, à l'heure où les tarifs aériens n'ont jamais été aussi bas! Il serait grand temps que les responsables de nos chemins de fer se mettent à la place des clients du rail avant qu'il ne soit trop tard! L'homme passe aussi avant la finance; satisfaction doit lui être donnée.

De Monsieur Serge HOTTON d'Ucclé.

Vous avez dit bizarre ?

En parcourant la prose d'un confrère considéré comme généralement bien informé, j'ai appris que les bogies des locomotives électriques 21-27 étaient munis d'un étrange dispositif nommé "étouffoir rotatif". Assez perplexe, et malgré tous mes efforts, je ne suis pas parvenu à dénicher la "bête", ni à obtenir de renseignements plus précis. Un lecteur particulièrement perspicace pourrait-il éclairer ma lanterne ?

Si, à première vue, cet appareil bizarre existait, il trouverait beaucoup mieux sa place dans la boîte à fumée d'une locomotive à vapeur! Le PFT doit bien avouer que dans le cas d'une locomotive électrique, ses connaissances actuelles ne lui permettent pas de trouver une réponse à cette énigme! Peut-être la faute à une traduction trop littérale?

La grande fête du rail luxembourgeois

Le cinquantenaire de la société nationale des chemins de fer luxembourgeois donna lieu à un fort copieux programme de festivités, où chaque amateur put trouver une ou plusieurs activités à son goût.

Ce programme, qui a été élaboré conjointement avec les associations d'amateurs, a débuté officiellement par une séance académique le 17 avril 1996, date anniversaire de la création de la société dont le capital social fut détenu à l'origine à 51 % par l'Etat luxembourgeois, à 24,5 % par l'Etat belge et à 24,5 % par l'Etat français (1).

A l'occasion de leur cinquantenaire, les CFL mirent en vente un billet anniversaire au prix de 50 francs (!) valable du 15 au 21 avril 1996, et autorisant un nombre illimité de trajets en 2ème classe sur le réseau national, en train, en bus CFL, AVL, RGTR et TICE. Quand on sait qu'un billet "réseau" normal valable le jour de son émission jusqu'au lendemain 8 heures du

(1) : actuellement, l'Etat luxembourgeois détient 63,25 % des parts, l'Etat Belge 24,5 % et l'Etat français 12,25 %.
matin coûte 160 francs quand il est vendu à

l'unité, on mesure le caractère particulièrement avantageux de cette offre qui rencontra un vif succès.

Le 20 avril, les CFL organisèrent un train spécial permettant au grand public de découvrir les embranchements particuliers de certains gros clients marchandises des CFL. Ce voyage, qui dura toute la journée, fut assuré par une rame de 5 voitures Wegmann dont la voiture-buffet "Rendez-Vous", solidement encadrées par deux locomotives 1800.

Le 1er juin, les CFL mirent en marche un train spécial au départ de Luxembourg à destination d'Aachen-Hbf, qui permit au public de découvrir les itinéraires empruntés par les trains de coke ayant circulé entre Alsdorf et les sites sidérurgiques luxembourgeois. Ce train était composé de 5 voitures Wegmann dont la voiture "Rendez-Vous". Il était remorqué par la 1801 revêtue sur les faces latérales d'un énorme autocollant RTL et du nouveau sigle des CFL. Après avoir parcouru la ligne du Nord et son prolongement belge jusqu'à Trois-Ponts, il s'engagea sur la célèbre Vennbahn qu'il parcourut jusqu'à Stolberg (sur la ligne Aachen-Köln). Dans cette dernière gare,

pour éviter à la 1801 d'effectuer un changement de front, on accrocha en queue de la rame la locomotive électrique 110.257 de la DB, qui amena le train spécial à Aachen-Hbf. Malheureusement, le retard pris en cours de route ne permit plus l'organisation dans cette dernière gare d'un parallèle avec la CC40.109 de la SNCF remorquant le train spécial COPEF-GTF. Après un arrêt de quelques heures, le train spécial se remit en marche, toujours remorqué par la 110.257, jusqu'à Aachen-West. Après retrait de la machine allemande, la 1801 se retrouva orientée dans le bon sens pour accomplir la dernière partie du voyage : le trajet Aachen-West - Luxembourg via Montzen, Visé Bas, Angleur, Trois-Ponts et Gouvy.

Le lendemain, le dimanche 2 juin 1996, on mit en marche un train spécial (comportant un fourgon-vélos) Rodange-Koblenz-Hbf via Luxembourg et Trier, également remorqué par la 1801, pour permettre aux voyageurs de découvrir les superbes paysages de la ligne de la Moselle entre Trier et Koblenz en train ou en vélo car, ce jour-là, une partie des rives de la Moselle en amont de Koblenz fut interdite à la circulation automobile.

Le train semi-direct 1765 Luxembourg - Troisvierges approche de Colmar-Berg, le 3 octobre 1996. Derrière la 3611, on découvre les voitures SNCB, DB, NS, MAV et FS. A part la voiture NS, qui peut être photographiée au même endroit les samedis durant l'été (trains 1139 et 1138 Haarlem-Luxembourg et retour), aucun autre type de voiture présente dans cette rame ne parcourt de façon régulière la ligne du Nord. Notez également la livrée simplifiée de la voiture Bpmz visible derrière l'16 B de la SNCB. Photo : Pierre BERCHEM.



Le 24 juin, un train spécial remorqué cette fois par deux diesel de la série 900 (soeur luxembourgeoise de la série BB 63.500 de la SNCF) permit aux intéressés d'atteindre Strasbourg au départ de Luxembourg par le chemin des écoliers, c'est-à-dire à l'aller via Thionville, Bouzonville, Béning, Sarreguemines, Bitche et Haguenau, et au retour via Molsheim, Saint-Dié, Nancy et Metz. Si vous êtes l'heureux (et rare) possesseur d'un indicateur SNCF, vous constaterez qu'il n'est pas possible de parcourir intégralement l'itinéraire aller en train de voyageurs régulier. Un des buts du voyage, mis à part le trajet original, était de montrer au public des équipements ferroviaires datant de l'époque des chemins de fer d'Alsace-Lorraine, lesquels existèrent encore sur les CFL jusqu'à la fin des années 80' et notamment les signaux mécaniques (2).

Qui dit mois de juillet et mois d'août pense évidemment au Luxembourg-Blankenberge

(2) : un exemplaire de signal fixe principal (SFP) et de signal fixe avancé (SFAv) a été conservé et installé en bout de quai de la voie 3 en gare de Luxembourg côté nord. Pourquoi ne pas installer un chandelier en monument dans une gare belge?



Le 1er juin, la 1801 décorée de l'autocollant RTL et du nouveau sigle CFL, remorqua un train spécial en souvenir des trains de coke qui reliaient autrefois Alsdorf aux usines sidérurgiques luxembourgeoises. Le parcours aller emprunta la Vennbahn, comme en témoigne ce document prit à Lammersdorf. Photo : Georgy LEJEUNE.

Express. En cette année du cinquantenaire, trois fantaisies furent proposées aux amateurs (voir EN LIGNES 28 page 35).

N'oublions pas non plus les journées "Portes ouvertes" organisées aux ateliers CFL de Pétange au début du mois de juillet et la participation de la locomotive à vapeur 5519 au grand rassemblement vapeur de Trois-Ponts le 14 juillet 1996.

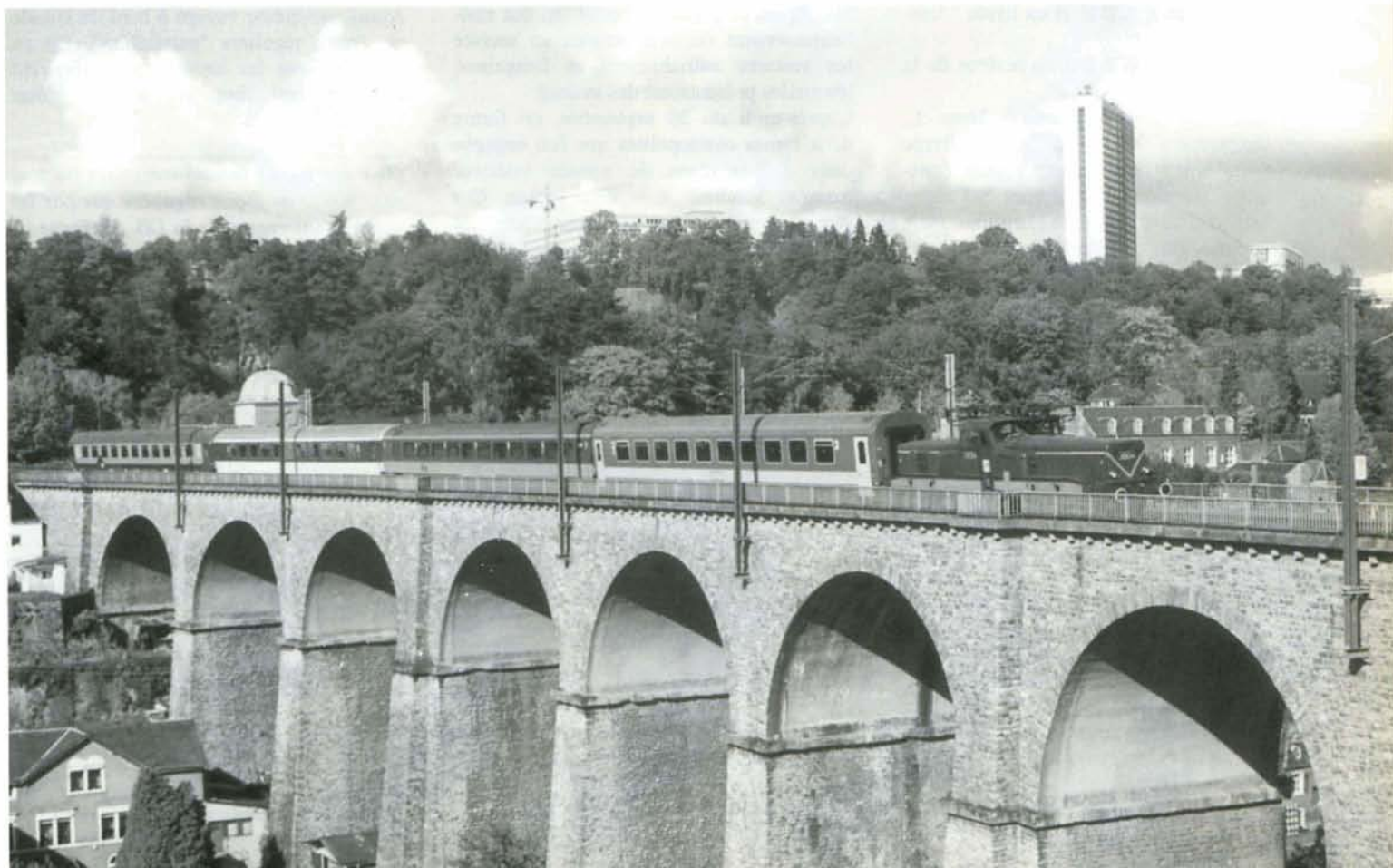
Le week-end des 7 et 8 septembre, on organisa une "orgie-vapeur", selon les termes d'un amateur luxembourgeois. Pas moins de 5 grosses locomotives à vapeur se donnèrent rendez-vous au Grand-Duché : deux "Pacific" d'origine allemande, une représentante de la célèbre série 141 R de la SNCF,

la 50.3666 de la Vennbahn et la vedette locale : la 5519. Ah, si la 1.002 de la SNCB avait été en état de marche à ce moment, on aurait pu admirer une Pacific de plus, de surcroît la plus lourde d'Europe!

Après ce spectacle, on pouvait croire que toutes les pièces du feu d'artifice étaient tirées. Eh bien non, on recommença de plus belle à partir du lundi 30 septembre 1996, en ciblant cette fois-ci en particulier les usagers réguliers du rail!

Vers 11 heures du matin, un train d'essai composé de 13 voitures voyageurs de 11 réseaux différents - il s'agissait probablement d'un record du monde! - remorqué par la 3604, quitta le triage de Luxembourg en direction d'Ettelbrück.

Le 2 octobre 1996, le train omnibus 1756 Troisvierges-Luxembourg franchit le viaduc de Clausen. Derrière la 3604, on reconnaît les voitures MAV, NS, DB et SNCB. Photo : Pierre BERCHEM.





L'omnibus 3659 Luxembourg - Wasserbillig franchit le viaduc de Pulvermühle situé peu après la sortie nord de la gare centrale de Luxembourg. Les voitures suisses, en 2ème et 3ème position, ont déjà pu être observées à cet endroit lors du détournement de l'EC "Iris" suite aux grèves affectant le réseau SNCF à la fin de 1995. Par contre, il s'agit d'une première pour les voitures danoise, accrochée derrière la 3613, et polonaise, visible en 4ème position. Luxembourg, 2-10-1996. P.BERCHEM.

Derrière la machine on découvrait dans l'ordre :

- une voiture NS du type ICR de 1ère classe (livrée bleu-jaune);
- une voiture DB du type Bpmz 291.3 revêtue d'une nouvelle livrée simplifiée par rapport à l'actuelle décoration des voitures IC et EC de la DB;
- une voiture FS type Eurofima de 2ème classe en livrée C1 (orange avec bandeau blanc);
- une voiture FS type Eurofima de 1ère classe en livrée C1;
- une voiture CFF type Bpm;
- une voiture CFF type Anm;
- une voiture PKP type Bdmnu (voiture polonaise de 2ème classe climatisée à 11 compartiments à 6 places, construites par Cegielski à Poznan en 1994);
- une voiture SNCB I6 B en livrée Memling;
- une voiture SNCF B10 tu revêtue de la décoration "Corail plus";
- une voiture CFL Wegmann de 2ème cl.;
- une voiture ÖBB type Bmz en livrée rouge-noir (il s'agit d'une voiture construite au début des années '90 assez semblable à une voiture Eurofima, mais équipée d'un type de bogie et d'un sys-

tème de climatisation différents);

- une voiture MAV du type Bpmz (voiture hongroise de 2ème classe climatisée à couloir central à 80 places assises, construites en Allemagne par la société DWA à Bautzen en 1994);
- une voiture DSB type B (voiture danoise de 2ème classe à 10 compartiments à 6 places en livrée rouge).

Le but de ce train d'essai qui, à l'aller, effectua une simulation de parcours omnibus entre Luxembourg et Ettelbrück, était de vérifier la compatibilité des commandes de fermetures des portes des différentes voitures. Hélas, la grisaille de ce dernier lundi de septembre et la grande longueur (plus de 350 m) de cette rame multicolore ne permit pas d'en réaliser un cliché valable. Après ce parcours d'essai, on dut malheureusement déclarer inaptes au service les voitures autrichiennes et françaises, lesquelles présentaient des avaries.

L'après-midi du 30 septembre, on forma deux rames cosmopolites que l'on engagea dans des relations de service intérieur jusqu'au vendredi 4 octobre inclus. Ces rames circulèrent sur quasiment toutes les lignes du réseau, à l'exception des petites

antennes où la circulation d'une rame tractée est rendue fort compliquée par les opérations de changement de front aux terminus, et de la ligne Luxembourg - Kleinbettingen vu que les CFL ne possèdent pas (encore) de locomotives électriques aptes à circuler sous 3.000 V continu. De cette façon, les navetteurs eurent la possibilité de découvrir des voitures à voyageurs étrangères qui, à l'exception des voitures belges, suisses, hollandaises, françaises, allemandes (3) et italiennes, ne parcourent jamais une ligne du réseau luxembourgeois. Un des objectifs était de montrer aux navetteurs, d'une façon dynamique et originale, la cohésion existant entre les différentes entreprises ferroviaires européennes, et aussi de susciter l'envie de voyager à l'étranger en utilisant le train. Ayant moi-même voyagé à bord de l'un de ces trains réguliers "particuliers", j'ai pu constater que les navetteurs apprécieraient beaucoup cette initiative pour le moins originale.

(3) : les lignes luxembourgeoises ne sont parcourues de façon régulière que par les voitures Interregio de la DB. La venue de voitures IC est par contre exceptionnelle.



La rame SNCB assurant normalement l'INT "Grand-Ducal" fut utilisée le 6 octobre 1996 sur un omnibus à destination d'Esch-sur-Alzette. Le train quitte ici la gare de Luxembourg, tracté par la 3616. Photo : Michel HANSSENS.



Le 20 octobre 1996, l'association française COPEF a organisé un voyage à bord de l'autorail De Dietrich Z105 du GAR. Une courte incursion en Belgique fut effectuée par Kleinbettingen - Arlon - Athus - Rodange, qui permit de photographier le Z105 à Athus, aux côtés de l'automotrice électrique Z2010 des CFL. Photo : Bob STEPHENSON.

Il faut également souligner la grande absence d'une voiture SNCB du type I11, ceci en raison de problèmes liés à la garantie de construction non encore périmée. Une belle occasion manquée par l'industrie belge de montrer de quoi elle est capable... (Une I11 fut toutefois exposée à Luxembourg-Bonnevoie les 5 et 6 octobre - voir ci-après).

Le week-end des 5 et 6 octobre, la plupart des voitures étrangères ayant circulé durant toute la semaine furent présentées au public dans l'enceinte de la cour à marchandises de Luxembourg-Bonnevoie, dans le cadre d'une exposition intitulée "Le train à l'aube du 21ème siècle".

En plus de ces voitures, on put notamment découvrir les locomotives SNCF BB 26.087 Sybic, BB 36.001 Asytrit et BB 15.027, cette dernière revêtue de la nouvelle livrée tout comme la voiture SNCB B10 tu "Corail plus", la locomotive "2000" Re 460.034 des CFF, une voiture autrichienne Bmz, une voiture SNCB I11 de 1ère classe, l'automotrice 325 (une des deux Break appartenant aux CFL), un autorail allemand 628.4 appartenant lui aussi aux CFL, et quelques engins moteurs et voitures voyageurs des CFL comme la voiture "Rendez-Vous" dans laquelle il était possible de se restaurer, la Wegmann fourgon-vélos transformée pour la circonstance en boutique de vente de souvenirs, et la célèbre vapeur 5519 luxembourgeoise.

On proposa également au public des parcours de démonstration entre la cour à marchandises de Bonnevoie et le triage de Bettembourg, à bord de trois types d'autorails de réseaux étrangers de construction fort récente, et dont la circulation sur le réseau CFL fut pour le moins inédite. A tour de rôle, ces navettes furent assurées

par un autorail DM 90 des NS, un autorail VT 670 à deux étages de la DB et un autorail pendulaire VT 611 de la DB! Ce week-end, la rame de voiture SNCB en livrée C1 des trains 102 et 109 "Le Grand Ducal" qui normalement reste garée durant tout le week-end à Luxembourg, assura quelques trains du service intérieur.



Le nouvel autorail pendulaire de la DB s'engage sur la ligne 6 pour un parcours de démonstration à destination du triage de Bettembourg. Les VT 611 possèdent une transmission hydraulique et un système électrique d'inclinaison des caisses, contrairement aux VT 610 (circulant dans la région de Nürnberg) qui sont pourvus d'une transmission électrique et d'un système hydraulique FIAT d'inclinaison des caisses. En principe, les VT 611 auraient notamment dû assurer des relations Régional Express Saarbrücken-Frankfurt depuis le début de l'horaire d'hiver 96-97, mais furent rapidement retirés du service suite à d'innombrables problèmes techniques. Luxembourg-Howald, 5 octobre 96. Photo : Pierre BERCHEM.



Le nouvel autorail léger à double étage 670.002 de la DB était présent à l'exposition de matériel organisée à Luxembourg-Bonnevoie les 5 et 6 octobre. Photo : Bob STEPHENSON.



L'autorail De Dietrich Z 105, propriété du GAR, accompagné de la remorque RZ 1011, quitte la gare de Köln-Deutz le 14 novembre 1996. Photo : Pierre BERCHEM.

Signalons également la présence ce même jour à Luxembourg, d'un train spécial "journée TTB" composé de 4 automotrices SNCB doubles classiques, dont la 595 Sabena!

Le dimanche 6 octobre, un aller-retour en TGV fut organisé entre Luxembourg et Le Mans. Vous étonnerai-je en vous disant que ce train fut complet? L'originalité du matériel utilisé et de la destination, ainsi que le prix attractif, 1500 francs, firent le reste.

Pour terminer ce tour d'horizon des événements ferroviaires du cinquantenaire de la société nationale des chemins de fer luxembourgeois, signalons encore deux parcours intéressants organisés, l'un dans le cadre de l'exposition bisannuelle de trains miniatures à Köln, et l'autre dans le cadre des traditionnels marchés de Noël :

- le 14 novembre : train spécial Luxembourg - Köln Deutz, assuré par l'autorail Z105 De Dietrich ex. CFL, accompagné d'une remorque;

- le 21 décembre : train spécial Luxembourg - Köln, assuré cette fois en rame tractée avec la 1801 toujours revêtue sur les faces latérales de l'autocollant RTL et du nouveau sigle CFL.

Il est vrai que l'attitude à nouveau plus tolérante de la DB vis-à-vis de la circulation sur son réseau d'engins moteurs étrangers non équipés de l'Indusi, facilita grandement l'organisation de ces trains spéciaux.

Au moment où j'achève la rédaction de ces lignes, la fête du cinquantenaire est bien terminée. Il ne reste plus que les photos et les souvenirs de cette formidable année 1996, qui a vu le personnel des CFL et les amateurs des associations unir leurs efforts pour que cette fête du rail soit la plus belle possible.

Depuis cette année du cinquantenaire, les responsables des CFL préparent la concrétisation d'un projet de tram bimode baptisé "Bahnhybrid" qui permettra, dans le futur, de relier directement le centre de la ville de Luxembourg, où l'on reposera des rails (4) au reste du pays sans rupture de charge, à l'image de ce qui se passe déjà à Karlsruhe (D), et de ce qui se passera bientôt à Saarbrücken (D). On murmure que des calculs de marches-type auraient déjà été effectués, sur base des performances des futurs trams bimode de Saarbrücken construits par Bombardier dans l'usine de Brugge!

Pour terminer, oserai-je vous faire part d'un rêve? J'ai rêvé qu'en 2001, année du 75ème anniversaire de la SNCB, avoir voyagé entre Antwerpen et Charleroi à bord d'un IC composé non des habituelles voitures I11, mais de voitures suisses, luxembourgeoises, autrichiennes, polonaises, hongroises, slovènes et croates!

Je me souviens aussi d'un spectaculaire voyage entre Liège et Charleroi à bord d'une rame pendulaire tritension de la série 680 des chemins de fer tchèques, et d'un trajet Bruxelles-Arlon effectué à bord d'une longue rame de voiture K, L, M1 remorquée en double traction vapeur par une type 1 et une type 10 remise en état de marche. Ce n'était qu'un rêve. A moins que...?

(4) : le réseau de tram a été supprimé en 1964 à Luxembourg.

Pierre BERCHEM

L'omnibus 6355 Luxembourg-Rodange via Esch-sur-Alzette, "brûle" le point d'arrêt de Belval-Usines en ce 3 octobre 96. Derrière la voiture Wegmann habituelle de la ligne, on aperçoit la voiture polonaise, les deux voitures suisses et la voiture danoise qui circulaient probablement pour la première fois sur la ligne 9 Esch-Rodange, la fameuse ligne "du Balkan". Photo : P. BERCHEM.



Actualité étrangère

USA

Nouvelles des FL9

AMTRAK

Durant l'année 1996, l'AMTRAK a mis en service les 10 nouvelles locomotives diesel General Electric du type AMD-110 "Genesis II" (P-32AC-DM), une version bi-mode de la AMD-103 (voir EN LIGNES 25 p. 12) pouvant fonctionner par moteur diesel ou en captant directement l'énergie électrique par un troisième rail. Numérotées 700 à 709, ces machines sont engagées sur la ligne de l'Hudson, sur la relation New York - Albany (229 km), en remplacement des FL9 et des turbo trains Rohr (voir EN LIGNES 25 p. 10-12).

Etant donné que le service nécessite l'utilisation de 11 locomotives, un ou plusieurs "gros nez" du type FL9 est incorporé dans le roulement.

MNCR

Avec l'arrivée en 1996 des cinq nouvelles AMD-110 identiques à celles de l'AMTRAK, les FL9 du MNCR (Metro-North Commuter Railroad) circulant sur la ligne New York - Poughkeepsie, ont été forcées de partager leurs services. Les trains sont dès lors assurés en commun par les deux séries, tant et si bien que les FL9 sont toujours bien vivantes le long de l'Hudson.

Sur les autres lignes (Brewster North - Dover Plains, S. Norwalk - Danbury et Bridgeport - Waterbury), les FL9 ont toujours le monopole.



La nouvelle P-32AC-DM n° 204 du MNCR en tête d'un train New York - Poughkeepsie. Breakneck Ridge, 4 mai 1996 Photo : Ronald YEE, collection : Marc RIGUELLE.

La fin des turbo trains Rohr

De 1973 à 1974, l'AMTRAK a acquis six turbo trains construits en France, pratiquement identiques aux RTG de la SNCF. Le succès de ce matériel incita l'AMTRAK à acquérir sept nouvelles rames pour les relations New York - Boston. Celles-ci furent fournies par la firme américaine Rohr, sur base des turbo trains français, mais adaptés aux normes américaines : renforcement complet de la structure, effort de compression augmenté de 150 t à 362 t, largeur et hauteur des caisses plus généreuses,

aménagement intérieur et cabine de conduite entièrement réétudiés, renforcement de la climatisation, fonctionnement possible en captant directement l'énergie électrique par un 3ème rail (650 V =) pour la pénétration dans le centre de New York, utilisation de nombreux organes unifiés américains (attelages, frein, etc.).

La rame est composée de deux motrices encadrant six remorques.

Chaque motrice (numérotée 151 à 164) possède une turbine d'origine française de 840 kW. La transmission est hydraulique Voith du type L411.

PHOTO 29-02 En 1996, les turbo trains Rohr ont été remplacés par de nouvelles rames tractées. Le 6 juin 1995, le turbo train composé des motrices 154 et 157 assure la liaison Albany - New York, vu au passage à Oscawanna. Photo : Jean-Luc VANDERHAEGEN.



Deux moteurs électriques de 220 kW chacun équipent la rame pour la circulation par 3^{ème} rail. La vitesse maximale atteint 200 km/h.

Alors que les turbotrains français sont retirés du service depuis plusieurs années, les rames Rohr ont circulé jusqu'en 1996, avant d'être garés suite à la mise en service de nouvelles rames tractées par les AMD-110. Seule une rame entièrement remotorisée et rénovée circule encore (motrices 151 et 159); les autres sont en attente de décision: modernisation ou radiation.

CDOT

La relation établie entre New Haven et Old Saybrook, exploitée par le CDOT (Connecticut Department of Transportation) a été prolongée d'une dizaine de kilomètres jusqu'à New England. Les deux F7 du CDOT (voir EN LIGNES 25 p.9-10) circulent toujours sur cette relation.

ALLEMAGNE

Série 152

La 152.001-4 de la DB a été présentée à la presse le 10 décembre 1996 aux usines Krauss-Maffei à München.

La série 152, qui comptera dans un premier temps 195 unités, a été commandée par la DB en novembre 1994 en même temps que les séries 101 et 145. La 152 est directement dérivée du prototype EuroSprinter 127.001-6 réalisé par les mêmes partenaires, à savoir Krauss-Maffei et Siemens. D'une puissance continue de 6.400 kW pour une masse totale de 88 tonnes et une vitesse maximale de 140 km/h, la série 152 est destinée au trafic marchandises et au service voyageurs régional.

PHOTO 29-08 A l'instar de nombreuses locomotives suisses, la E120.129-2 de la DB a revêtu une livrée publicitaire pour le fabricant de trains miniatures Märklin (qui espère bien sûr récupérer le montant réclamé par la DB grâce à la vente de la reproduction de ladite locomotive). Le thème de la livrée créée par un artiste anglais est la période de Noël et du Nouvel An. Le résultat est tout simplement extraordinaire. La 120.129-2 du dépôt de Hamburg a circulé dans cette décoration du 15 novembre 1996 au 9 janvier 1997. Märklin a en fait loué pour un an la surface de cette locomotive, que l'on reverra donc arborées d'autres motifs. Köln Deutz, 15 novembre 1996. Photo: Paul JACOBS.



En 1996, l'AMTRAK a mis en service les 10 nouvelles P32-AC-DM "Genesis II" (700 à 709), une version bimode des "Genesis I" (P32-AC) dont 44 unités avaient été livrées de 1993 à 1994 (800 à 843). Ici, la 703 arrive à Poughkeepsie, avec un train à destination d'Albany. Poughkeepsie, 8 octobre 1995. Photo: Ronald LEE, coll. Marc RIGUELLE.

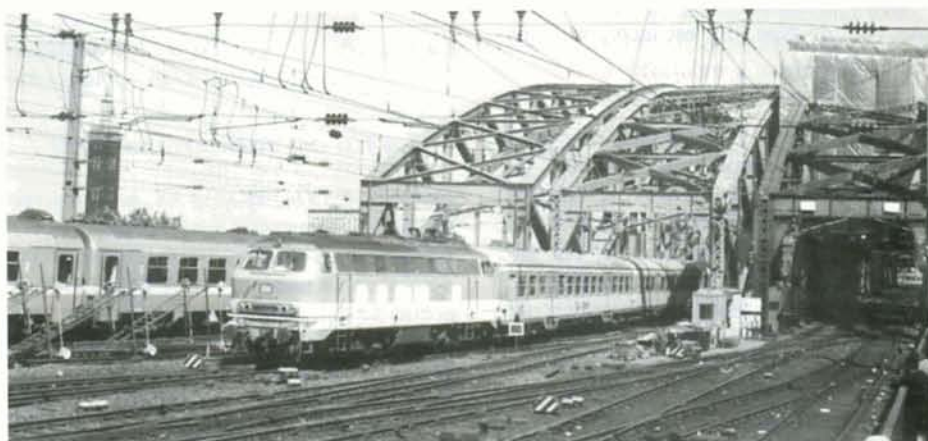


PHOTO 29-09 Afin d'améliorer la desserte de la ligne Köln-Gummersbasch, la DB mit en service en 1985 des rames réversibles modernisées. L'ensemble du matériel, y compris 10 locomotives diesel de la série 218 du dépôt d'Hagen (les 218.134, 135, 137, 140, 142 à 146 et 148) ont reçu une livrée orange et blanche baptisée "City-Bahn". De 1994 à 1996, ces machines sont ressorties de révision dans la nouvelle livrée rouge, mettant ainsi fin à cette attrayante décoration. La 218.143-6 en livrée "City Bahn", à la sortie du viaduc du Hohenzollernbrücke à Köln, le 26 mai 1990. Photo: Jean-Luc VANDERHAEGEN.



PAYS-BAS

Les nouveaux autorails DM 90 des NS

Le premier autorail de la série DM 90 a été livré aux NS le 12 mars 1996. Il s'agit d'une toute nouvelle génération de rames doubles, dont 53 exemplaires ont été commandés auprès de la firme allemande DUEWAG à Krefeld-Uerdingen. Beaucoup d'éléments proviennent toutefois de l'industrie néerlandaise ou étrangère : Holec pour l'installation électrique, SIG pour les bogies, OKE pour le système de freinage, ACEC pour le dispositif de sécurité ATB. Les caisses sont montées par TALBOT à Aachen, ensuite expédiées chez DUEWAG pour l'assemblage final. Les caisses sont en fait similaires aux automotrices électriques du type SM 90 livrées en 1995.

Si leur esthétique est résolument futuriste, leur technique est par contre restée fort classique dans un souci de fiabilité et de standardisation. Ainsi, on a eu beaucoup recours aux systèmes connus installés sur les autorails du type DH et les automotrices SM 90.

Chaque voiture est équipée d'un moteur diesel Cummins de 320 kW et d'une transmission hydraulique Voith, le tout dérivé de l'équipement des autorails DH. La disposition des essieux de l'autorail est : 2' - B' + B' - 2'. L'autorail est en fait formé de deux unités indépendantes.

L'aménagement intérieur est particulièrement soigné, confortable et spacieux, grâce à la largeur généreuse de la caisse (3,200



Les 5 et 6 octobre, l'autorail DM90 3419 effectua des parcours de démonstration entre Luxembourg et Bettembourg, dans le cadre des festivités du 50ème anniversaire des CFL. Bettembourg, 6 octobre 1996. Photo : Bob STEPHENSON.

m). La capacité totale de la rame atteint 14 places assises (dont 2 strapontins) en première classe et 125 places assises (dont 20 strapontins) en seconde classe. La disposition des sièges est de 2 + 2 places par rangée.

Les DM 90 remplaceront progressivement les autorails des séries anciennes : les De II et De III, à commencer sur la ligne Arnhem-Winterswijk, et plus tard entre Arnhem-Roermond, Arnhem-Tiel, Zutphen-Enschede, Almelo-Mariëberg, Zwolle-Kampen, Leeuwarden-Groningen, Zwolle-Almelo et Apeldoorn-Winterswijk.

Notons encore que les DM 90 peuvent également circuler accouplés avec les autorails DH, et que quelques unités seront

spécialement équipées pour assurer la relation Heerlen - Aachen.

CARACTERISTIQUES PRINCIPALES

Effectif :	53
Numérotation :	3401 à 3453
Vitesse max. :	140 km/h
Moteur diesel :	Cummins NTA 855 R4
Puissance :	2 x 320 kW
Transmission :	hydraulique Voith T211
Longueur totale :	52,340 m
Largeur caisse :	3,200 m
Masse vide :	93,800 t
Diamètre roues :	0,920 m
Attelage :	automatique intégral

FRANCE

Les MI 2N arrivent

Les premières automotrices électriques de la nouvelle génération MI 2N, commandées à 70 exemplaires, conjointement par la SNCF et la RATP ont été réceptionnées durant l'année 1996.

Il s'agit d'automotrices bicourant 1,5/25 kV, composées chacune de cinq voitures à deux niveaux. Seules les remorques intermédiaires sont motorisées, à raison de deux pour les éléments SNCF et trois pour ceux de la RATP.

La motorisation asynchrone fournit une puissance de 3.000 kW (rames SNCF, série Z22.500) et de 4.500 kW (rames RATP, série 1500). Chaque voiture dispose de trois larges plates-formes d'accès, facilitant les montées et les descentes. L'étage inférieur est plutôt réservé aux voyageurs se déplaçant en proche banlieue, tandis que le second niveau

est destiné à ceux voyageant sur des distances plus longues. Les MI 2N peuvent transporter 1290 voyageurs, dont 528 assis, à une vitesse maximum de 140 km/h.

Les 53 éléments SNCF seront engagés dès 1998 sur la ligne E du RER ("EOLE" : Est-Ouest Liaison Express qui reliera les gares

de l'Est et St.Lazare), tandis que les 17 rames RATP circuleront sur la ligne A (Cergy - Marne-la-Vallée).

Une photographie montrant la seconde rame MI 2N est publiée à la page 24 de ce numéro (ZRBx 221.503 + ZB 22.503 + ZRB 222.501 + ZRBx 221.504).



PHOTO 29-07 La gare frontière de Blanc-Misseron située sur l'ancienne ligne internationale St.Ghislain - Quiévrain - Valenciennes, a été démolie à la fin de 1996. Le 2 juin 1987, le 4609 assurant un train spécial, stationne devant la défunte gare. Photo : Philippe DIEU.

MATERIEL MOTEUR - STATISTIQUE**livraisons d'engins neufs**

446	22-11-1996	(automotrice type 96)
447	17-12-1996	(automotrice type 96)
448	17-12-1996	(automotrice type 96)
449	20-12-1996	(automotrice type 96)
4301	30-12-1996	(TGV PBKA)

mutations

5511	NK → FSR	23-09-1996*
5512	NK → FSR	23-09-1996*
5514	NK → FSR	23-09-1996*

* : il s'agit d'une date administrative, la date réelle étant celle de sortie de transformation de l'AC Salzennes.

mises en parc

2801	25-11-1996
2802	25-11-1996

démolitions

5137	11-1996	Ronet
5918	fin 1996	Ronet
5921	fin 1996	Ronet
2924	fin 1996	Ronet
6258	fin 1996	Ronet
6318	fin 1996	Ronet
8406	fin 1996	Ronet
8417	fin 1996	Ronet
8418	fin 1996	Ronet
9220	11-1996	Ronet

abréviations

NK : Kinkempois
FSR : Schaarbeek

LOCOMOTIVES ELECTRIQUES

série 12

✓ Le roulement de la série 12 pose pas mal de problèmes en raison du grand nombre de services à assurer : 10 journées pour seulement 12 locomotives (voir EN LIGNES 27, page 20). Il est en effet rare que 10 machines soient disponibles. De plus, les 12 doivent souvent suppléer aux nombreuses défaillances de la 1901. Cette situation s'est encore dégradée fin octobre, suite à l'immobilisation accidentelle de la 1209 (collision avec un tracteur à un passage à niveau). Depuis lors, les jours ouvrables, le service de navettes entre Mons et Aulnoye est pratiquement toujours assuré en traction diesel, et ce probablement jusqu'à la mise en service des automotrices type 1996.

✓ La 1206 est sortie de révision intermédiaire (RIK 2) le 7 novembre 1996.

série 13

✓ Début décembre, la firme Faiveley a livré deux pantographes (un pour 25 kV 50 Hz et le second pour 3 kV) du type AX du même modèle que ceux destinés aux futures locomotives de la série 13. Le panto 3 kV a été monté au-dessus de la cabine 2 de la 2719, tandis que le panto 25 kV 50 Hz équipe la 1901 où il remplace un autre panto AX mais d'une version non prévue pour la circulation à 200 km/h. Le but de ce test est de contrôler le fonctionnement en exploitation régulière de ces pantographes prévus pour équiper les 13.

série 16

✓ La 1603 est sortie de révision générale (RG) le 22 novembre, habillée de la livrée bleue classique.

série 18

✓ Depuis le début du mois de décembre, la 1804 est garée pour usure des bogies. Comme la série est en sursis, elle pourrait bien être la première machine à prendre le chemin de la réforme, d'autant plus que les 18 sont désormais interdites de circulation sur le réseau français. Il semblerait que cette décision soit liée à l'image négative de ces locomotives vis-à-vis du personnel français et des voyageurs...

série 19

✓ Les détresses de la 1901 ne se comptent plus, à tel point qu'elle pourrait bien entrer dans le Guinness Book des records!

La plus belle défaillance est certainement celle de la Toussaint, le 1er novembre 1996. Alors qu'elle assurait le train local 5716

Tournai-Lille, le conducteur a du déclarer son train en détresse à Blandain, après le passage de la zone de commutation 3 kV - 25 kV. Mais voilà, comment organiser des éléments de secours un jour de fête? Pas de conducteurs disponibles, pas plus d'ailleurs que d'engins diesel. De plus, le premier convoi suivant juste derrière, le TGV 9532 Bruxelles-Nice, fut lui-même contraint de s'arrêter en ligne, sans pouvoir porter secours, compliquant ainsi encore l'évacuation de la 1901 qui n'était plus possible qu'au départ de Lille! C'est finalement plus d'une heure après que l'on trouva la solution : un conducteur de Kortrijk et une locomotive de la série 12 furent réquisitionnés et envoyés, via Mouscron-Lille et Baisieux au secours de la 1901. Entre-temps, l'Eurostar 9125 à destination de Londres se retrouva bloqué en gare de Tournai, la SNCF interdisant qu'il soit détourné par Mouscron et Tourcoing! Mais c'est ici que les choses se corsent un peu plus : au départ de Lille, la 12 fut en effet erronément expédiée sur la voie normale vers Tournai, et passa donc à côté de la 1901! En fin de compte, c'est une locomotive diesel de la SNCF qui est venue porter assistance, près de 3 heures après l'immobilisation du convoi! Le TGV put enfin repartir avec un retard de plus de 3 heures, tandis que l'Eurostar accusa un retard de près de 2 heures. A cela, il faut ajouter les retards encourus par 5 autres Eurostar déviés par les lignes 1, 78 et 96...

Cet incident qui, en quelque sorte, a fait déborder le vase, a entraîné le garage de la 1901 à St.Ghislain. Le 28 novembre 1996, elle est entrée une fois de plus à l'Atelier Central de Salzennes pour de nouvelles réparations et transformations, notamment la modification du DHR (disjoncteur hyper rapide).



En gare de Montzen, un train diffus pour Antwerpen remorqué par la 2552 attend le départ aux côtés de la 215.023 de la DB le 15 octobre 1996. Photo : Michel HANSSSENS.

Ce dernier pose en effet beaucoup de problèmes car il est d'un type prévu pour des installations fixes et ne supporte visiblement pas les vibrations et trépidations existant dans une locomotive. Le pantographe 25 kV Faiveley AX a été remplacé à cette occasion (voir article relatif à la série 13). Après sa sortie de Salzinnes, la 1901 fut engagée du 20 au 24 janvier 1997 entre Mouscron et Schaerbeek (IC 779-761-784 et 766), en double avec une locomotive de la série 21 ou 27. Si tout se passe bien, elle devrait ensuite à nouveau assurer les trains internationaux locaux entre Mons et Lille.

série 21

✓ Sont ressorties de RIK 1 les 2155 (14-10-1996) et 2148 (08-11-1996).

série 22

✓ Le 2231 est sortie de RG le 14 novembre 1996. Cette machine était déjà habillée de la livrée bleue.

série 23

✓ Sont sorties de révision technique (LT) ou révision confort (LC) les engins suivants : 2341 (LT 02-10-96), 2375 (LT 04-10-96), 2338 (LT 05-11-96) et 2303 (LT 27-11-96).

série 25.5

✓ Au moment de clôturer ce numéro, il semble acquis que les 25.5 reprendront du service à partir du mois de mars, sur des



PHOTO 29-04 *Le 29 novembre 1996, passage à Braine-l'Alleud, sous une pluie battante, de l'IC 910 Charleroi-Sud - Antwerpen-Centraal, remorqué exceptionnellement par la 2556!* Photo : Jean-Luc VANDERHAEGEN.

relations marchandises entre les Pays-Bas et la Belgique, notamment au départ du triage de Kijfhoek (Rotterdam). Cette mesure s'accompagnera de la venue régulière de locomotives diesel de la série 6400 des NS jusqu'au port d'Antwerpen (notamment à Berendrecht et Angola), ceci afin d'équilibrer les kilomètres prestés entre les deux réseaux.

En attendant, elles assurent à tour de rôle quelques services permettant leur maintien en bon état de marche. Elles remorquent

ainsi fréquemment les internationaux 288 et 289 entre Quévy et Roosendaal, ainsi que des trains de marchandises vers Merelbeke, Montzen et la sucrerie de Brugelette. Le 29 novembre 1996, la 2556 fut même appelée à assurer des IC entre Antwerpen-Centraal et Charleroi-Sud!

série 27

✓ Sont sorties de RIK 2 les : 2725 (04-10-96), 2712 (22-11-96) et 2738 (28-11-96).

La 2556, en tête d'une rame vide d'automobiles à destination d'Antwerpen, franchit le viaduc des Allemands à Visé le 18-09-96.
Photo : Michel HANSSENS.





PHOTO 29-11 La 2801 photographiée devant l'atelier de Monceau le 28 décembre 1996. Après révision, elle assurera le préchauffage des rames de I11 à Châtelet. P. DUBOIS

série 28

✓ Les deux dernières représentantes de la série, les 2801 et 2802, ont été retirées provisoirement du service le 25 novembre 1996, et placées en parc.

✓ Le 27 décembre 1996, la 2801 a été transférée à l'atelier de Monceau, pour révision, puis utilisée comme locomotive de préchauffage des rames de voitures I11 au faisceau de garage de Châtelet.

LOCOMOTIVES DIESEL

série 51

✓ La 5127 d'Hasselt est sortie de RG le 17-10-1996.

✓ La 5137 a été dépecée durant le mois de novembre 1996 à Ronet.

série 53

✓ La 5302, gravement accidentée en octobre 1993 peu après sa transformation, est sortie de réparation le 9 octobre 1996.

série 55

✓ La 5514 est sortie de RG équipée de la TVM 430, le 9 décembre 1996. Il s'agit de la première 55 TVM dont les crochets de traction ont été remplacés par de nouveaux ensembles permettant de pousser des rames TGV/Eurostar sans risquer le désaxement de l'attelage de secours. La 5511 est également adaptée dès son passage à l'Atelier Central de Salzinnes, tandis que les 4 pre-

mières 55 TVM devront y retourner pour cette modification. A terme, un attelage mobile Scharfenberg sera placé sur une des 2 cabines de chaque 55 TVM, comme c'est le cas pour les BB 67200 de la SNCF. Les 55 TVM devraient alors toujours circuler en double, accouplées par les extrémités non pourvues de cet attelage.

Il faut signaler que les sections d'isolement des cantons de block de la LGV mesurent un peu moins de 16 mètres. Aussi, les engins qui y circulent doivent avoir un empattement supérieur à cette valeur afin de garantir le court-circuitage des rails en amont ou en aval de ces sections d'isolement. L'empattement des 55 n'étant que de 14,480 m, elles sont donc contraintes de

circuler en couplage sur la LGV, sauf si elles remorquent un train. Cette contrainte complique également la circulation de l'autorail ES 501 dont l'empattement n'est que de 12 m.

✓ Le 4 novembre 1996, les 5501 et 5512 ont rejoint par leurs propres moyens la base TGV de Longueuil-Ste Marie (au sud de Compiègne) pour se soumettre à l'homologation de leur dispositif TVM 430 (système de répétition des signaux rencontré sur les lignes à grande vitesse). Le retour s'est déroulé le 6 novembre. A noter que les 5506 et 5509 ont déjà subi ces contrôles.

série 59

✓ Les 5918, 5921 et 5924 ont été démolies durant l'automne dernier au chantier de démolition de Ronet.

série 62

✓ Sont sorties de RI les 6260 (Kinkempois - 08-10-96), 6253 (Hasselt - 08-11-96), 6283 (Hasselt - 13-12-96).

✓ La 6202 a été équipée à titre d'essai d'une chaudière à vapeur Clarkson modifiée, répondant à l'Arrêté Royal du 18-10-1991 sur les appareils à vapeur.

✓ Les 6258 et 6318 ont été démolies durant l'automne dernier à Ronet.

séries 73 et 82

✓ Sont sorties de RG les 7326 (18-11-1996) et 8204 (25-10-1996).

séries 84 et 92

✓ Les 8406, 8417, 8418 et 9220 ont été ferrallées à Ronet, fin 1996.



PHOTO 29-12 Les 5501 et 5512, en route vers la base TGV de Longueuil-Ste Marie pour y subir l'homologation de leur dispositif TVM 430, traversent la petite gare de Bohain située entre Busigny et St. Quentin, le 4 novembre 1996. Photo : Philippe DIEU.

AUTOMOTRICES ELECTRIQUES

automotrice 106

✓ La décoration de l'automotrice 106 a quelque peu été complétée à la fin de 1996 par rapport à la photographie publiée dans notre précédent EN LIGNES, page 22.

Ainsi, 6 numéros "106" de petite dimension et de couleur orange ont été apposés sur le bas des deux portes d'intercirculation et sur chaque paroi latérale. De plus, l'indication "TEST EUROBALISE / EUROLLOOP" est inscrite en orange au milieu de chaque voiture, entre les fenêtres et la ligne de toiture.

automotrices types 1954-1955

✓ Plusieurs automotrices du type 1954 et 1955 sont arrivées au milieu du mois de décembre 1996 à Brugge pour démolition. Il s'agit des 060, 065, 081, 105, 519 et 532. Le dépeçage s'effectue sur une voie proche de la cour à marchandises. La première victime fut la 105.

série 129-150 (Budd)

✓ Les 141 et 147 sont sorties de modernisation le 13-12-1996 et le 17-10-1996.

série 151-270

✓ Dans le cadre de la modernisation prochaine des automotrices doubles classiques, l'élément B 1721 de la rame 172 (pour rappel, celle-ci fut accidentée à Roeselare en avril 1996) a servi de banc d'essai. Outre un nouvel aménagement intérieur - à sièges individuels à deux places de front par rangée !! (on croit rêver), la caisse a reçu la même livrée que les voitures M4 rénovées.

La première rame modernisée devrait être la 652. Il semblerait que, contrairement aux prévisions, les automotrices de la série 151 à 270 ne seraient plus concernées par cette rénovation, mais cette information demande à être confirmée.

✓ La rame 253 est ressortie de RI dans la livrée bordeaux le 11 octobre 1996.

série 300

En complément à la rotation 6523-6573 entre Bruxelles-Midi et l'Aéroport (voir EN LIGNES 28, page 21), une automotrice de la série 300 assure également depuis le 2 juin 1996 une autre relation vers l'aéroport en remplacement d'une rame de la série 900 de capacité insuffisante. Il s'agit des trains 6507 (Bruxelles-Midi, départ 07.35) et 6557 (Aéroport, départ 08.09).



↑ PHOTO 29-13 et ↓ PHOTO 29-14 On croyait avoir tout vu sur les navettes Mons-Aulnoye, mais c'était sans compter les 55 TVM! En effet, le 29 octobre 1996, les premières navettes de la journée furent assurées à l'aide des 5506 et 5509 encadrant une rame de quatre voitures I4. Durant le service, les deux machines ont subi des avaries (flashes aux moteurs de traction) qui les ont obligées à abandonner le service et rejoindre à vide, au milieu de la journée, l'atelier de Schaerbeek. Ci-dessus : le train 5971 Aulnoye-Mons, remorqué par la 5506, passe à l'ancien point d'arrêt de Blaregnies. Ci-dessous : la 5509 en queue de la même rame. Photos : Philippe DIEU.



PHOTO 29-15 Un autre train de voyageurs remorqué par deux 55 TVM. Il s'agissait cette fois du train inaugural du viaduc d'Arbre, composé de 3 voitures M4 et d'un fourgon générateur, qu'encadraient les 5501 et 5512. Stéhoux (ligne 96), 26 novembre 1996. Photo : Alain DEFECHEREUX.

type 96

▼ Alors que les cinq automotrices de présérie n'étaient toujours pas mises en service régulier au début de 1997, les premières rames de série, les 446 à 449, ont été livrées à la SNCB en décembre 1996 et janvier 1997.

▼ Les essais d'homologation des automotrices 96 sur le réseau SNCF se sont déroulés de septembre à décembre 1996. La 443 (victime d'un incendie quelques jours auparavant à Tournai) a d'abord été expédiée au centre d'essais du Matériel de Villeneuve-St. Georges au sud de Paris, afin de valider son aptitude à la circulation. Les essais en ligne ont débuté au mois de novembre 96, avec la rame 444. Du 4 au 21 novembre, plusieurs parcours par jour furent réalisés au départ d'Aulnoye, vers Hirson ou Busigny. L'objet principal de ces tests était la mesure des courants perturbateurs et la vérification du captage du courant.

Le 23 novembre, la 445 a été expédiée de l'atelier d'Oostende à Aulnoye, afin d'effectuer des parcours en unités multiples avec la 444. Ceux-ci se sont déroulés du 25 au 29 novembre entre Aulnoye et Hirson.

A l'issue de cette campagne d'homologation, les deux automotrices ont été réacheminées d'Aulnoye à Oostende, le 5 décembre 1996.

Au moment de clôturer ce numéro, la SNCB espérait les engager dès le mois de février entre Mons et Aulnoye. A cette fin, l'initiation des conducteurs a débuté à Mons le 6 janvier. En ce qui concerne leur engagement sur les relations vers Lille, la SNCF émet



Rencontre exceptionnelle en gare d'Aulnoye, le 14 novembre 1996, entre la 444 et une automotrice SNCF bitension à deux étages du type MI2N (lire notre rubrique "Actualité étrangère" page 19). Qui donc a osé prétendre qu'il ne se passait plus rien à Aulnoye depuis la suppression des trains classiques diurnes entre Paris et Bruxelles?

Photo : Jean-Pierre FIERS.

une certaine opposition du fait qu'elles ne sont pas équipées du système KVB (Contrôle Vitesse Balise - le K remplace le C afin d'éviter toute confusion avec une autre abréviation utilisée) alors que la 1901 ou les 12 - elles-mêmes dépourvues de cet équipement et assurant actuellement ces trains - ne semblent pas poser de difficultés car homologuées avant cette décision.

série 601-782

▼ La rénovation programmée des automotrices de la série 600-700 devrait débiter

incessamment. En principe, la première rame qui devrait être prise en main sera la 652 (voir également l'article concernant les automotrices série 151 à 270).

En attendant, au tout début de l'année 1997, il ne subsistait plus que trois 600 et une seule 700 dans la livrée verte : les 606, 633, 650 et 780...

▼ Le 29 novembre 96, la rame 775 est sortie de révision intermédiaire, composée de sa voiture ABD 7752 originale, accouplée à la voiture B 7611 renumérotée 7751".

La 444 photographiée en gare de Busigny le 13 novembre dernier aux côtés de l'autorail XBD 4607, lors des parcours d'homologation.
Photo : Bob STEPHENSON.



→ PHOTO 29-16

Passage de la 444 au droit de la cabine de signalisation caractéristique du Cateau, gare située entre Aulnoye et Busigny le 15 novembre 96. Philippe SCHOLL.

En fait, suite à un incendie, la 761 se trouve depuis plusieurs semaines en attente de réparation à l'AC Mechelen. Comme sa voiture 7611 (élément B comportant l'armoire à haute tension) était déjà réparée et révisée, il a été décidé de l'échanger contre la voiture 7751, ce qui a permis de remettre plus rapidement en service la rame 775. La voiture originale 7751 prendra le matricule 7611", lorsque la voiture 7612 sortira de réparation.

La 740 a également été reconstituée provisoirement avec deux voitures différentes: 7401 + 7412, pour des raisons semblables.



✓ Sont sorties de révision intermédiaire dans la livrée bordeaux : 658 (31-10-96), 659 (16-12-96), 695 (31-12-96), 771 (31-12-96), 775 (25-11-96), 776 (17-12-96), 779 (05-11-96), 782 (12-12-96).

AUTORAILS DIESEL

série 41

La commande des autorails de la série 41 devrait enfin être adjugée au début du mois

Retour d'Aulnoye vers Oostende des 444 et 445, après les tests d'homologation sur le réseau SNCF. La rame est composée de la 2751, d'un fourgon Dms de raccord, des deux automotrices, et de deux autres fourgons Dms. Ruisbroek, 5 décembre 1996.
Photo Christian DOSOGNE.

de février, et être attribuée à une des firmes suivantes, par ordre de préférence :

- GEC-Alsthom (en Espagne),
- Jenbacher (Autriche),
- Bombardier (il s'agit ici de l'adaptation de voitures du type II en autorail double);
- AD-Tranz.

série 43

✓ Le 4304 a été racheté par l'association des Amis du Rail d'Halanzy et sera érigé en monument à côté de la gare. Il fut acheminé de Merelbeke à Bertrix, encadré par les

6229 et 6315 du dépôt de Merelbeke, le 12 octobre 1996.

séries 44 et 45

✓ Quatre autorails sont momentanément immobilisés :

- 4405 (Merelbeke) : en attente d'un pont d'essieu;
- 4406 (Stockem, en prêt de Merelbeke) : pour réparation caisse;
- 4502 (Stockem) : en attente d'un pont d'essieu et de deux moteurs diesel;





PHOTO 29-17 La voiture de seconde classe (1721) de l'automotrice 172 sert de banc d'essai pour la rénovation programmée des automotrices doubles classiques (595 à 782). Cette voiture a été repeinte dans la décoration I11, identique à celle appliquée sur les voitures M4 modernisées, et a reçu un tout nouvel aménagement intérieur. Atelier Central de Mechelen, 22 novembre 1996.

- 4507 (Stockem) : en attente de deux ponts d'essieux.

Tous les autres 44 et 45 sont en service (exception faite du 4409 réformé).

▼ Durant l'année 1997, quatre engins subiront une révision générale, dans l'ordre suivant : 4406 (entré à l'AC Mechelen le 13 janvier), 4408, 4403 et 4407. Il n'est donc nullement question de réformer ces engins actuellement.



↑ **PHOTO 29-18** L'aménagement intérieur prototype installé dans la 172. Un réel effort a enfin été consenti, avec des sièges individuels installés en vis-à-vis et disposés à raison de deux par rangée, recouverts d'un tissu de velours de teinte rose marbrée et gris sur les bords. Des nouveaux porte-bagages ont été placés transversalement. Les tablettes de fenêtres sont inchangées, mais de nouvelles poubelles ont été installées. Les parois sont recouvertes de panneaux de couleur blanc cassé.



← **PHOTO 29-19** Une des plates-formes d'accès a été munie de nouvelles portes du même genre que celles équipant les voitures du type M4. Atelier Central de Mechelen, 6 janvier 1997.

VOITURES

type I10

✓ A partir de l'horaire d'hiver 1997, les voitures du type I10 devraient faire leur apparition sur les relations IR Liège-Luxembourg. La mise en service des premières rames TGV PBKA entre Bruxelles et Köln, libérera en effet une partie des voitures internationales.

type I11

✓ Quelques maladies de jeunesse affectent les voitures du type I11, dont les principales sont des problèmes de basse tension, d'ordinateur de bord et de mauvaise étanchéité.

✓ Depuis le 1er décembre 1996, une rame de I11 assure l'IC 417 Oostende 08.34 - Köln 12.42 et, au retour, l'IC 426 Köln 14.14 - Oostende 18.09. Il s'agit des rames M69 (2 voitures I11 A + 6 voitures I11 B et un fourgon Dms) et M70 (une voiture I11 B, laquelle est accouplée du lundi au vendredi à la rame M69). Toutefois, pour des raisons liées à une mauvaise étanchéité (entrée de neige), les I11 ont été retirées de cette relation durant une dizaine de jours à partir du dimanche 5 janvier. Une des rames circulant sur Oostende-Eupen a pour le même motif été remplacée par des M4. En principe, depuis le 26 janvier, une seconde rotation Oostende-Köln devrait être assurée par des voitures I11 : IC 419 Oostende 09.34 - Köln 13.42 et 430 Köln 16.14 - Oostende 20.09. Cette rame (M71 d'Oostende) est composée de 2 voitures I11



Le 4304 sera érigé en monument à côté de la gare d'Halanz. Le 12 octobre 1996, il fut transféré de Merelbeke à Bertrix, solidement encadré par les 6229 et 6315 de Merelbeke. Photo : Marc POTTIEZ.

A + 6 voitures I11 B + un fourgon Dms. Une troisième rame de I11 devrait également être introduite sur les IC Oostende-Köln avant le mois de juin.

Ces voitures auraient du être introduites sur les IC Charleroi-Antwerpen qui, aux heures de pointes, sont toujours assurés par des rames de M4. Leur remplacement par des I11 poserait en effet un problème de capacité. Le renforcement des rames ne peut s'effectuer vu la longueur insuffisante des quais, à tel point qu'il est même fortement envisagé de retirer à terme les I11 des IC Charleroi-Antwerpen, et de les remplacer par des M4 modernisées!

type M2 : radiations en vue...

✓ La commande prochaine des nouvelles voitures à deux niveaux du type M6 permettra de retirer du service l'ensemble des voitures du type M2. A cette fin, les révisions générales des M2 ont été stoppées

au début du mois de décembre. A ce moment, la révision en cours sur plusieurs M2 a même été interrompue et les voitures garées à l'extérieur en attente de radiation!

type M4

✓ Une cinquième voiture M4 BD, la 59.934, est sortie d'atelier fin octobre, rénovée (contrairement aux premières) et repeinte dans la nouvelle décoration.

✓ La première rame complète de voitures M4 rénovées, y compris la voiture pilote, circule depuis le 25 novembre entre Charleroi-Sud (FCR) et Antwerpen-Centraal (FN). Il s'agit de la rame M 77, (composée de 4 voitures B, 2 voitures A et une voiture-pilote ADx) assurant les IC suivants :
904 FCR 06.00 - FN 07.23
930 FN 08.19 - FCR 09.42
912 FCR 14.00 - FN 14.33
938 FN 16.19 - FCR 17.42

Depuis le 1er décembre 1996, l'IC 417 Oostende-Köln est composé de voitures I11. Le 27 décembre, la rame vide remorquée par la 16 traverse la gare de Köln-Deutz en direction du faisceau de garage. Photo : Bob STEPHENSON.





La première rame complète de voitures du type M4 rénovées circule depuis le 25 novembre entre Charleroi-Sud et Antwerpen-Centraal. Le week-end des 21 et 22 décembre 1996, cette rame effectua plusieurs navettes entre Ath et Denderleeuw dans le cadre du 30ème anniversaire du dernier train de voyageurs en traction vapeur. Elle est photographiée à Houraing le 21 décembre 1996.

Photos : Christian DOSOGNE.

type M6

✓ La commande des nouvelles voitures à deux niveaux du type M6 a beaucoup de chances d'être attribuée à la Deutsche Waggonbau AG (DWA) à Görlitz, une firme de l'ex. RDA qui fournit depuis 1994 de superbes voitures de ce type à la DB. Au vu des prix très bas pratiqués par DWA, les chances de Bombardier d'emporter cet énorme marché semblent bien maigres...

type I2AR

✓ Le PFT a racheté la voiture-buffet I2AR 11.908 du CFV3V, qui l'avait acquise en 1990. Celle-ci est en cours de transformation en voiture d'accompagnement (dortoir et atelier) pour la 26.101.

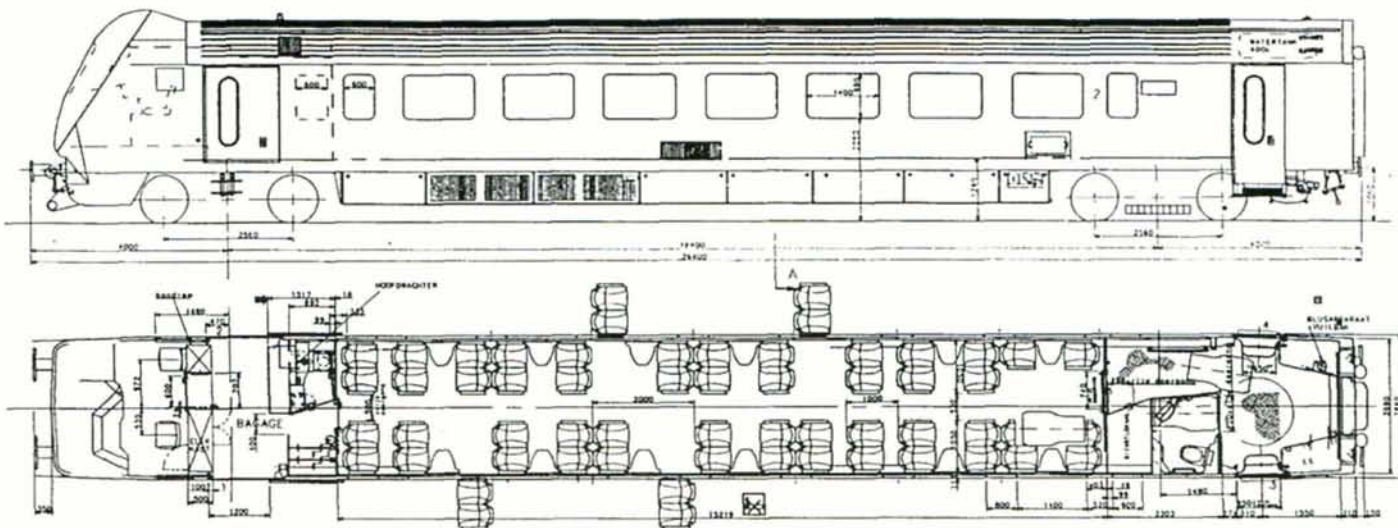


↑ **Trois voitures-pilotes M4 sont actuellement rénovées : les 56.034, 56.036 et 56.053. On regrettera l'absence d'un sigle B au milieu de la face avant. Lessines, 21 décembre 1996.**

Photo : Christian DOSOGNE.

← **PHOTO 29-01 L'acheminement de la voiture-buffet 11.908 de Mariembourg à Schaerbeek s'est déroulé à l'aide de la 6106. Yves Gomezée, 18 octobre 1996.**

Photo : Philippe HOMBROECKX.



Le plan définitif des futures voitures-pilotes du type 111 dont la face avant est maintenant dérivée de celle des locomotives de la série 13.

INFRASTRUCTURE

Une nouvelle gare à Ottignies...

Prévue depuis longtemps, la démolition de la gare d'Ottignies a finalement débuté le 25 octobre 1996. Aucune partie du bâtiment n'a été préservée, malgré certains projets qui prévoyaient de conserver la façade. Seules les pierres bleues qui encadraient portes et fenêtres ont été soigneusement démontées pour revente à des personnes intéressées.

Dans la presse locale d'Ottignies, on pouvait lire avec regret : "La gare d'Ottignies est décédée à l'âge de 112 ans, le mercredi 30 octobre 1996".

C'est en fait le vendredi 25 octobre à 16.00 que le chef de gare d'Ottignies a remis officiellement la clef du bâtiment à l'entrepreneur chargé de sa démolition.

Le week-end des 26 et 27 octobre, les ouvriers de la SNCB se sont activés à récupérer dans l'édifice tout ce qui pouvait l'être (horloges, étagères, boîtes aux lettres, signalétique, etc.) et à construire un passage pour piétons sur la voie 9 (côté Charleroi), qui devient de ce fait temporairement en cul-de-sac.

Le lundi 28 octobre, l'entrepreneur plaçait ses pions sur l'échiquier - autrement dit, ses grues et camions - sur le site. Aussitôt, les premières fenêtres et portes ont été ôtées des murs.

Le mercredi 30 octobre, l'escalier d'accès à la passerelle a été démonté et remplacé par un ouvrage similaire, mais à l'opposé de l'ancien, pour permettre la démolition de la gare.

Durant la première semaine de novembre, les deux avancées de la gare ont été la proie des grues.

La semaine de l'Armistice a été mise à profit pour défigurer définitivement l'édifice. Le travail le plus laborieux a sûrement été le retrait des trois arches de la façade. Il a fallu construire et installer des cintres sous les clefs de voûtes, afin de retirer ces dernières sans faire effondrer le reste. Ce "simple" travail a duré 3 jours.

Une fois la façade retirée du paysage, les démolisseurs ont pu passer à la vitesse supérieure. Du 18 au 22 novembre, les salles des pas perdus et des guichets ont été rasées à grands coups de marteaux pneumatiques et de grues.

Le mercredi 27 novembre, l'ancien bureau du chef de gare et du local de factage tombaient en poussière. Le lendemain, dans un fracas terrifiant, la petite verrière s'écroulait à son tour.

Après la petite pose du week-end, l'entrepreneur s'offrit, le lundi 2 décembre, comme une cerise sur un gâteau, la mise à bas du dernier vestige de la gare : le local du sous-chef.

Le mardi 3 décembre, après un bon nettoyage et un nivellement du site, un large espace vide s'offrait aux regards.

"Un être s'éteint, un autre s'éveille"

La nouvelle gare mesurera 60 m de long sur 23 m de large. L'ensemble du bâtiment offrira une alternance de surfaces pleines et de larges verrières qui laisseront pénétrer la lumière jusqu'au cœur de la gare. Le bâtiment sera aménagé sur trois niveaux :

- le sous-sol, qui sera occupé par des bureaux administratifs, les loges du personnel, ainsi que la nouvelle cabine de signalisation PLP du block 6 de la ligne 161;



La gare d'Ottignies telle qu'elle se présentait vers 1919. Document : Fabrice URBAIN.



Trois aspects de la démolition de la gare d'Ottignies. Ci-dessus PHOTO 29-20 ☞: le démontage de la façade qui pourtant devait être conservée. 12 novembre 1996. PHOTO 29-21 ☛ Les derniers moments de la gare... 26 novembre 1996. Photos : Alain DEFECHEREUX.

PHOTO 29-22 →

Le site de la gare après le passage des démolisseurs le 14 décembre 1996.

Photo : Alain DEFECHEREUX.



- le rez de chaussée, qui accueillera les guichets, le centre de voyage, une cafétéria, les sanitaires et des téléphones publics;
- le grenier, qui sera aménagé pour le service.

L'actuel escalier permettant de rejoindre le couloir sous voies sera intégré dans le nouvel édifice, pour permettre aux voyageurs de rester à l'abri jusqu'à leur arrivée sur les quais.

Le couloir sous-voies sera rénové et prolongé à ses deux extrémités, vers le parking des Villas, et vers l'avenue des Combattants. En outre, 8 emplacements commerciaux seront aménagés dans le couloir, ce qui devrait certainement égayer l'ambiance lugubre et froide d'un souterrain.

Les quais et leurs bordures subiront également une modernisation complète.

L'investissement global s'élève à quelque 108 millions de francs. Les travaux se prolongeront jusqu'à la fin de 1998.

La place de la gare et ses abords devraient également faire l'objet d'un réaménagement complet qui sera pris en charge par la

Ville, les TEC et la SRWT (Société Régionale Wallonne des Transports).

Rappelons qu'avec ses 16.000 voyageurs par jour, Ottignies occupe la troisième place des gares wallonnes, après Namur et Liège-Guillemins.

Alain DEFECHEREUX

...et à Welkenraedt

La construction tant attendue de la nouvelle gare de Welkenraedt a débuté le 16 juin 1996. Elle remplacera le bâtiment "provisoire" qui avait été érigé en ... 1965!

Le bâtiment multifonctionnel abritera également un nouveau bureau de la Poste. Elle sera construite sur trois niveaux :

- le rez de chaussée accueillera les voyageurs (salle d'attente, guichets), le bureau du chef de gare et du personnel de la gare, des locaux de service;
- le premier étage regroupera les bureaux du personnel (conducteurs et chefs-gardes);
- le second étage contiendra les installations sociales du personnel.

La salle des pas perdus sera très lumineuse, grâce à de larges parois vitrées tant côté rue que côté quais. A droite, en entrant, se trouvera l'espace de vente, à gauche, la salle d'attente.

La nouvelle gare devrait être opérationnelle pour la fin de l'année 1997.



PHOTO 29-06 *Après plus de 30 ans d'attente, Welkenraedt aura bientôt sa nouvelle gare. Le 15 juin 1981, l'autorail 4911 assurant les navettes vers Montzen, stationne en face du bâtiment "provisoire". Photo : Jean-Luc VANDERHAEGEN.*



Un train de grumes à destination de Sourbrodt vu à Masta, entre Trois-Ponts et Malmedy, le 27 décembre 1996. Marc RIGUELLE.

ligne 26

La nouvelle voie A de la ligne 26 entre Buizingen et Halle, a été remise en service le 25 novembre 1996. La ligne 26 est ainsi à nouveau entièrement opérationnelle, mais les trains L restent limités à Buizingen.

ligne 42 : électrification

Les travaux d'électrification ont commencé au début du mois de mars. En mars et avril, les travaux concerneront la plantation des poteaux supports de caténaires dans la voie B de Gouvy à Vielsalm; le tir des caténaires aura lieu en avril et mai. De mai à juin, ce sera la voie A entre Rivage et Aywaille qui sera équipée de poteaux, tandis que la caténaire y sera tirée en juin et juillet. La mise sous tension est prévue pour décembre 1998 et la mise en service de la traction électrique en mai 1999.

ligne 48 : nouveau trafic de bois

Un nouveau trafic de bois à destination de la scierie de Büllingen a démarré le 24 septembre 1996 au départ du port de Schaerbeek. Comme la simplification à outrance des installations de Büllingen ne permet plus de manoeuvrer les trains, ceux-ci doivent être déchargés à Sourbrodt, les grumes étant alors transportées jusqu'à la scierie par camion! Ces trains circulent plusieurs fois par mois. Au départ de Trois-Ponts ils sont généralement scindés en deux ou même trois parties, et remorqués par deux locomotives des séries 55 ou 62/63 de l'atelier de Kinkempois.

ligne 50A - Landegem

Les nouvelles voies surélevées au-dessus du canal maritime de Schipdonk ont été

mises en service le 24 novembre 1996 (voir EN LIGNES 19, page 24). Simultanément, les anciennes voies ont été mises hors service et démontées peu après. L'assiette sera comblée et amenée à la même hauteur que les nouvelles voies. L'ancien pont sera lui aussi démonté et remplacé par un nouvel ouvrage, ceci dans l'optique de la mise à quatre voies de la ligne 50A entre Gent et Brugge. Les deux nouvelles voies sont parcourables à 90 km/h.

ligne 52

Pour rappel, simultanément à la mise en service de la traction électrique entre Antwerpen et Boom le 1er juin 1980, le second

tronçon de la ligne entre Boom, Puurs et Dendermonde voyait son trafic temporairement suspendu et remplacé par des bus. L'origine de cette mesure fut dictée par les travaux d'élargissement du canal du Rupel, reliant Bruxelles à l'Escaut, rendant l'ancien pont inutilisable. Après pas mal de tergiversations financières, la Région Flamande a récemment enfin décidé de financer le renouvellement du pont, tandis que la SNCB s'engageait à rétablir le service voyageurs entre Boom et Puurs (4,5 km). La SNCB s'active actuellement au renouvellement de la voie, de la signalisation, et à son électrification. La somme totale investie par la SNCB s'élève à 190 millions.



PHOTO 29-23 *Les deux nouvelles voies surélevées de Landegem ont été mises en service le 24 novembre 96. Cette vue prise un kilomètre avant les ponts au-dessus du canal, en direction d'Oostende, montre l'amorce des rampes d'accès. La 2714 avec l'IC 509 Oostende-Eupen, 14 janvier 1997. Photo : Jean-Luc VANDERHAEGEN.*



PHOTO 29-24 La surélévation des voies et le grand dégagement offrent une vue impressionnante sur le site de Landegem. La 2136 remorquant l'automotrice 449 vers Mons, vient de franchir le canal du Schipdonk le 14 janvier 1997. Ph. : Jean-Luc VANDERHAEGEN.

A partir du nouvel horaire d'été qui entrera en vigueur le 1er juin 1997, le trafic voyageurs sera réinstauré entre Boom et Puurs, par la prolongation du service local reliant toute les heures Antwerpen à Boom. Le temps de parcours total s'élèvera à 32 minutes. Nul doute que la ligne 52, maintes fois menacée de fermeture depuis 1984, trouvera alors un souffle nouveau et très prometteur, après 17 années d'interruption provisoire! En outre, la gare de Puurs et son quartier seront entièrement modernisés (nouveau passage sous voies, renouvellement des quais, modernisation de la gare, établissement d'une aire de parage pour

196 vélos, aménagement d'un parking pour 98 autos, réaménagement de la gare d'autobus De Lijn, etc.).

ligne 86

Comme indiqué dans notre précédent EN LIGNES, la desserte de la gare de Frasnes-lez-Anvaing s'effectue dorénavant par Leuze. Comme il fallait s'y attendre, la SNCB n'a pas tardé à mettre le tronçon Frasnes - Renaix hors service, en implantant deux traverses en croix de part en part de la section. En outre, l'ensemble de la belle collection de signaux mécaniques que

recelait encore la gare a été mis hors service depuis le 15 octobre 1996.

ligne 98 : c'est fini!

La ligne 98 n'est plus! Son démontage opéré durant la seconde moitié de 1996, s'est terminé au mois d'octobre.

ligne 126

L'adjudication pour le démontage de la ligne 126 entre Ciney et Marchin a été accordée en novembre 1996. Encore une branche de notre réseau qui disparaît...



PHOTO 29-30 et **PHOTO 29-25** Grandeur et décadence : les gares de Pâturages (à droite) et Flénu (à gauche) après le démontage des voies, en octobre 1996. Photos : Philippe SCHOLL.

ligne 150

Alors que l'on applaudit le rétablissement de la ligne 288 pour la desserte de la firme Dematex à Malonne (voir EN LIGNES 28, pages 26-27) et l'établissement du raccordement Valvert, il faut déplorer le report par la route de l'important trafic engendré par les carrières et fours à chaux d'Aisemont. Le dernier train a en effet circulé le jeudi 31 octobre 1996. Avec cette suppression, la dernière section en activité de la ligne 150, entre Tamines et Aisemont, perd sa raison d'être...

ligne 166

Dans le cadre de la modernisation de l'Athuis-Meuse, le viaduc d'Anseremme (longueur 295 m) franchissant la Meuse, fera l'objet de travaux d'adaptations. Le tablier de 84 m de portée, situé côté Dinant, sera remplacé. Les deux tabliers métalliques, côté Houyet, subiront une cure de rajeunissement selon la technique utilisée pour le viaduc de Visé. Les ouvrages d'approche seront également remplacés ou adaptés. Ces travaux occasionneront la coupure de la ligne du 25 avril au 18 mai 1997. Durant cette période, le trafic voyageurs sera remplacé par bus entre Dinant et Beauraing et le trafic marchandises sera détourné par la ligne 162.

Les 9 et 10 novembre 1996, les derniers signaux mécaniques de Paliseul et de Graide ont été démontés. De ce fait, il ne subsiste plus de signaux mécaniques qu'en gare de Pondrôme.



Le 10 novembre 1996 : démontage des palettes du signal F19 protégeant l'entrée de la gare de Paliseul (voie vers Dinant).
Photo : Guy SMETZ.

ligne 287

Pour rappel, lorsque le tronçon Marcq - Ath de la ligne 94 a été mise hors service au profit du nouveau tracé via Silly et le bois du Coucou, le 29 septembre 1986, une des



PHOTO 29-05 Le 19 juillet 1992, la 5301 assure la desserte des carrières et fours à chaux d'Aisemont. Le report vers la route de ce trafic hypothèque grandement la survie du dernier tronçon de la ligne 150. Photo : Pascal DUBOIS.

deux voies de la section Ghislenghien-Ath a été conservée pour desservir l'important raccordement automobile Vandecasteele à Ghislenghien (Peugeot et Citroën); elle est renumérotée ligne industrielle n° 287. Jusqu'il y a peu, il était toujours possible de circuler jusque devant le passage à niveau situé contre l'ancienne gare de Ghislenghien. Suite à l'extension de l'aire de parking des automobiles, les voies ont été coupées et démontées sur +/- 200 mètres de sorte que, depuis le mois de septembre 1996, la gare est isolée de ses voies... Un bâtiment de service destiné au personnel de la SNCB devrait être érigé plus près du raccordé.

De nouveaux ateliers

La construction de plusieurs nouveaux ateliers a débuté, ou est en voie de l'être :

- Antwerpen-Schijnpoort : construction

en cours depuis la mi-96 d'un poste d'entretien pour voitures;

- Châtelet : construction en cours depuis la mi-96 d'un poste d'entretien pour voitures;

- Charleroi-Sud Quai : la construction du nouvel atelier de traction, qui reprendra les activités de l'atelier de Monceau, débutera cette année;

- Monceau : la construction d'un nouvel atelier de wagons débutera cette année, à proximité de l'atelier de traction.

- Schaerbeek : l'actuel atelier des wagons fermera ses portes au mois de juin et sera ensuite rasé vu qu'il se trouve dans l'axe de passage de la ligne TGV à raccorder aux lignes vers Leuven et Antwerpen. Un nouvel atelier qui englobera également le poste d'entretien des voitures (cette activité s'effectue actuellement sur les 7 dernières voies de l'atelier de traction diesel) sera érigé non loin de l'ancien bâtiment;



La gare de Paliseul à l'heure des grands travaux de modernisation. 17 novembre 1996.
Photo : Marc POTTIEZ.

- **Oostende** : agrandissement en cours depuis la mi-96 de l'atelier de traction qui était devenu beaucoup trop étroit vu le nombre d'engins affectés; il n'était pas adapté pour recevoir les nouvelles automotrices type 96.
- **Antwerpen-Noord** : la construction du nouvel atelier de traction, qui reprendra les activités de l'atelier d'Antwerpen-Dam débutera cette année. Il sera normalement situé à l'entrée de la gare de triage, entre le faisceau de réception des trains (C1) et celui du départ des trains (B3).
- **Kinkempois** : la construction d'un atelier d'entretien courant de wagons a débuté à la mi-96.

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

(suite du précédent numéro page 28)

Si l'axe Mons-Antoing a profité de l'effet TGV pour subir une cure de jeunesse, l'ancienne ligne via Aulnoye et St-Quentin fait grise mine. Depuis quelques années déjà, la fonction de gare-frontière de Feignies avait été transférée à Aulnoye-Aimeries, gare mieux équipée et bien située au carrefour de l'artère Nord-Est et des courants vers Paris d'un côté, et vers Liège, l'Allemagne et le Bénélux de l'autre.

Les installations de Feignies dataient de l'électrification de la ligne en 1962/1963 et n'avaient subi que peu de modifications depuis. Le Poste 1, de type tout relais avait été mis en service à cette occasion, en remplacement du block Lartigue et était desservi en permanence. La SNCF a profité de la disparition des derniers trains internationaux au long cours (il subsiste encore les navettes Mons-Aulnoye créées en 1996 en remplacement) pour simplifier à l'extrême le plan de voies et supprimer le PRS (terminologie française signifiant "poste tout relais à transit souple"). Le 21 juillet 1996, les signaux commandés par le Poste 1 ont été remplacés par les cibles à trois feux du block automatique, et immédiatement démontés, le passage à niveau automatisé et les appareils de voie cadencés, avant d'être démontés ultérieurement. Dorénavant, les trains sont annoncés par le Poste 1 d'Hautmont qui commande également la bifurcation de Douzies vers l'ancienne ligne de Bavay et le triangle vers Maubeuge, emprunté notamment par le premier train local du matin venant de Mons.

La ligne 94 profite également de "l'effet TGV" puisque plusieurs relèvements de vitesse ont permis de gagner quelques dizaines de secondes sur le trajet Halle-Tournai. C'est ainsi que le tronçon En-



PHOTO 29-26 Les travaux de construction du nouveau poste d'entretien des voitures d'Antwerpen-Schijnpoort. 31 octobre 1996. Photo : Jean-Luc VANDERHAEGEN.

ghien-Halle est parcourable depuis juin 1996 à 140 km/h au lieu de 120. La signalisation en gare de Tournai a été modifiée pour accélérer le passage des trains sans arrêts. Par contre, depuis plusieurs années, la nouvelle section Ath-Marcq pourtant opérationnelle à 160 km/h est toujours limitée à 140 km/h : à quand la responsabilité de la décision?

A l'autre bout du district Sud-Ouest, le service Infrastructure a procédé à la mise en service de la télécommande de la ligne 132 (Charleroi-Couvin) depuis le block 20 de Charleroi-Sud. Jusqu'à ces derniers temps, la ligne était exploitée à l'aide du block par téléphone, avec intervention des gares de La Sambre (block 58 télécommandé par le block 20 depuis 1989), de Jamioulx, de Berzée, Walcourt, Philippeville (par intermittence), de Mariembourg et de Couvin. Cette situation, bien que satisfaisante vu le peu de trafic à écouler, nécessitait un gardiennage important des postes de block, même si le personnel avait également un rôle commercial.

La SNCB a donc décidé, de télécommander l'ensemble de ces postes, tous du type "tout relais" grâce au système "TCO-vidéo", moins coûteux que le procédé "PLP" et d'équiper les sections de block de compteurs d'essieux, également moins coûteux que les traditionnels circuits de voie nécessitant un isolement parfait de chaque file de rail.

La télécommande du block 9 de Jamioulx, de celui de Berzée, des blocks 15 de Walcourt et 18 de Philippeville est effective depuis l'été dernier. Les cabines de Mariembourg et Couvin auraient dû l'être à l'automne, mais des problèmes importants ont surgi, entraînant des retards de trains pouvant aller jusqu'à une heure. Les autori-

tés ont donc décidé de postposer temporairement la mise en service complète de la télécommande et de desservir à nouveau, à raison de deux prestations, le block 18 de Philippeville.

Les syndicats ont chiffré la perte d'emplois liée à l'utilisation de cette nouvelle technologie à environ 35 emplois. Des gares précédemment desservies deviendront de simples points d'arrêts tandis que, dans les autres, le service sera allégé. Les travaux de voie très importants menés à Philippeville n'avaient qu'un but : enlever la traversée à niveau des voies pour supprimer l'agent qui était chargé (entre autre) de sa surveillance, tandis que les trains, retenus pour croisement, stationnent maintenant hors quai. C'est probablement le prix à payer pour le maintien de la relation Charleroi-Couvin dans son entièreté.

Signalons pour terminer, que la section maintenue à double voie entre La Sambre et Mariembourg est désormais équipée de signaux de contre-voie, ce qui devrait permettre un meilleur écoulement du trafic en cas de travaux ou d'obstruction accidentelle d'une des deux voies.

De l'autre côté de Charleroi-Sud, les premiers travaux concernant l'atelier de traction ont commencé par le démontage des voies du faisceau de Charleroi-Sud-Quai et la pose de nombreux branchements. La première pierre de ce complexe qui devrait remplacer l'atelier de Monceau est imminente.

La SNCB envisage de poursuivre sa politique de concentration des cabines de signalisation jusqu'en 2010, de façon à faire coïncider la zone de commande des nouveaux postes avec le territoire des gares-régions.

DIVERS

Les nouveautés du prochain service d'été

En prélude au prochain service d'été, voici quelques nouveaux trains internationaux qui seront mis en marche.

TGV Bruxelles-Bordeaux, tous les jours durant l'été :

TGV	9808	9809
Bruxelles-Midi	↓06.34	21.20
Lille-Europe	07.51/59	19.59/09
Douai	-	19.33/35
Arras	-	19.17/19
Roissy CDG	08.51/56	18.32/37
Marne-la-Vallée	09.07/11	18.19/23
Massy TGV	-	17.46/49
St.Pierre-des-Corps	10.30/32	16.53/56
Poitiers	11.11/13	16.09/12
Angoulême	12.00/07	15.22/24
Libourne	-	14.42/45
Bordeaux	13.03	↑14.26

TGV Bruxelles-Marseille, tous les jours durant l'été :

TGV	9526	9585
Bruxelles-Midi	↓07.01	23.26
Lille-Europe	08.21/31	22.16/26
Douai	08.49/51	21.54/56
Arras	09.05/08	21.36/38
TGV Haute-Picardie	09.28/33	21.16/18
Roissy CDG	10.01/05	20.45/49
Marne-la-Vallée	10.14/17	20.32/35
Lyon Part-Dieu	12.14/18	18.33/38
Valence	13.01/04	17.51/54
Avignon	13.58/01	16.51/56
Marseille	14.54	↑15.54

TGV Bruxelles-Marseille, tous les jours durant l'été :

TGV	9542	9567
Bruxelles-Midi	↓14.39	13.41
Lille-Europe	16.00/10	12.15/28
Roissy CDG	17.00/05	11.21/26
Marne-la-Vallée	17.15/19	11.08/11
Lyon Part-Dieu	19.14/19	09.10/15
Valence	19.59/01	08.28/31
Avignon	20.55/59	07.27/32
Marseille	21.53	↑06.35

TGV Bruxelles-Grenoble, tous les jours de l'été sauf le dimanche, le 14 juillet et le 15 août 1997.

TGV	9546	9561
Bruxelles-Midi	↓16.28	11.02
Lille-Europe	17.40/50	09.32/47
TGV Haute-Picardie	-	09.03/05
Roissy CDG	18.41/46	08.31/36
Marne-la-Vallée	18.56/59	08.18/21
Le Creusot	-	06.56/58
Lyon Part-Dieu	20.54/59	06.13/18
Grenoble	22.10	↑05.00

TGV Bruxelles-Quimper; le 9836 circulera les samedis et dimanches du 28 juin au 31 août 1997; le 9869 Quimper-Bruxelles circulera les dimanches et lundis du 29 juin

au 1er septembre 1997 (*le lundi, ce TGV quittera Quimper à 06.50) :

TGV	9836	9869
Bruxelles-Midi	↓15.59	14.35
Lille-Europe	17.15/29	13.12/22
TGV Haute-Picardie	-	12.44/46
Roissy CDG	18.20/25	12.14/17
Marne-la-Vallée	18.35/39	12.03/06
Massy TGV	19.13/15	-
Le Mans	20.03/06	10.28/33
Laval	20.44/47	-
Rennes	21.23/26	-
Redon	22.00/03	08.57/10
Vannes	22.26/29	07.50/52
Auray	22.39/42	07.38/40
Lorient	22.58/00	07.20/22
Quimper	23.11/14	07.08/10
Rosporden	23.29/32	06.52/54
Quimper	23.44	↑06.41*

TGV Bruxelles-Nice, tous les jours durant l'été :

TGV	9532	9536
Bruxelles-Midi	↓09.04	19.13
Lille-Europe	10.20/30	14.45/58
TGV Haute-Picardie	-	17.17/19
Roissy CDG	11.20/25	16.44/49
Marne-la-Vallée	11.35/39	16.32/35
Lyon Part-Dieu	13.34/39	14.34/39
Valence	14.20/23	13.49/52
Avignon	15.17/20	12.54/57
Marseille St.Charles	16.14/24	11.47/57
Toulon	17.02/05	11.07/10
St-Raphaël	17.49/50	10.15/18
Cannes	18.14/17	09.52/55
Antibes	18.25/27	09.42/44
Nice	18.39	↑09.30

TGV Bruxelles-Montpellier-Perpignan, tous les jours durant l'été :

TGV	9536	9575
Bruxelles-Midi	↓10.56	20.35
Lille-Europe	12.07/19	19.13/23
Douai	-	18.46/48
Arras	-	18.30/32
Roissy CDG	13.10/13	17.42/45
Satolas	15.11/14	15.42/45
Valence	15.43/45	15.10/13
Avignon	16.39/50	14.06/15
Nîmes	17.08/10	13.36/39
Montpellier	17.34/37	13.08/12
Agde	18.05/07	12.41/43
Béziers	18.19/21	12.27/29
Narbonne	18.34/36	12.11/13
Marseille	19.08	↑11.38

Deux nouveaux trains internationaux classiques seront également mis en marche. Le premier intitulé "Azur-Express" remplacera le "Flandre Riviera" et reliera Bruxelles à Ventimiglia via Luxembourg. Au départ de Bruxelles, il circulera les vendredis du 6 juin au 26 septembre 1997, et au retour les samedis du 7 juin au 27 septembre 1997. Le second train, intitulé "France-Alp-Express" circulera entre Bruxelles et Bourg-St.Maurice durant la période hivernale, au départ de Bruxelles les vendredis du 19 décembre 1997 au 3 avril 1998 et, au retour, les samedis du 27 décembre 1997 au 11 avril 1998.

Azur Express	1177	1170
Bruxelles-Midi	↓19.19	09.47
Bruxelles-Nord	19.25/27	09.39/41
Bruxelles Q.L.	19.35/38	09.29/31
Namur	20.15/18	08.54/56
Arlon	21.47/50	07.34/36
Luxembourg	22.09/19	07.06/16
Metz	23.15/35	05.47/05
Lyon Perrache	04.21/22	00.45/53
Valence	05.33/36	23.48/51
Avignon	06.43/47	22.32/42
Arles	07.08/10	22.12/14
Marseille	07.56/08	21.13/25
Toulon	08.47/50	20.28/32
Fréjus	09.39/41	19.37/39
St. Raphaël	09.43/45	19.31/35
Cannes	10.07/10	19.03/08
Juan-les-Pins	10.18/20	18.53/55
Antibes	10.23/25	18.48/50
Nice	10.39/45	18.24/35
Beaulieu-sur-Mer	10.51/53	18.15/17
Monaco	11.02/04	18.04/06
Menton	11.12/14	17.53/56
Ventimiglia	11.25	↑17.42

France-Alp-Exp.	1184	1283
Schaerbeek	↓20.26	08.13
Bruxelles-Nord	20.31/34	08.04/08
Bruxelles-Midi	20.40/52	07.49/57
Mons	21.33/35	07.03/05
Aix-les-Bains	06.17/20	21.45/48
Chambéry	06.32/35	21.31/34
Albertville	07.19/32	20.32/46
Moutiers	07.56/01	19.53/05
Aime-la-Plagne	08.23/26	19.35/38
Landry	08.34/36	19.25/27
Bourg-St.Maurice	08.45	↑19.17

En outre, le "Camino Azul" ne circulera plus par Jeumont, mais sera tracé via Luxembourg.

Vers la fin des trains auto-couchettes à Schaerbeek?

D'ici quelques mois, toute la gare de Schaerbeek ne sera plus qu'un énorme chantier, lié au passage du TGV. En gare, les voies 1 à 4 et 16 à 19 devraient être mises hors service. De ce fait, il ne sera plus possible de charger les voitures sur les wagons porte-autos, sur les voies 1 et 2.

La SNCB recherche donc un nouvel emplacement pour le chargement et le départ des TAC. Après Leuven, on pencherait pour la gare de Denderleeuw, dans laquelle s'effectuera déjà dès le 13 juin le chargement des autos en direction d'Innsbruck. On peut toutefois s'interroger sur le bien fondé d'une telle mesure. Nous pensons honnêtement que le transfert des TAC hors de Bruxelles, et surtout à Denderleeuw, ne fasse encore diminuer le nombre de voyageurs choisissant cette formule. Il existe pourtant d'autres possibilités, comme par exemple la gare de Schaerbeek-Josaphat, dont les accès tant routiers que ferroviaires se prêtent à merveille pour cette activité.

En attendant, les TAC à destination de St.Raphaël et Port-Bou auront toujours Schaerbeek comme origine cet été, dont on notera quelques modifications :

- 1375 Schaerbeek - St. Raphaël, sera prolongé à Ventimiglia les mercredis et dimanches. Il circulera les vendredis du 6 juin au 26 septembre, les mercredis du 4 juin au 24 septembre et les dimanches du 1er juin au 21 septembre excepté le 21/8 et 15/8. Au retour, le TA 1378 circulera les mardis et vendredis au départ de Ventimiglia et les dimanches de St. Raphaël (les mardis du 3 juin au 23 septembre, les vendredis du 6 juin au 26 septembre, les dimanches du 8 juin au 28 septembre).

- 1481 Schaerbeek-Port-Bou circulera les lundis du 16 juin au 21 août, les mercredis du 18 juin au 10 septembre et les vendredis du 6 juin au 26 septembre. Au retour, le TA 1484 circulera les mercredis au départ de Cerbère du 16 juin au 10 septembre, les vendredis du 20 juin au 12 septembre et les dimanches du 8 juin au 28 septembre sauf le 21/7 et 15/8.

Le TA pour Salzburg, Villach et Ljubljana serait supprimé, et remplacé par un nouveau TA Oostende-Innsbruck, avec chargement des autos à Denderleeuw (!) qui circulerait les vendredis du 13 juin au 12 septembre, et au retour les dimanches du 15 juin au 14 septembre :

TA	1219	1218
Oostende	↓18.01	10.51
Brugge	18.15/17	10.36/38
Gent St.P.	18.39/41	10.13/15
Denderleeuw	18.58/19.16	09.53/57
Bruxelles-Nord	19.32/41	09.33/38
Bruxelles-Midi	19.47/51	09.23/27
Liège-Guillemins	20.53/56	08.23/27
Verviers	21.14/16	08.04/06
Aachen Hbf	21.40/52	07.33/43
Köln	22.36/40	06.33/38
Innsbruck	07.36	↑21.17

Prochain service d'hiver : les TGV jusqu'à Köln

La mise en service des premières rames Thalys PBKA jusqu'à Köln à partir du prochain service d'hiver (28-09-97), amènera de grands bouleversements sur les axes Oostende-Köln et Paris-Köln. Ainsi, il ne devrait plus subsister que deux relations tractées classiques entre Liège et Paris : les INT 330/339 Liège Guil. - Paris Nord et retour (la seule relation de jour!), et les INT 1238/1239 Dortmund-Paris et retour. Les EC 30/31 "Parsifal" et 32/33 "Molière" seraient donc supprimés et remplacés par des Thalys Paris-Köln via Bruxelles.

Sur Oostende - Köln, quatre relations seront assurées en TGV au départ de Bruxelles-Midi ou de Paris-Nord (toujours via Bruxelles). Parmi les trains classiques qui seraient supprimés, on trouve en particulier les EC 38/39 "Alexander von Humboldt" et 36/37 "Felix Timmermans".

Des BB 15.000 SNCF à Quévy

Jusqu'au mois de septembre 1996, la venue des locomotives de la série BB 15.000 de la

SNCF à Quévy a toujours été exceptionnelle. Depuis lors, les trains internationaux 288 et 289 (Amsterdam-Paris et retour), sont fréquemment remorqués par une machine de ce type entre Paris-Nord et Quévy.

Un nouveau terminal intermodal à Gent

Un nouveau terminal intermodal a été officiellement ouvert le 26 novembre 1996 dans la zone portuaire de Gent. Dénommé Farman et exploité par Interferry, filiale de la SNCB, il s'étale actuellement sur 2,9 ha et dispose d'une voie ferrée de 240 mètres. Il est ainsi capable de traiter annuellement 10.000 containers. A terme, le terminal s'étendra sur 4,7 ha, disposera de 4 voies de 600 m chacune et pourra alors traiter 50.000 caisses par an.

Ouverture du Noordzeeterminal

Le 8 janvier dernier, le nouveau Noordzeeterminal a été ouvert. Ce terminal de conteneurs, situé dans la partie nord du port d'Antwerpen près de l'écluse de Berendrecht, est accessible par la ligne 11. Les wagons à destination du terminal sont acheminés en matinée, vers 10.00, simultanément avec le trafic pour BASF. Les wagons au départ quittent le terminal vers 18.00, en direction d'Antwerpen-Noord.

Des trains NDX en Belgique!

Depuis le 7 janvier, deux nouveaux trains allers-retours de conteneurs NDX, à composition fixe, circulent tous les jours entre Rotterdam et Antwerpen-Angola (terminal conteneurs d'Interferry).

Pour rappel, NDX est la filiale européenne de la grande compagnie américaine CSX (voir à ce sujet EN LIGNES 28, pages 18-19).

NDX avait déjà essayé à plusieurs reprises de s'implanter sur le marché des conteneurs en Belgique mais à chaque fois, la SNCB et

ses partenaires avaient réussi à déjouer. Récemment, NDX avait même relancé un projet d'établissement d'une rotation toutes les 12 heures entre les deux grands ports, mais sans y parvenir. La parution le 27 décembre 1996 d'un avis annonçant que NDX avait réussi à s'emparer de deux paires de trains Interferry entre Rotterdam et Antwerpen (les "Deltashuttles") a ainsi fait l'effet d'un véritable coup de tonnerre dans les milieux concernés. Il n'y a aucun doute, la guerre des courants a débuté!

L'autorail d'auscultation des voies M422 bientôt remplacé

La SNCB envisage de remplacer le petit autorail de mesure M422 soit par un nouvel engin automoteur, soit par une voiture.

Le M422 fut construit en 1974 par MATISA. Il est équipé d'un moteur General Motors de 130 kW, pèse 22 t et mesure 12,8 m. Deux fois par an, il parcourt toutes les lignes du réseau, généralement avant et après l'hiver (d'octobre à novembre et de mars à avril) afin de contrôler l'état de la voie. La table de mesure, complétée par un analyseur numérique, permet l'enregistrement simultané de 7 paramètres différents de l'état de la voie. Les résultats des mesures sont enregistrés de trois façons différentes :

- de manière analogique sous forme d'un graphique;
 - numériquement, qui permet l'impression des résultats sous forme chiffrée;
 - avec sauvegarde des données sur disquette, qui permet des analyses plus techniques devant déboucher sur un meilleur planning des travaux d'entretien.
- Les résultats obtenus permettent d'évaluer la voie mesurée suivant trois critères :
- le niveau de confort;
 - les défauts singuliers, lesquels sont traités lors du premier entretien;
 - les anomalies graves de la voie, lesquels nécessitent une intervention immédiate.



PHOTO 29-27 NB L'autorail M422 à Frasnes-lez-Anvaing le 25 avril 1988. P. DIEU.

Les derniers signaux mécaniques

Dans le courant du mois d'octobre, les signaux mécaniques à trois positions de la gare de Frasnes-lez-Anvaing ont été supprimés. Ce type de signalisation ne se rencontre aujourd'hui plus qu'à Châtelet et Terte!

Le nombre de gares encore pourvues de signaux mécaniques est réduit à sept : Ponderôme, Straimont, Florenville, St. Vincent-Bellefontaine, Bovigny, Terte et Châtelet. Déjà, la signalisation mécanique a été retirée du RGE (Règlement Général de l'Exploitation) et la circulation dans les gares encore équipées de palettes, régie par des consignes locales.

Le retour inattendu de la 1.002!

Le 31 août dernier, lors des journées du patrimoine de la SNCB, le foyer de la 29.013 a subi une très grave avarie, nécessitant irrémédiablement son remplacement. Vu l'énorme difficulté et le coût d'une telle opération, il est fort à craindre que cette célèbre locomotive ne soit garée pour toujours. Pas de chance donc pour cette canadienne qui aurait dû célébrer le 21 décembre 1996 le trentième anniversaire de la suppression de la traction à vapeur. Les nombreux amateurs, lassés de la 29.013,



PHOTO THEME N°20 *Durant l'automne dernier, les signaux mécaniques de Frasnes-lez-Anvaing ont disparu du paysage. Le 25 février 1987, la 6032 de St.Ghislain attendait l'heure de départ, en tête du train 78081 (Frasnes-St.Ghislain).* Photo : Philippe DIEU.

ont donc apprécié la réapparition très inattendue de la 1.002 sur la scène ferroviaire. La Pacific effectua trois sorties en 1996 :

- le 13 octobre, elle mena un train Leuven-Eeklo à l'occasion du festival vapeur du Stoomcentrum Maldegem;

- le 15 octobre elle remorqua un train de marchandises pour l'usine automobile de FORD-Genk (voir plus loin);
- le 21 décembre 1996, elle assura le parcours du 30ème anniversaire de la fin de la traction vapeur, entre Ath et Denderleeuw et retour.

PHOTO THEME N° 20 *Jusqu'il y a peu, la gare de Frasnes-lez-Anvaing avait su conserver son aspect du passé. Le 14 septembre 1991, le 554.18 du PFT, en provenance de Renaix, entre en gare.* Photo : Jean-Luc VANDERHAEGEN.





Le 15 octobre 1996, la 1.002 remorqua le millionième wagon expédié par l'usine FORD de Genk. A Aarschot, la 2313 prendra le relais jusqu'à Zeebrugge-Ramskapelle. Derrière la locomotive, on aperçoit le wagon spécial dont les trois premières caisses sont peintes en gris-bleu, la quatrième et la cinquième caisse ont une livrée blanche et sont pourvues du texte suivant en caractères bleus : "15-10-96 FORD / GENK 1.000.000". Le train est photographié sur la ligne 35, entre Zichem et Testelt. Photo : Wim DERIDDER.

FORD GENK expédie son millionième wagon!

Le 15 octobre dernier, l'usine automobile de FORD-Genk a expédié son millionième wagon, lequel était chargé de nouvelles autos Mondeo. Pour célébrer cet événement, le train fut remorqué en traction vapeur par la ... 1.002!

C'est en 1963 que fut inaugurée l'usine FORD à Genk. Reliée au réseau SNCB par la ligne 21C (Winterslag-Bilzen), cette entreprise possède un important réseau de voies s'étendant sur 22,5 km.

Les performances de FORD-Genk ne cessent de s'élever, si bien que ces cinq dernières années, le nombre d'automobiles envoyées par chemin de fer a doublé. Actuellement, 70% des voitures sont transportées par train. Chaque jour, 600 voitures quittent Genk à destination de Neuss en Allemagne (près de Köln) mais, régulièrement aussi vers la France, l'Angleterre et le sud de l'Europe.

Pour l'important marché anglais, les voitures sont chargées dans des wagons spécialement conçus pour circuler via le tunnel sous la Manche. Ceux-ci se composent de 5

caisses entièrement fermées et articulées sur un ensemble de six bogies; leur longueur totale atteint ainsi 66 m. 27 voitures peuvent y être chargées sur deux niveaux, dont 14 en bas et 13 en haut. ACE (Auto Care Europe) dont la SNCB, Ferry Boats et le groupe Cobelfret sont actionnaires, en a fait construire 60 exemplaires auprès de la firme française Fauvet.

Ces trains circulent du lundi au vendredi sous l'horaire suivant :

- **41426** : Genk-Ford 11.22 - Diest 12.02/13.06 (relais de traction diesel → électrique) - (via Mechelen-Merelbeke) - Kortrijk 15.53/16.33 (relais de traction électrique → diesel - Frethun 18.40 - Garston (GB).

- **41429** : Garston (GB) - Frethun 04.43 - Kortrijk 07.00/08.33 - (via Merelbeke-Mechelen) - Hasselt 11.04/12.18 (relais de traction électrique → diesel) - Genk-Ford 12.39.

ACE possède encore 300 wagons conventionnels pour le transport de voitures. Le premier train a circulé dans le tunnel sous la Manche le 23 janvier 1995.

De nos jours, il y a une correspondance journalière à destination de Liverpool.

L'exportation intercontinentale vers L'Asie, l'Amérique du Sud et l'Australie, génère également un trafic considérable vers les ports d'Antwerpen et de Zeebrugge, où les voitures sont embarquées dans des cargos.

Déraillement à Stockem

Suite au déraillement d'un train de marchandises à l'entrée de la gare de Stockem le 1er décembre 1996 et dans lequel furent impliqués cinq wagons-citernes transportant un produit hautement dangereux, la circulation des trains a été totalement interrompue pendant les opérations de pompage du produit qui s'étalèrent sur quatre jours, du 2 au 6 décembre, et nécessitèrent par mesure de précaution, l'interruption totale du trafic de 9h00 à 20h00.

Tous les trains furent soit détournés par l'Athus-Meuse entre Libramont et Arlon, soit limités d'une part à Marbehan et d'autre part à Arlon, avec mise en circulation de navettes en autobus entre les deux gares.

La cause du déraillement serait imputable au mauvais état de la voie, par ailleurs généralisé en gare de Stockem et matérialisé par un ralentissement à 20km/h sur la majorité des voies de la gare de formation.

L'ACTUALITE EN IMAGES



A l'occasion du 50ème anniversaire des CFL, le nouvel autorail DM90 3419 des NS a été présenté à Luxembourg les 5 et 6 octobre 1996. Son acheminement s'est effectué des Pays-Bas à Luxembourg via Visé et Gouvy. Sur le réseau belge, celui-ci circulait comme marchandise roulante sous le régime d'un transport exceptionnel ne pouvant rien croiser! Sur le parcours CFL, l'autorail poursuivit son itinéraire par ses propres moyens. Ci-dessus : petite pose en gare de Gouvy avant de poursuivre par ses propres moyens son voyage vers Luxembourg. Ci-dessous : c'est la 6328 de Kinkempois qui assura le transfert du 3419 de Maastricht à Gouvy, photographié ici sur la section frontalière entre Maastricht et Visé, à Eijsden (NL) le 1er octobre 1996. Photos : Marc RIGUELLE ↓ et Michel HANSENS ↑



PHOTO 29-32 → *Transfert de l'autorail 553.29 (ex. 4906) de Treignes à Schaerbeek, remorqué par le 4602. Neuville, 21-12-96. Photo : Alain DEFECHEREUX.*



PHOTO 29-31 ↓ *Du 20 juillet au 1er décembre 1996, un train-expo composé de 6 voitures Expo repeintes et de 2 fourgons Dms, a sillonné la Belgique à l'occasion du 50 millionième voyage en Go Pass et du 100ème anniversaire de la BD. Passage à Lembeek du train-expo lors de son transfert d'Hasselt à Mons le 16 septembre 1996. J-L VANDERHAEGEN.*



Présence exceptionnelle à Luxembourg de l'automotrice "Sabena" 595, en compagnie des 752, 225 et 210, en cette journée Train-Tram-Bus du samedi 5 octobre 1996. Pierre BERCHEM.

Le dernier trimestre de l'année a été marqué par un nombre impressionnant de collisions aux passages à niveau. Le 21 novembre 1996, un incident du même genre a eu des conséquences énormes : à Maria Aalter (ligne 50A), une auto mal immobilisée devant son garage, a dévalé le talus et s'est retrouvée au milieu de la voie B vers Gent, peu avant le passage de l'IC 632 Oostende-Roosendaal assuré par l'automotrice 826. La collision n'a pu être évitée et entraîna sous le choc le déraillement de la 826 qui arracha plusieurs poteaux de caténaire. Cet accident, qui ne fit heureusement aucune victime, provoqua des dégâts considérables à la voie et à la caténaire. Tout le trafic dut être détourné entre Gent et Brugge via Deinze et Lichtervelde (lignes 73 et 66). Le lendemain, une voie fut rétablie, ce qui permit de faire passer les IC Köln/Eupen - Oostende, remorqués en traction diesel entre Gent et Brugge, les locomotives électriques restant au train pantos baissés. Les autres trains restèrent limités à Aalter, où des trains encadrés par deux locomotives de la série 62 assuraient des navettes vers Brugge. Les IC furent remorqués par les 5108, 5109, 5110, 5118 et 6392. La situation normale fut rétablie le dimanche 24 novembre 1996.



PHOTO 29-29 → Le 7 octobre 1996, un dramatique accident s'est produit à sur la ligne 16 Aarschot-Antwerpen. Une voiture ayant franchi irrégulièrement un passage à niveau à Berlaar, a été percutée de plein fouet par l'automotrice 740 qui se dirigeait vers Aarschot. Cette collision s'est soldée par la mort des cinq occupants de l'auto, des jeunes épris de boisson après avoir fréquenté des discothèques toute la nuit... La 740 fut remorquée vers l'Atelier Central de Mechelen pour réparation par la 6281. Duffel, 7 octobre 1996.

Photo : Jean-Luc VANDERHAEGEN.

↘ Ci-dessous La 5118 et la 2730 (en véhicule) en tête de l'IC 509 Oostende-Eupen. Aalter, 22 novembre 1996.

Photo : Wim DERIDDER.



Premiers essais des rames ENS

Les premiers essais des voitures destinées à assurer les trains de nuit ENS (Euro Night Services) entre la Grande-Bretagne et le continent, via le tunnel sous la Manche, ont débuté au milieu de 1996.

Au total, 139 voitures ont été commandées en 1992 et assemblées par GEC-Alsthom à Washwood Heath (Birmingham).

Trois types de voitures sont construites :

- des voitures-lits SL (Sleeper car) à 10 compartiments single ou double;
- des voitures à places assises CS (Club Seat car) comprenant 50 sièges de repos pouvant s'incliner de 50° et disposés en enfilade (2 + 1 places) ;
- des voitures de service S (Service car), avec bar, cuisine, compartiment de douane.

Ces voitures formeront au total 9 rames de 8 véhicules (5 SL + 1 S + 2 CS) et 8 rames de 7 véhicules (3 SL + 1 S + 3 CS). Chaque rame sera en principe formée de deux tronçons dans lequel toutes les voitures seront accouplées de façon permanente. Seuls les véhicules d'about disposeront d'organes de chocs et de traction conventionnels.

La suspension secondaire des bogies est pneumatique, la vitesse maximale est fixée à 200 km/h.

Le gabarit anglais fort étroit de ces voitures fait immanquablement penser au galbe des

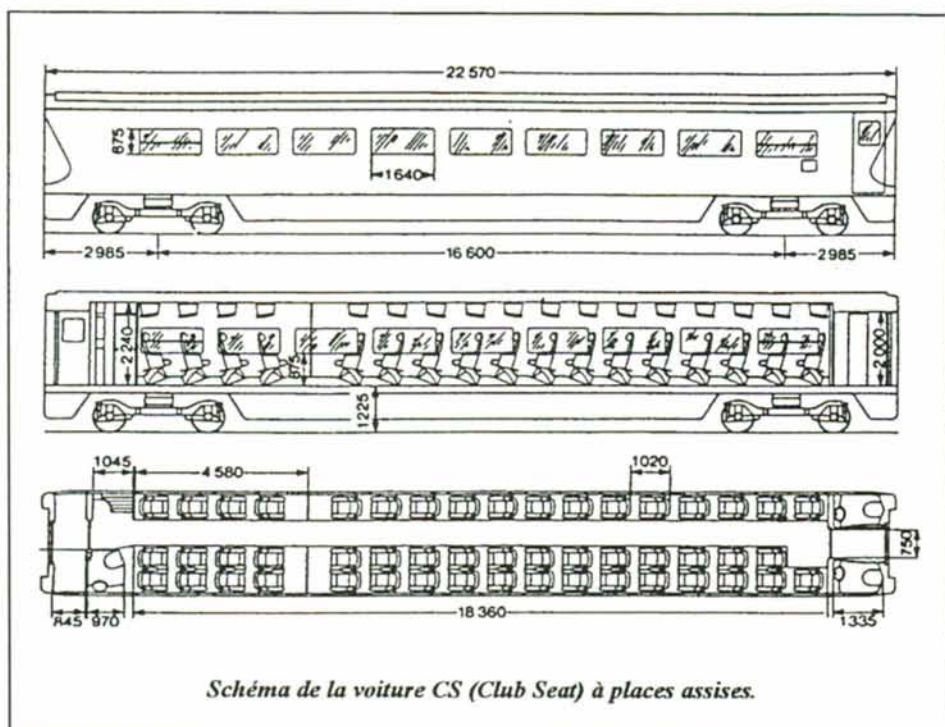


Schéma de la voiture CS (Club Seat) à places assises.

rames Eurostar.

Toutes les voitures ne possèdent qu'une seule porte d'accès par côté.

La décoration est faite de teintes vertes. Pour les voitures-lits, le bandeau au niveau des fenêtres est vert foncé tandis que le bas

de caisse est vert pâle. Sur les voitures à places assises, les teintes sont inversées; sur les voitures de service, qui servent en fait de transition entre les deux séries de voitures, la livrée divise la voiture en deux parties, qui adoptent chacune les couleurs des voitures qu'elles encadrent.

La rame d'essai photographiée le 21 décembre 1996 entre Silly et Ath, à la sortie de la base TGV du Coucou. La rame est composée de 8 véhicules : 4 voitures-lits, une voiture de service et 3 voitures à places assises. En queue de la rame se trouve la 1802. Ph.: C. DOSOGNE.



Au mois de mai, les trois types de voitures ont été testés dans la chambre froide de l'Arsenal de Vienne.

Les premiers essais en ligne se sont déroulés en Angleterre durant les mois de juillet et d'août, généralement de nuit.

Du 14 au 16 octobre 1996, une rame de 8 voitures a subi divers essais statiques et en ligne sur le réseau français, au terme desquels elle fut renvoyée en Angleterre.

Une rame de 16 voitures a ensuite été expédiée aux Pays-Bas.

Le 19 décembre, elle arriva en Belgique via Roosendaal, en vue d'effectuer des parcours entre Ath et Silly, le week-end du 21 et 22 décembre. Le but était de mesurer les courants perturbateurs générés par les freins électromagnétiques sur les circuits de voies. Seules 8 voitures furent utilisées, la seconde partie de la rame étant garée à Lessines. Le lundi 23 décembre, les 16 voitures furent remorquées jusqu'à Aachen-Hbf, pour essais sur le réseau allemand.

Pour les essais en Belgique, une locomotive de la série 18 fut nécessaire afin d'assurer l'alimentation électrique de la rame. En effet, ces voitures sont de grandes consommatrices d'énergie que seul l'équipe-



PHOTO 29-28 Gros plan sur la voiture CS (places assises) 61 19 20-90 001-0. Sa décoration est vert pâle et vert foncé, on remarquera le sigle ENS au milieu de la caisse. Ath, 21 décembre 1996. Photo : Philippe SCHOLL.

ment des locomotives électriques de la série 18 est capable de fournir. Sur les autres machines, le relais à maxima du chauffage-train, réglé à 400 ampères, déclencherait immédiatement. Pour cette raison, il fut même envisagé de faire circuler ces rames accouplées avec une locomotive diesel de la série 234 de la DB, qui ne servirait que pour fournir l'alimentation électrique. Celles-ci sont hors gabarit sur le réseau belge (au niveau du bas des bogies). On pensa aussi à l'utilisation d'une machine de la série 229 de la DB, mais celle-ci

fournit du 1.000 V 16 Hz 2/3, une tension absolument interdite vu les énormes perturbations qu'elle engendre sur la signalisation.

La mise en service, initialement prévue pour le 1er octobre 1995 a maintes fois été reportée, pourrait enfin probablement démarrer cet été.

A terme, plusieurs relations sont prévues au départ de l'Angleterre via Londres, vers Amsterdam, Köln, Dortmund, Frankfurt et Paris.

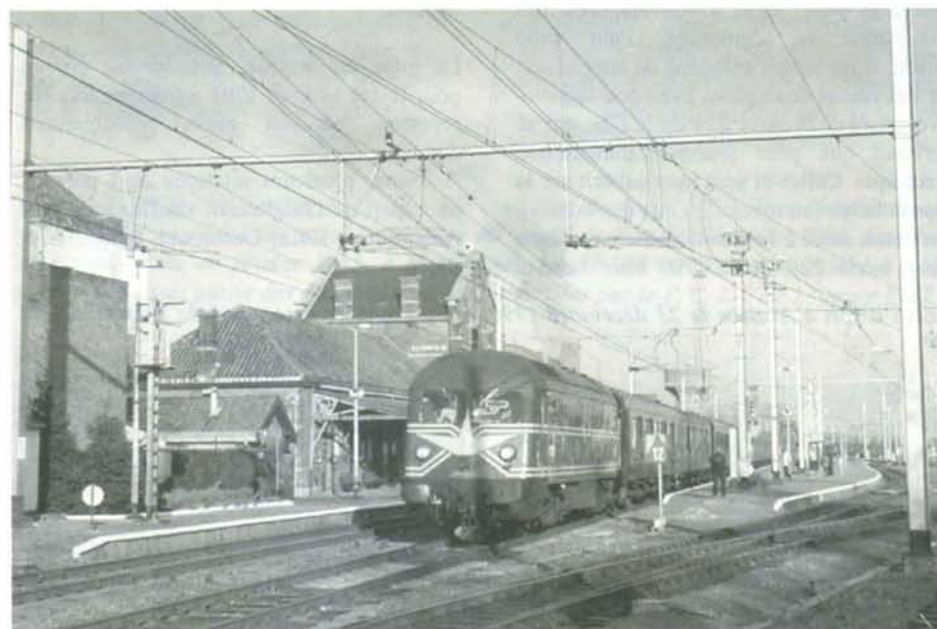
C'est la 1802 qui assura le transfert de la rame ENS d'Ath à Aachen le 23 décembre 1996, photographiée à son arrivée à Aachen-Hbf.
Photo : Marc RIGUELLE.





Le weekend des 21 et 22 décembre 96, la SNCB a fêté le 30ème anniversaire du dernier voyage en train vapeur. Outre du matériel ancien exposé à Ath (6041, 29.013, 4903) et Denderleeuw (201.010, 12.004, 551.48), un train spécial a circulé entre Ath et Denderleeuw et retour, tracté le samedi par la 1.002. Le dimanche, il circulait en rame encadrée par les 201.010 et 6041. Ci-dessus : la 6041 s'apprête à quitter Ath vers Denderleeuw. On aperçoit à droite la 29.013 et le 4903. Ci-contre : la 201.010 démarre de Lessines en direction de Ath.

Photos : Christian DOSOGNE.



Ci-dessous : les locomotives diesel de la série 215 de la DB assurent de nombreux services réguliers ou spéciaux au départ de Montzen notamment vers Hasselt et Kinkempois. La 215.027-4 rapatrie une machine de la série 84 et une autre de la série 82, de l'atelier de Kinkempois vers la remise de Montzen. Remersdael, 24 octobre 1996.

Photo : Michel HANSSSENS.



Le point sur les travaux TGV

Malgré les congés de fin d'année dans la construction et les intempéries du mois de janvier, la construction de la ligne nouvelle entre Antoing et Halle se poursuit à un rythme effréné, pendant que prennent forme d'autres projets qui doivent donner à la Belgique son réseau ferroviaire à grande vitesse définitif.

La situation est arrêtée le 1er février.

L1 Frontière française - Bruxelles

La base de St-Druon

Le travail a repris en force à St-Druon. La base fournit les trains de travaux du tronçon Antoing-Arbre, mais forme aussi les trains caténaires qui opèrent au-delà d'Arbre vers Lembeek. En effet, l'entreprise SCLE qui place la caténaire ne dispose que d'un seul dépôt de matériaux établi à St-Druon; ce dépôt reçoit par wagon les poteaux et certains accessoires, et approvisionne l'ensemble des trains de chantiers opérant d'Antoing à Lembeek.

Pendant l'arrêt des chantiers pour les fêtes de fin d'année, les locomotives normalement garées à la base du Coucou ont été rapatriées à St-Druon qui en a assuré la garde et le dégel.

Antoing - Viaduc d'Arbre

La voie provisoire, posée au départ d'Antoing dès le 23 septembre, a été rac-



PHOTO 29-33 Pendant les congés de fin d'année, le matériel a été rassemblé à St-Druon. Dix 76 sont remisées en enfilade sur une voie du dépôt. St-Druon, 27 décembre 1996. Photo : Hubert GAILLIEZ.

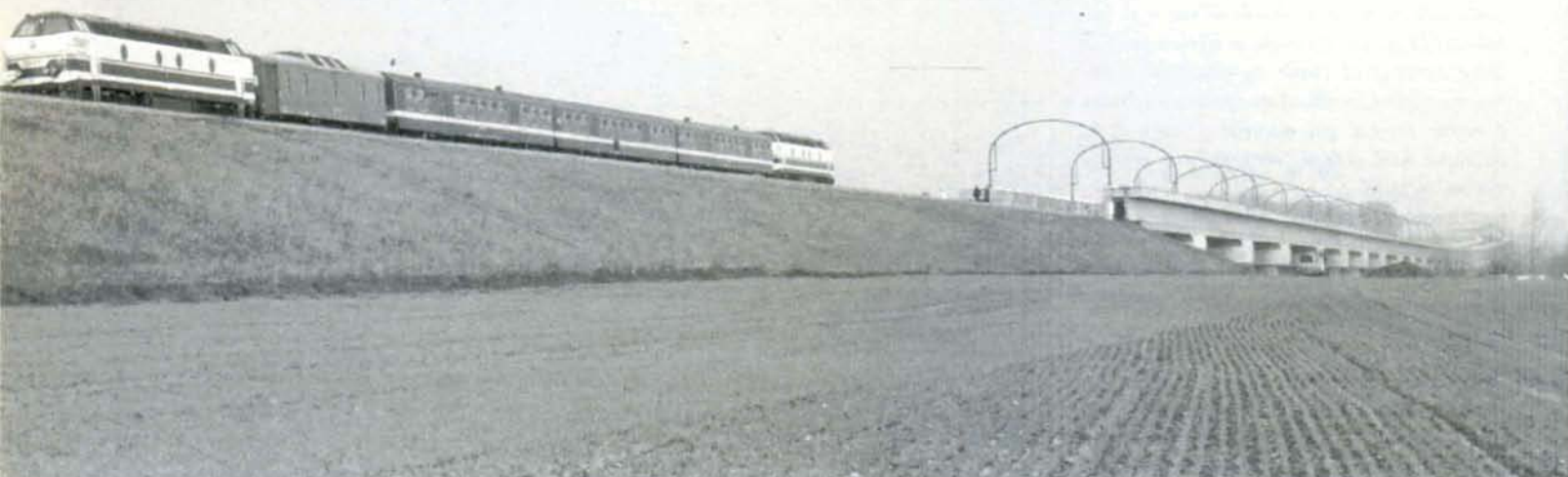
cordée sur le viaduc d'Arbre le 7 novembre. La substitution de la voie provisoire par la voie définitive a été terminée le vendredi 22 novembre pour la voie 2A (voie venant de Bruxelles). Le mercredi 27 novembre, la jonction de la voie 1B des deux tronçons a donné lieu à une petite cérémonie sur le viaduc d'Arbre, à laquelle assistaient notamment le ministre des Communications M. Daerden, le bourgmestre d'Ath M. Spitaels et les hautes autorités de la SNCB, MM. Damart et Raviart entre autres. A cette occasion, un train composé

de trois voitures M4, d'un fourgon générateur pour le chauffage et des locomotives 5501 et 5512 TVM a circulé entre le viaduc d'Arbre et la base du Coucou.

Pendant cette phase de construction, un nombre important de trains de travaux et d'approvisionnement a été mis en route, puisque pas moins de six trains de ballast, un train de traverses béton quotidiens, ainsi que deux trains de longs rails par semaine ont été mis en marche. La voie devrait trouver sa configuration définitive après le



PHOTO 29-34 Le train de substitution dépose les dernières traverses béton qui joignent les tronçons Antoing-Arbre et Arbre-Rebecq, à l'endroit précis où se rencontreront demain les autorités politiques et ferroviaires. Arbre, 26 novembre 1996. Photo : Philippe SCHOLL.



Encadré par les 5501 et 5512, le train ministériel stationne près du lieu de la cérémonie. Trois voitures M4 et un fourgon-générateur composent le train. Arbre, 27 novembre 1996. Photo : Christian DOSOGNE.

sixième relevage, au début du mois de février.

Dès la pose de voie terminée, les premiers trains caténaires pouvaient sauter le tronçon Antoing-Arbre et commencer les travaux de forage et placement des poteaux près de la base du Coucou.

La mise en place des appareils de voie définitifs à hauteur de Tourpes a commencé le 13 janvier, à raison d'un appareil par semaine. Le travail comprend la pose de quatre appareils P3550 franchissables à 170km/h en voie déviée, d'un appareil P1150 donnant accès aux voies de service implantées à cet endroit, et de quelques appareils ordinaires. Les appareils posés en

voie principale sont équipés de coeurs et pointes mobiles, de sorte que la file du rail n'est pas interrompue.

L'équipement de la sous-station de Chièvres se poursuit, sa mise en service étant planifiée pour le mois de septembre, date à laquelle elle alimentera le tronçon Chièvres-Lembeek. Enfin, l'implantation des poteaux de signalisation et des bornes kilométriques est entamée depuis Antoing vers Arbre.

Viaduc d'Arbre - Lembeek

Dès que l'"ilôt" - qui constitue la voie provisoire - a été rendu disponible sur le

tronçon Antoing-Arbre, il a été aussitôt transféré en tête de chantier à Rebecq pour poursuivre sa route vers Lembeek. Les premiers coupons ont été posés le 12 novembre et les derniers le 27. La voie définitive a été substituée directement, de sorte que les travaux de voie ont été terminés entre Rebecq et Lembeek le 6 décembre. Le passage du viaduc de Lembeek a nécessité une méthode de pose particulière, les deux bacs parallèles constituant les travées ne permettant pas d'utiliser le portique à pneus. Dès lors, ce sont deux grues routières travaillant simultanément qui ont déchargé les panneaux de voie provisoire depuis l'entrée du viaduc jusque l'entrée de Halle. La ligne nouvelle est maintenant raccordée à l'entrée de Halle, sous le pont du ring autoroutier, où a d'ailleurs été établie une bifurcation provisoire nommée "Bif. Ring".

L'approvisionnement en matériaux a été assuré par la base du Coucou; le ballast était fourni par les carrières de Lessines, les traverses par Dupuis à Ollignies, et les longs rails par l'ACI Schaerbeek.

Simultanément à la poursuite de la pose de la voie, les travaux caténaires étaient entamés depuis le Coucou vers Lembeek. Tous les poteaux sont implantés jusque Hoves et le tir des premiers fils a commencé le 14 janvier sur la voie B et le 16 sur la voie A. La mise sous tension de Chièvres à Lembeek reste programmée pour le mois de septembre.

Enfin, les mâts de signalisation supportant les repères définitifs et les feux de petit mouvement ainsi que les bornes kilométriques et hectométriques, ont été mis en place entre le Coucou et Rebecq.



La rame du train ministériel est acheminée de Schaerbeek à Mons. Elle passe à hauteur de la nouvelle Bif. Ring aménagée sous le ring autoroutier de Halle. Halle, 26 novembre 1996. Photo : Christian DOSOGNE.

Le 26 octobre, le PFT parcourait pour la première fois avec un train de voyageurs le tronçon Coucou-Rebecq de la ligne nouvelle. Le 14 décembre, le TUC Rail organisait pour ses agents une visite de la ligne nouvelle de St-Druon à Lembeek. La rame était composée de trois voitures 14, d'un fourgon Dms et de la voiture-buffet du PFT. Le 21, c'était au tour des agents des bases de travaux de profiter de la rame, la voiture-buffet étant remplacée par une M2. C'est pourtant au PFT qu'est revenu l'honneur de circuler pour la première fois avec des voyageurs entre la base du Coucou et le viaduc d'Arbre. C'était le 26 octobre, journée mise à profit pour permettre aux amateurs de visiter les différents chantiers...

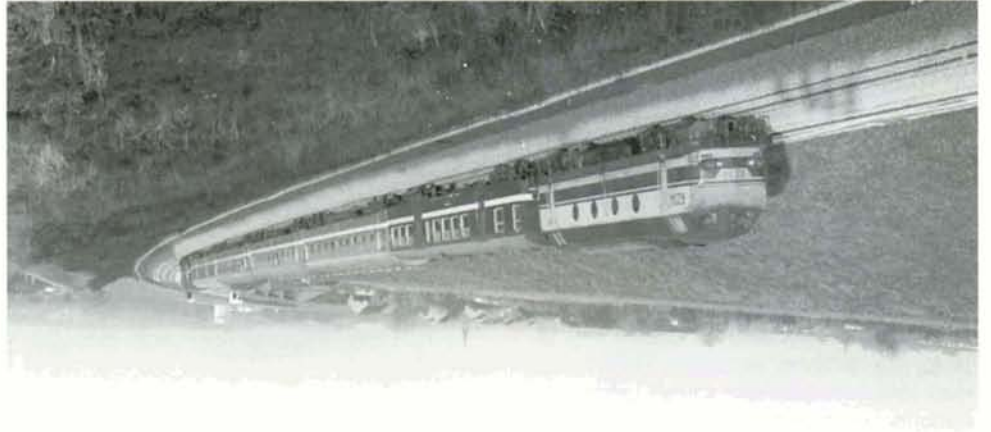
Lembeek - Bruxelles

A l'entrée de Halle, la nouvelle et provisoire "Bif. Ring" est entièrement posée. Elle permettra, dans le phasage des travaux à Halle, de basculer les voies de la ligne 96 dans le pertuis TGV.

A Halle même, le gros oeuvre du pertuis de Côté Bruxelles, la pose des appareils de voie entre la ligne 96 et la ligne TGV sont en cours de pose. De la sortie de Halle jusque la bifurcation de Ruisbroek (sauf le viaduc de Lot), l'assiette de la LGV a reçu une sous-couche de 10 centimètres de ballast, sur lequel viendront se poser les traverses béton monobloc.

Le viaduc de Lot est virtuellement terminé; afin de poursuivre les travaux d'étanchéité et de peinture, l'ouvrage a été totalement recouvert sur toute sa longueur d'un tunnel provisoire chauffé. Simultanément, la voie A de la ligne 96 a été déviée à son emplacement définitif, qui la fait maintenant passer sous le viaduc. Côté canal, la voie B provisoire a été démontée tandis que la voie A est devenue voie B. La situation est donc la suivante : entre Halle et Lot : trois voies; de Lot à Forest : deux voies.

PHOTO 29-38 Le 21 décembre, les agents des bases profitaient des voitures mises à disposition par la SNCB. Les 6234 et 6244 encadrent trois voitures 14, le fourgon Dms et une voiture M2. Tubize, 21 décembre 1996. Photo : Philippe SCHOLL.



Le 14 décembre, le TUC Rail organisait pour ses agents une visite de la ligne nouvelle de St-Druon à Lembeek. La rame était composée de trois voitures 14, d'un fourgon Dms et de la voiture-buffet du PFT. Le 21, c'était au tour des agents des bases de travaux de profiter de la rame, la voiture-buffet étant remplacée par une M2. C'est pourtant au PFT qu'est revenu l'honneur de circuler pour la première fois avec des voyageurs entre la base du Coucou et le viaduc d'Arbre. C'était le 26 octobre, journée mise à profit pour permettre aux amateurs de visiter les différents chantiers...

Lembeek - Bruxelles

A l'entrée de Halle, la nouvelle et provisoire "Bif. Ring" est entièrement posée. Elle permettra, dans le phasage des travaux à Halle, de basculer les voies de la ligne 96 dans le pertuis TGV.

A Halle même, le gros oeuvre du pertuis de Côté Bruxelles, la pose des appareils de voie entre la ligne 96 et la ligne TGV sont en cours de pose. De la sortie de Halle jusque la bifurcation de Ruisbroek (sauf le viaduc de Lot), l'assiette de la LGV a reçu une sous-couche de 10 centimètres de ballast, sur lequel viendront se poser les traverses béton monobloc.

Le viaduc de Lot est virtuellement terminé; afin de poursuivre les travaux d'étanchéité et de peinture, l'ouvrage a été totalement recouvert sur toute sa longueur d'un tunnel provisoire chauffé. Simultanément, la voie A de la ligne 96 a été déviée à son emplacement définitif, qui la fait maintenant passer sous le viaduc. Côté canal, la voie B provisoire a été démontée tandis que la voie A est devenue voie B. La situation est donc la suivante : entre Halle et Lot : trois voies; de Lot à Forest : deux voies.

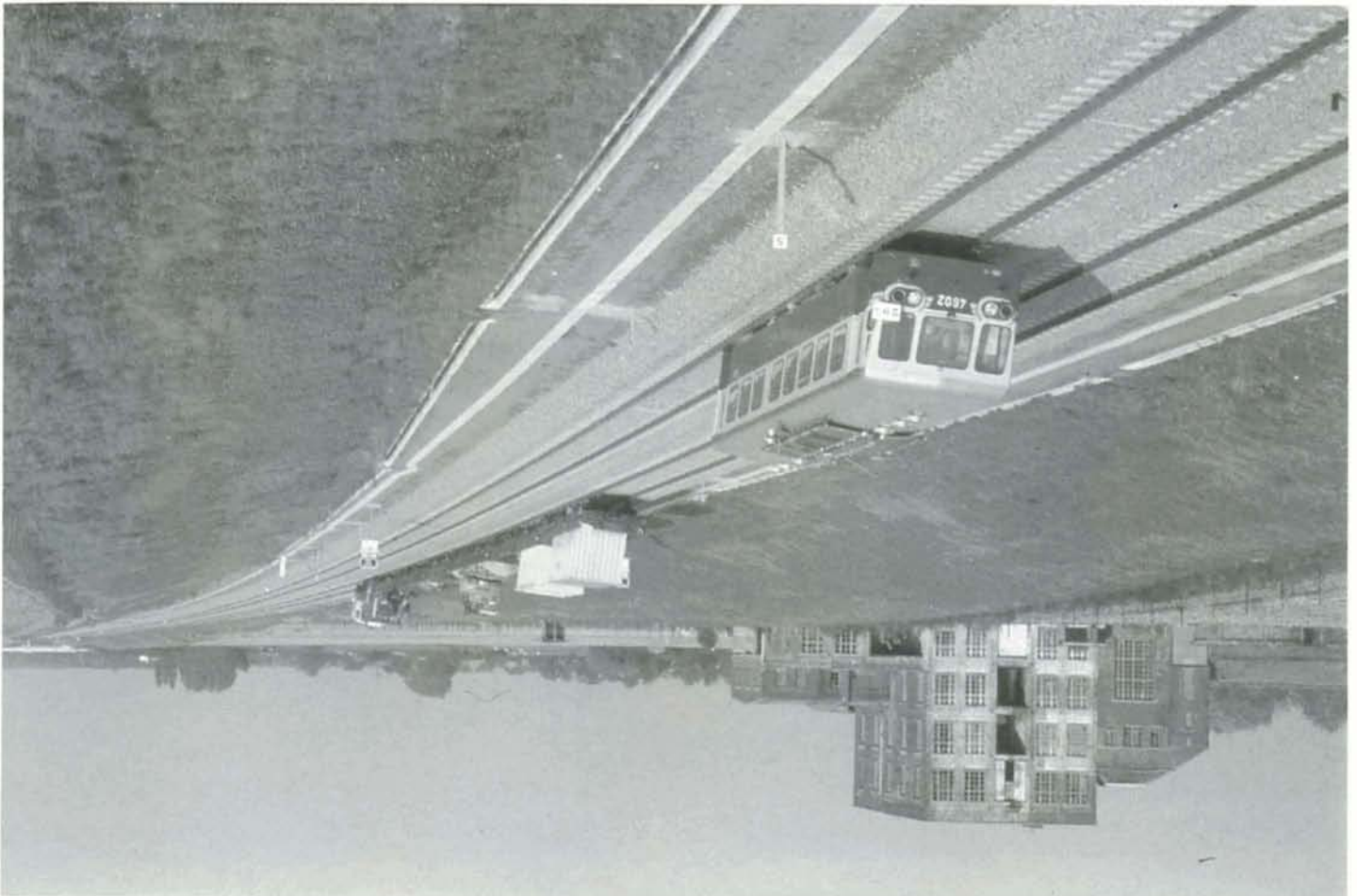
Le 26 octobre, le PFT parcourait pour la première fois avec un train de voyageurs le tronçon Coucou-Rebecq de la ligne nouvelle. Le 14 décembre, le TUC Rail organisait pour ses agents une visite de la ligne nouvelle de St-Druon à Lembeek. La rame était composée de trois voitures 14, d'un fourgon Dms et de la voiture-buffet du PFT. Le 21, c'était au tour des agents des bases de travaux de profiter de la rame, la voiture-buffet étant remplacée par une M2. C'est pourtant au PFT qu'est revenu l'honneur de circuler pour la première fois avec des voyageurs entre la base du Coucou et le viaduc d'Arbre. C'était le 26 octobre, journée mise à profit pour permettre aux amateurs de visiter les différents chantiers...

Lembeek - Bruxelles

A l'entrée de Halle, la nouvelle et provisoire "Bif. Ring" est entièrement posée. Elle permettra, dans le phasage des travaux à Halle, de basculer les voies de la ligne 96 dans le pertuis TGV.

A Halle même, le gros oeuvre du pertuis de Côté Bruxelles, la pose des appareils de voie entre la ligne 96 et la ligne TGV sont en cours de pose. De la sortie de Halle jusque la bifurcation de Ruisbroek (sauf le viaduc de Lot), l'assiette de la LGV a reçu une sous-couche de 10 centimètres de ballast, sur lequel viendront se poser les traverses béton monobloc.

Le viaduc de Lot est virtuellement terminé; afin de poursuivre les travaux d'étanchéité et de peinture, l'ouvrage a été totalement recouvert sur toute sa longueur d'un tunnel provisoire chauffé. Simultanément, la voie A de la ligne 96 a été déviée à son emplacement définitif, qui la fait maintenant passer sous le viaduc. Côté canal, la voie B provisoire a été démontée tandis que la voie A est devenue voie B. La situation est donc la suivante : entre Halle et Lot : trois voies; de Lot à Forest : deux voies.





Le samedi suivant, le 21 décembre, c'est au tour du personnel des bases de profiter d'un train spécial. La 6244, en véhicule, se trouve en queue du convoi. Seule la voiture-buffet ne fait plus partie de la composition. Arbre, 21 décembre 1996. Dia : Christian DOSOGNE.

A l'entrée de Forest, l'aiguille d'accès au futur faisceau Volkswagen a été posée et le terrain arasé. A la bifurcation de Ruisbroek, la construction du pont de la Senne sous les voies A L96 et 2A LGV se poursuit.

L2, L3 Bruxelles - frontière allemande

Les études relatives aux tronçons compris entre Bierset et Leuven avancent rapidement, au point que les travaux de terrassement pourraient commencer au troisième trimestre de cette année sur le territoire de Waremme, où la nature des terrains nécessite des travaux importants.

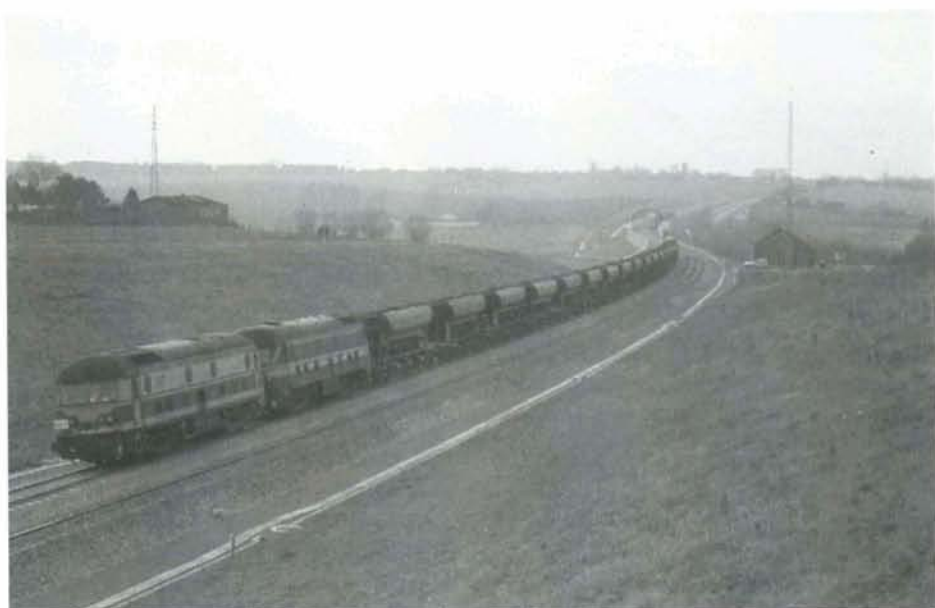
Sur le site de Voroux, la nouvelle ligne 36, qui coupera l'ancienne gare de formation en deux, se construit. Dès qu'elle sera mise en service à la fin de l'année, les anciennes voies seront désaffectées.

L'ancien faisceau de réception a été adapté et reconstruit entièrement. Il servira dans le futur pour les trains d'approvisionnement et est actuellement utilisé pour la desserte de l'atelier des wagons. Il n'est toutefois plus électrifié. Quelques voies de l'ancienne gare de formation ont été conservées pour le stationnement des wagons de matériaux. Elle seront déposées lorsque débiteront les travaux de construction de la base, vers la mi-98.

Au milieu : ➤ *Un train de ballast poussé par deux 59 opère sur le dernier tronçon, entre Tubize et Quenast. Quenast, 16 novembre 1996.*

Ci-contre : ➔ *Un court train de ballast approvisionne la tête de chantier à Lembeek. Il va passer le viaduc de Tubize, dont on aperçoit les portiques de caténaires. Tubize, 18 décembre 1996.*

Dias : Christian DOSOGNE.



Entre Voroux et Ans, les deux voies de la ligne 36B ont été déposées; des ouvrages d'art doivent être remplacés et l'assiette de la voie élargie. Sur cette section, seules les deux voies de la ligne 36 restent exploitées, ce qui a nécessité une adaptation des horaires des trains L Liège-Waremme.

Côté Welkenraedt commencera vers le milieu de cette année l'aménagement des deux kilomètres compris entre la frontière et le viaduc de Hammersbrücke. Celui-ci doit être remplacé par un nouvel ouvrage de deux cents mètres de long, construit en partie à l'emplacement de l'actuel. Vers la frontière, les travaux consisteront à aménager la voie pour la rendre parcourable à 140km/h. Deux passages à niveau vont être supprimés et remplacés par deux couloirs sous voies; un passage supérieur et un passage inférieur doivent être construits. L'entreprise prévoit également la construction d'une sous-station à proximité de la frontière.

L4 Bruxelles - Frontière hollandaise

Les Pays-Bas et la Belgique se sont mis d'accord sur le tracé entre Antwerpen et la frontière : la ligne sera, pour l'essentiel, parallèle à l'autoroute E19. Ce tracé, préféré des Hollandais mais plus long et plus coûteux, a nécessité d'après discussions



Entre le viaduc de Lembeek et l'entrée de Halle, la voie provisoire a été posée par deux grues routières à la place du portique à pneus. Lembeek, 26-11-1996.

Photo : Christian DOSOGNE.

entre les deux pays qui sont finalement tombés d'accord sur le financement : les Hollandais apporteront environ 2,5 milliards de francs dans l'escarcelle. Une ligne nouvelle sera construite entre Amsterdam et Antwerpen, avec passage sous le cœur de la cité scaldéenne. La mise en service de la ligne nouvelle est attendue pour 2003 entre Amsterdam et Rotterdam, et entre 2005 entre Rotterdam et Bruxelles.

Pour rappel, en Belgique, c'est la ligne 25 qui sera améliorée entre Bruxelles et Berchem; sa vitesse de référence sera portée de 140 à 160km/h.

Les études relatives à la liaison Nord-Sud à Antwerpen ont débuté. Pour rappel, il s'agit de relier les gares de Berchem et d'Anvers-Dam en passant sous celle d'Antwerpen-Centraal.



Pour permettre la poursuite des travaux à l'ouvrage, le viaduc de Lot a été complètement protégé par un tunnel... Plongeant vers Bruxelles, un train IR de la relation Binche-Louvain-la-Neuve quitte Lot. La voie B vers Bruxelles a été démontée, et la voie A est devenue voie B. Lot, 31 décembre 1996. Dia : Christian DOSOGNE.

Actuellement en effet, la gare d'Antwerpen-Centraal est établie en cul-de-sac, ce qui nécessite, pour les trains Bruxelles-Amsterdam devant transiter par Antwerpen, un changement de front et une double circulation entre Berchem et Antwerpen.

Le but est donc de transformer la gare d'Antwerpen-Centraal afin de permettre la circulation des trains du Nord au Sud et inversement. Cela ne peut se produire par les voies actuelles en surface; il faut dès lors construire en souterrain. La nouvelle gare d'Anvers sera donc à trois niveaux : +1, -1 et -2 avec, respectivement, 6, 4 et 4 voies à quai. Pour ce faire, trois voies continues doivent remplacer, entre Antwerpen et Berchem, les deux existantes; la ligne marchandises 27A doit également être déplacée entre Berchem et Antwerpen-Oost. Sur une longueur de 1600 mètres, des ouvrages aériens et souterrains doivent être construits afin d'amener 6 voies aériennes en cul-de-sac au niveau +1, 4 voies souterraines en cul-de-sac au niveau -1 et 4 voies souterraines, dont deux seront empruntées par les trains continuant vers les Pays-Bas ou venant du nord d'Anvers vers les tunnels à construire au niveau -2. A partir du passage inférieur de la Lange Leemstraat, les voies des lignes 25 et 27 descendront avec des pentes entre 2,5 et 2,9% pour atteindre les niveaux souterrains de la gare d'Antwerpen-Centraal. Entre la Lange Kievitstraat et l'Astridplein, sur une longueur de 635 m, le projet comporte la reconstruction de la gare d'Antwerpen-Centraal à trois niveaux. Eurostation est en charge de ce projet. La vitesse sur cette ligne directe souterraine sera de 90km/h. La ligne 25 sera raccordée au niveau -2, la ligne 27 passera au niveau -1 et les trains des lignes 59 et 12 seront reçus au niveau +1.

Depuis l'Astridplein jusque la Damplein, sur une longueur de quelque 1300 mètres, deux tunnels à voie unique doivent être forés à l'aide de tunneliers et une tranchée couverte d'une longueur de 330 mètres construite. Un puits de départ sera construit sur les terrains d'Antwerpen-Dam à partir duquel seront forés deux puits circulaires de 7,30 mètres de diamètre. Un puits de secours sera aménagé à mi-parcours, soit aux environs de la Dambruggestraat. La tranchée couverte sera quant à elle réalisée à ciel ouvert.

Entre la Damplein et la Groenendaallaan, trois passages inférieurs, des murs de soutènement et des remblais doivent être effectués. Ce tronçon sera implanté à 7 mètres au-dessus du niveau du sol pour permettre d'atteindre une hauteur libre suffisante au-dessus du canal Albert.

→ **PHOTO 28-37** Une voie de la nouvelle ligne 36 est posée à hauteur de l'ancienne gare de formation.

Voroux, 28 janvier 1997.

Photo : B. DIEU.



PHOTO 29-35 Le faisceau de réception de la gare de Voroux est maintenant renouvelé. Il servira à la réception des trains d'approvisionnement de la ligne nouvelle. Voroux, 28 janvier 1997. Photo : B. DIEU.



PHOTO 28-36 En gare de Ans, les voies accessoires ont été démontées et seules restent praticables les voies 1 à 4. La ligne 36B est hors service entre Voroux et Ans. Ans, 28 janvier 1997. Photo : B. DIEU.



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. La plupart des articles sont également disponibles lors des voyages ou activités diverses.

LIVRES

PRIX (BEF POIDS
abo - non abo)

- Réédition de l'Indicateur SNCB de 1935 (PFT-Edition) 795 895 615g
- Aperçu de la signalisation ferroviaire belge (PFT-Edition) 395 395 255g
- Promenade ferroviaire au pays d'Ath (PFT-Edition) 750 850 860g
- Le rail bruxellois en images (PFT-Edition) 450 490 550g
- Les trams verts de Charleroi en images (PFT-Edition) 490 560 550g
- La gare de Ath à 100 ans 360 360 300g
- La ligne de chemin de fer 128 Ciney-Yvoir 295 295 255g
- Vapeur en Belgique, tome I (Phil DAMBLY) 1800 1950 1390g
- Vapeur en Belgique, tome II (Phil DAMBLY) 1950 2200 1905g
- Inventaire des gares belges 750 750 1050g
- Petite Histoire gare de Namur de 1843 à 1935 320 350 390g
- La ligne 126 Statte - Landen 395 395 550g
- Plan des Ch. F. houillers du Couchant de Mons 300 375 250g
- La signalisation ferroviaire luxembourgeoise (CFFL-Edition) 295 295 150g
- Histoire de la signalisation ferroviaire en Belgique (PFT-Edition) 990 1190 950g

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

FICHES D'IDENTITE (toutes avec une photo couleurs 9 x 13)

- séparées (chaque fiche accompagnée d'une pochette plastifiée) -
6001-91, 6101-15, 6401-06, 6501-06, 6601-03 par fiche : 35 45 20g
- brochure 6001-6015 400 450 165g
- brochure 6016-6030 400 450 165g
- brochure 6031-6045 400 450 165g
- brochure 6046-6060 400 450 165g
- brochure 6061-6075 400 450 165g
- brochure 6076-6091 400 450 165g
- brochure 6101-6115 400 450 165g
- brochure 6401-6406 + 6501-6506 + 6601-6603 400 450 165g

EN LIGNES

- numéros 1 à 8 le numéro 80 80 100g
- numéros 9 à 11 le numéro 120 120 150g
- numéros 12 à 15 le numéro 140 140 165g
- numéros 16 à 20 (n° 17 épuisé) le numéro 160 160 210g
- numéros 22 à 24 (n° 21 et 25 épuisés) le numéro 180 180 210g
- numéros 26 à 28 le numéro 220 220 210g

EN LIGNES HORS SERIE

- N°1 : LES LOCOMOTIVES DIESEL SERIE 83 395 450 255g
- N°2 : LES LOCOMOTIVES SERIE 1600 CFL 595 650 255g

CALENDRIERS

- 1979, 1980, 1982 à 1989, 1991, 1992, 1993, 1995 par année : 200 300 255g

CALENDRIER 1997 (édition PFT-Ediblanchart) (voir page 2) 345 395 255g

CARTES POSTALES (Edition PFT-Ediblanchart)

- séries 1 à 6 (12 vues SNCB + CFL par série) par série 150 150 105g

PIN'S (PFT-Edition)

- locomotive diesel série 201 150 150 15g
- locomotive diesel série 60 verte ou jaune (à spécifier) 150 150 15g
- autorail 4333 + remorque 732.10 150 150 14g
- locomotive électrique 101.012 bicolor + moustaches jaunes 150 150 16g
- locomotive électrique 101.012 vert foncé + moustaches jaunes 150 150 16g
- locomotive à vapeur type 81 150 150 16g

PHOTOS THEME (PFT-Edition)

pochettes de 10 photos couleurs format 10x15 (thème n°15 : 17 photos)

- thème n° 2 : essai locomotive espagnole 252.001 en Belgique 400 450 75g
- thème n° 3 : locomotive 6036 400 450 75g
- thème n° 4 : locomotive 6215 400 450 75g
- thème n° 5 : autorails étrangers en Belgique 400 450 75g
- thème n° 7 : voyage 6005 + 6215 400 450 75g
- thème n° 8 : livrées prototypes ou spéciales 400 450 75g
- thème n° 9 : automotrices ex-SNCB sur la SATTI en Italie 400 450 75g

- thème n° 10 : voyage PFT Bruxelles-Köln 204.003 + 5407 400 450 75g
- thème n° 11 : ligne 123 Enghien-Braine le Comte 400 450 75g
- thème n° 12 : automotrice quadruple 808 VTM 400 450 75g
- thème n° 13 : la passerelle de Sourbrodt 400 450 75g
- thème n° 14 : la ligne 89, section Zottegem-Oudenaarde 400 450 75g
- thème n° 15 : les 17 loco série 23 ayant porté la livrée jaune 600 700 120g
- thème n° 16 : locomotives diesel prototypes de la série 60 400 450 75g
- thème n° 17 : la locomotive 212.144 400 450 75g
- thème n° 18 : les CC 40.100 de la SNCF 400 450 75g
- thème n° 19 : la ligne 75 Deinze-De Panne avant électrification 400 450 75g

thème n°20 : les signaux mécaniques de la gare de Frasnes-lez-Anvaing 400 450 75g

PHOTOS BD (Bruno DEDONCKER)

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

- PHOTO BD-001 à 003 (En Lignes 28) par photo 150 200 7g
- PHOTO BD-004 à 011 (En Lignes 29) par photo 150 200 7g

PHOTOS EN LIGNES

Les photos publiées portant un numéro (par exemple PHOTO 29-24), 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 10/04/97; date de livraison: +/- 20/05/97. Les photos des "EN LIGNES" précédents ne sont plus disponibles ! Renseignements et commande : ☎ 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	
	BELGIQUE	ETRANGER
jusque 100g	40F	40F
jusque 250g	55F	65F
jusque 350g	70F	100F
jusque 500g	100F	100F
jusque 1000g	120F	190F
jusque 2000g	140F	260F
jusque 4000g	230F	480F
jusque 5000g	230F	590F

NOUVEAU PHOTO-THEME N°20

Série indissociable de 10 photos couleurs au format 10x15 consacrée aux derniers signaux de la gare de Frasnes-lez-Anvaing démontés en octobre 1996. Prix : 400 F (non abonné : 450F) + frais de port. Communication : PHOTO-THEME 20.

- 20-1 : 554.18 (voir rubrique actualité belge)
- 20-2 : 6032 + train de marchandises (voir rubrique actualité belge)
- 20-3 : 212.144 + 6266
- 20-4 : 6288 + train de charbon
- 20-5 : 4608
- 20-6 : 6004 + train de charbon
- 20-7 : 4601
- 20-8 : 6393 + train de voyageurs
- 20-9 : 210.034 + voitures M1
- 20-10 : 554.18

