

EN LIGNES



REVUE TRIMESTRIELLE EDITEE PAR L'ASBL

*Patrimoine
Ferroviaire
Touristique*

N° 33 - Mars 1998

VALEUR: 240 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 800 FB (pour l'étranger 900 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 ou un coupon-réponse international.

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

Un grand merci d'abord à tous ceux qui nous ont envoyé leurs bons voeux pour l'année nouvelle. Qu'ils y trouvent ici la réciprocité, car le nombre de cartes reçues ne permet pas une réponse personnalisée.

Merci aussi au millier de lecteurs qui se sont déjà abonnés pour 1998. Nous essayerons de ne pas les décevoir, d'autant que la légère augmentation du prix de l'abonnement permettra un envoi de la revue sous pli cartonné, lorsque notre stock d'enveloppes sera renouvelé.

L'année 1998 commence fort; au point de vue matériel d'abord, un nouvel engin vient d'enrichir la collection gérée par le PFT. Il s'agit ni plus ni moins de la locomotive illustrée en première page... En effet, la 1602, qui a circulé sur la ligne touristique CFV3V entre Mariembourg et Treignes, a été rachetée par un particulier qui l'a aussitôt mise en gestion au PFT. L'engin, pour pouvoir circuler sur le réseau, doit être immatriculé et donc subir de nombreuses modifications et vérifications techniques.

Deux autorails (les 4333 et 4602) sont sur le point d'être immatriculés, ce qui portera à six le nombre d'engins autorisés. Bravo aux animateurs "matériel" qui parviennent à faire des miracles lorsque l'on connaît l'état du matériel avant restauration...

Ensuite, nous entrevoyons enfin de bonnes perspectives pour le garage du matériel; les instances dirigeantes de la SNCB s'occupent en effet de ce dossier introduit il y a maintenant dix ans et une solution finale semble être en vue. La suite dans le prochain numéro pour l'inauguration de notre abri?

Enfin, cela bouge aussi du côté de la 128. Notre ténacité à vouloir exploiter une ligne touristique commence à porter des fruits...

Côté publication, outre notre première cassette-vidéo et une brochure sur les locomotives type 232, deux ouvrages de taille sont en préparation.

Nos équipes de bénévoles ne chôment pas; elles manquent souvent de bras. N'êtes-vous pas de temps en temps disponible?

Bonne lecture.

NOUVEAUTES PHOTO-THEME N°24

Série indissociable de 10 photos couleurs au format 10x15 consacrée aux locomotives polycourant de la série 15. Jusqu'au 13 décembre 1997, les 15 assuraient le trafic international entre Liège et Paris. Dès le lendemain, elles se sont vues réattribuer des trains IC entre Oostende-Eupen et des trains P Eupen-Bruxelles. Ce photo-thème contient dix vues de 15 en tête de trains internationaux sur les lignes 125-130-130 bis.

Prix : 400 F (non abonné : 450F) + frais de port (voir page 51).

Communication : PHOTO-THEME 24.

24-01	Ronet
24-02	Sclaigneaux
24-03	Java
24-04	Erquelinnes
24-05	Fontaine-Valmont
24-06	Landelies
24-07	Couillet-Montignies
24-08	Floreffe
24-09	Thuin
24-10	Floreffe

PHOTOS DE COUVERTURE

Première page

PHOTO 33-36 Le 25 août 1990, le PFT organisait en collaboration avec le GAR un grand périple dans le sud du pays, à l'aide de la 1602 CFL et la 202.017 SNCB (alias la 204.003). Le train est photographié à Bourcy, gare située sur la défunte section Gouvy-Bastogne de la ligne 163. Depuis le début de l'année 1998, la 1602 CFL est gérée par le PFT. Photo : Jean-Luc VANDERHAEGEN.

Dernière page

C'est le 2 février 1997 que la 1301 est arrivée à l'Atelier Central de Salzinnes en vue d'y subir les épreuves relatives à sa réception et ses premiers essais en Belgique.

Photo : Bernard NICLOUT.

EN LIGNES 33

MARS 1998

SOMMAIRE

Le mot du Président.....	2
Le chemin de fer portuaire du Pays de Waas	4
Quel est l'intérêt d'Internet.....	9
Actualité étrangère.....	10
Actualité SNCB	
- Matériel moteur.....	19
- Voitures.....	23
- Infrastructure	24
- Divers	25
- Le nouveau service d'été.....	28
- Radiations	30
- L'actualité en images.....	32
- Le point sur les travaux TGV.....	40
Nostalgie.....	46
Hier - Aujourd'hui	48
Courrier des lecteurs	50
PFT-Boutique	51

REALISATION

Jean-Luc VANDERHAEGEN, Baudouin DIEU.

REDACTEUR EN CHEF

Jean-Luc VANDERHAEGEN.

REDACTION

Jean-Luc VANDERHAEGEN, Baudouin DIEU, Philippe DIEU, Pierre HERBIET, Philippe DE GIETER, Hubert DESCHEPPER, Alain DEFECHEREUX, Christian DOSOGNE, Garrit JOOS, Pierre BERCHEM, Didier LEMAIRE.

REMERCIEMENTS (par ordre alphabétique)

F. ARANDA, T. BADIE, A. BEERLANDT, R. BODDEWIJN, G. DE BIE, W. BOECKX, L. BONTINCK, R. CRKELAIRE, W. DE RIDDER, P. DUBOIS, A. ELOOT, J-P. FIERS, L. GARY, M. HANSENS, F.J. JANSSEN, B. LUYTEN, J-L. MASUY, L. NINANE, Jose Antonio PACHECO, M. RIGUELLE, G. SMETZ, B. STEPHENSON, Y. STEENEBRUGGEN, D. THIELEMANS, A. THONET, P. VANDELOISE, C. VANHECK, M. VOCKE.

PETITES ANNONCES

(gratuites pour les abonnés)

● **A VENDRE** : lot de revues ferroviaires (en français, néerlandais et allemand); liste et prix sur demande. Ecrire à Eric GAGLA, B.P. 188 à 4049 LIÈGE X (Merci de joindre un timbre pour la réponse).

● **CHERCHE** : photos, renseignements concernant les équipes de conduite, anecdotes, etc. de la locomotive à vapeur 29.160. Rik GORLEER, Struisvarenweg 3, 9031 Drongen.
☎ 09/236.24.12.

● **CHERCHE** : des photos des festivités du 150ème anniversaire des Chemins de fer suisses. COLASSIN Freddy, Chaussée d'Alsemberg 133, 1630 LINKEBEEK.

● **CHERCHE** : renseignements concernant l'exploitation après la première Guerre mondiale (période de 1920 à 1925) de la ligne 69C Warneton-Comines. Cette ligne aurait été exploitée par du matériel de la SNCB pour le compte des chemins de fer Vicinaux. Ecrire au PFT qui transmettra.

NOUVEAUTE

EN LIGNES hors série n°4

LES LOCOMOTIVES SERIE 92

Les dernières locomotives de manœuvres de la série 92 ont été retirées des inventaires le 1er juin 1997. Cette série de 25 machines est apparue au début des années soixante, équipée avec les moteurs Diesel SEM initialement prévus pour la motorisation des autorails du type 606 dont la commande fut annulée.

Les 9201 à 9225, originellement numérotées 232.001 à 232.025, ont débuté la première moitié de leur carrière aux dépôts d'Antwerpen-Dam et de Schaerbeek. Par la suite, elles furent progressivement cédées, de 1973 à 1976, au service de la Voie (aujourd'hui Département Infrastructure). Elles y accomplirent la seconde partie de leurs prestations en tête de trains de travaux ou de convois de service.

Les 92 n'ont jamais suscité un grand intérêt de la part des amateurs. Leur esthétique sans attrait particulier et les services assurés peu intéressants ne sont certainement pas étrangers à ce manque d'intérêt.

Ce livre relate l'origine et l'histoire complète de ces locomotives pour tenter ainsi de mieux les faire connaître.

Format A4, 68 pages, 117 photos et schémas, couverture souple plastifiée en couleurs. Prix de lancement : 545 F + frais de port (255 grammes - voir page 51).

Communication : série 92.

LES LOCOMOTIVES SERIE 92 "Ex - Type 232"



EN LIGNES

HORS SERIE N° 4

PFT-EDITION



Rectification

Une erreur s'est glissée dans la fiche historique de la 5317 publiée à la page 43 du EN LIGNES 31. Dans le paragraphe "Numérotation" il y a :

01-01-1971 - 30-03-1988 : 5207

30-03-1988 - 01-06-1997 : 5317

il faut :

01-01-1971 - **01-02-1989** : 5207

01-02-1989 - 01-06-1997 : 5317



PHOTO 33-01 *L'ensemble de la desserte du Waaslandhaven est assuré au départ du faisceau de Kallo-Zuid par deux locomotives de la série 70. Le 13 janvier 1997, les deux machines de service étaient les 7001 et 7005 Photo : Jean-Luc VANDERHAEGEN.*

PHOTO 33-02 *Un train complet de wagons-citernes remorqué par les 5178 et 5167 quitte Kallo-Zuid en direction d'Antwerpen-Noord. La photo est prise peu avant la bifurcation de Steenland avec la ligne 208, le 13 janvier 1997. Photo : Jean-Luc VANDERHAEGEN.*



ZZ 72392 N7 FNND 01.12 - W 02.18
 ZZ 72390 N7 FNND 04.57 - W 06.19
 ZZ 72394 N67 FNND 09.02 - W 11.07
 ZZ 72396 N17 FNND 10.47 - W 12.15
 ZZ 72398 N67 FNND 17.08 - W 18.16

Les premiers trains envoyés vers Antwerpen quittent Kallo-Zuid dans l'après-midi, vers 17.00. Les machines de remorque arrivent à vide entre 16.00 et 16.30. Les éventuels convois supplémentaires quittent toujours Kallo-Zuid une heure plus tard. Les horaires ci-après concernent les trains réguliers :

ZZ 52121 N67 W 17.00 - FNZG 17.36 (1)
 ZZ 52420 N67 W 19.37 - FNZG 20.21 (2)
 ZZ 72393 N67 W 20.22 - FNND 21.14
 ZZ 72395 N67 W 18.21 - FNND 19.48

Abréviations :

FNND = Antwerpen-Noord
 FNZG = Antwerpen-Schijnpoot
 N17 = pas le lundi et dimanche
 N67 = pas le samedi et dimanche
 N7 = pas le dimanche
 W = Waaslandhaven
 (1) pour Schaarbeek
 (2) pour Montzen

Dans le courant de la journée, il n'est pas rare de voir circuler des convois supplémentaires, souvent constitués de charges complètes.

Les trains de desserte ne circulent qu'à la demande, et il est donc impossible de donner des horaires. Toutefois, on peut citer quelques constantes : la ligne 208 est toujours desservie l'avant-midi, entre 08.00 et 09.00, tandis que le train desservant la ligne 209 quitte Kallo-Zuid vers 11.00.

La machine assurant les manoeuvres à Kallo-Zuid travaille toute la journée, avec une pause de 12.30 à 14.00.



Le 29 mai 1997, la 7002 assure le train de desserte de la ligne 209, vu ici peu avant l'entrée du faisceau "Canada". Photo : Wim DERIDDER.



PHOTO 33-03 *Le 6 février 1986, la 7003 dessert le raccordement de Bayer-Polysar implanté le long de la rive gauche de l'Escaut. Photo : Jean-Luc VANDERHAEGEN.*



PHOTO 33-04 *Le 17 avril 1997, le train de desserte de la ligne 209 vient de passer sous le pont de la ligne 229. Photo : Wim DERIDDER.*

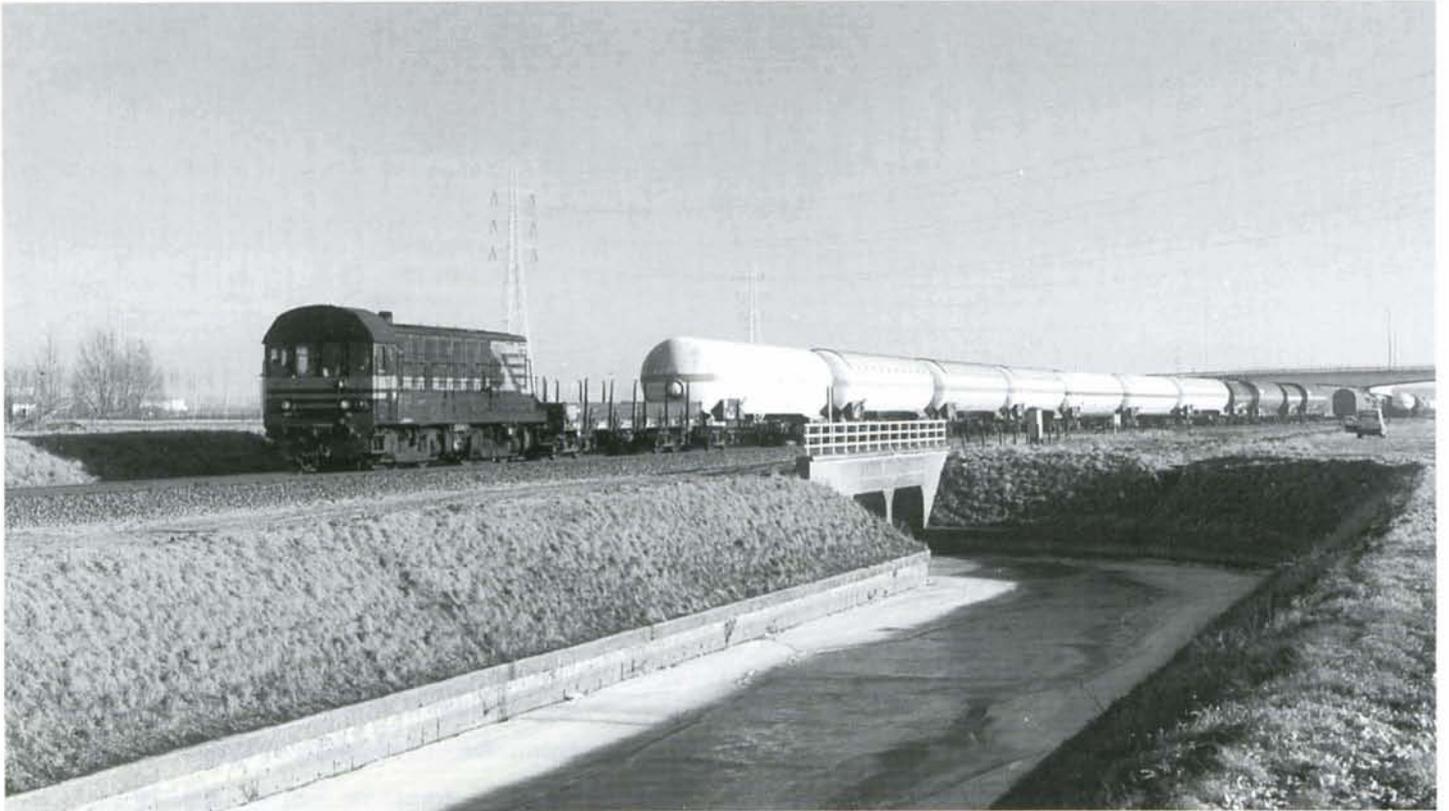


PHOTO 33-05 *Retour du parcours de desserte de la ligne 209, remorqué par la 7005. Le train est photographié à la sortie du faisceau de Kallo et se dirige vers la bifurcation de Steenland le 13 avril 1997. Photo : Philippe DE GIETER.*



Sur la ligne 229, un train à destination du triage d'Antwerpen-Noord approche de la bifurcation de Kattestraat. En tête, les 5174 et 5166. Melsele, 29 avril 1996. Photo : Wim DERIDDER.



Le 22 août 1996, la 7001 manoeuvre un train de transport d'automobiles à l'est du Vrasenedok. Photo : Wim DERIDDER.

Après 14.00, une des deux 70 va chercher les wagons se trouvant à l'est du Vrasenedok.

Le samedi, les lignes 208 et 209 ne sont pas desservies, à l'exception des raccordements autour de Kallo-Zuid. Un train vers Antwerpen quitte Kallo-Zuid vers 12.00, en principe remorqué par les deux 70.

L'avenir

Le Waaslandhaven est en plein développement, amenant d'année en année un trafic ferroviaire sans cesse croissant. Dans les prochaines années, la SNCB va ainsi investir de grosses sommes dans l'infrastructure. Le projet définitif prévoit trois nouveaux terminaux, dont le terminal conte-

neurs du Doeldok, prévu pour l'an 2000. Pour pouvoir les desservir, la SNCB doit prolonger la ligne 208 et aménager une boucle ferroviaire complète à partir de la bifurcation Steenland sur la ligne 208, avec de nouvelles voies le long de la darse à conteneurs et autour des darses Doel et Verrebroek en direction du faisceau de Kallo-Zuid.

Dès 1998, les travaux de mise à double voie de la ligne 229 seront entamés; l'assiette de la seconde voie existe déjà. Une nouvelle courbe de raccord sera établie entre la ligne 229 et la ligne 59 en direction de Gent, ce qui se traduira par un gain de temps énorme pour les trains se dirigeant dans cette direction, puisqu'ils ne devront plus aller jusqu'à Antwerpen où un chan-

gement de front est actuellement nécessaire. A court terme, la ligne 229 sera électrifiée et le nombre de voie du faisceau de Kallo-Zuid porté de 12 à 22.

Photographie

La photographie et même la poursuite des trains est relativement aisée, vu que les lignes sont le plus souvent établies le long des routes. Beaucoup d'endroit présentent encore un caractère champêtre. De plus, plusieurs entreprises possèdent leurs propres engins de traction, comme par exemple la firme Halterman établie au bout de la ligne 208, qui utilise un locotracteur Köf racheté d'occasion à la DB.

Wim DERIDDER

Le 19 juillet 1997, un train spécial tracté par les 5166 et 5156 quitte Kallo vers Antwerpen-Noord. Le convoi est photographié sur la ligne 229 peu avant la bifurcation avec la ligne 209. Photo : Wim DERIDDER.



Quel est l'intérêt d'Internet pour un mordu du rail?

On n'entend plus parler que de lui. Internet s'est immiscé partout. Il rend tout accessible, à tout moment. Mais il y a-t-il une bonne raison, pour un amateur des chemins de fer, de s'intéresser à Internet? Réponse: oui. Et ceux qui en doutent doivent absolument parcourir ce qui va suivre. Car le rail n'est pas resté à l'écart de cet engouement informatique. Les uns après les autres, les sociétés ferroviaires ont élaboré leur site. Non seulement pour être "dans le vent", mais aussi parce que c'est un moyen peu onéreux d'informer la clientèle.

L'intérêt d'Internet pour les raillophiles que nous sommes ne se limite cependant pas aux seules compagnies de chemin de fer. Les associations y présentent leurs activités, y décrivent leur ligne ou leur musée, y donnent les horaires et les prix, illustrent leur matériel... Certains lancent une foule d'infos originales patiemment compilées.

Il est donc temps pour "En Lignes" de vous initier à tout cela. Car pas besoin d'être diplômé en informatique pour accéder aux données disponibles sur le réseau. Alors, prêt pour la découverte?

Par Didier Lemaire

Comment présenter Internet à ceux qui ne l'ont jamais vu? Internet, c'est une espèce de télétexte dont les millions de pages, agrémentées de photos - voire de sons - contiennent (presque) tout ce que vous pouvez imaginer. Le concept est totalement interactif : c'est vous-même qui décidez, en cliquant de ci de là avec votre souris, de la page, de la photo ou du texte que vous voulez visionner. Imprimer sur papier, copier sur une disquette ou récupérer le document est tout à fait banal.

Matériel nécessaire : d'abord, un ordinateur suffisamment puissant. Si un Pentium est conseillé, ça marche déjà très honnêtement avec un 486 DX4 100. Ensuite, un fax-modem (min. 14.400 bps) afin de vous connecter à la ligne téléphonique; enfin, une souris et un écran. Plus celui-ci est grand, plus la lecture est aisée; plus votre ordinateur et votre modem sont puissants, plus le chargement des pages (et des images) est rapide et donc agréable.

Ca, c'est pour le matériel. Mais comme votre télé a besoin d'un télédistribeur, votre ordinateur a besoin d'un "Internetdistributeur", qu'on appelle "fournisseur d'accès". C'est lui qui va vous donner le mot de passe pour accéder sur Internet. Le choix, en Belgique, ne manque pas (voir rubrique 8702 du guide Belgacom). L'abonnement revient en général à 700-800 FB par mois, mais certaines formules plus restrictives (par ex., accès en soirée uniquement) sont déjà proposées à partir de 300-400 FB/mois.

A cela s'ajoute évidemment le prix des communications téléphoniques. Une heure de connexion, en soirée ou le week-end au tarif zonal, cela donne 30 FB.

Bon, vous avez tout pour vous connecter sur Internet. Mais où chercher quand on ne connaît pas d'adresse? Pour le téléphone, vous cherchez dans le bottin; pour Internet, il y a des "moteurs de recherche". Citons notamment Altavista : <http://www.altavista.digital.com> ou Hotbot : <http://www.hotbot.com>. Dans la fenêtre de recherche, tapez par ex. "train", ou "railway", puisque la langue la plus répandue est l'anglais et le résultat vous donnera plusieurs milliers d'adresses. Il faudra affiner la recherche en ajoutant d'autres termes, plus précis, comme par ex. le nom de la compagnie ou du pays souhaités.

Tout est évidemment plus facile quand on connaît une adresse. "EN LIGNES" vous en donne quelques unes, qu'il convient de retranscrire très fidèlement dans la fenêtre destinée à cet effet. Avantage de la plupart des sites décrits ici : ils réfèrent - via des "liens" facilement repérables dans le texte par une petite icône ou par leur couleur différente - à d'autres sites, consacrés également au rail. Lorsque vous êtes sur un lien, le curseur de votre souris se transforme en un petit main. Enfoncez alors le bouton de votre souris, et vous voilà directement transportés sur un autre site.

Bon, passons à ces fameuses adresses.

Quelques filons

L'Allemagne ferroviaire compte plusieurs coudees d'avance sur Internet. Les sites y pullulent. Et commençons d'emblée par l'incontournable HAFAS, alias l'Aridisc de la DB qui calcule les horaires de tous les Chemins de fer européens! Si vous recherchez des informations horaires sur le site officiel de Chemins de Fer Luxembourgeois ou Polonais (ex. parmi tant d'autres), ils vous renverront à HAFAS!! Et ce site en allemand, est aussi traduit en anglais.

Voici l'adresse de ce petit bijou: <http://bahn.hafas.de>. Encodez, comme dans notre Aridisc, gare de départ, destination, jour et heure; puis, cliquez sur "Search Connection" : le résultat apparaît après quelques secondes. Vous pouvez consulter l'horaire avec les correspondances (en cliquant sur "Detail"), visionner le graphique ("Graphic") ou l'itinéraire précis de chaque train ("Journey Guide"). "Search Station" vous renseigne sur les gares, notamment les affiches jaunes de départ. Notez qu'elles sont traduites en anglais, ce qui est fort pratique pour qui ne comprend quedalle du polonais, du hongrois ou de l'italien! "New Query" lance une autre recherche, et "Main Page" vous ramène à la page d'accueil de la Deutsche Bahn (<http://bahn.de>). HAFAS vous renseigne également sur les tarifs, pour autant que le parcours ait lieu dans son intégralité sur le réseau de la DB.

Passons à un site regorgeant d'adresses : celui de European Railway Server : <http://mercurio.iet.unipi.it>. Collection de photos de réseaux européens, sites consacrés à l'ICE, au TGV, au Harz, à l'Association

Française des Amis des Chemins de Fer, aux livrées des sociétés européennes, aux logiciels conçus pour le rail, et à bien d'autres sites encore.

Tiré de ce European Railway Server, voici: <http://mercurio.iet.unipi.it/misc/links.html> qui recense, par pays, quelques adresses de sites traitant du rail en général. On y trouve donc indifféremment du tram et du train. Prenons l'exemple de la Belgique : il renvoie à De Lijn, au BVBS, à Schepdaal, à un site consacré au tram et plusieurs aux chemins de fer.

L'Union Internationale des Chemins de fer, vient de fêter son 75ème anniversaire. Elle est également présente sur Internet: <http://www.uic.asso.fr/fr/index.html>. Bref historique, présentation générale, liste et informations relatives à ses membres, rapport d'activité, calendrier des expositions et congrès internationaux, quelques statistiques, voici ce que l'on y trouve. En cliquant sur "autres sites" (ou directement sous l'adresse <http://www.uic.asso.fr/fr/hotlink/index.html>), il renvoie à ses membres, notamment européens et américains.

Dans le même genre, un site belge, mis au point par un certain Kees Smilde : <http://www.ccl.kuleuven.ac.be/%7Ecorn/railinfo.htm>. Il réfère directement aux sites (officiels ou non) de sociétés de chemins de fer belges et étrangères, des cartes de réseau, une liste de sites belges, et quelques photos.

Un autre, en allemand: <http://atlas.kawol-rwthachen.de/cbahn/links.html>. Il est essentiellement axé sur le rail "germanique" : entreprises commerciales (DB Cargo, Bombardier,...) nationales mais aussi étrangères, sites de magazines spécialisés, associations, lignes, musées allemands, autrichiens et suisses, des sites d'amateurs, des réseaux urbains, des constructeurs de modèles réduits...

Et nos bons chemins de fer? La SNCB a aussi son site, sous l'adresse <http://www.sncb.be>. Outre ce à quoi nous a habitué l'Aridisc (offre tarifaires et horaires), vous y trouverez les dernières nouveautés, le trafic international, B-Cargo, le tout revu et corrigé régulièrement et accessible gratuitement! Car consulter Internet, pour rappel, ne coûte rien, si ce n'est la connexion téléphonique (et votre abonnement, bien sûr). Il y a même moyen de réserver un ticket directement depuis son ordinateur! La SNCB va plus loin encore, avec un chapitre réservé aux offres d'emploi, à la vente de matériel et aux conditions d'accès à son centre de documentation. Le site est rapide, clair et bien organisé. Chapeau, la SNCB!

Avant de clôturer, encore deux adresses traitant des trams en Belgique: <http://www.azur.fr/cftv.assb.htm> pour les lignes touristiques belges et luxembourgeoises, et <http://home.tonline.de/home/Pauke/traminfo.htm> pour des liens vers divers sites.

AUTRICHE

Des EuroSprinter pour les ÖBB

Les ÖBB ont commandé une série de 75 locomotives basées sur la 152 des Chemins de fer allemands. L'EuroSprinter de Siemens remporte ainsi un nouveau marché (après les DB, RENFE, CP, FS, PKP et OSE), évinçant ainsi ses concurrents directs GEC-Alsthom et ADtranz.

Les nouvelles machines seront réparties en deux tranches :

- 50 locomotives de la sous-série 1016 monocourant 15 kV 16,7 Hz pour le trafic intérieur et international avec l'Allemagne;
- 25 locomotives de la sous-série 1116 bicourant 15 kV 16,7 Hz et 25 kV 50 Hz, prévues pour le trafic avec la Slovaquie et la Hongrie.

La production des 1016/1116 sera réalisée par Siemens Autriche avec montage final à l'atelier central de Linz des ÖBB.

Par rapport à la 152 de la DB, les machines autrichiennes se différencieront par un autre type de bogies qui les rendront aptes à une vitesse maximale de 230 km/h (140 km/h pour les 152).

Leur puissance de 6400 kW leur permettra de remorquer des trains de marchandises de 2000 t à 100 km/h et de 1600 t à 120 km/h.

Les ÖBB ont également une option pour 325 locomotives monocourant supplémentaires de la série 1016, qui seront appelées à remplacer tous les engins datant des années '50 et '60 (1010, 1110, 1041, 1141) et même les premières 1044!

LUXEMBOURG

Les CFL testent le futur BTB

Face aux problèmes de circulation dans la ville de Luxembourg, le Ministère grand-ducal des Transports et la ville de Luxembourg ont lancé l'étude LUX-TRAFFIC afin d'élaborer un projet améliorant significativement l'attractivité des transports publics dans les zones à forte densité de population. Cette étude a débouché sur le projet "Bunn-Tram-Bus", en abrégé BTB, qui se traduit en français par "Train-Tram-Bus".

La pierre angulaire du projet BTB est de relier entre elles les lignes CFL de Luxembourg vers Ettelbrück/Diekirch, Athus (B), Dudelange, Rumelange, Audun-le-Tiche (F) au moyen d'un parcours en site propre de type tramway via le centre de la ville de Luxembourg. Il s'agit, en fait, de la même



La rame ET 1006 stationne devant la gare de Diekirch le 11 octobre 1997. Photo : Christian VANHECK.

philosophie que celle développée à Karlsruhe en Allemagne, depuis 1992, à savoir réaliser l'interconnexion entre les liaisons régionales et urbaines en supprimant les ruptures de charge pour les voyageurs se rendant ou venant du centre ville, ce qui diminue le temps de trajet global et accroît donc l'attractivité des transports publics.

Le principe d'une interconnexion entre train et tram nécessite la définition d'un véhicule hybride capable de circuler sur les deux types d'infrastructure et donc, également, bicourant.

Une première ligne de "train-tram" sur le principe de Karlsruhe a été mise en service à Saarbrücken, en Allemagne, le 28 septembre 1997. Ce service qui circule essentiellement sur la ligne DB de Saarbrücken à Sarreguemines (en France), est assuré par 15 tramways à plancher bas construits par

Bombardier à Brugge et Wien. Ce matériel, long de 37,87 m et apte à 100 km/h, est bicourant 15 kV 16 2/3 Hz - 750 V =.

Dans le cadre du projet BTB, dont on peut attendre une mise en service, ne serait-ce que partielle, en 2002, le Ministère grand-ducal des Transports a organisé une présentation au Luxembourg de la rame 1006 du SBS (Stadt Bahn Saar) entre le 6 et le 12 octobre 1997.

Les 11 et 12 octobre, la rame circula par ses propres moyens sur la ligne Ettelbrück-Diekirch alimentée, pour l'occasion, en 750 V continu à l'aide d'une sous-station mobile fournie par le réseau de tramways de l'Freiburg-im-Breisgau! Le 11, la rame 1006 assura les trains réguliers à partir de celui de 12h28, jusqu'à la fin du service, tandis que le dimanche 12, elle assura le service sous forme de navettes cadencées aux 20 minutes, entre 10 et 18 heures.



La rame SBS assurant le train 1949 à destination de Diekirch, côtoie l'automotrice Z 2008 des CFL à Ettelbrück, le 11 octobre 97. Photo : Pierre BERCHEM.

Et en Belgique?

Il faut bien reconnaître que la Belgique a toujours quelques longueurs de retard par rapport aux pays voisins. Des projets ont bien été étudiés, mais restent sans lendemain. Motif invoqué : le manque de moyens financiers. Mais en réalité, c'est surtout le manque de volonté politique qui freine les initiatives.

A Bruxelles, on avait déjà envisagé il y a quelques années d'exploiter une espèce de train-métro, capable de circuler sur les lignes SNCB et dans le métro bruxellois. Mais très vite, des problèmes de sécurité et techniques furent soulevés, la SNCB refusant l'accès de son réseau à des véhicules légers.

Il y a près de trois ans, les TEC avaient évalué le coût pour l'installation d'un train-tram à Liège. Résultat : on a estimé le projet trop cher, et on espère régler les problèmes de circulation en mettant prochainement en service des nouveaux bus doubles...

Bombardier-Eurorail mise pourtant beaucoup sur ce nouveau concept, et voit même l'avenir avec un certain optimisme en ce qui concerne des commandes pour l'étranger. De nombreuses villes envisagent de créer des lignes de train-tram. Un projet est ainsi actuellement à l'étude pour transformer la ligne de Dunkerque vers Bray-Dunes avec prolongement possible jusqu'à De Panne (en Belgique) en axe de train-tram. En Belgique, on tente bien sûr de commercialiser un type de train-tram, mais jusqu'à présent les villes intéressées sont extrêmement rares. Le train-tram n'est donc pas pour demain dans notre royaume.

L'été luxembourgeois des fourgons-vélos

Durant l'horaire d'été 1997, il a été possible d'observer des circulations d'une incroyable diversité de fourgons-vélos sur le réseau CFL.

Le train RE 3052 Trier Hbf - Luxembourg franchit la Moselle en amont de Trier (D) non loin du point d'arrêt de Kreuz-Konz, le 27 septembre 1997. En queue de la rame des CFL, on aperçoit un fourgon-vélos obtenu par transformation d'une voiture Wegmann et reconnaissable par l'énorme inscription appliquée sur ses faces latérales. Texte et photos : Pierre BERCHEM.



Le train 117 Liège-Luxembourg, classé IR à la SNCB et express aux CFL, va traverser dans quelques instants la gare de Michelau. Derrière la 5531, on reconnaît le fourgon-vélos Dms de la SNCB suivi de 4 voitures M4. A l'arrière plan, on distingue le château de Bourscheid surplombant la vallée de la Sûre. Si l'expérience des fourgons-vélos devait être renouvelée durant l'horaire d'été 1998, on pourrait photographier au même endroit des rames homogènes SNCB en livrée orange CI, car il semblerait que les 110 seraient enfin affectés à ces trains, à moins d'un nouveau rebondissement!

Passons d'abord en revue les trains internationaux :

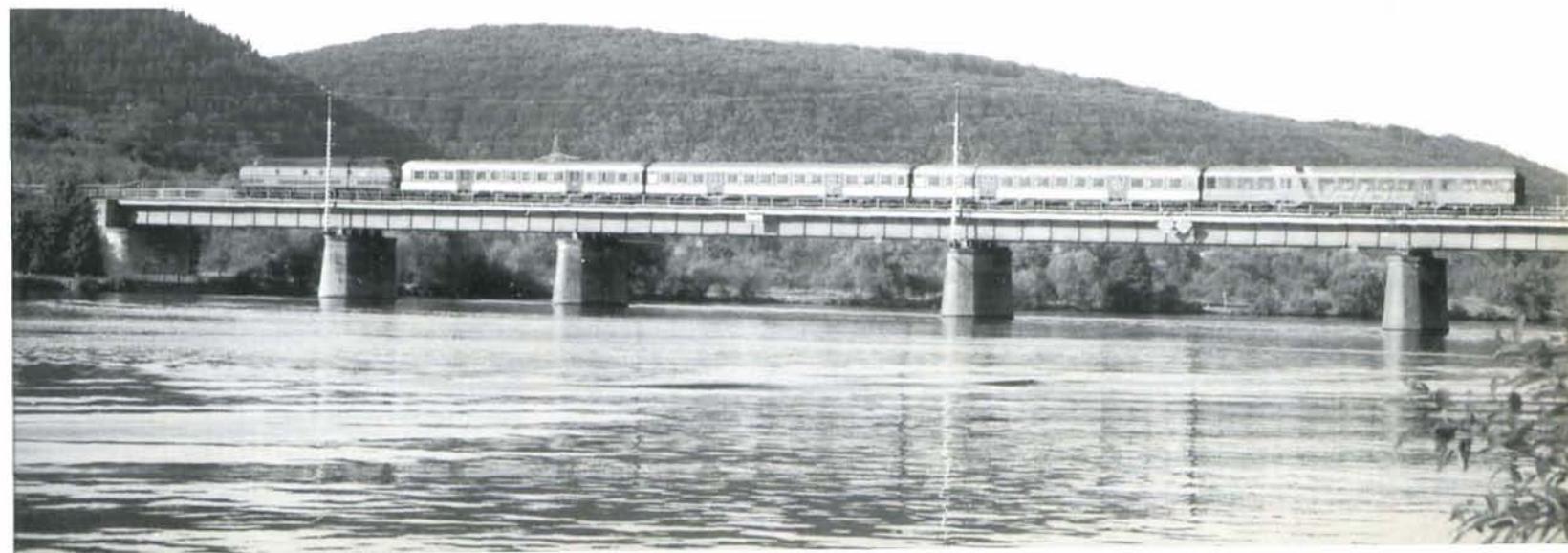
- fourgon-vélos NS incorporé dans la rame des INT 1139 et 1138 Haarlem-Luxembourg et retour (une photo de ce fourgon a été publiée dans EN LIGNES 28 page 33; il s'agit de la 1ère voiture derrière les trois locomotives Diesel);
- fourgon-vélos Dms SNCB incorporé dans les trains INT 499 et 498 Bruxelles ↔ Bâle et dans tous les IR Liège ↔ Luxembourg excepté les IR 114 et 119;
- fourgon-vélos CFL incorporé tous les jours dans les trains IR 114 et 119 Luxembourg ↔ Liège et seulement en fin de semaine et jours fériés dans les trains Régional Express Luxembourg ↔ Trier (D) 3049, 3052, 3057 et 3058. Les autres trains RE de cette relation sont assurés par des autorails 628.4 de la DB ou des CFL comportant un espace réservé au transport de vélos;
- fourgon CFF classique utilisé pour le transport de vélos - à l'extérieur aucun pictogramme ne renseigne le voyageur

sur cette possibilité - incorporé dans les INT 97 et 96 "Iris" Bruxelles ↔ Chur;

- voiture DB du type Bindz (comprenez une voiture IR de 2ème classe avec espace réservé au transport de vélos), incorporée dans les trains InterRegio assurant les relations IR entre Luxembourg et l'Allemagne.

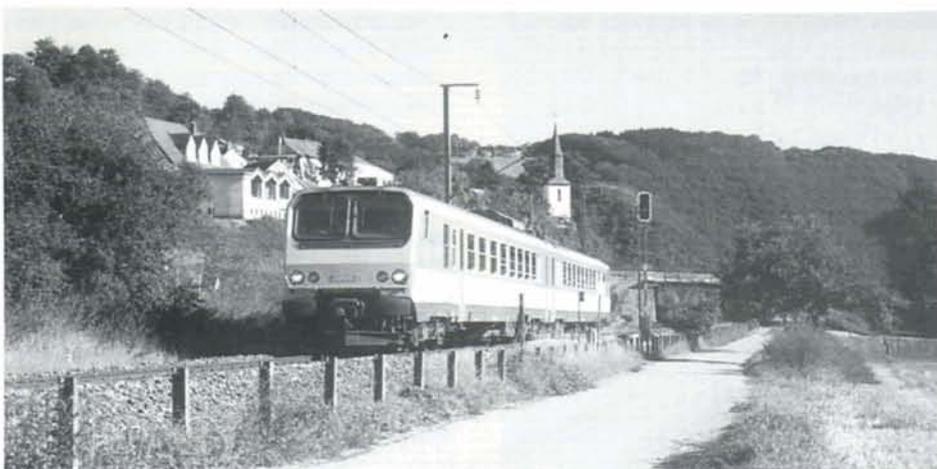
En ce qui concerne les trains du service intérieur, épinglons en particulier les trains 6330/1729 Rodange-Troisvierges et retour, et le train 1772, assurés les dimanches et jours fériés par une rame Wegmann renforcée par un fourgon-vélos CFL. Particularité intéressante de ce train : il s'agit du seul train du réseau où le transport des vélos est gratuit!

Dans le cas des autres trains assurant des dessertes de service intérieur, le transport des vélos est généralement autorisé et payant et s'effectue en principe dans le compartiment fourgon du matériel CFL ou étranger affecté à ces trains.





L'omnibus Rodange-Troisvierges franchit le viaduc de Clause le 15 septembre 1996, remorqué par une 3600. Il s'agit du seul train circulant sur ce réseau (ainsi que le train d'équilibre 1772) où le transport des vélos est gratuit! En queue de la rame, on reconnaît un fourgon-vélos à deux essieux en livrée vert crème. Signalons que cette rame a circulé pour la première fois avec une composition et sous un horaire différents les dimanches et jours fériés pendant l'horaire d'été 1983. A cette époque, comme la ligne du Nord n'était pas encore électrifiée, une locomotive Diesel remorquait un ou deux fourgons à essieux en livrée verte et des voitures Wegmann elles aussi encore en vert.
Pierre BERCIEM.



En fonction des compensations kilométriques à effectuer entre les automotrices Z2 des CFL et les Z2 de la SNCF, ces dernières peuvent assurer d'assez longues prestations sur le réseau luxembourgeois. C'est ainsi que, depuis le service d'été 1997, les Z2 de la SNCF effectuent durant l'après-midi un aller-retour omnibus Luxembourg-Troisvierges suivi d'un aller-retour omnibus Luxembourg-Wasserbillig. Dans le cadre de ces compensations kilométriques, on a aussi déjà pu observer la présence d'une Z2 luxembourgeoise à Charleville-Mézières (F)! Le 26 septembre 1997, la Z2 11.518 de la SNCF, revêtue de la livrée des TER Lorraine, assure le train 1759 et quitte Michelau en direction de Troisvierges. Photo : Pierre BERCIEM.



PHOTO 33-16 *Nouveau graphisme pour les Z2. Sur les faces avant, le numéro est situé entre les phares tandis que le nouveau logo CFL est placé sous les pare-brise. En outre, les logos CFL apposés en diagonale à l'avant des parois latérales à hauteur de la petite fenêtre des cabines de conduite, ont disparu. Photo : Alain DEFECHEREUX.*

Catastrophe à Hollerich

Une collision entre deux trains de voyageurs s'est produite le 1er décembre 1997 sur la ligne de Pétange, à Hollerich, à la sortie de la Luxembourg. On déplore 93 blessés, parmi lesquels 10 gravement atteints. Le premier train remorqué par la locomotive électrique 3616 circulait à vide, tandis que le second était assuré par l'automotrice 2012. C'est la troisième catastrophe grave survenue sur les CFL en 1997.

SUEDE - DANEMARK

Un lien fixe mixte pont-tunnel, est actuellement en construction pour relier, dès l'automne 2000, Kobenhavn et Malmö en franchissant le détroit de l'Oresund.

Pour desservir cette liaison, les DSB et les SJ ont commandé en commun 27 automotrices triples auprès d'ADtranz (usines de Randers, DK et Vasteras, S), avec une option pour 18 autres. Dix-sept appartiendront aux DSB, les dix autres aux SJ.

Ces automotrices triples (Bo'Bo' + 2'2' + Bo'Bo'), dérivées des IC3/ER4, seront bicourant 25 kV 50 Hz / 15 kV 16 2/3 Hz. La longueur hors tout sera de 78,9 m et elles offriront 244 places assises. La vitesse maximale sera de 180 km/h. La livraison débutera fin 1999.

FRANCE

Les Duplex gagnent du terrain

Depuis septembre 1997, les TGV Duplex assuraient déjà plus que la moitié du service Paris-Lyon. Au prochain service d'été, tous les TGV de cette relation seront être assurés par les Duplex.

Pour rappel, la SNCF a commandé 30 TGV Duplex (rames 201 à 230, motrices 29.001/002 à 29.059/060). Ils sont composés de 4 voitures B, une voiture-bar et 3 voitures A, encadrées par deux motrices. Chaque motrice dispose d'une puissance de 4400 kW fournie par quatre moteurs triphasés asynchrones. Leur capacité totale s'élève à 545 voyageurs (197 A et 348 B) soit 150 de plus qu'un TGV classique.

Des BB 8500 versées à la manoeuvre

Une trentaine de BB 8500 ont été reléguées en 1997 aux services des manoeuvres. Renommées dans la série BB 88.500, ces engins n'ont subi aucune modification à l'exception du blocage du réducteur de la transmission de chaque bogie en position "petite vitesse". Cette mesure a entraîné l'arrêt de la transformation des BB 8100/8200 en BB 80.000 (voir EL 25 p. 17) dont l'opération s'avérait onéreuse, et sonnera également le glas des dernières rescapées des séries anciennes affectées précédemment à cette tâche (BB 300 et BB 4700).



Un TGV Duplex en gare de Paris-Lyon le 2 septembre 1997. Photo : A. BEERLANDT.



Comme prévu, une seconde locomotive de la série M61 hongroise a été repeinte en version d'origine. Il s'agit de la M61.010, dont la couleur rouge est toutefois plus foncée que celle de la M61.004, afin de la différencier. Tapolca, 30 septembre 1997. T. BADIE.



PHOTO 33-06 Le CargoSprinter de Windhoff (nouvelle série 690 de la DB) présenté à Aachen-West le 21 septembre 1997. Photo : Philippe DE GIETER.

ALLEMAGNE

Les "CargoSprinter"

Devant la concurrence sans cesse croissante des transports routiers, tous les chemins de fer recherchent des solutions alternatives, notamment dans le domaine du ferroutage.

Alors qu'un camion prend la route dès que son conteneur est chargé, le train doit attendre que le chargement de tous les wagons soit terminé, sans compter les délais nécessaires pour la constitution, la visite, l'essai de frein du convoi et la rédaction des documents.

La DB tente une toute nouvelle expérience, en mettant en service des trains motorisés pour le transport de conteneurs.

Le but recherché est de diminuer le temps de transport et d'obtenir une meilleure flexibilité. Ces véhicules se composent d'un ensemble de cinq wagons plats articulés, pourvus à chacune de leurs extrémités d'une cabine de conduite et d'un attelage automatique Z-AK.

Les deux wagons extrêmes sont chacun équipés de deux moteurs Diesel Volvo à 6 cylindres d'une puissance de 265 kW. Chaque moteur entraîne les deux essieux d'un même bogie, par l'intermédiaire d'une transmission hydraulique Voith.

Baptisés "CargoSprinter", ces nouveaux trains peuvent transporter jusqu'à 10 conteneurs à une vitesse maximale de 120 km/h, et circuler jusqu'à huit unités accouplées. Une rame ainsi formée pourra aisément être scindée durant le trajet.

La firme Windhoff a livré en octobre 1996 un premier prototype à la DB (série 690), tandis qu'un second CargoSprinter construit par Talbot à Aachen a été présenté en février 1997.

La disposition des essieux des rames Windhoff est la suivante : B'B' + 2'2' + 2'2' + 2'2' + B'B', pour une longueur totale de 91 m et une masse à vide de 120 t.

Le modèle Talbot (série 691) se différencie par les trois wagons intermédiaires articulés sur un ensemble de quatre bogies (disposition des essieux : B'B' + 2' 2' 2' 2' + B'B'). La longueur atteint 89,570 m et la masse à vide 113 t.

Les premiers CargoSprinter ont été mis en service le 29 septembre 1997. Ils assurent des relations au départ d'Osnabrück (leur dépôt) vers Hannover et Hamburg.

S'agit-il là de la solution miracle? Pour la réussite de ce nouveau concept, il faudra sans doute beaucoup investir pour équiper un maximum de gares et de raccordements de plates-formes de transbordement. Quoi qu'il en soit, la DB a commandé une première série de 350 CargoSprinter.

DANEMARK

De nouvelles automotrices de banlieue ...

Les DSB ont mis en service 8 automotrices prototypes très particulières pour le S-tog (RER) de Kobenhavn. Ces rames, construites par Linke-Hofman-Bush et Siemens, ont été livrées de novembre 1995 à mars 1997.

D'une longueur de 84 m, elles sont constituées de 8 voitures très courtes, reposant chacune sur un seul essieu, sauf les voitures d'extrémité pourvues de deux essieux.

La caisse présente un galbe inédit, s'élargissant progressivement pour atteindre, au niveau du bas des fenêtres, une largeur exceptionnelle de 3,600 m, ce qui a permis d'installer deux rangées de trois sièges de front. La capacité totale s'élève à 700 places dont 340 assises.

La conception entièrement nouvelle et l'utilisation de l'aluminium, ont permis d'abaisser la masse à vide de la rame à 120 t. Les 8 moteurs de traction de type asynchrone triphasé développent une puissance totale de 1440 kW, permettant d'effectuer des accélérations très rapides.

Après les essais, le gouvernement danois a autorisé en 1997 la commande de 112 automotrices de série. Ces rames seront construites par un consortium mené par Linke-Hofman-Bush de Salzgitter, faisant partie de GEC-Alsthom Transport et comprenant Siemens AG de Berlin et de München, avec la participation de l'industrie danoise. La première unité sera mise en service en février 1999 et les livraisons seront échelonnées jusqu'en 2005. Elles remplaceront progressivement les automotrices anciennes datant des années '60 et '70, dont un grand nombre a encore une isolation thermique à base d'amiante.

... de nouvelles Diesel ...

On se souviendra que les DSB avaient annulé en janvier 1994 (voir EN LIGNES 18 page 32) la livraison des locomotives Cockerill (série MJ des DSB).

En remplacement, les DSB ont commandé de nouveaux engins Diesel allemands du type G321B de Siemens (MaK). Ces machines ont été mises en service de 1996 à 1997, et forment la série MK 601 à 620. A deux essieux et d'une masse de 40 t, elles disposent d'une puissance de 400 kW.

Les DSB ont en outre commandé une seconde tranche de 20 unités.

Les MK sont utilisées pour les services de manœuvres dans les gares, en remplacement des anciennes locomotives du type MH et MT en cours d'amortissement.

... et de nouvelles électriques !

A la mi-97, les DSB ont commandé à Siemens Verkehrstechnik 13 locomotives élec-



PHOTO 33-07 Une des huit automotrices prototype, en gare de Hillerød, le 30 août 1997. Photo : Philippe DE GIETER.



PHOTO 33-08 La nouvelle MK 615 à Koge, le 8 septembre 1997. Philippe DE GIETER.

triques bicourant 25 kV 50 Hz / 15 kV 16 2/3 Hz destinées au trafic marchandises entre l'Allemagne, le Danemark et la Suède. Ces Co'Co' à moteurs asynchrones triphasés seront assemblés chez Krauss-Maffei à München. Les bogies seront construits par SGP à Graz (Autriche) tandis que l'équipement électrique parviendra des usines Siemens de Nürnberg et Erlangen.

Ces machines, dérivées de l'EuroSprinter et dont l'esthétique n'est pas sans rappeler la E 152 de la DB (voir EN LIGNES 32 page 20), auront une puissance continue de 6400 kW et un effort de traction au démarrage de 400 kN. Leur vitesse maximale sera de 140 km/h et leur livraison débutera en 1999. Les DSB ont pris une option pour 7 locomotives supplémentaires.



PHOTO 33-09 Plusieurs locomotives Cockerill se trouvent toujours au Danemark. Ici, les MJ 506 et 510, garées au dépôt de Kobenhavn, le 8 septembre 1997. Ph. DE GIETER.

Nouveaux autorails doubles IC2

De nouveaux autorails doubles dérivés des rames IC3 des DSB, ont été commandés à treize exemplaires par les réseaux privés : six pour le HFHJ-GDS (Hillerød Frederiksværk Hundested Jerbane - Gribskovbanen), quatre pour le LJ (Lollandsbanen) et trois pour le HTJ-OHJ (Hong-Tollose Jernbane - Odsherreds Jerbane).

Ils sont construits par ABB-Scandia à Randers et sont pourvus des mêmes faces avant que les IC 3 (et donc des automotrices type 96 de la SNCB). La partie médiane d'une des deux caisses est surbaissée.

Ces engins, prévus pour circuler aussi bien sur les réseaux privés que sur le réseau DSB peuvent fonctionner en couplage avec les autorails IC3 des DSB.

ESPAGNE

Mise en service des TRD

Les firmes ABB Scandia, ABB Tracción et CAF (Espagne) ont livré à la RENFE une nouvelle série de 16 autorails doubles.

Désignés TRD (Tren Regional Diesel) et numérotés dans la série 594, ces engins ont la particularité d'être dérivés des autorails IC 3 danois, desquels ils ont hérité les faces avant caractéristiques, identiques aux automotrices type 96 de la SNCB.

La rame est équipée de quatre moteurs Diesel MAN de 300 kW (deux par voitures), soit une puissance totale de 1200 kW. La transmission hydraulique est fournie par Voith (type T211rzze). D'une longueur de 47,346 m et d'une masse à vide de 90,5 t, les TRD peuvent transporter 132 voyageurs assis et circuler à la vitesse maximale de 160 km/h.

Les premiers autorails ont été mis en service en septembre 1997 sur les lignes Almeria-Málaga-Sevilla, Vigo-Coruna, et Salamanca-Madrid.

Les Euromed en service

Le 1er juin 1997, la RENFE a mis en service des TGV entre Barcelone, Valence et Alicante, axe ayant subi une profonde modernisation et dont les travaux sont toujours en cours sur certains tronçons.

Pour assurer ce service baptisé "Euromed", la RENFE a commandé six nouvelles rames TGV qui ont la particularité de fonctionner sous une seule tension, 3 kV continu, et de circuler sur les lignes classiques à l'écartement large de 1,668 m (les rames TGV AVE circulent sur la LGV Madrid-Séville construite à l'écartement standard 1,435 m et électrifiée en 25 kV 50 Hz).

Ces rames construites par GEC-Alsthom en Espagne ne diffèrent pas beaucoup des



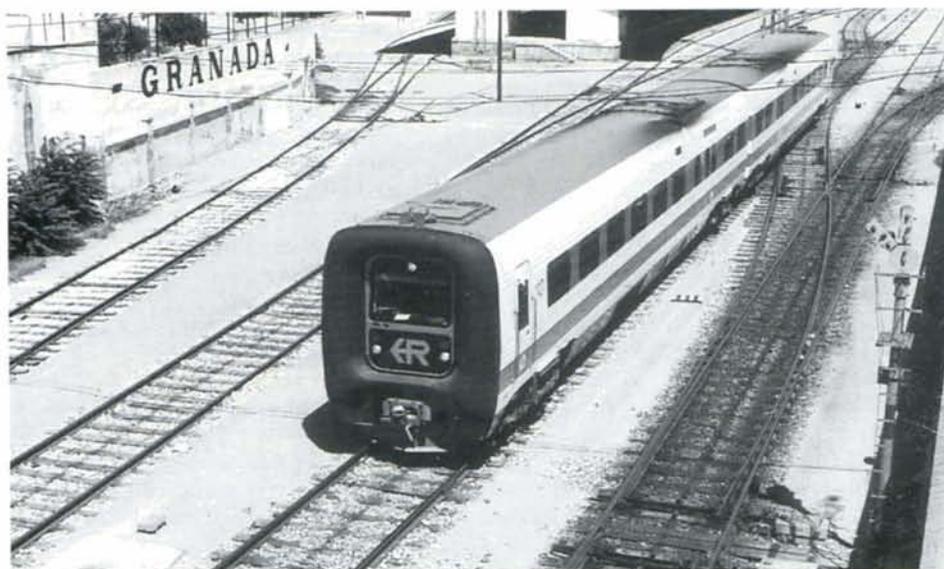
PHOTO 33-10 Le nouvel autorail double MF 1044 du HFHJ-GDS en gare de Hundested, le 8 septembre 1997. Ces engins sont directement issus des autorails IC3 des DSB. Photo : Philippe DE GIETER.

AVE. Leur vitesse est toutefois limitée à 220 km/h.

Au total, cinq relations circulent au départ de Barcelone vers Valence, dont deux sont prolongées jusqu'à Alicante, avec des gains de temps considérables (Barcelone-Valence

- 346 km - en 2h57, soit un gain de temps de 1h00, et Barcelone-Alicante - 533 km - en 4h45, soit un gain de temps de 1h20).

Précisons que les trains classiques profitent également des relèvements de vitesses autorisées sur les tronçons déjà adaptés.



Départ de Granada de l'autorail 594.501 assurant un TRD à destination d'Almeria le 7 juillet 1997. Photo : Jose Antonio PACHECO.



Un TGV Euromed arrive à Alicante en août 1997. Photo : F. ARANDA.

ROUMANIE

Le déclin des autorails

Depuis la disparition des dernières locomotives à vapeur à voie normale en Roumanie, l'intérêt des amateurs s'est porté vers les remarquables séries d'autorails des CFR.

Malheureusement, l'état misérable tant du matériel et des lignes que des finances, véritable reflet du désastreux état économique dans lequel est plongée la Roumanie, ont entraîné plusieurs vagues successives de fermetures de lignes ou de suppressions de services.

Deux séries d'autorails ont fait les frais de cette situation : les 78.0750 et 78.1000. Ces engins, basés sur les célèbres autorails hongrois "Arpad", furent construits de 1937 à 1950 par Malaxa (firme rebaptisée "23 August" en 1944).

Les premiers, au nombre de 43 (numéros 78.0751 à 0793), étaient à caisse unique, pourvus d'un moteur Diesel Ganz de 150 kW et d'une transmission mécanique attaquant un des quatre essieux (disposition des essieux : 1A'-2').

Les seconds, produits par la même firme à 32 exemplaires (78.1001 à 1032), étaient la version double des autorails précédents. Chaque caisse était équipée d'un moteur Diesel Malaxa de 160 ou de 175 kW, attaquant chacun deux essieux d'un même bogie (disposition des essieux : B'2' + 2'B').

PHOTO 33-12 *Un autorail double du type 78.1000 assure un train local entre Oradeo et Arad. Cet engin est en fait composé de deux voitures différentes, provenant d'un autorail de couleur rouge et d'un autorail de couleur bleue. Vu l'état technique déplorable de l'ensemble, un conducteur est présent sur chaque élément; celui du second commande donc l'élément à partir du poste de conduite situé en queue, en marche arrière!* Photo : Philippe DE GIETER.



PHOTO 33-11 *L'autorail "Présidentiel" provenant de la transformation du 78-0774-6, sur la plaque tournante du dépôt de Timisoara le 5 novembre 1996. Cet engin, de couleur bleu et blanc, est utilisé par le Président, c'est-à-dire le chef du dépôt!* Pierre HERBIET.

A l'origine, les autorails simples étaient utilisés pour les relations régionales rapides, tandis que les doubles assuraient les relations rapides entre les grandes villes du pays.

Les derniers exemples terminent leur carrière en trafic local aux dépôts de Arad, Timisoara et Sibiu. Vu leur état lamentable, leur vitesse d'origine de 120 km/h est réduite à 70 km/h depuis 1994.

Les CFR possèdent encore une autre série

remarquable d'autorails : les 77.0900, dont plusieurs dizaines d'exemplaires circulent toujours.

Ces engins à deux essieux conçus par Ganz, furent construits de 1935 à 1950 à plus de 100 unités, par Astra et Unio. Ils étaient d'ailleurs très semblables aux cinq autorails du type 604 de la SNCB fournis par Ganz en 1934.

Ces engins furent entièrement modernisés dans les années '70.

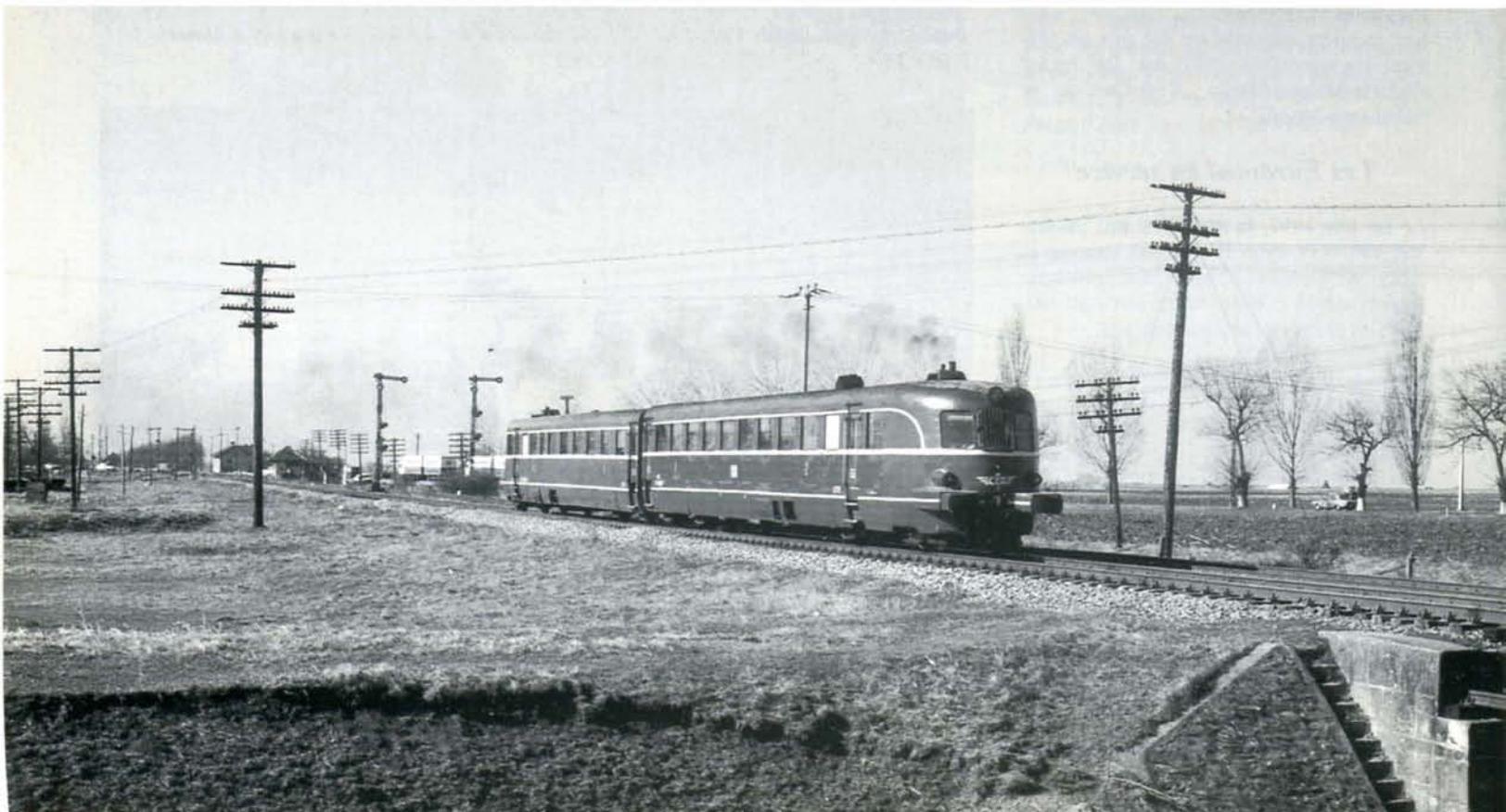




PHOTO 33-13 Les autorails 78-0764 (en décoration rouge et bleue) et 78-0785 (en livrée uniforme bleue) assurent un train local sur la ligne Sibiu-Sélinbar-Cisnadié (fermée en 1997). Le convoi approche de son terminus. Cisnadié, 4 novembre 96. Photo : P. HERBIET.

Leur moteur Diesel Ganz d'origine fut remplacé des nouveaux moteurs Maybach de 150 ch, tandis que le groupe de refroidissement typiquement hongrois installé sur la toiture fut remplacé par un nouvel équipement logé sous la caisse. Leur vitesse maximale est fixée à 70 km/h. Bien que circulant souvent accouplés, ils ne sont pas pourvus de la commande en unité multiple. Un conducteur est de ce fait nécessaire sur chaque autorail du convoi!

→ **PHOTO 33-14** Une image insolite : l'ex. bus 8672 de la STIB, resté inchangé depuis sa cession comme aide humanitaire en Roumanie, relève une correspondance en gare de Buzias d'un train en provenance de Gatoia assuré par deux autorails de la série 70.0900 (77.0936 et 77.0989) du dépôt de Timisoara. Novembre 1996. Photo : Pierre HERBIET.



PHOTO 33-15 Le 4 mai 1996, deux autorails de la série 77.0900 assurant un train local Valeani-Arad, quittent la gare de Periam. Plusieurs dizaines d'autorails de ce type circulent toujours actuellement au départ des dépôts de Timisoara, Bucarest, Arad et Sibiu. Leur réforme est programmée pour l'an 2000. Photo : Pascal DUBOIS.

PAYS-BAS

Suppression des trains postaux

Depuis le 1er juin 1997, les derniers transports postaux effectués par rail ont cessé, entraînant de ce fait le garage des automotrices postales du type mP 3000.

Ces automotrices, étudiées par une commission mixte formée par les NS et la Poste, furent construites à 35 unités par Werkspoor, avec un équipement électrique fourni par Heemaf et Smit. Elles comportaient une seule caisse, munie de tampons et d'attelages traditionnels. Elles pouvaient ainsi remorquer un ou plusieurs wagons postaux. D'une puissance de 500 kW, les mP 3000 pouvaient transporter une charge de 15 t à une vitesse maximale de 140 km/h. Leur masse à vide atteignait 52 t pour une longueur totale de 26,400 m.

Depuis la suppression des trains postaux, la plupart des mP 3000 ont été garées, tandis que quelques unités sont réutilisées par les NS pour remorquer des trains de service entre les différents ateliers du réseau.

Les 2200 en fin de course

Depuis le 1er juin 1997, les dernières locomotives de la série 2200 des NS (voir EN LIGNES 22 pages 33 à 35) qui étaient encore actives dans les environs de Rotterdam, ont été remplacées par des machines de la série 6400.

A cette date, il ne subsistait plus que sept 2200 en service aux NS : les 2207 et 2211 (louées à Lovers Rail - voir EN LIGNES 28), et les 2203, 2204, 2209, 2210 et 2212, utilisées en Flandre zélandaise au départ de Terneuzen (enclave néerlandaise au nord de Gent).

Alors que la location des deux engins à Lovers Rail a pris fin en septembre 1997, le remplacement des cinq dernières locomotives basées à Terneuzen ne se fera pas avant plusieurs mois. Voici les amateurs photographes avertis.

Les mDDM

Les locomotives électriques de la série 1700 assurant actuellement la traction des rames réversibles à deux niveaux affectées au trafic local, sont en cours de remplacement par des nouvelles automotrices d'un type inédit.

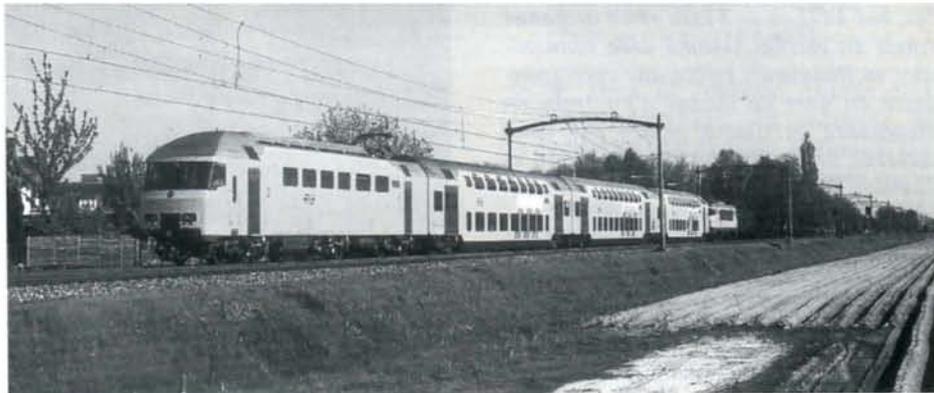
Désignés mDDM (motor DubbelDek Materieel - matériel moteur à deux niveaux), ces engins ne possèdent qu'une seule caisse montée sur trois bogies moteurs (Bo' Bo' Bo'). L'aménagement de la caisse comporte de l'avant vers l'arrière : une cabine de conduite, une plate-forme d'accès, un compartiment à voyageurs occupant un niveau supérieur auquel on accède par des escaliers et comportant 48 places assises (16 A et 31 B), et une seconde plate-forme d'accès avec intercirculation vers la rame. Une grande



PHOTO 33-17 Un train postal composé d'une mP 3000 et de deux wagons postaux se dirige vers Eindhoven. Boxtel, 2 février 1987. Photo : Jean-Luc VANDERHAEGEN.



Les 2200 des NS ne sont plus utilisées qu'en Flandre zélandaise. Le 2 octobre 96, la 2210 approche de Sas-van-Gent en tête d'un train en provenance de Terneuzen. W. DE RIDDER.



Un train local assuré par une des nouvelles automotrices à deux niveaux. Une locomotive de la série 1700 est accouplée en queue de la rame pour palier à une défaillance éventuelle de la mDDM. Lage Zwaluwe, 11 juin 1997. Photo : F.J. JANSSEN.

partie de l'appareillage électrique est logée au niveau du plancher de la voiture, sous le compartiment à voyageurs.

Les six moteurs de traction du type asynchrone développent une puissance unitaire de 2340 kW. L'emploi de 6 moteurs logés dans trois bogies fut dicté afin de ne pas dépasser un certain encombrement de l'espace intérieur disponible. La vitesse maximale est limitée à 140 km/h. La masse totale s'élève à 76 t.

Au total, 50 mDDM sont construits par De Dietrich à Reichshoffen (France) pour la caisse, et ADtranz pour la partie électrique.

La série portera les n° 390.7701 à 7790. Le premier engin a été livrée aux NS le 5 novembre 96, suivi le 27 mars 97 par le 7702, le 11 avril par le 7703 et en octobre le 7704.

La mise en service de la série s'effectue très lentement. Pour le service d'été 1998, une quinzaine de mDDM devrait circuler, à commencer par la relation Amsterdam - Haarlem - Rotterdam - Breda.

En cascade, les 1700 libérées par les mDDM remplaceront des locomotives de la série 1600 qui elles-mêmes reprendront la tâche des séries anciennes dont ce sera alors le chant du cygne (1100 et 1200).

MATERIEL MOTEUR STATISTIQUE

livraisons d'engins neufs

463 : 05/08/1997 (AM 96) FSD
 464 : 13/08/1997 (AM 96) FSD
 465 : 22/08/1997 (AM 96) FSD
 466 : 01/09/1997 (AM 96) FSD
 467 : 10/09/1997 (AM 96) FSD
 468 : 18/09/1997 (AM 96) FSD
 469 : 26/09/1997 (AM 96) FSD
 470 : 13/10/1997 (AM 96) FSD
 471 : 14/10/1997 (AM 96) FSD
 472 : 22/10/1997 (AM 96) FSD
 473 : 30/10/1997 (AM 96) FHS
 474 : 07/11/1997 (AM 96) FHS
 475 : 19/11/1997 (AM 96) FHS
 476 : 27/11/1997 (AM 96) FHS
 477 : 05/12/1997 (AM 96) FHS
 478 : 15/12/1997 (AM 96) FHS
 479 : xx/01/1998 (AM 96) FHS
 4306 : 26/08/1997 (TGV PBKA) FBM
 4307 : 26/11/1997 (TGV PBKA) FBM
 ES 504 : 08/1997 (district NE - FNO)
 ES 505 : 09/1997 (district SE - FNR)
 ES 506 : 10/1997 (district SO - FCR)
 ES 507 : 12/1997 (district Centre - FSR)

engins radiés

211 : 29/09/1997 FKR
 6333 : 01/12/1997 (FKR)
 7101 : 01/12/1997 (FNDM)

mise temporaire hors exploitation

172 : 29/09/1997 FKR
 199 : 29/09/1997 FKR

renumérotation

387 (voiture Abd) : renumérotée 420

démolition

105 (voiture AB) Brugge 11 à 12/1997
 065 (voiture BD) Brugge 11 à 12/1997

abréviations

AM : automotrice électrique
 ES : autorail caténaires service Electricité-Signalisation
 FBM : Bruxelles-Midi
 FCR : Charleroi
 FHS : Hasselt
 FKR : Merelbeke
 FNDM : Antwerpen-Dam
 FNO : Antwerpen-Oost
 FNR : Namur
 FSD : Oostende
 FSR : Schaerbeck
 LC : révision confort
 LT : révision technique
 NE : district Nord-Est
 RG : révision générale
 RI : révision intermédiaire
 RIK1 : première révision intermédiaire
 RIK2 : seconde révision intermédiaire
 SE : District Sud-Est
 SO : District Sud-Ouest
 UM : unité multiple

LOCOMOTIVES ELECTRIQUES

série 11

- La 1182 est sortie de RG le 27-11-1997.

série 12

- Sont sorties de RIK2 les 1210 (17-10-1997) et 1208 (23-12-1997).

série 13

- C'est avec quelques semaines de retard sur la date prévue (31-12-1997), que la 1301 a été livrée à la SNCB par GEC-Alstom.

Après la livraison des quatre autres machines de présérie, la fourniture devrait prendre son rythme de croisière (deux machines par mois) au début de l'été.

Selon le planning, les cinq premières machines seront livrées à la SNCB (1301 à 1305), les 15 suivantes iront aux CFL (3001 à 3015), suivies par les 1306 à 1320 à la SNCB, les 3016 à 3020 aux CFL, puis le reste de la commande à la SNCB (1321 à 1360).

La 1301 a été réceptionnée à l'Atelier Central de Salzinnes où eurent lieu les traditionnelles opérations de pesage, contrôle de la conformité aux plans, essais sous caténaires 3 et 25 kV, etc. Début février, la locomotive a été expédiée au célèbre site du Coucou pour procéder aux non moins traditionnelles mesures de compatibilité électromagnétiques, après

lesquelles elle a rejoint son dépôt d'attache: Merelbeke.

Nous reviendrons beaucoup plus en détails sur la série 13 dans notre prochain numéro.

série 15

- Depuis le 14 décembre 1997, les cinq machines de la série 15, chassées du service international Liège-Paris, sont réutilisées en trafic intérieur sur des relations IC Oostende-Eupen et sur une rotation P Welkenraedt-Bruxelles. Cette mesure a été prise en attendant la mise en service des nouvelles locomotives de la série 13. Le roulement ne comporte que deux journées, reproduites ci-après :

SERVICE 951 du lundi au vendredi

3402 Welkenraedt - Bruxelles-Midi
 4402 Bruxelles-Midi - Welkenraedt

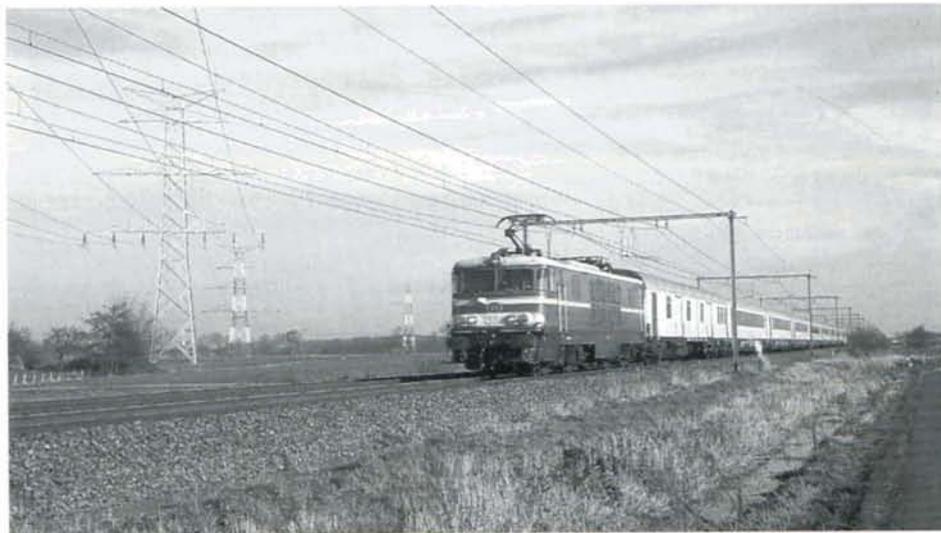
SERVICE 951 le samedi et dimanche

535 Welkenraedt 11.10 - Oostende 14.09
 514 Oostende 15.34 - Eupen 18.40
 ER 514 Eupen 19.04 - Welkenraedt 19.11

SERVICE 952 tous les jours

503 Bruxelles-Midi 05.47 - Eupen 07.40
 532 Eupen 08.01 - Oostende 11.09
 511 Oostende 12.34 - Welkenraedt 15.32
 541 Welkenraedt 17.10 - Oostende 20.09
 520 Oostende 21.34 - Liège-G. 23.58
 ER 520 Liège G. 00.18 - Brux.-Midi 01.23

L'engagement de seulement deux machines sur les cinq n'est toutefois pas pour autant facile. Ainsi, le 20 janvier, toute la série était indisponible suite avarie! Ce jour là, les autres engins polycourant ne se portaient pas mieux, puisque l'on comptait seulement quatre 16 en service et aucune 18...



Depuis le 14 décembre, les locomotives de la série 15 sont réutilisées en trafic intérieur sur des IC Oostende-Bruxelles-Eupen et une relation P Welkenraedt ↔ Bruxelles. Le 10 janvier 1998 à Varsenare, la 1504 remorque un IC Oostende-Eupen.
 Photo : Bob STEPHENSON.



PHOTO-THEME 24 Une image qui appartient désormais au passé : l'EC 33 "Parsifal" Paris-Köln remorqué par la 1502. Java, 16 août 1997. Photo : Philippe DIEU.

série 16

- La 1602 est entrée en révision à l'AC Salzinnes le 30 novembre dernier. La seconde locomotive "Märklin", la 1601, subira une révision en septembre 1998; il s'agira de la seule polycourant dont une révision est prévue cette année.

- La 1608 est sortie de RI le 26-11-1997.

séries 16 et 18

- Le nouveau roulement commun des locomotives séries 16 et 18 appliqué depuis le 14 décembre et d'application jusqu'au 23 mai prochain est publié ci-après; il est valable tous les jours. A partir du 24 mai, suite au développement croissant des relations en Thalys, il ne devrait subsister que trois paires de trains classiques Oostende ↔ Köln, ce qui marquera certainement la fin des trois dernières 18, pour autant qu'elles arrivent toutes jusqu'à cette date...

SERVICE 931

411 Oostende 05.32 - Köln 09.42
420 Köln 11.14 - Oostende 15.09

SERVICE 932

415 Oostende 07.34 - Köln 11.42
424 Köln 13.14 - Oostende 17.09

SERVICE 933

419 Oostende 09.34 - Köln 13.42
428 Köln 15.14 - Oostende 19.09

SERVICE 934

423 Oostende 11.34 - Köln 15.42
432 Köln 17.14 - Oostende 21.09

SERVICE 935

427 Oostende 13.34 - Köln 17.42
438 Köln 20.14 - Oostende 00.09

SERVICE 936

34 Dortmund 07.47 - Oostende 13.12
35 Oostende 15.39 - Dortmund 21.00

série 21

- Sont sorties de RIK1, les 2157 (03-10-1997) et 2159 (24-12-1997).

série 22

- La 2241 est sortie de RG le 31-10-1997. En outre, la 2211 subit depuis décembre 1997 une RG.

série 23

- Sont sorties de révision : 2353 (LC 30-10-1997), 2328 (LC 17-12-1997), 2382 (LC 22-12-1997).

série 25

- La 2512 est sortie de RG le 18-12-1997 dans la décoration bleue. Il s'agissait de la toute dernière 25 qui était pourvue de la livrée jaune.

série 26

- Sont sorties de révision, les 2634 (RG 17-11-1997) et 2601 (LC 18-11-1997).

série 27

- Sont sorties de RIK2, les 2734 (07-10-1997) et 2751 (04-12-1997).

Bientôt la fin de la livrée jaune en traction électrique

Avec la récente sortie d'atelier de la 2512 en livrée bleue et celle prochaine de la 2211, il ne subsistera plus que deux engins électriques arborant l'ancienne décoration jaune : la 2220 et la 2627. La 2220 devrait encore subir une révision générale courant 1998. La 2627 sera donc bientôt la dernière locomotive électrique en jaune sur le réseau...

LOCOMOTIVES DIESEL

série 51

- La 5192 de Hasselt a été victime d'une collision avec la 7101 à Antwerpen-Noord le 8 novembre 1997.

Bien que cette machine soit fortement endommagée, le Département Matériel a décidé de la préserver actuellement.

- Sont sorties de révision : 5101 (RG 14-10-1997 (il s'agit en principe la dernière RG appliquée à une 51), 5178 (RI 07-11-1997), 5121 (RI 24-12-1997).

série 55

- La 5539 est sortie de RG le 10-12-1997.

Et les revoilà à l'oeuvre!

Mais où s'arrêteront-elles donc?

En effet, les dix dernières locomotives de la série 59 libérées par la fin des travaux de la LGV 1 - à savoir les 5905, 5916, 5917, 5926, 5936, 5941, 5946, 5947 et 5950 - assurent, depuis le 18 novembre 1997, certains services normalement dévolus aux 51 et 62 de l'atelier de Monceau. La principale cause de ce nouveau rebondissement dans leur carrière mouvementée est le faible taux de disponibilité des 13 locomotives de la série 51 encore à l'effectif de l'atelier carolorégien.

Cette situation a également comme avantage de maintenir les 59 en service en attendant le début des travaux de voie de la L2 à partir de la base de Voroux, actuellement prévus à partir de la mi-1999. L'expérience passée a montré que le garage de locomotives sans utilisation s'avérait très préjudiciable lors de leur remise en service. Une dizaine de conducteurs se sont portés volontaires pour assurer des prestations avec des UM de 59; il s'agit de conducteurs ayant desservi ces machines lors des travaux TGV ainsi que des agents du dépôt de Monceau nouvellement initiés.

Les 59 ont été amenées de St-Druon à Monceau le 17 novembre 1997. Dès le lendemain, la 5936 assurait des navettes marchandises nocturnes entre Monceau et Jeumont. Depuis lors, elles se sont déjà rendues au gré des services à Kinkempois, Schaarbeek et même Antwerpen-Zandvliet. A plusieurs reprises, elles ont remorqué



PHOTO 33-21 La 5917 en double avec une 62 assure le train de pétrole 48941 Feluy-Ronet. Familleureux, 6 octobre 1997. Photo : Pascal DUBOIS.

des trains de fonte en fusion entre les bassins carolorégien et liégeois.

Etant donné que seul un nombre restreint de conducteurs dessert les 59, il est très difficile de communiquer un roulement précis. Les trains mentionnés au roulement publié à la page suivante le sont donc à titre indicatif. Tout au plus peut-on garantir qu'il y a au moins une UM de 59 en ligne chaque jour ouvrable.

série 62/63

● La plus jeune locomotive Diesel de ligne de la SNCB, la 6333, a été accidentellement réformée à la suite d'une collision survenue le 21 novembre 1997 à Zelzate, avec la 6322 (voir rubrique "Radiations" page 30).

● La 6288 est sortie de RI le 28-10-1997.

série 71

● Une première radiation vient de toucher la série 71. Il s'agit de la 7101, réformée le 1er décembre 1997 à la suite d'une collision avec la 5192, survenue le 8 novembre 1997 à Antwerpen-Noord.

série 73

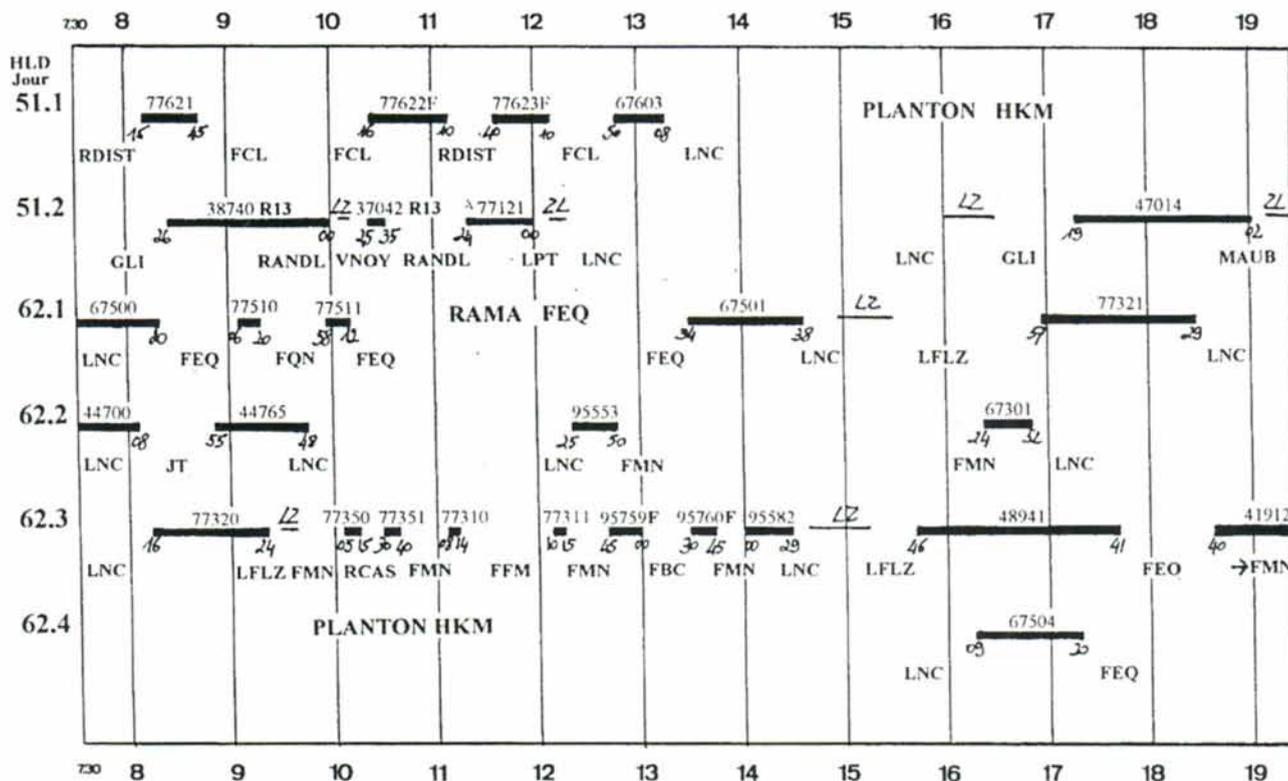
● Sont sorties de RG : 7354 (23-10-1997), 7325 (12-12-1997), 7344 (10-12-1997).

série 82

La 8254 est sortie de RG le 14-10-1997.

PHOTO 33-22 Le 9 décembre 1997, les 5917 + 5936 manoeuvrent le train 77511 à Clabecq. Photo : Pascal DUBOIS.





Roulement des services pouvant être assurés par les 59 de Monceau, valable du lundi au vendredi

F : Facultatif	FFM : Familleureux	LFLZ : Feluy-Zoning	R13 : ne circule que les lundi et mercredi
FBC : Braine-le-Comte	FMN : Manage	LNC : Monceau	RCAS : racc. Cassart (Manage)
FCL : Chatelet	FQN : Quenast	LPT : Piéton	RANDL : racc. Cokeries d'Anderlues
FEO : Ronet	GLI : La Louvière Industrielle	LZ / ZL : loco à vide pour / du	RDIST : racc. Disteel (Acoz)
FEQ : Clabecq	JT : Jeumont	MAUB : Maubeuge	VNOY : faisceau du Viernoy (Anderlues)

AUTOMOTRICES ELECTRIQUES

série 129-150 "Budd"

● Une firme italienne a pris une option d'achat pour l'acquisition de trois automotrices Budd. Il s'agit exclusivement de rames non modernisées, parmi lesquelles figure la 149. Ces rames se trouvent actuellement toujours en service à St. Ghislain.

A ce sujet, si plusieurs réseaux privés italiens sont bien intéressés par le rachat de rames Budd, leur intérêt ne concerne que les automotrices non modernisées, ceci en raison du prix nettement moins élevé demandé par la SNCB...!

Dans ce même contexte, le réseau privé italien du SATTI a décidé d'électrifier la ligne de Canavese, reliant Settimo Torinese à Pont Canavese via Rivarolo (22,1 km), qui pourrait bien constituer un nouvel asile pour quelques automotrices SNCB (voir EL 17 page 26 "Le Ferrovie del Canavese").

série 151-270

● Un des flancs de la voiture B de l'automotrice 176 qui fut la proie de tagueurs, a perdu sa bande blanche lors du nettoyage. Cette paroi s'est donc retrouvée

uniformément de couleur bordeaux. En outre, cette même rame présente également la particularité d'avoir ses numéros frontaux peints trop bas sur les portes d'intercirculation, de sorte qu'ils sont partiellement masqués par les passerelles lorsqu'elles sont en position relevée...

● L'automotrice 211 gravement accidentée à Roeselare le 11 avril 1996, a finalement été retirée de l'exploitation le 29 septembre 1997. La rame 172, également impliquée dans ce déraillement a été placée temporairement hors exploitation à cette même date. Il en va de même de la 199, victime

d'un incendie il y a quelques années.

● Sont ressorties de révision dans la livrée bordeaux : 201 (RI 13-12-97), 223 (RG 20-10-97), 227 (RG 25-11-97), 230 (RG 18-10-97), 257 (RI 23-07-97), 259 (RI 03-12-97), 264 (RI 17-12-97).

série 301-440

● L'automotrice 412 a été gravement endommagée lors de la collision survenue le 27 décembre dernier au passage à niveau de Sclaigneaux (voir à ce sujet l'actualité diverse).



PHOTO 33-23 La 176 à Bruxelles-Midi le 9 décembre 1997. Philippe DE GIETER.



La voiture pilote 111-11.802. Oostende, 1-98. Photos : D. MOENS et J-L VANDERHAEGEN.



- A la suite de difficultés d'approvisionnement des pièces des pantographes type AM18, la SNCB a équipé quelques Break de pantos Faiveley LV2600 (ceux équipant les AM 900). Elle récupère alors les pantos d'origine des Break pour disposer d'une réserve pour les AM 595 à 782.

- Au début de l'année, cinq Break étaient immobilisés suite à des accidents (338, 343, 387, 412 et 420). Devant cette hécatombe, une rame a été reformée avec les éléments suivants : voiture ABDx de la 387 (renumérotée 420) + voiture intermédiaire et voiture B de la 420. La 420 s'était "envolée" à Dixmuidé (tornade du 24-02-97), tandis que la 387 fut victime d'une collision à un passage à niveau à Antoing (27-10-97).

série 441-490 (AM96)

- La livraison des AM 96 se poursuit à un rythme régulier, avec en moyenne trois à quatre rames par mois. Fin 1997, 37 automotrices étaient livrées. Malgré cet effectif, elles n'ont toujours pas été engagées sur la relation IC Knokke/Blankenberge - Genk/Liège, vu que certaines sections de lignes ne sont pas encore adaptées pour le passage des engins à motorisation triphasée.

- Alors que les 441 à 472 ont Oostende comme atelier propriétaire, les rames à

partir de la 473 sont affectées à Hasselt.

série 600-700

- L'automotrice 606 qui, pour rappel est entrée à l'Atelier Central de Mechelen en septembre 1997 pour modernisation, devrait sortir dans le courant du mois d'avril, soit avec trois mois de retard sur le planning prévu. Elle sera habillée de la décoration appliquée à titre d'essai sur l'automotrice 199 (voir EL 30 page 23).

VOITURES

type K1

Le restaurant Colmar situé le long de la rue de Stalle à Drogenbos en bordure du Ring, a acquis la voiture K1 28.112. Arrivée par camion le 22 octobre, celle-ci a été érigée devant le restaurant et réaménagée comme voiture-restaurant. La décoration extérieure de la voiture est assez austère : bleu foncé pour la caisse et blanc pour la toiture. L'inscription COLMAR-ROYAL est apposée en lettres jaunes sur son flanc.

L'aménagement intérieur de ce restaurant a été entièrement transformé sur le thème du chemin de fer. Ainsi, la salle principale est décorée comme un ancien hall de gare,

tandis que de nombreuses photos, objets divers et trains miniatures garnissent l'ensemble des murs de l'établissement.

Avis aux amateurs. Ne manquez pas de visiter ce restaurant, vous ne le regretterez pas et vous mangerez bien pour pas cher!

type M4

- Depuis le 14 décembre 97, une rame de voitures M4 circule à nouveau sur les IC Oostende-Eupen. Il s'agit de la rame M66 composée de deux voitures A, cinq B et d'une BDK, assurant l'IC 514 Oostende 15.34 - Eupen 18.40 et 531 Eupen 07.01 - Oostende 10.09. Du lundi au vendredi, ces trains sont renforcés par la rame M67 comprenant quatre voitures B. Cette mesure a été prise - au grand mécontentement des voyageurs - afin d'augmenter le nombre de places, ces trains circulant en effet aux heures de pointe.

type III

- Les premières voitures-pilotes III BDX ont été livrées à la SNCB à la fin du mois de décembre 97. La première voiture (11.801) a été expédiée en France pour recevoir l'équipement de son pupitre de conduite. Les 10 premières voitures sont ou seront en effet livrées dépourvues du pupitre de conduite; leur montage s'effectuera ultérieurement, dès réception de l'équipement à Brugge. Dans la première semaine du mois de janvier, une des trois premières voitures fut incorporée en queue d'une rame de voitures III assurant des IC Oostende ↔ Eupen.



PHOTO 33-24 La voiture K1-28.112 aménagée devant le restaurant Colmar de Drogenbos, 23 octobre 1997.



La construction de la nouvelle cabine de signalisation informatisée de Liège-Guillemins, située en bordure du pont du Val-Benoît. Roger CRIKELAIRE, 6-12-97.

lignes 165-166 "Athus-Meuse"

Beaucoup de lecteurs nous demandent les horaires des trains de marchandises subsistant sur l'Athus-Meuse. Comme nous allons le voir, le tour d'horizon sera vite bouclé et il faudra vous armer d'une solide dose de patience si vous voulez les photographier! Ne sont repris que les trains réguliers circulant de jour.

Dinant → Athus

47961 NI7F : Di 14.40 - B 16.45 - A 18.13

Athus → Dinant

41912 NI6 : A 08.25 - B 10.14 - D 11.58

49970 NI67* : A 14.51 - B 16.46 - D 17.44

A ce maigre menu, ajoutons quand même les parcours locaux suivants :

76051 N67 : V 16.32 - B 17.35/18.15 - Li 18.30

76060 N67 : Li 09.55 - B 10.10

56221 N67F : B 14.13 - D 15.52

76054 N67 : V 09.05 - Ard 09.15

76055 N67 : Ard 16.00 - V 16.10

abréviations

- * - 2 x 1800 CFL
- L..7 - du lundi au dimanche
- A - Athus (Y Aubange)
- Ard - Cellulose des Ardennes
- B - Bertrix
- D - Dinant
- F - facultatif
- Li - Libramont
- N - ne circule pas
- V - Virton

ligne 207

La ligne industrielle 207 reliant sur une vingtaine de kilomètres Herentals à Meerhout Zittart, le long du canal Albert, a subi durant les mois de septembre et d'octobre 1997 une modernisation complète. Ainsi, les traverses en bois datant de la construction de la ligne (il y a une trentaine d'années), ont été remplacées par des traverses en béton. En outre, plusieurs courbes serrées ont été rectifiées. Après ces travaux, la vitesse de la ligne a pu être relevée de 20 à 40 km/h. Le coût total de cette opération s'élève à +/- 161 millions de francs, dont 40 millions financés par l'Union Européenne.



PHOTO 33-25 L'électrification de la ligne 42 progresse rapidement. Au début de l'année, seule la section Aywaille - Vielsalm n'était pas encore jonchée de poteaux. La 6324 et un train bétonneur à Salm-Château le 15 octobre 1997. Photo : William BOECKX.



PHOTO 33-26 Travaux d'adaptation des ponts sur la ligne 147 entre Fleurus et Tamines. Ici la reconstruction d'un pont à Lambusart le 12 octobre 97. Photo : W. BOECKX.



Sur la ligne 207, la 6312 pousse un train de ballast en direction du chantier de renouvellement des traverses. Herentals, 4 septembre 1997. Photo : Peter VAN GESTEL.

Cette ligne fut établie dans les années '60 pour desservir la nouvelle usine chimique Amoco. Au milieu des années '70, la ligne fut prolongée jusqu'à Meerhout Zittart, où une nouvelle unité de Exxon fut établie

(aujourd'hui Essochem). Actuellement, un seul train dessert la ligne du lundi au vendredi. La firme Amoco expédie tous les jours quelques wagons de produits chimiques.

Exxon, au terminus de la ligne, est desservi une ou deux fois par semaine par des wagons citernes de gaz.

Avec la modernisation de la ligne, la SNCB espère augmenter son trafic. Cet espoir n'est pas vain lorsque l'on sait qu'Amoco a investi 40 millions dans son réseau ferré interne.

DIVERS

Collision au passage à niveau de Sclaigneaux

La série noire des accidents aux passages à niveau s'est encore allongée. Le samedi 27 décembre, une voiture franchissant irrégulièrement le passage à niveau situé peu avant la gare de Sclaigneaux (ligne 125) a été percutée de plein fouet par l'IC 860 Liers-Mouscron assuré par l'automotrice 412. Sous le choc, l'auto a été projetée contre un poteau support de caténaires. Le train, lancé à 120 km/h, a déraillé plusieurs centaines de mètres plus loin. Le premier véhicule de la 412 (la voiture ABDx) s'est couché sur le flanc et est allé emboutir une maison se trouvant le long de la route établie parallèlement au bord de la ligne. La remorque intermédiaire s'est quant à elle mise en travers de la voie.

Le bilan fait état de deux morts - les occupants de la voiture - et une trentaine de blessés légers dans le train. Cette catastrophe aurait pourtant pu se solder par un bilan beaucoup plus lourd. Il faut ici saluer une fois encore la grande solidité du matériel ferroviaire belge.

La circulation des trains a totalement été interrompue sur la ligne 125 jusqu'au lundi à mi-journée.

Chaque année, on déplore des dizaines de collisions aux passages à niveaux, dues à l'inconscience d'automobilistes. Ces derniers mois, plusieurs collisions graves ont entraîné des dégâts importants au matériel ferroviaire. Quelques heures avant la collision de Sclaigneaux, le vendredi 26 décembre vers 22h00, un train Lille-Oostende tracté par la 1204 happait une voiture à un passage à niveau près de Sint-Andries-Brugge (peu après la gare de Brugge en direction d'Oostende), n'occasionnant heureusement que des dégâts matériels.

Que faire face à cette hécatombe? La suppression de tous les passages à niveaux (+/- 2575 sur le réseau) est impensable vu le coût d'une telle opération, ceci pour l'inconscience de quelques automobilistes. Chaque suppression de passage à niveau coûte entre 50 et 100 millions de francs. Une solution provisoire, à coût relativement modique, consisterait à aménager des casse-vitesses à l'abord des passages à niveau, afin d'obliger les automobilistes à ralentir et d'ainsi attirer leur attention.



La cabine de conduite de la voiture ABDx de la 412 a été complètement détruite.



La 5301 évacue la remorque intermédiaire de la 412. Sclaigneaux, 28 décembre 1998.

Photos : Guy SMETZ.

Des résultats d'exploitation en hausse...

Durant le premier semestre 1997, la SNCB a enregistré une hausse de son trafic voyageurs de 1,5 % par rapport à la période correspondante de 1996. Le service intérieur a nettement progressé, avec une hausse de 2,3 % de voyageurs-kilomètres; par contre, le trafic international a diminué de 2,5 %.

Le trafic marchandises enregistre un statut quo, malgré la croissance de 20,7 % du transport combiné, 11,6 % pour le transport de produits métallurgiques, et 3,3 % pour les produits pétroliers; ces bons résultats sont contrebalancés par un recul dû à l'évolution dans des secteurs industriels bien déterminés.

ABX connaît une hausse significative : + 10 % en nombre d'envois.

Les recettes connaissent une augmentation globale de 4,8 % par rapport à 1996. Les principaux responsables sont le trafic intérieur voyageurs progressant de 6,7 % et les envois d'ABX en hausse de 13,3 %.

En marchandises, la diminution des transports de charbon et d'acier est compensée par la forte hausse du transport combiné et de la bonne tenue du trafic diffus.

Le trafic international des voyageurs évolue favorablement. Une augmentation sensible des recettes entre Bruxelles et Paris et dans une moindre mesure entre Bruxelles et London est attendue par la mise en service de la LGV le 14 décembre. Depuis son lancement en juin 96, le Thalys a ainsi déjà séduit 4,6 millions de voyageurs. Désormais, 40 % des personnes voyageant entre les deux capitales continentales le font en train, alors qu'elles n'étaient que 24 % en 1996. Evidemment ce chiffre ne reflète pas encore l'impact dû à la mise en service complète de la LGV entre Antoinet et Lembeek.

Mais on sait déjà que, depuis la mi-décembre, le Thalys connaît un succès énorme. Ainsi, du 15 au 21 décembre, 95.500 voyages en Thalys ont été enregistrés, soit le double de la même période de 1996!

... et des bénéfices record

La SNCB a réalisé en 1997 un bénéfice d'environ 3 milliards, soit 800 millions de mieux qu'en 1996. C'est le bénéfice le plus élevé réalisé ces dix dernières années.

De même, l'évolution des finances de la SNCB est également nettement meilleure que prévu, au point de vue de l'endettement. La dette globale est ainsi passée de 131 milliards fin 1996, à 88 milliards. En un an, l'endettement a donc fondu de 43 milliards! Ces bons résultats s'expliquent en bonne partie par la hausse des recettes de transport.

Augmentation des tarifs

La SNCB a procédé au 1er février 1998 à une augmentation de ses tarifs, en moyenne de 2 % :

- 1,64 % pour les billets ordinaires;
- 2,00 % pour les pass;
- 2,13 % pour les abonnements scolaires;
- 2,50 % pour les cartes-train.

Ces augmentations ont été critiquées par le Conseil Central de l'Economie, qui déplore notamment que la hausse du prix des cartes-train soit plus importante que celle des titres de transports occasionnels, réduisant ainsi l'écart et pénalisant un peu plus le transport domicile-travail effectué en train. En revanche, le CCE se félicite de l'orientation plus agressive de la politique de transport menée par la SNCB.

Pas de porte-billets publicitaire

Depuis juin 1997, tous les billets du service intérieur auraient dû être distribués dans une pochette informative et publicitaire (voir EL 30 p. 30). Ces supports n'ont en définitive jamais vu le jour, faute de sponsors!

Le Nord Express supprimé

Depuis la mise en vigueur du nouveau service d'hiver le 29-09-97, le Nord Express Oostende ⇄ København (INT 233/232) est limité à Aachen. Il s'agissait du dernier train véhiculant vers le Nord des voitures belges, généralement une 15 couchettes, une I6 B et une voiture-lit.

De nouveaux wagons

Deux cents nouveaux wagons pour le transport de rouleaux de tôles du type Shimms ont été livrés dans le courant de 1997 à B-Cargo. Ces wagons, du type SNCB 3614D6, ont été construits par la firme italienne Costa Ferroviaria à Costamasnaga.

Cockerill Mechanical Industries

CMI a expédié en leasing, en novembre 1997, les locotracteurs Diesel 503 (CMI 4390/1996, UIC 9088 0000 0503) et 509 (CMI 4395/1996, UIC 90 88 0000 0509) vers l'usine Citroën de Rennes. Il s'agit de machines qui faisaient partie de la commande annulée par les Chemins de fer da-



Durant le milieu de 1997, la gare de Mechelen a subi une cure de rajeunissement. Dans la salle des guichets, une grande fresque a été peinte, représentant une automotrice Break et la cathédrale St.Rombaut de Mechelen. 17 juin 1997. Photo : Robert BODDEWIJN.



PHOTO 33-27 *Au petit matin du 23 septembre 97, un des tout derniers Nord Express 233 démarre de Naestved en direction de København (sur la ligne Rodby-København). Derrière la MZ 1513, on distingue une voiture-lit DB, une voiture-lit SNCB, une I5 SNCB, une I6 B SNCB, une voiture B DB et deux voitures DSB. Philippe DE GIETER.*



Le nouveau wagon Shimms type 3614D6 (numéro UIC 31 88 4670 221-1). Merelbeke, 2 juillet 1997. Photo : Roger CRIKELAIRE.

nois (voir également la rubrique "Actualité étrangère" page 14). On se rappellera que la 509 fut testée du 31 mai au 31 novembre 1996 à l'atelier de Kinkempois, avec le numéro SNCB 8101.

Par ailleurs, c'est CMI qui a été choisie parmi trois candidats pour assurer la con-

duite, la maintenance du réseau industriel et la gestion du matériel ferroviaire de Duferco Clabecq (ex. Forges de Clabecq), dont l'activité a repris le 19 janvier. CMI engagera 36 conducteurs, tandis que c'est CFI qui assurera la maintenance des voies en sous-



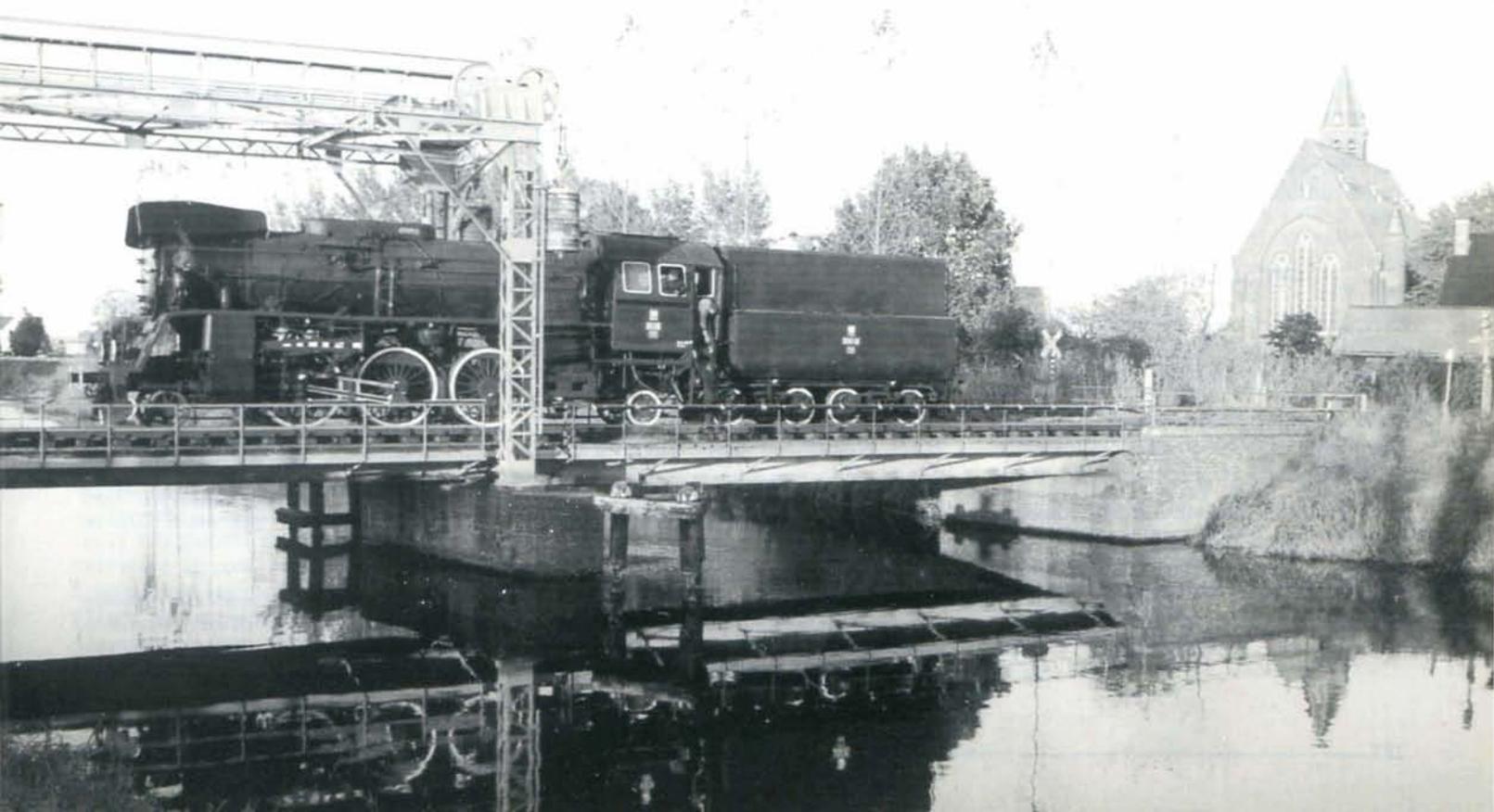
PHOTO 33-28 Les locomotives CMI 503 et 509 (ex. 8101 SNCB) sur une voie d'attente en gare de Jeumont, le 31 octobre 1997, pendant leur transfert de Seraing vers l'usine Citroën de Rennes. Photo : Alain DEFECHEREUX.

RESEAUX TOURISTIQUES

L'OL49-12 en service au Stoomcentrum Maldegem

Une nouvelle locomotive à vapeur empanachera notre pays dès la nouvelle saison touristique. En effet, la chaudière de la machine polonaise OL49-12 acquise en 1996 par le SCM, a été agréée par un organisme officiel. Dès le 21 octobre 1997, cette 1-3-1 fut testée en ligne. La saison

L'OL49-12 du SCM franchit le Schipdonkkanaal à Balgerhoeke, lors d'un parcours d'essai le 21 octobre 97. Ph. : Ludwig BONTINCK.



touristique promet donc d'être fumante sur la ligne Eeklo-Maldegem. Un rendez-vous à ne pas manquer est le festival vapeur qui se tiendra le week-end des 1, 2 et 3 mai prochains, en présence d'ailleurs de la 26.101 du PFT.

La Rocket en visite

Le 16 octobre 1997, la célèbre locomotive "Rocket" (la "Fusée") construite par Stephenson en 1829, fut pour la première fois présentée en Belgique au Stoomcentrum Maldegem. Cette merveille datant de la Révolution Industrielle, présentée à Luzern à l'occasion des 150 ans des Che-

mins de fer suisses, a effectué un détour par Maldegem avant de rejoindre son lieu habituel de présentation, le musée national du Chemin de fer de York (GB). C'est d'ailleurs grâce à la compréhension des dirigeants de ce Musée qu'il fut possible d'admirer cette pièce mondialement connue durant quelques heures à Maldegem.

La Rocket fut construite en 1829 par George et Robert Stephenson. Bien que cela n'est pas exact, cette machine est considérée comme étant la première locomotive à vapeur de l'histoire. En revanche, elle fut bien la première locomotive moderne dont les dispositions furent reconduites définitivement (deux cylindres à manivelles décalées de 90°, échappement de la vapeur par la tuyère dans la cheminée, chaudière tubulaire horizontale, ...). De plus, la Rocket fut la première locomotive ayant obtenu le record mondial de vitesse, avec 56 km/h. Cette vitesse fut atteinte en 1829, lors du célèbre concours de Rainhill, durant lequel elle obtint le prix de la meilleure locomotive, ce qui valut en guise de récompense à ses concepteurs une somme de 500 livres sterling.



La Rocket pose devant la gare de Maldegem le 17 octobre 97. Ph. : Guy DE BIE.

LE NOUVEAU SERVICE D'ETE 1998

Le prochain service d'été entrera en vigueur le 24 mai prochain. Il verra la mise en application de la nouvelle offre de trains du service intérieur. Les modifications seront très importantes et constitueront un véritable renouvellement de l'offre ferroviaire, dont nous allons voir les principes fondamentaux. A l'inverse du triste-célèbre plan IC-IR de juin 1984, aucune ligne ni gares ne seront supprimées, et l'offre sera même étoffée!

La nouvelle offre tient compte au maximum de l'évolution des besoins en déplacement de la population et tend à favoriser l'utilisation du transport ferroviaire en répondant au mieux aux exigences de confort des clients existants et potentiels. Il faut en effet savoir que la demande de transport donnera lieu à un accroissement global du nombre de déplacements de quelque 35% d'ici l'an 2000.

Si les horaires resteront cadencés et les trains toujours répartis entre les catégories IC, IR, L, P et T, plusieurs nouvelles relations verront le jour notamment vers Bruxelles. Ainsi, la principale nouveauté concerne, en semaine, la mise en marche de trains cadencés supplémentaires qui circuleront durant les heures de pointes élargies du matin et du soir sur quatre axes convergeant vers la capitale (Nivelles, Geraardsbergen, Dendermonde et Wavre). La nouvelle offre optimisera les correspondances entre les trains du service intérieur et les différents TGV.

Au total, le nouveau service sera légèrement plus étendu, avec un accroissement d'environ 5%.

La mise en application de la nouvelle offre fera l'objet d'un suivi très attentif afin de pouvoir procéder à d'éventuelles adaptations. En 2005, une nouvelle modification fondamentale de l'offre des trains du service intérieur interviendra, ceci dans le cadre du plan STAR 21 et de la mise en service des nouvelles lignes à grande vitesse.

Catégories de trains

La classification des différents types de trains et de relations ressemblera fortement à l'actuelle, et comprendra :

- les relations internationales : Thalys, Eurostar, TGV "de jonction" et les trains internationaux classiques;
- les relations interville IC-IR. Dans ce type de service, un équilibre est recherché entre, d'une part, les relations entre les grandes villes, très rapides et donc avec peu d'arrêts et, d'autre part, les relations avec d'avantages d'arrêts en cours de route. Comme actuellement,

certaines relations auront des antennes omnibus en fin et/ou en début de parcours;

- les trains de pointes élargies. Sur quatre axes convergeant vers Bruxelles, de nouveaux trains cadencés circuleront durant les périodes de pointes (matin et soir) élargies. Ces trains ne desserviront que les grandes gares intermédiaires et permettront une desserte complémentaire fort intéressante de l'agglomération de Bruxelles;
- les relations locales, qui desservent généralement toutes les gares d'une ligne ou d'un tronçon de ligne;
- les trains locaux autour de Bruxelles et les trains de pointe à courte distance vers la capitale, constituant une ébauche d'un Réseau Express Régional;
- les trains de pointe complémentaires;
- les trains touristiques.

Les relations IC

IC-A : Oostende - Brugge - Gent-St.P. - Bruxelles - Leuven - Liège - Verviers - Welkenraedt - Eupen ou Aachen - Köln).

Le prolongement jusqu'à Köln évoluera en fonction du développement des TGV Thalys.

IC-B : Bruxelles - Mechelen - Berchem - Antwerpen - Roosendaal - Dordrecht - Rotterdam - Den Haag - Schiphol - Amsterdam.

IC-C : Lille-FL - Mouscron - Kortrijk (découplement) : TRANCHE 1 : Gent-St.Pieters - Gent-Dampoort - Lokeren - St.Niklaas - Berchem - Antwerpen. TRANCHE 2 : Izegem - Roeselare - Torhout - Brugge - Oostende.

Suite à la suppression de l'actuel IC-G Oostende-Kortrijk-Schaerbeek, Izegem et Roeselare bénéficieront de trains P directs vers Bruxelles.

IC-D : Lille-FL - Tournai - Mons - La Louvière-Sud - Charleroi-S. - Taminies - Namur - Huy - Liège-G. - Liège-Jonfosse - Liège-Palais - Herstal.

IC-E : TRANCHE 1 : Knokke - Duinbergen - Heist - Brugge. TRANCHE 2 : Blankenberge - Brugge. Après accouplement, poursuite vers Gent-St.P. - Bruxelles - Leuven (changement de front) - Aarschot - Langdorp - Testelt - Zichem - Diest - Schulen - Hasselt.

Avec cette relation, Aarschot et Diest bénéficieront d'une relation directe rapide avec Bruxelles et la Côte.

IC-F : Quiévrain - Thulin - Hainin - Boussu - St. Ghislain - Quaregnon - Jemappes - Mons - Soignies - Braine-le-Comte - Bruxelles - Leuven - Tienen - Landen - Waremmes - Ans - Liège-G.

Ce train combinera une des deux relations Bruxelles-Mons avec une relation Bruxelles-Liège. Cette seconde relation classique entre Bruxelles et Liège sera plus rapide pour les gares de Waremmes et au-delà, du fait qu'elle remplacera les actuels IC-F Blankenberge-Liège-Maas-

tricht où un accouplement ou découplement est procédé à Landen.

IC-G : Oostende - Brugge - Gent-St. P. - Gent-Dampoort - Lokeren - St. Niklaas - Berchem - Antwerpen.

IC-H : Mouscron - Herseaux - Tournai - Leuze - Ath - Enghien - Bruxelles - Schaerbeek.

La gare d'Enghien aura donc enfin une seconde relation horaire vers Bruxelles et Tournai.

IC-I : Charleroi-S. - Luttre - Nivelles - Braine-l'Alleud - Bruxelles - Vilvoorde - Mechelen - Berchem - Antwerpen.

Il s'agit de l'ancien IC K qui fera deux arrêts bienvenus à Braine-l'Alleud et Vilvoorde, tandis que la desserte de Marchienne-au-Pont sera reportée sur Luttre où il existe de bonnes correspondances vers la région du Centre.

IC-J : Bruxelles - Ottignies - Gembloux - Namur - Ciney - Marloie - Jemelle - Libramont - Marbehan - Arlon - Luxembourg.

IC-K : Gent-St. P. - Wetteren - Lede - Aalst - Denderleeuw - Liedekerke - Bruxelles - Leuven - Tienen - Landen - St.Truiden - Hasselt - Kiewit - Bokrijk - Genk.

Cette relation permet à Hasselt de disposer d'une seconde relation directe vers Bruxelles, sans perte de temps d'accouplement ou de découplement à Landen.

IC-L : Poperinge - Ieper - Comines - Wervik - Menen - Wevelgem - Bissegem - Kortrijk - Oude-naarde - Zottegem - Denderleeuw - Bruxelles - Dendermonde - Zele - Lokeren - Sinaai - Belsele - St. Niklaas.

Ce train offre à toutes les gares de la ligne 69 une relation directe avec Bruxelles.

IC-M : Bruxelles - Ottignies - Gembloux - Namur - découplement - TRANCHE 1 : Jambes - Lustin - Godinne - Yvoir - Dinant - TRANCHE 2 : Andenne - Statte - Huy - Flémalle-Haute - Liège-G. - Liège-Jonfosse - Liège-Palais - Herstal - Milmort - Liers.

Cette relation permet de relier Andenne, Statte, Huy et Flémalle à Bruxelles sans changement de train.

Les relations IR

IR-a : TRANCHE 1 : Antwerpen - Berchem - Mechelen. TRANCHE 2 : St. Niklaas - Temse - Bornem - Puurs - Willebroeck - Mechelen. Après accouplement, poursuite vers Leuven.

IR-b : Nivelles - Bruxelles - Vilvoorde - Mechelen - Mechelen-Nek. - St.Katelijne-Waver - Duffel - Kontich - Hove - Morsel-Oude God - Morsel-Deurnesteenweg - Berchem - Antwerpen. Entre Nivelles et Bruxelles, ce train dessert toutes les gares du parcours.

IR-c : Antwerpen - Berchem - Lier - Heist-op-den-Berg - Aarschot - Diest - Hasselt - Diepenbeek - Bilzen - Tongeren - Glons - Herstal - Liège-Palais - Liège-Jonfosse - Liège-G.

IR-d : Leuven - Bruxelles - Halle - Enghien (découplément) TRANCHE 1 : Enghien - Herne - Tollembeek - Galmaarden - Viane Moerbeke - **Geraardsbergen**. TRANCHE 2 : Silly - Ath - Rebaix - Papignies - Houraing - Lessines - Acren - **Geraardsbergen**. Entre Leuven et Bruxelles, ce train dessert toutes les gares.

IR-e : Berchem - Lier - Herentals - Olen - Geel - Mol - Lommel - Overpelt - **Neerpelt**.

Relation limitée à Berchem suite aux travaux de la Jonction d'Antwerpen. Elle pourrait se voir prolongée jusque Weert aux Pays-Bas.

IR-f : Kortrijk - Harelbeke - Waregem - Deinze - De Pinte - Gent-St. Pieters - Wetteren - Dendermonde - **Mechelen**.

IR-g : Manage - Braine-le-Comte - Bruxelles - Mechelen - Mechelen-Nekkerspoel - Lier - Herentals - Tielen - **Turnhout**. Entre Manage et Bruxelles, ce train dessert toutes les gares du parcours.

Avec cette relation, la Campine disposera d'une relation directe avec Bruxelles.

IR-h : Gent - Aalst - Erembodegem - Denderleeuw - Liedekerke - Bruxelles - **Brux. Nat. Aéroport**.

Entre Gent et Aalst, ce train dessert toutes les gares, qui disposeront ainsi d'une relation directe vers Bruxelles.

IR-i : De Panne - Koksijde - Veurne - Diksmuide - Kortemark - Lichtervelde - Tielt - Deinze - De Pinte - Gent-St. P. - Bruxelles - **Brux. Nat. Aéroport**.

La ligne 73 disposera d'une relation directe avec Bruxelles.

IR-j : Quévy - Genly - Frameries - Mons - Jurbise - Soignies - Braine-le-C. - Halle - Bruxelles - Schaerbeek - Diegem - Zaventem - **Brux. Nat. Aéroport**.

La ligne 96 disposera désormais d'une seconde relation directe avec Bruxelles.

IR-k : Charleroi-S. - Marchienne-au-Pont - La Louvière-Sud - Bracquegnies - Thieu - Havré - Obourg - Nimy - Mons - Jemappes - Quaregnon - St. Ghislain - Blaton - Péruwelz - Antoing - **Tournai**.

Ce train constituera la seconde relation entre Tournai et Charleroi.

IR-l : Binche - Leval - La Louvière-Sud - La Louvière-Centre - Ecaussines - Braine-le-Comte - Tubize - Halle - Bruxelles - Etterbeek - Boitsfort - La Hulpe - Genval - Rixensart - Ottignies - **Louvain-la-Neuve-Université**.

IR-m : Liège-G. - Angleur - Poulseur - Rivage - Aywaille - Coe - Trois-Ponts - Vielsalm - Gouvy - Troisvierges - ... - **Luxembourg**.

IR-n : Namur - Jemeppe-s/S. - Auvelais - Taminies - Châtelet - Charleroi - Marchienne-au-Pont - Luttre - Nivelles - Braine-l'Alleud - Bruxelles - Vilvoorde - Mechelen - Mechelen-Nekkerspoel - Berchem - Antwerpen-Cent. - Kapellen - Heide - Kalmthout - **Essen**.

Il s'agit de l'actuelle relation IR-a prolongée d'une part vers Namur et d'autre part vers Essen.

IR-o : Bruxelles - **Bruxelles Nat. Aéroport**.

Les relations de pointes élargies

Les quatre axes qui recevront un service de pointe "élargi" cadencé de 6h à 10h et de 15h à 19h vers Bruxelles sont les suivants :

- Nivelles - Lillois - Braine-l'Alleud - Waterloo - St. Genesius-Rode - Uccle-Calevoet - **Bruxelles**;

- Wavre - Ottignies - Rixensart - Genval - La Hulpe - Boitsfort - Etterbeek - **Bruxelles**;

- Dendermonde - Opwijk - Merchtem - Asse - Jette - Bockstaal - **Bruxelles**;

- **Geraardsbergen** - Ninove - Denderleeuw - **Brux.**

Wavre et Ninove bénéficieront ainsi d'un plus grand nombre de trains vers Bruxelles.

Les relations locales

(* = toutes les deux heures)

- Aalst - Geraardsbergen
- Antwerpen - Lier - Herentals
- Antwerpen-Oost - Aarschot - Leuven
- Ath - Mons
- Berchem - Puurs
- Berchem - Roosendaal
- Berchem - St. Niklaas
- Braine-l'Alleud - Schuman - Jette - Aalst
- Brugge - Zeebrugge
- Bruxelles - Antwerpen-Oost
- Bruxelles - Dendermonde
- Bruxelles - Jette - Aalst
- Bruxelles - Leuven (= IR d)
- Charleroi - Manage - La Louvière-Sud
- Charleroi - Couvin
- Charleroi - Jeumont
- Charleroi - La Louvière-Centre
- Charleroi - Leuven
- Charleroi - Namur
- Charleroi - Wavre
- Dinant - Libramont *
- Gent - Aalst (= IR h)
- Gent - Brugge
- Gent - Eeklo
- Gent - Geraardsbergen
- Gent - Mechelen
- Gent - Renaix
- Géronstère - Verviers
- Herstal - Jemelle *
- Huizingen - Mechelen (via lignes 26-27)
- Huizingen - Vilvoorde (2 fois par heure)
- Kortrijk - Brugge
- Kortrijk - Zottegem
- Leuven - Louvain-la-Neuve-Université
- Leuven - Mechelen
- Libramont - Arlon *
- Liège - Leuven
- Liège - Maastricht
- Liège - Namur
- Liège - Welkenraedt
- Mol - Hasselt *
- Namur - Libramont (* au-delà de Ciney)
- Nivelles - Bruxelles - Louvain-la-Neuve-Université
- Ottignies - Louvain-la-Neuve-Université
- Ottignies - Namur
- Soignies - Mons
- Welkenraedt - Eupen

Week-ends et jours fériés

Certaines relations du week-end et jours fériés seront adaptées en fonction d'une part des modifications de service pour optimiser les correspondances compte tenu des fréquences allégées, et d'autre part pour des raisons touristiques pouvant rendre certaines destinations plus importantes.

IC-A, B, C, D, G, H, J, L : inchangés, sauf arrêts supplémentaires sur certaines relations;

IC-E/F : Knokke / Blankenberge - Genk / Liège. Cette relation sera identique à l'actuelle relation IC F, avec accouplement ou découplément à Landen, sans toutefois circuler au-delà de Liège-Guillemins. La relation Mons-Bruxelles est assurée par l'IR-j.

IC-I : limité à Bruxelles - Antwerpen.

IC-K : remplacé par l'IC E/F.

IC-M : limité à Bruxelles - Dinant.

IR-c, e, h, m, o : inchangés.

IR-a : limité à Leuven - Antwerpen.

IR-b, k : supprimés.

IR-d : limité à Geraardsbergen - Enghien.

IR-f : desservira en plus Schoonaarde, Buggenhout, Malderen, Londerzeel et Kapelle-op-den-Bos.

IR-g : remplacé par une relation Antwerpen - Berchem - Lier - Kessel - Nijlen - Bouwel - Herentals - Tielen - Turnhout.

IR-i : limité à Schaerbeek, desservira en plus Wetteren, Lede, Aalst, Denderleeuw et Liedekerke.

IR-j : origine Quiévrain au lieu de Quévy.

IR-l : sera limité à Schaerbeek et desservira également Hennuyères, Tubize, Lembeek, Buizingen, Lot, Ruisbroek et Forest Midi.

IR-n : sera limité au trajet Charleroi-Schaerbeek.

Relations locales du week-end

Par rapport à l'offre actuelle, on remarquera une baisse généralisée des fréquences (* = toutes les 2 heures).

- Aalst - Geraardsbergen
- Antwerpen-Oost - Leuven
- Ath - Mons *
- Berchem - Roosendaal
- Berchem - St. Niklaas *
- Brugge - Zeebrugge *
- Bruxelles - Antwerpen-Oost
- Bruxelles - Dendermonde *
- Bruxelles - Jette - Aalst
- Bruxelles - Leuven *
- Bruxelles - Louvain-la-Neuve-Université
- Charleroi - Couvin *
- Charleroi - Jeumont *
- Charleroi - Manage - La Louvière-Sud *
- Charleroi - Namur *
- Charleroi - Ottignies *
- Charleroi - Piéton - Mons *
- Dinant - Libramont *
- Gent - Aalst (= IR h)
- Gent - Brugge
- Gent - Eeklo *
- Gent - Geraardsbergen
- Gent - Renaix *
- Geraardsbergen - Ath *
- Spa-Géronstère - Verviers
- Herstal - Jemelle *
- Kortrijk - Brugge *
- Landen - Leuven - Hasselt *
- Leuven - Louvain-la-Neuve-Université
- Leuven - St. Niklaas
- Libramont - Arlon (* ou moins)
- Libramont - Virton *
- Liège - Maastricht
- Liège - Namur *
- Liège - Wareme (* ou moins)
- Liège-Palais - Welkenraedt *
- Mol - Hasselt *
- Namur - Libramont (* moins au-delà de Ciney)
- Nivelles - Bruxelles-Nord
- Ottignies - Namur *
- Welkenraedt - Eupen *

Radiations

Plusieurs radiations sont encore intervenues avant la fin de 1997, toutes accidentelles.

Il s'agit tout d'abord de celle de la 7101 (Antwerpen-Dam), victime d'un tamponnement avec la 5192 à Antwerpen-Noord le 8 novembre 1997. Il fut tout d'abord envisagé de radier les deux machines, mais le Département du Matériel a finalement décidé de préserver la 5192.

La série 71 se voit ainsi accidentellement touchée pour la première fois par une radiation.

Le 21 novembre 1997, une seconde collision a eu lieu à Zelzate, impliquant la 6322 et la 6333, toutes deux du dépôt de Merelbeke. Si la 6322 fut rapidement remise en service, il n'en fut pas de même pour la 6333 qui s'est vue retirée définitivement de l'exploitation. La 6333 fut la toute dernière locomotive Diesel de ligne acquise par la SNCB, livrée le 28 novembre 1966 à l'atelier de Schaerbeek.

La traction électrique n'est pas épargnée, puisque l'on déplore la radiation de l'automotrice 211, laquelle fut victime du dé-

raillement au passage à niveau 74 de Roeselare le 12 avril 1996 alors qu'elle assurait le train L 5014 Brugge-Kortrijk.

Notons également la mise hors exploitation temporaire de deux autres automotrices : la 172 (également impliquée dans l'accident de Roeselare) et la 199.

Rappelons qu'un élément de chacune de ces rames avait servi de prototype dans le cadre de l'étude de la modernisation des automotrices 595 à 782.

211

Livraison à la SNCB : 08-05-1963

Numéros successifs : 228.211 : 08/05/1963 - 01/01/1971
211 : 01/01/1971 - 29/07/1997

Dépôts successifs : 08/05/1963 - 26/05/1968 : Schaerbeek
26/05/1968 - 01/01/1971 : Oostende
01/01/1971 - 01/01/1974 : Schaerbeek
01/01/1974 - 19/01/1976 : Oostende
19/01/1976 - 28/09/1981 : Stockem
28/09/1981 - 10/01/1983 : Ronet
10/01/1983 - 03/06/1984 : Kinkempois
03/06/1984 - 30/09/1993 : Hasselt
30/09/1993 - 29/05/1994 : Merelbeke
29/05/1994 - 01/02/1996 : Kortrijk
01/02/1996 - 29/07/1997 : Merelbeke

Mise hors exploitation : 29/07/1997
suite accident à Roeselare le 12-04-1996.



PHOTO 33-18 Le 19 mars 1982, la 211 assure un train omnibus Gent-Aalst. Elle est photographiée entre Melle et Kwatrecht. Cette rame est sortie d'atelier dans la livrée bordeaux le 30 novembre 1995 à l'issue d'une révision intermédiaire.

Photo : Jean-Luc VANDERHAEGEN.

6333

Constructeur : La Brugeoise et Nivelles à Nivelles, 1966
Moteur Diesel : GM-EMD

Livraison à la SNCB : 28-11-1966

Numéros successifs : 212.233 : 28/11/1966 - 31/12/1970
6333 : 01/01/1971 - 01/10/1997

Décoration successives : 11/1966 - 01/1971 : livrée d'origine
01/1971 - 09/1992 : ancienne livrée verte
09/1992 - 12/1997 : livrée jaune

Dépôts successifs : 30/11/1966 - 17/01/1967 : Aalst (en prêt de Schaerbeek)
17/01/1967 - 25/08/1968 : Schaerbeek
25/08/1968 - 27/05/1972 : Dendermonde
27/05/1972 - 26/09/1972 : Merelbeke
26/09/1972 - 26/09/1977 : Schaerbeek
26/09/1977 - 31/05/1984 : Merelbeke
31/05/1984 - 14/09/1992 : Kortrijk
14/09/1992 - 01/12/1997 : Merelbeke

Mise hors exploitation : 01/10/1997 suite collision à Zelzate le 21/11/1997.

PHOTO-THEME 14 La 6333 remorque un train omnibus Denderleeuw-Kortrijk. Welden, 14 mai 1981. Photo : Jean-Luc VANDERHAEGEN.





Le 27 avril 1983, après un passage à l'Atelier Central de Salzinnes, la 7101 effectue un parcours d'essai entre Ronet et Gedinne, accompagnée d'une 53. Elle est vue ici lors de son passage à Vonêche. Photo : Pierre HERBIET.

PHOTO 33-19 La 7101 provient de la transformation de la 6601. Atelier d'Hasselt, 20 août 1977. Photo : Pierre HERBIET.

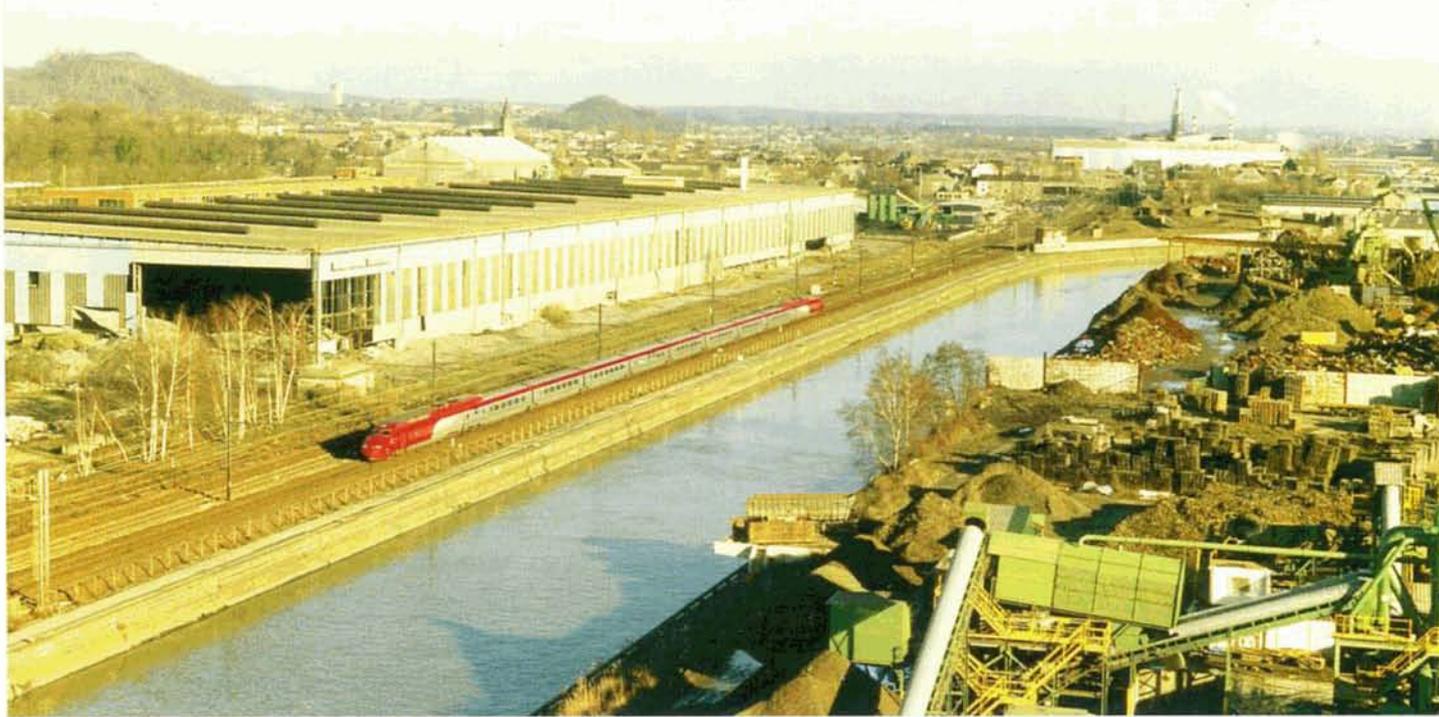


7101

Constructeur :	Ateliers Belges Réunis à Familleureux, 1962 moteur Diesel : ACEC sous licence MAN transmission : hydraulique Voith
Livraison à la SNCB :	24-05-1962
Numéros successifs :	222.001 : 24/05/1962 - 31/12/1970 6601 : 01/01/1971 - 27/05/1981 7101 : 27/05/1981 - 01/12/1997
Dépôts successifs :	Hasselt : 24-05-1962 - 16/04/1963 Kinkempois : 16/04/1963 - 20/09/1965 Hasselt : 20/09/1965 - 01/06/1978 Antwerpen-Dam : 27/05/1981 - 01/12/1997
Transformation :	27-05-1981
Livrées successives :	05/1962 - 10/1973 : livrée d'origine 06/1974 - 06/1978 : livrée verte "Z" 05/1981 - 12/1997 : livrée jaune et verte loco série 71
Mise hors exploitation :	01/12/97, suite collision à Antwerpen-Noord le 8-11-97



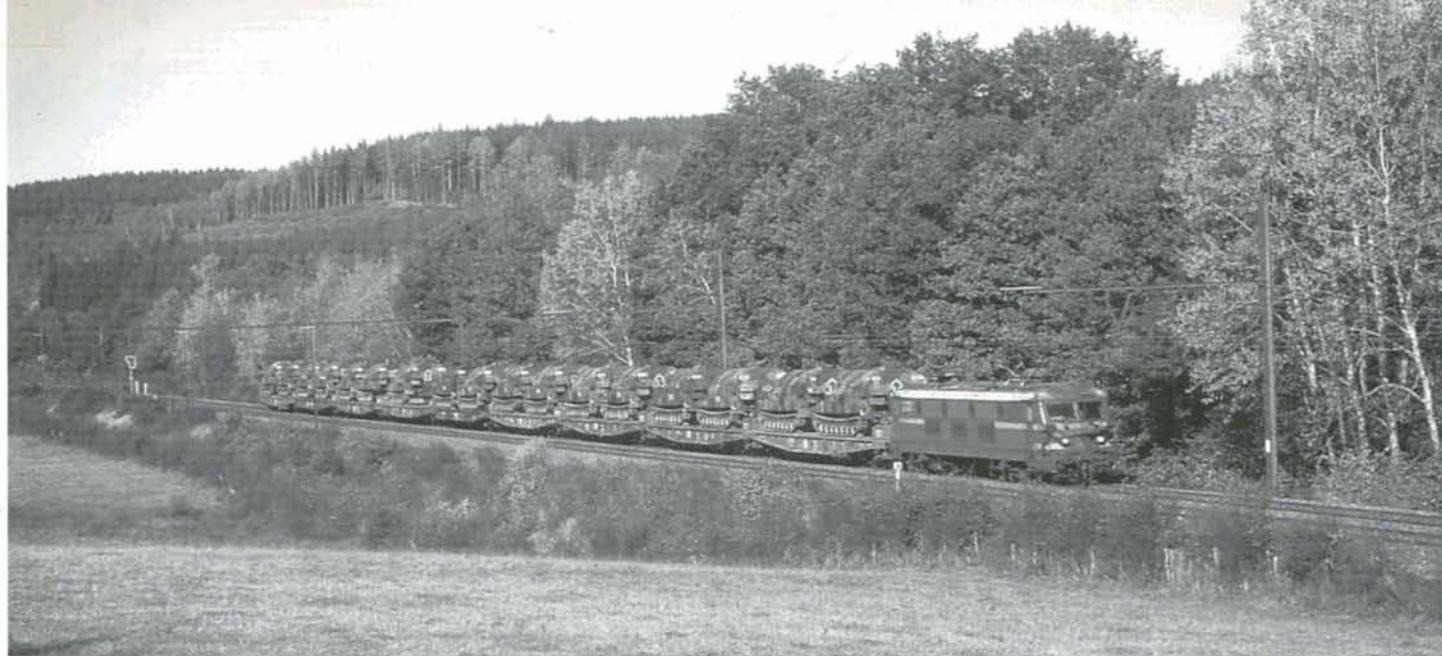
L'ACTUALITE EN IMAGES



↑ **PHOTO 33-29** Depuis le 14 décembre 1997, les TGV font désormais partie du paysage ferroviaire de la dorsale wallonne. Le 17 janvier 1998, le TGV 333 Paris-Namur traverse le bassin industriel carolorégien, entre Montignies et Châtelet, le long de la Sambre.

↓ **PHOTO 33-30** Petit parallèle à Charleroi-Sud entre les automotrice Budd 147, 243 en bordeaux et 106 réservée aux essais TBI.2.
Photos : Pascal DUBOIS.





↑ L'armée hongroise a expédié une dizaine de chars au départ de Kaposvar vers l'usine CMI d'Athus, où ils seront modernisés. Ce train, qui circula via Montzen-Hasselt-Leuven-Ottignies-Gembloux-Ronet-Arlon-Athus, était soumis à de grosses contraintes de circulation, ne pouvant entre autres rien croiser en cours de route. Parti de Montzen à 17.20, il arriva le lendemain à 17.06 à Athus! Le convoi passe à Poix-St.Hubert le 21 octobre 1997.

Photo : Michel HANSENS.

→ Le 2 septembre 1997, une rame de 14 voitures-couchettes allemandes fut acheminée vers Leopoldsburg en vue d'être incorporée dans des trains mixtes militaires. C'est la 2558 qui remorqua cette rame de Montzen à Hasselt, vue ici sur le viaduc de Remersdael (ligne 24).

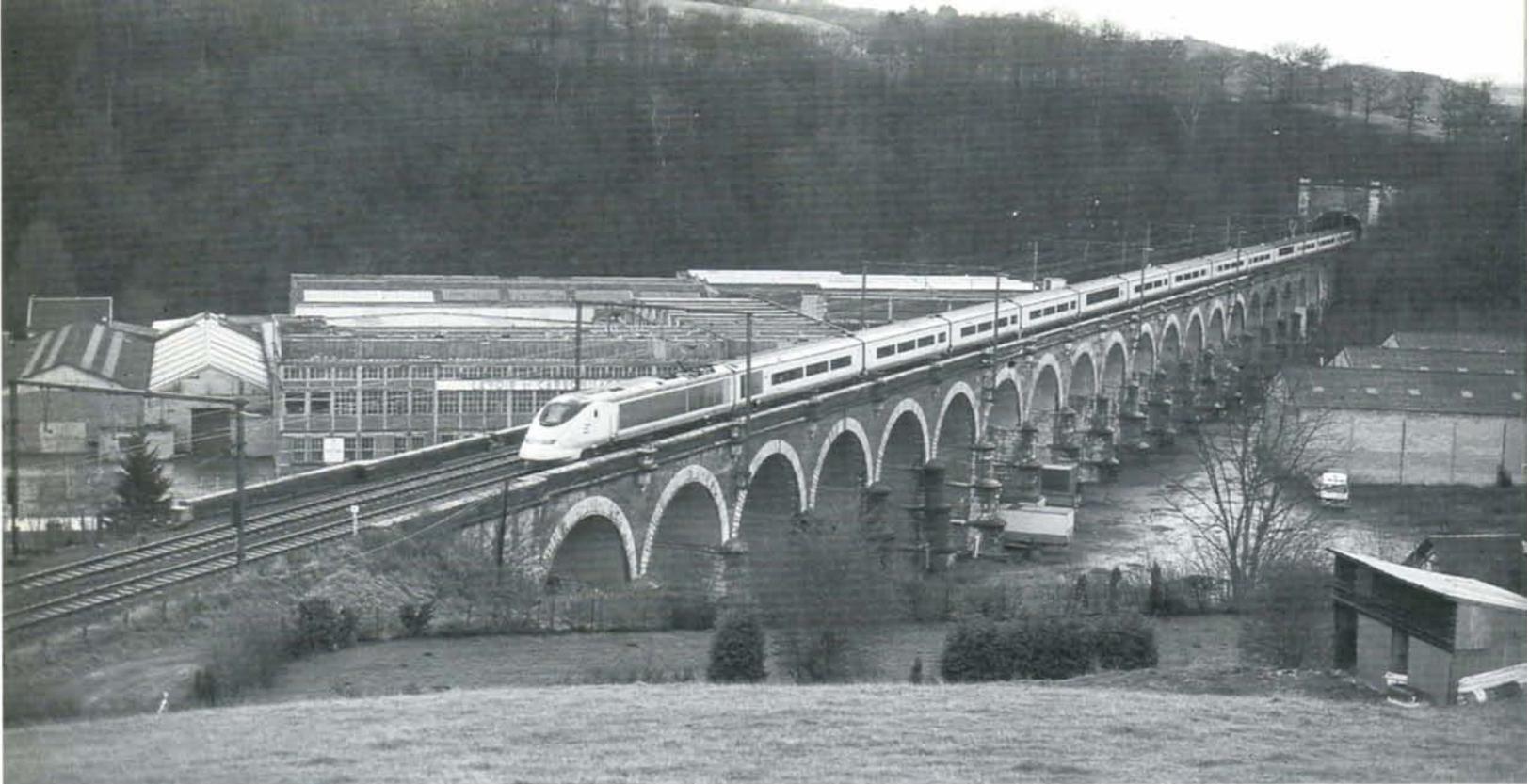
Photo : Michel HANSENS.



↓ Présence exceptionnelle d'une locomotive électrique de la série 111 de la DB en tête de l'international 238 Köln-Bruxelles. En temps normal, ce parcours est assuré par une machine de la série 110. Eschweiler, 6 octobre 1997.

Photo : Michel HANSENS.



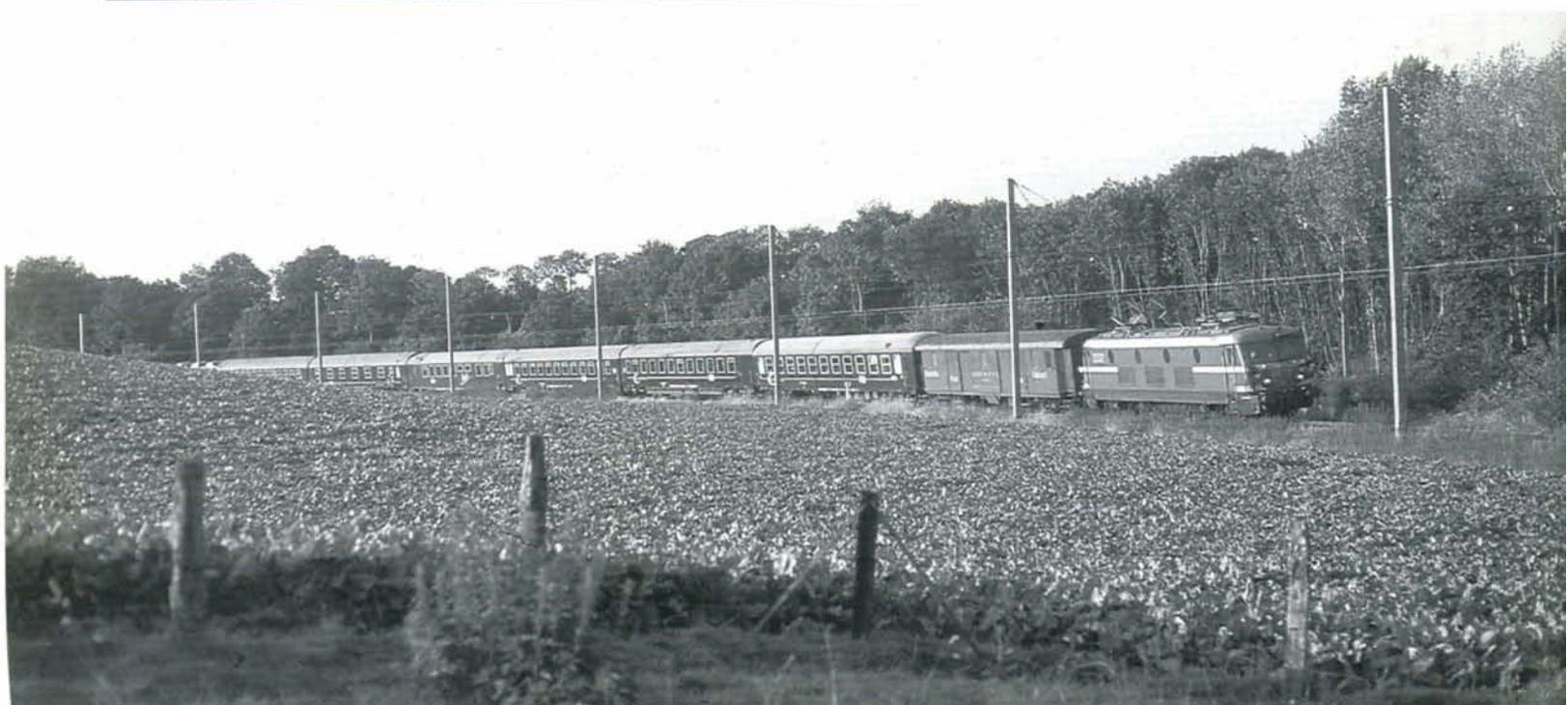


Passage d'une rame Eurostar " North of London ", revenant d'une exposition qui s'est tenue à Köln. Viaduc de Dolhain, 14 décembre 1997. Photo : Marc RIGUELLE.



← Trafic exceptionnellement dense en gare de Weywertz le 20 octobre 1997. Deux 55 emmènent un convoi militaire venant de Kapellen vers Sourbrodt, tandis que deux autres 55, reviennent à vide de Bullange. Photo : Michel HANSSSENS.

↓ D'importants travaux opérés sur le réseau des NS ont nécessité le détournement des TAC de la relation s'Her-togenboch - France, via Essen et Has-selt au lieu de Visé. Un TAC vers la France tracté par la 2332 passe à Villers-St.Siméon, sur la section à simple voie de la ligne 34, le 7 sep-tembre 97. Ph. : Michel HANSSSENS.



La 1601 taguée?

Non, la 1601 ne fut pas victime de tagueurs comme beaucoup l'on cru. A l'occasion d'une action de Noël organisée par les cheminots de la région de Kortrijk au profit des "Cliniclowns", la 1601 a en réalité reçu un motif original sur un seul de ses côté, oeuvre de l'artiste DESANTO de Kortrijk. A cette occasion, 50 modèles réduits Märklin de la 1601 peints à la main et comportant un autocollant miniaturisé de l'oeuvre, signé par l'artiste, furent mis en vente au profit de cette action qui se clôtura le 6 janvier 1998.

➤ *La 1601 secourue par une locomotive DB à Aachen-Hbf le 9 décembre 1997 : IC 417 Oostende-Köln - retardé de 30 minutes suite à l'avarie de la locomotive belge. Photo : Jean-Pierre FIERS.*



← *La 1601 en tête d'un train de marchandises, exposée le 5 décembre 1997 en gare de Kortrijk à l'occasion de l'action de Noël au profit des "Cliniclowns". Photo : Armand THONET.*

↓ *A l'occasion de la traditionnelle "Foire aux Oignons" de Givet qui s'est tenue le 11 novembre 1997, la firme Märklin a organisé un train spécial au départ de Braine-l'Alleud jusqu'à Givet, composé de six voitures K3 tractées par la 204.004. Le train est photographié à la sortie du tunnel de Neffe à Anseremme. Photo : Roger CRIKELAIRE.*





Durant quatre samedis consécutifs, les 8, 15, 22 et 29 novembre, un train composé de 7 voitures-restaurants Pullman CIWLT (toutes immatriculées à la SNCB) circula entre Paris et Bruxelles et retour pour le compte de touristes japonais. Le 29 novembre 1997, passage du train Pullman à la bifurcation de Ruisbroek en direction de Bruxelles. Photo : Christian DOSOGNE.



← *Le 8 novembre 1997, la splendide rame de voitures CIWLT remorquée par la BB 17.093 en livrée "Ile de France" passe à Hautmont. A Quévy, la locomotive SNCF sera relayée par une locomotive belge qui amènera ce train spécial à Bruxelles-Midi. Photo : Jean-Pierre FIERS.*

↓ *Pour la 1000ème édition d'une revue féminine, un spectacle fut organisé sous la halle de Tour & Taxi le 25 novembre 1997. Un train spécial composé de deux voitures KI encadrant un wagon fermé à deux essieux du type Gbs et remorqué par la 201.010, participa à ce spectacle. Les installations de Tour & Taxi se prêtent de plus en plus souvent à ce genre d'événement ces derniers temps. Photo : Alain DEFECHEREUX.*





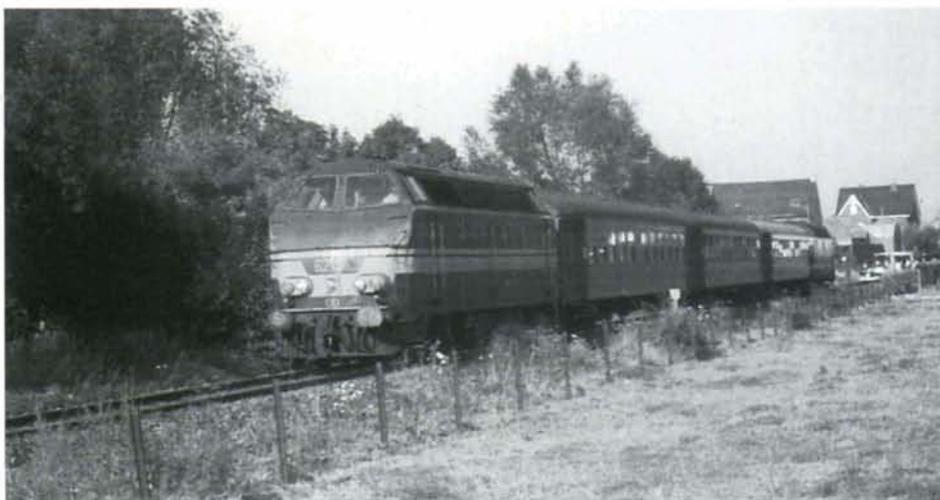
Le 30 septembre 1997, la 1603 de la Vennbahn a remorqué un convoi spécial vers Luxembourg. Le train passe ici à Cierreux, lors du parcours de retour. Une semaine plus tard, ce site était déjà envahi par les poteaux caténares. Photo : Laurent GARY.



↑ Les trains complets de marchandises circulant sur la ligne 42 de jour sont devenus rares. La photo illustre le train facultatif 47947 circulant entre Gelsen (NL) et l'est de la France, +/- deux fois par mois. Composé d'une rame de citernes transportant de l'engrais liquide, ce parcours passe à Honvelez en direction de Gouvy le 25 août 1997.

Photo : Michel HANSSENS.

← Le 13 décembre 1997, la 5301 remorque exceptionnellement un train de rouleaux de tôles au départ de Chertal. Ph. : R. CRIKELAIRE.



← Suite à l'indisponibilité d'autorails de la série 44, le service sur la ligne 82 Burst-Aalst dut être assuré durant trois jours consécutifs, du 22 au 24 septembre 1997, par une rame de trois voitures K3 encadrée par les 6219 et 6333. Le train 4192 Aalst-Burst démarre de Bambrugge, le 23 septembre 1997.

Photo : Alain ELOOT

→ **PHOTO 33-31**

La firme CEI, spécialisée dans les travaux d'électrification, a racheté d'occasion au CFI le locotracteur Cockerill n°2 construit en 1956 (n° de construction 3515). Cette machine, immatriculée 92 88 2 022501-1 et baptisée "Christine", est peinte dans les couleurs CEI : vert pour la caisse, orange pour le bas de caisse, le châssis et la porte de la cabine. Elle est normalement garée dans le raccordement CEI de la gare de Melle (ex. cour à marchandises).

Photo : P. HERBIET, 18 novembre 1997.



← **PHOTO 33-32**

Un autre locotracteur Cockerill a été racheté d'occasion par le ferrailleur de Deerlijk, situé sur la ligne 89 entre Kortrijk et Oudenaarde. Cet engin est encore peint en jaune. Nous ignorons l'origine de cette machine, ainsi que celle de CEI.

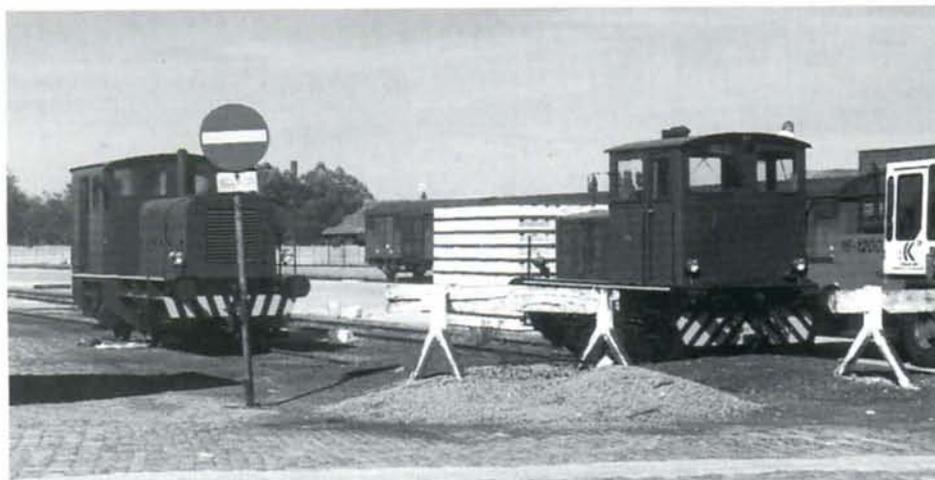
Deerlijk, 3 octobre 1997.

Photo : Jean-Luc VANDERHAEGEN.

→ En octobre 1997, deux petits locotracteurs non identifiés se trouvaient dans la cour à marchandises de la gare de Kortrijk. Ces engins sont peints en vert foncé avec les traverses avant zébrées de noir et jaune.

Photo : Roger CRIKELAIRE.

Un lecteur pourrait-il nous renseigner sur ces deux locotracteurs?





↑ Retour d'Allemagne vers la France du train spécial organisé par Walt Disney à l'occasion de la sortie du dessin animé "Hercules". La rame est composée successivement de 7 voitures Inox ex. TEE, une voiture Pullman, une voiture-lit, une autre voiture Pullman et un fourgon Corail SNCF. Ce train sera repris à Aachen par une 27 de la SNCB. Eschweiler, 6 octobre 1997. Photo : Michel HANSSSENS.



← Le 12 décembre, le train Walt Disney était exposé à la voie 21 de la gare de Bruxelles-Midi. La première voiture ex. TEE est la 63-87-99189-101-2 de la SNCF. Drôle de réutilisation pour ces prestigieuses voitures...

Photo : Bart LUYTEN.

↓ Composition panachée pour l'EC Memling, tracté par la 1602 et renforcé de deux voitures DB et une 16 SNCB. Lontzen, 6 octobre 1997. Depuis le 14 décembre, la rame est exclusivement composée de voitures allemandes.

Photo : Michel HANSSSENS.



Le point sur les travaux TGV



Mardi 10 décembre 1997 : après cinq ans de travaux, inauguration de la ligne nouvelle LGV Bruxelles-Paris, en présence de SM le Roi Albert II et la Reine Paola. Le train inaugural, composé d'une rame PBKA, franchit le viaduc de Forest mis en service quelques jours plus tôt. Dia : Christian DOSOGNE.

Comme prévu, les TGV empruntent depuis le dimanche 14 décembre 97 la ligne nouvelle entre Lembeek et la frontière française. Flash-back sur les dernières semaines avant l'exploitation commerciale et examen des chantiers en cours. La situation est arrêtée le 1er février 98.

L1 Frontière française - Bruxelles

Frontière - Lembeek

A partir du 15 octobre, les équipes de surveillance ont été formées pour un déroulement optimal et sans heurts des essais à grande vitesse. C'est ainsi qu'une soixantaine d'hommes arpentaient la ligne afin de parer à toute défaillance technique ou déroulement anormal des opérations.

Dès le lundi 27 octobre, la première rame s'élançait de Bruxelles vers Lille, à la vitesse de 170km/h.

Jusqu'à six parcours journaliers ont été effectués, avec des types de rames et des compositions différentes. C'est ainsi qu'ont été essayés les PBA, PBKA et Eurostar, les premiers en unité simple ou multiple.

Au quatrième jour des essais, la vitesse de 300km/h était atteinte ou dépassée, mais c'est le vendredi 7 novembre, jour de l'homologation officielle, que la rame 4301 pulvérisa le record belge de vitesse sur rail en atteignant, à hauteur de la base du Coucou, la vitesse de 354km/h, à 14.56 précisément!



PHOTO 33-40 ↑ Deux photos nostalgiques des derniers parcours spéciaux ayant emprunté la ligne nouvelle avant sa mise en service. Ci-dessus, le 28 octobre, les BB 22380 et 22399 de la SNCF encadrent une voiture de mesures de la SNCF; le train est photographié à la bifurcation d'Antoing. Photo : Philippe SCHOLL. Ci-dessous, passage à Lot de l'automotrice 106 qui effectue des essais TBL entre Bruxelles et Halle le 29 octobre. Dia : Christian DOSOGNE.





Vendredi 7 novembre à 14.56 : la rame 4301 bat le record belge de vitesse sur rail en passant, à hauteur de la base du Coucou, à la vitesse de 354km/h lors du parcours 90607 Oignies-Bruxelles. Malgré le mauvais temps, ce record a pu être immortalisé par Jean-Luc Masny.

Une victoire donc pour la SNCB par l'intermédiaire de sa filiale TUC RAIL, qui a pu mener en un peu plus de deux ans, la construction de septante kilomètres de superstructure, sans accidents de personnes.

Les essais se sont poursuivis jusqu'au vendredi 14 novembre, tous les itinéraires étant testés, aussi bien à voie normale qu'à contre-voie. Le même jour à 16 heures, TUC RAIL remettait officiellement à la SNCB la voie neuve, désormais prête à recevoir les parcours précommerciaux. Ceux-ci ont débuté le 17 novembre et se sont déroulés jusqu'au 12 décembre, sans incidents majeurs.

Sur le terrain, deux cent cinquante des trois cents agents SNCB occupés sur le site de St-Druon ont retrouvé leur fonction antérieure dès le 1er décembre, les cinquante restant devant parachever quelques travaux annexes qui n'ont pu être menés à temps. Parallèlement, les locomotives restantes ont été rendues à leurs ateliers propriétaires, comme les dix 59 qui sont maintenant affectées à la remise de Monceau où elles circulent en tête de trains réguliers.

Les 25 locomotives série 76 restent attachées à Schaerbeek et sont utilisées pour les manoeuvres lourdes dans le port d'Anvers; mais la pollution qu'elles engendrent devrait les ramener vers Schaerbeek, sans affectation...

Quant aux 55, elles ont retrouvé leur remise de Kinkempois. Les derniers wagons ont également quitté Saint-Druon, dont la lé-

thargie fait peine à voir lorsqu'on sait l'intensité du trafic qui y a transité...

Enfin, la base du Coucou est devenue base de maintenance pour la ligne nouvelle. Les six voies de garage ont trouvé leur physionomie définitive, un quai pour le déchargement des matériaux ayant été construit entre les voies 4 et 5. Il ne reste qu'à ériger le bâtiment définitif "en dur", à l'emplacement des anciennes voies 6 à 10.

Cette base est maintenant gérée par l'Al LGV, qui a la charge de recevoir et d'expédier, à l'aide de slots échangés avec le block 12 qui commande la ligne nouvelle, les éventuels trains de travaux qui y sont prévus.

Lembeek-Bruxelles

À Lembeek, un panneau octogonal bleu avec



Côté Mons de la gare de Halle, les futures voies 4 et 5 débouchent du tunnel. Elles devraient être raccordées aux voies de la ligne 96 vers la fin du mois de mars.

Dia : Christian DOSOGNE.

en service complète de la gare est prévue pour le changement d'horaires de l'été 99. Les trains de la ligne 26, actuellement limités à Huizingen, retrouveront donc leur gare d'origine où un maximum de correspondances seront prévues.

De Halle à Ruisbroek, il ne reste qu'à faire disparaître le hiatus de Lot, où un pont sur la Senne doit encore être remplacé et les quais aménagés.

A Ruisbroek, impossible de rater le point d'arrêt! Une colonne d'une quinzaine de mètres de haut, peinte en jaune vif tout comme les nouveaux abris-parapluie et les couvertures du passage sous voies, est surmontée du monogramme "B". L'ensemble a l'aspect futuriste, ce qui ne gâche rien, d'autant que les matériaux choisis permettront manifestement de parer à tout acte de vandalisme...

A Forest, la nouvelle voie A de la ligne 96B a été mise en service le 27 octobre. Les trains qui quittent donc Bruxelles-Midi par les voies 1 à 4 peuvent rejoindre maintenant la ligne 96 par la ligne 96A, en évitant la fameuse voie D 0 qui passait par la formation de Forest-Voitures. La vitesse de référence est de 90 km/h et les appareils soudés en voie principale autorisent cette vitesse.

Bruxelles-Midi peut donc se vanter de se greffer sur une ligne nouvelle à moins de trois kilomètres, distance qui sera encore réduite lorsque seront terminés les travaux entre Forest et Bruxelles-Midi, à l'horizon 2002. En effet, les travaux de construction du mur de soutènement longeant la ligne 50A progressent à grands pas, ce qui permettra la réfection du viaduc Vierendeel surplombant l'entrée de la formation de Forest-Voitures et le ripage des voies de la ligne 50A. Les deux voies TGV et une voie de circulation porteront à sept le nombre de voies exploitées à la sortie de Bruxelles-Midi, au lieu de quatre actuellement.

Parallèlement, le tracé de la voie B de la ligne 50A qui permet aux trains venant de la ligne 50 vers Bruxelles-Midi par Petite-Île est en cours de rectification; la vitesse y passera en effet de 40 à 90 km/h.

L2 Bruxelles-frontière allemande

Louvain-Waremme

La première ligne à grande vitesse étant en service, il convient maintenant de s'attacher aux travaux de la deuxième...

C'est ainsi qu'a débuté en gare de Louvain dès le 1er décembre la première partie des gigantesques travaux qui doivent y avoir lieu. En effet, les voies principales de la ligne 36 seront les voies 1 et 4 à quai, tandis que les deux voies TGV seront les voies 2 et 3. Un nouveau tracé doit être créé côté Bruxelles pour supprimer la forte courbe et autoriser le passage des trains à 160km/h au



Les nouveaux abris-parapluie de Ruisbroek ne peuvent passer inaperçus; le jaune vif et la hauteur de la colonne se remarquent de loin. Ruisbroek, 16 décembre 1997.

Dia : Christian DOSOGNE.



La sortie de la gare du Midi vers Mons et Gent. On aperçoit distinctement les travaux de terrassement qui porteront à sept le nombre de voies à cet endroit. A droite, la construction du mur de soutènement. Forest, 14 décembre 1997. Dia : C. DOSOGNE.



La ligne 28/1 ne disposera plus que d'une seule voie comme en témoigne cette photo prise depuis la ligne 124 vers Cureghem. Au fond, le pont métallique qui enjambe les voies des lignes 50A et 96. Forest, 14 décembre 1997. Dia : Christian DOSOGNE.

lieu de 90 actuellement. Côté Liège, la bifurcation "Tivoli" (lignes 36A, 139 et 36) doit être remaniée et complétée par un saut de mouton; c'est de ce côté qu'ont commencé les travaux, par mise hors service des voies et démontage de la caténaire. L'emplacement libéré permettra le début des travaux de génie civil.

Le block 14, dont la majorité des installations est reprise par le block 9, ne commande plus que quelques voies du faisceau de garage des voitures, dont la sortie côté Liège a été mise en cul-de-sac.

Sur la ligne nouvelle proprement dite, les terrassements ont commencé à Boutersem et à Waremme le long de l'autoroute, à hauteur de la station-service. La mauvaise qualité des terrains nécessite le forage de micropieux destinés à stabiliser les terres.

Pour rappel, à la sortie de Louvain, le tunnel de Bierbeek qui permettra à la ligne nouvelle de franchir l'autoroute, est construit depuis quelques années déjà.

Fexhe-Liège

Les travaux de construction de la ligne 36 rectifiée entre Fexhe et Ans se poursuivent. Le block 35 de Fexhe, à la bifurcation des lignes 36 et 36A a été mis hors service le 8 décembre et démolí aussitôt. Corrélativement, la desserte de l'atelier des wagons de Voroux, assurée jusque là par les Guillemins, les plans et un rebroussement à Fexhe, a de nouveau été assurée par la ligne 36B. L'atelier a été doté d'un nouvel accès : il est maintenant branché sur une aiguille en voie principale de la voie B ligne 36B à la bifurcation de Voroux, en lieu et place d'une desserte par la gare de formation. La mise en service de cette nouvelle installation a engendré le démontage de la voie d'accès et la terminaison de la plate-forme.

Il reste maintenant à poser les voies depuis le block 5 de Voroux environ jusqu'à l'ancien block 35, ce qui devrait être fait vers la fin du mois de février.

Les travaux d'électrification ont débuté le 14 janvier. C'est la firme allemande ADTranz, via sa filiale belge AEG, qui a été sélectionnée. La particularité du travail réside dans le fait que les poteaux caténaires ne sont pas bétonnés à l'aide d'un train bétonneur, mais simplement avec un mixer routier placé sur wagon plat et commandé à la demande.

En gare de Ans, la future voie 5 est en cours de pose et les aiguilles d'accès la voie 4 côté Fexhe sont posées. Le couloir sous voies est épargné, ce qui limitera malheureusement la vitesse des trains de la ligne 36 à cet endroit à 80km/h. Ce qui devrait être sans incidence sur les horaires puisqu'ils feront tous arrêt à Ans.

A côté de la gare d'Ans, les conteneurs du poste E de St-Druon ont été acheminés par wagon. Ils recevront l'équipement de la cabine PLP de Ans, qui sera reprise ultérieurement par le block 45 des Guillemins.



*L'enlèvement d'un des deux ponts métalliques de la ligne 28/1 a eu lieu le 23 novembre. Une grue géante l'a levé et déposé sur une aire de démontage, où il a été découpé.
Dia : Christian DOSOGNE.*



PHOTO 33-41 La ligne 36 rectifiée à hauteur de l'ancien block 35 de Fexhe. les engins de terrassement procèdent à l'aménagement de la plate-forme avant mise en place des voies. Fexhe, 15 janvier 1998. Photo : B. DIEU.



PHOTO 33-42 Deux locomotives série 55 de Kinkempois viennent d'acheminer un train de ballast vers Ans. La ligne 36 rectifiée est considérée comme "raccordement travaux", comme le signalent les panneaux STOP et RT. Voroux, 15 janvier 1998. Photo : B. DIEU.

A Liège Haut-Pré, la courbe a été élargie pour permettre une augmentation de la vitesse de référence.

A Liège-Guillemins, le bâtiment qui contiendra la future cabine PLP (poste à logique programmable) est en construction près du pont du Val-Benoît. La mise en service de cette installation, qui est déjà testée à blanc dans les locaux du Département Infra à Bruxelles, est prévue en décembre. Elle entraînera la mise hors service du block 45 tout relais des Guillemins et la reprise dans un premier temps du block 39 de Ans. La ligne 36 sera alors gérée entre Liège et Schaerbeek exclus, par deux postes de signalisation ultramodernes : le block 45 des Guillemins et le block 9 de Louvain...

Liège - Frontière allemande

Ici aussi, les travaux préparatoires ont débuté du côté de la frontière. En effet, à Hergenrath, la voie B de la ligne 37 a été démontée sur 4 kilomètres, pour permettre l'enlèvement d'une moitié du viaduc de Hammerbrücke. Cet ouvrage en briques, détruit au début de la seconde Guerre mondiale et reconstruit avec des tabliers métalliques, doit être remplacé. Le tracé des deux voies doit être rectifié pour permettre une augmentation de la vitesse à 160km/h.

Les deux tabliers métalliques de la voie B ont été enlevés les 25 et 27 janvier, tandis que la pile centrale, en béton, sera dynamitée au début du mois de février.

Pour l'instant, le tronçon Welkenraedt-Aachen-Züd Grenz est exploité à voie unique, avec limitation de la vitesse à 60km/h à hauteur des travaux. Une signalisation spéciale sonore et visuelle, destinée au personnel travaillant sur le chantier, se met en marche à l'approche d'un train. Tout travail cesse alors immédiatement...

L4 Bruxelles-frontière hollandaise

Les travaux ici aussi commencent...

Le nouveau service des trains qui sera d'application en mai prochain, prévoit d'ailleurs déjà des limitations à Berchem ou des terminus à Antwerpen-Noord.

Les terres qui seront extraites du tunnel de jonction seront acheminées vers Antwerpen-Noord, où la SNCB possède encore de nombreux hectares disponibles. Elles serviront d'assiette à la future base de travaux qui y sera construite à l'horizon 2002.

En attendant, comme la Ville d'Antwerpen refuse le charroi routier engendré par les travaux, c'est par train que la majorité des matériaux sera acheminée...

La SNCB est-elle enfin consciente par la force des choses de comprendre qu'elle est aussi un transporteur de masse?



A Liège-Haut-Pré, la courbe est rectifiée pour permettre l'augmentation de la vitesse dans les plans inclinés. Le 13 septembre 97, le train international « Ost-West Express », emmené par la 2722 roule à contre-voie sur la nouvelle voie A, pendant l'aménagement de la voie B. Photo : Philippe VANDELOISE.



PHOTO 33-43 La ligne 36 photographiée à Ans vers Fexhe. A gauche, les deux voies de la ligne 36 rectifiées; à droite, les deux voies actuelles qui laisseront la place aux deux voies TGV. Ans, 15 janvier 1998. Photo : B. DIEU.



PHOTO 33-44 La gare de Ans en pleins travaux. Il ne reste que les deux voies principales en service. La voie de droite est la future voie 5, tandis que la voie 4 servira de voie d'évitement commune aux deux sens de circulation. Ans, 15 janvier 1998. Photo : B. DIEU.

Nostalgie : la grande cavalcade quotidienne des P8

De 1962 à 1965, les locomotives à vapeur du type 64 monopolisaient en grande partie le service voyageurs sur les lignes 53 Mechelen-Dendermonde et 54 Mechelen-St.Niklaas. Au départ de Mechelen, ces deux axes circulaient en tronc commun jusqu'à la bifurcation de Heike (5,9 kilomètres). Sur ce tronçon, les amateurs de P8 étaient gâtés, particulièrement entre 17.00 et 18.00 où tous les trains sans exception étaient remorqués par une prussienne du type 64! Durant cette période de l'heure de pointe, six trains quittaient Mechelen : trois pour Dendermonde et trois pour St.Niklaas.

L'intérêt était encore accru par la diversité des rames, composées de quatre types de voitures : K1, M1, GCl et N (ex. Nord-Belge)!

Les types 64 provenaient de deux dépôts : Dendermonde et St.Niklaas (dépendance de Merelbeke).

Les photos ci-après ont été prises par Daniel THIELEMANS le 6 avril 1964 à la sortie de Mechelen.



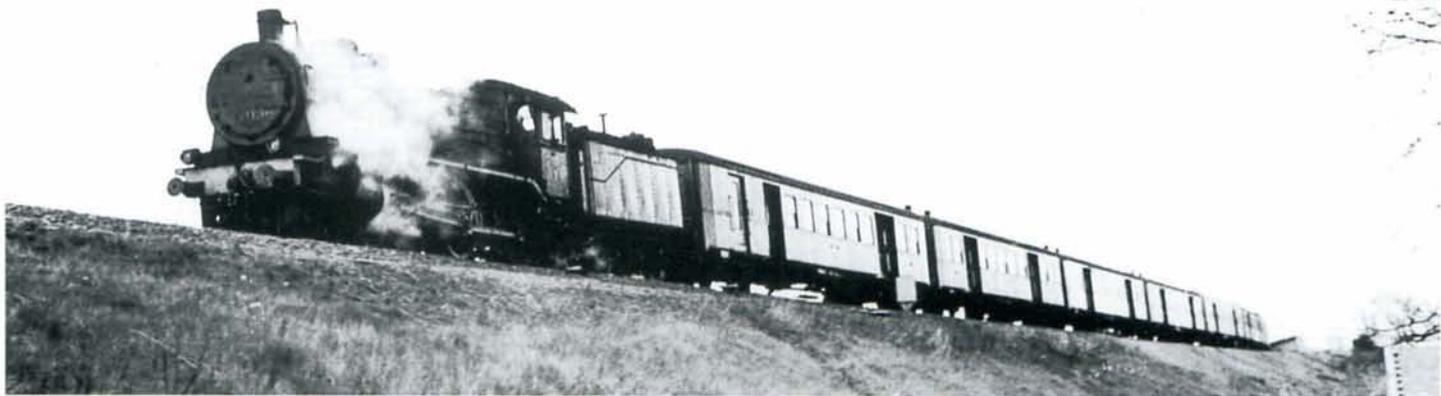
L'heure de pointe en gare de Mechelen le 13 août 1964 : à l'avant, la 64.013 en tête du train 9781 à destination de St.Niklaas; à l'arrière, la 64.061 devant le train 9837 pour Dendermonde. Photo : Robert BODDEWIJN.



🕒 16.58 Le train 9779 à destination de St.Niklaas. Rame de voitures K1. Locomotive 64.095 de Dendermonde (Henschel 15.708/1918, ex. 6495 SNCB, ex. KPEV "Essen 2495" - ♣ 31-05-1966 à Merelbeke).



🕒 17.11 Le train 9837 à destination de Dendermonde. Voitures type N ex. Nord-Belge. Machine 64.044 de Merelbeke (Schichau 2380/1916, ex. 6444 SNCB, ex. KPEV "Hannover 2444" - ♣ 16-12-1964 à Merelbeke)



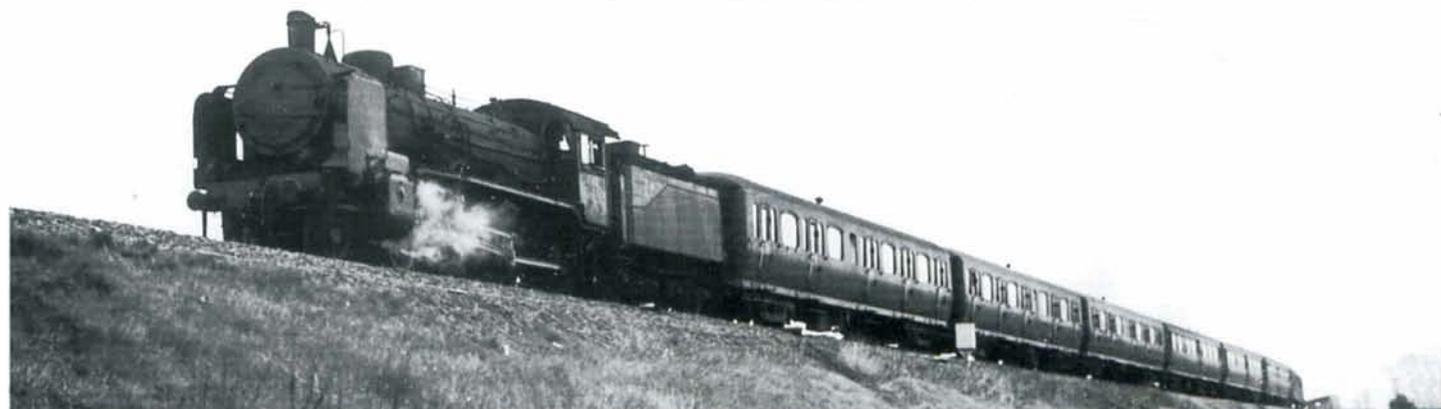
🕒 **17.21** *Départ du train 9781 vers St.Niklaas. Rame de voitures M1, machine 64.036 de Dendermonde (Henschel 2436/1918, ex. 6436 SNCB, ex. KPEV "Warschau" 2436 - ⚡ 27-08-1964 à Merelbeke).*



🕒 **17.33** *Le train 9841 Mechelen-Dendermonde. Le convoi est formé d'une longue rame de voitures GCI, tractée par la 64.107 de Dendermonde (Henschel 16463/1918, ex. 6507 SNCB, ex. PKEV "Hannover 2507" - ⚡ 13-08-1965 à Merelbeke).*



🕒 **17.51** *Le train 9839 pour Dendermonde. La rame, formée de voitures KI, est remorquée par la 64.070 (Schichau 2393/1916, ex. 6470 SNCB, ex. KPEV "Königsberg 2470" - ⚡ 21/10/1966 à Merelbeke).*



🕒 **17.57** *Départ du train 9765 à destination de St.Niklaas, composé de voitures du type N (ex. Nord-Belge) et remorqué par la 64.028 de St.Niklaas (Humboldt 835/1912, ex. 6428 SNCB, ex. KPEV "Köln 2428" - ⚡ 27-07-1964 à Merelbeke).*

Sier



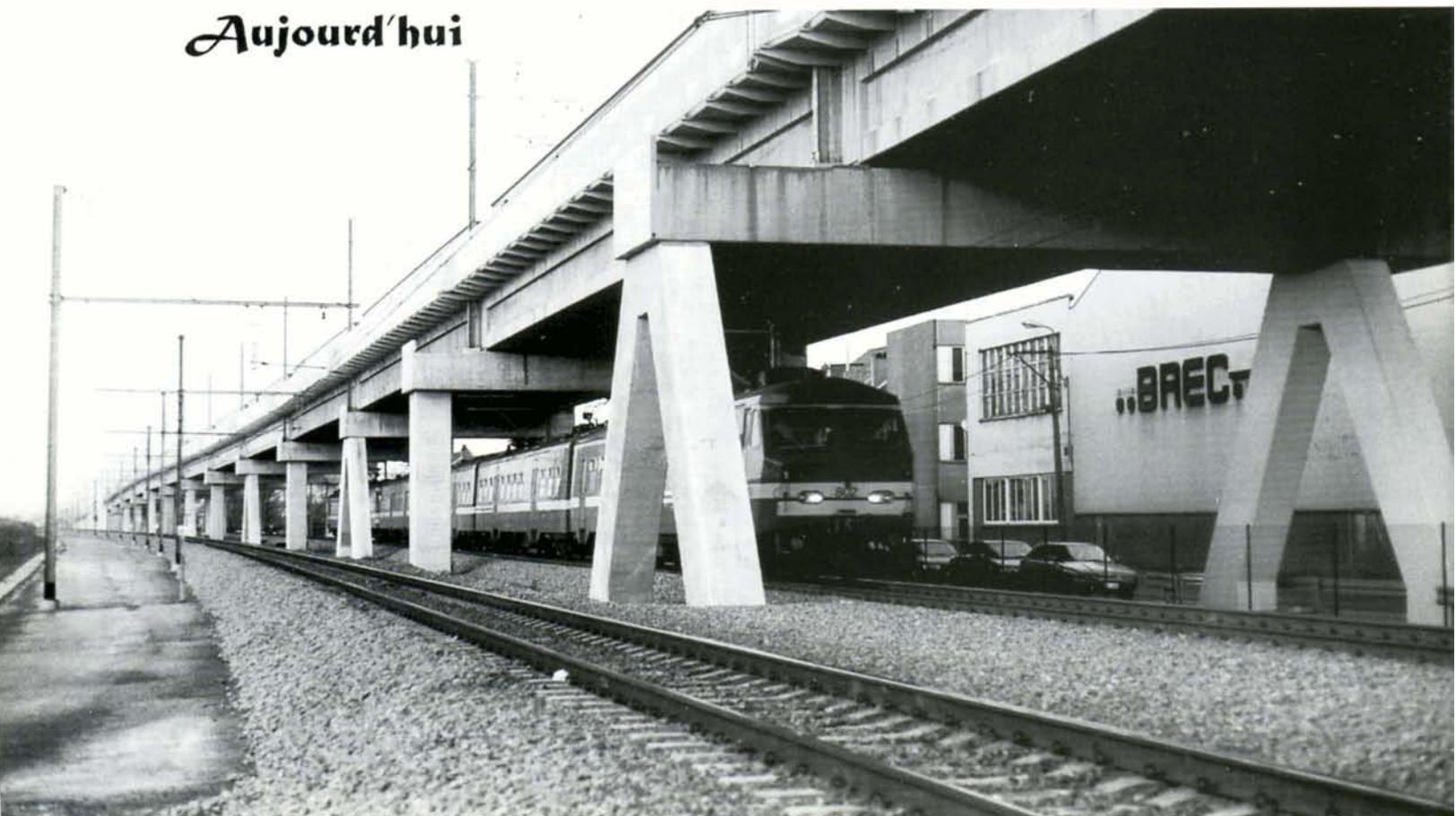
Les travaux liés à l'établissement de la ligne TGV ont profondément remodelé le paysage de la ligne 96 entre Bruxelles et Lembeek. Dans sa nouvelle physionomie, la section comprise entre Ruisbroek et Lot comporte quatre voies : deux voies pour la ligne 96 et deux voies pour la ligne 96 N (N pour nouvelle), tandis que l'ancienne troisième voie (ligne 96A) a été supprimée. Pour permettre à la nouvelle ligne 96N de s'intercaler entre les deux voies de la ligne 96, un long viaduc a été érigé entre Ruisbroek et Lot.

PHOTO BD-023 Le document ci-dessus datant du 24 mars 1961 montre un train de marchandises circulant sur la troisième voie (ligne 96A) en direction de Halle, remorqué par la 81.266 du dépôt de Bruxelles-Midi (constructeur : Hannover 8588/1918, livrée aux Chemins de fer prussiens avec l'immatriculation "Hannover 5366", cédée en 1919 à l'Etat belge et renumérotée en 1925 EB 8366). En 1946, elle prit le numéro 81.266. Cette machine fut radiée à l'atelier de Monceau en mai 1966.

La ligne était alors en cours d'électrification. A droite, on voit l'usine de matériel ferroviaire GREG qui connaissait déjà à cette époque des problèmes sociaux comme en témoignent les slogans de grève peints sur les murs. Photo : Bruno DEDONCKER, collection PFT ©.

PHOTO 33-37 La seconde photo montre le même site près de 37 années plus tard, en novembre 1997. Le viaduc de la ligne 96N est venu s'inscrire dans le paysage. Un IR pour Binche circulant sur la voie A de la ligne 96 passe sous le viaduc. A droite, on aperçoit toujours l'usine, qui entre-temps fut rebaptisée BREC. Son nom est inscrit sur la partie du bâtiment qui, en 1961, était vitrée (à hauteur de la boîte à fumée de la 81.266). Photo : Jean-Luc VANDERHAFGEN.

Aujourd'hui



La ligne 31 hier - aujourd'hui

La ligne 31 Ans-Liers (6 kilomètres) fut mise en service par le Liégeois-Limbourgeois le 25 juin 1864. Si le service voyageurs fut toujours fort peu fourni, et même supprimé dès le 15 mars 1940, le trafic marchandises y fut par contre toujours considérable, notamment de charbon, à tel point que la ligne fut mise à double voie avant la fin du 19ème siècle. Après la seconde Guerre, la ligne joua un rôle primordial dans le transit du trafic marchandises suite à la destruction des lignes 36A Kinkempois-Voroux et 24 Tongres-Visé. Dans les années '50, après remise en état des sections précitées, la ligne déclina et fut remise à simple voie en 1956. Elle sortit toutefois de sa léthargie le 30 septembre 1973, lorsque la SNCB instaura un service voyageurs entre Liège-Guillemins et Ans via Liers. Le 30 mai 1976, la ligne 31 est électrifiée et exploitée par des automotrices. Il s'agissait en quelque sorte d'un embryon de réseau RER avant la lettre. Malgré les grands investissements réalisés (électrification, renouvellement complet de la voie, installation d'une voie de croisement et d'un poste de signalisation à Rocourt, aménagement de nouveaux points d'arrêts à Alleur et Rocourt-Clinique), la SNCB supprima le service voyageurs le 2 juin 1984. Aujourd'hui, la ligne n'est plus parcourable qu'entre Liers et Rocourt où un cul-de-sac a été installé. Cette série de photographies montre l'évolution de deux sites de la ligne.

Photos : Luc NINANE (1-3-4) et
Bob STEPHENSON (2)

↓ Le point d'arrêt de Alleur, le 3 mars 1979. Le pont enjambant la ligne est celui de l'autoroute Bruxelles - Liège.

↘ Les fossoyeurs du rail sont passés. L'assiette de la ligne a été reconvertie en ... route. Seul témoin subsistant : la borne kilométrique 4 visible à droite du pont!



Le 20 février 1984, passage inhabituel de l'automotrice Break 349 à Rocourt.

Aujourd'hui



Le même site 13 ans plus tard, le 4 septembre 1997. Le 4505 affrété par l'association anglaise ADL stationne devant la gare. Un heurtoir limite l'accès au-delà de la gare vers Ans, tandis que la végétation reprend lentement ses droits.



Courrier des lecteurs

TGV-TPV ou le Train à Grande Vitesse et le Ticket à Petite Vitesse!

Durant le mois de décembre 1997, on a assisté à un véritable matraquage médiatique au sujet de la formidable réduction du temps de parcours obtenue par la mise en service complète de la ligne à grande vitesse entre Bruxelles et Paris.

Dans les médias, on a donc lu ou entendu qu'il y a à peine plus d'un an il fallait presque 3 heures pour relier les deux capitales en train. Loin de moi l'idée de contester cette spectaculaire amélioration, mais il ne faut pas non plus sombrer dans l'amnésie et dans les simplifications outrancières. Rappelons tout de même qu'au temps de la splendeur des TEE, il fallait 2h20 pour parcourir cette distance. Faites le compte, le gain de temps entre le train classique le plus rapide et le Thalys n'est plus que de 55 minutes. Il est vrai que le Thalys est accessible aux voyageurs des deux classes tandis que le TEE n'était accessible qu'aux voyageurs de 1ère classe.

Tiens, à propos, où est-il ce gain temps si on a la mauvaise idée de vouloir faire le voyage Bruxelles-Nord - Köln en Thalys? Il faut d'abord se rendre de Bruxelles-Nord à Bruxelles-Midi en train normal car le Thalys ne daigne même pas s'arrêter à Bruxelles-Nord, ni d'ailleurs à Bruxelles-Central. Il me semblait que l'avantage du train par rapport à l'avion était de desservir le centre des villes, c'est curieux non?

Quant au confort, parlons-en. Je persiste toujours à croire que le compartiment de 1ère classe d'une voiture Eurofima ou même d'une voiture TEE de la SNCF est bien plus spacieux que le compartiment - si on peut encore parler de compartiment - de 1ère classe, pardon le compartiment de Confort 1, d'un Thalys. Soyons corrects, il est vrai que par rapport aux voitures TEE transformées en voitures de 2ème classe, vous savez les célèbres B9 1/2tu et autres B8u - véritables chefs-d'œuvre du génie bricoleur français - le niveau de Confort 2 d'un Thalys peut représenter une certaine amélioration; ce n'était d'ailleurs pas difficile de faire mieux, mais qu'en est-il vis-à-vis d'une voiture Eurofima de 2ème classe ou d'une voiture-coach du type Bpnz de la DB engagée dans les IC et les EC ou même vis-à-vis d'une H11 SNCB? Bien entendu, par rapport à la classe "economy" d'un avion, l'aménagement intérieur de Confort 2 d'un Thalys peut sembler plus confortable, mais il s'agit d'une amère consolation pour le voyageur ferroviaire ayant connu les voitures voyageurs "classiques".

Mais où cela ne va plus, c'est au niveau de la billetterie. Un jour de décembre 97, j'arrivais à Bruxelles-Midi à 8 heures du matin pour acheter à l'avance un billet international classique. Je pris donc un ticket d'attente et souriais en pensant qu'il n'y avait que 4 clients devant moi. En fin de compte, j'at-

tendis 30 minutes pour obtenir ce malheureux billet. Durant cette demie heure, 4 clients furent servis par à peine deux guichetiers qui firent l'impossible - profitons de l'occasion pour les féliciter pour leur dévouement - pour servir ces candidats voyageurs. Quelques jours plus tard, je me rendais à nouveau à ce fameux centre de billets internationaux de Bruxelles-Midi pour acquérir à l'avance un autre billet international tout simple, mais cette fois-ci dans le courant de l'après-midi. Je pris un ticket d'attente et constatais avec étonnement qu'il restait encore 40 clients à servir par une équipe d'environ 6 guichetiers dont au moins un clôturait sa caisse, avant que n'arrive mon tour! Comble de la gentillesse et de l'ironie aussi, une voix suave annonça via la sonorisation que suite à des problèmes informatiques l'attente pour l'obtention de billets risquait de se prolonger. Je vis rouge, rouge couleur Thalys, et rendit immédiatement mon ticket d'attente à l'hôtesse d'accueil en lui disant suavement qu'elle pouvait le remettre à quelqu'un d'autre. Je me dirigeai vers le quai et embarquai dans le premier train en partance vers la gare du Nord. Au guichet international, où il n'y avait personne qui faisait la file, j'obtins immédiatement mon billet.

À titre de curiosité, je retournai à Bruxelles-Midi et constatai que la longue file d'attente était loin de se résorber, que du contraire. Je suis persuadé que, ce jour-là, les personnes présentes au centre de voyage international de Bruxelles-Midi ont attendu au moins une heure pour obtenir leurs billets. Si parmi ces courageux et obstinés candidats voyageurs, certains comptaient prendre le Thalys à destination de Paris, je pense qu'ils ont dû apprécier : 85 minutes de trajet en Train à Grande Vitesse et 60 minutes d'attente pour acheter le Ticket à Petite Vitesse. Faites le compte, cela fait deux heures et 25 minutes. Où est le gain de temps? A quand le Ticket à Grande Vitesse? C'est bien connu, comme dirait l'autre, les files d'attente ne valent que si elles sont partagées par le plus grand nombre! C'est donc cela le progrès?

Rêvons un peu. Un certain réseau étranger, où fort heureusement l'esprit cartésien n'est pas encore descendu dans l'esprit de ses dirigeants et où les singeries aéronautiques n'ont pas encore fait de ravages, on peut embarquer dans un train à grande vitesse en ne possédant qu'un billet sans réservation de place. On repère une place libre et on acquitte le montant du supplément lors du passage du contrôleur. C'est simple et surtout très souple si on prend un train une heure plus tôt ou plus tard qu'initialement prévu. Je pense, que vous avez deviné à quel réseau étranger et à quel train je fais allusion : tout juste, le réseau de la DB et l'ICE.

À propos, comble de l'ironie, les voyageurs effectuant le trajet Köln ↔ Aachen sont autorisés à embarquer dans les Thalys moyennant paiement d'un supplément ICE! D'ailleurs, pour ces trajets à bord des Thalys, la réservation de places est impossible.

Vive le train à grande vitesse pour les gains de temps mais espérons qu'un jour on découvre aussi le ticket à grande vitesse!

Signé, un TGR, un... très grand râleur!

Épilogue : le TGR se présenta le 12 décembre 97 à Bruxelles-Midi à 08h00 pour acheter à l'avance un billet Thalys Week-end Köln-Bruxelles utilisable le 20 décembre 97. Il fut servi en moins de 2 minutes par un guichetier très compétent et rapide. Voilà quand même une bonne nouvelle pour terminer ce billet de (mauvaise) humeur!

A propos des rames ONR (EL 31 p 8-9)

Le retrait des rames Northlander fut décidé consécutivement à un accident dans lequel une des 4 rames fut gravement endommagée. Plusieurs raisons sont à l'origine de cette décision, la plus importante étant l'impossibilité d'assurer le service avec seulement 3 rames. De plus, la capacité de ce matériel - de surcroît ancien - était souvent insuffisante durant les périodes touristiques. Ces rames furent ainsi remplacées en février 1996 par des rames tractées remorquées par des F7u.



Le nouveau Northlander marque l'arrêt à Cochrane (Ontario). Photo : Marc RIGUELLE.

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

<input type="checkbox"/> Réédition de l'indicateur SNCB de 1935 (PFT-Edition).....	795	895	615g
<input type="checkbox"/> Aperçu de la signalisation ferroviaire belge (PFT-Edition).....	395	395	255g
<input type="checkbox"/> Promenade ferroviaire au pays d'Ath (PFT-Edition).....	750	850	800g
<input type="checkbox"/> Le rail bruxellois en images (PFT-Edition).....	450	490	550g
<input type="checkbox"/> Les trams verts de Charleroi en images (PFT-Edition).....	490	560	550g
<input type="checkbox"/> La gare de Ath à 100 ans.....	360	360	300g
<input type="checkbox"/> La ligne de chemin de fer 128 Ciney-Yvoir.....	295	295	255g
<input type="checkbox"/> Vapeur en Belgique, tome I (Phil DAMBLY).....	1800	1950	1390g
<input type="checkbox"/> Vapeur en Belgique, tome II (Phil DAMBLY).....	1950	2200	1905g
<input type="checkbox"/> Histoire de la ligne 150 Taminies-Dinant-Jemelle.....	700	700	750g
<input type="checkbox"/> Petite Histoire gare de Namur de 1843 à 1935.....	320	350	390g
<input type="checkbox"/> La ligne 126 Statte - Landen.....	395	395	550g
<input type="checkbox"/> Les tramways vicinaux de Charleroi et du Centre (PFT-Edition).....	950	1150	950g
<input type="checkbox"/> La signalisation ferroviaire luxembourgeoise (CFL-Edition).....	295	295	150g
<input type="checkbox"/> Histoire de la signalisation ferroviaire en Belgique (PFT-Edition).....	990	1190	950g
<input type="checkbox"/> Les locomotives polycourant de l'artere Paris-Bruxelles (Les Editions du Cabri) volume 1.....	1480	1480	400g
volume 2.....	1480	1480	400g

FICHES D'IDENTITE (toute avec une photo couleur 9 x 13)

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

EN LIGNES

<input type="checkbox"/> numéros 1 à 8..... le numéro.....	80	80	100g
<input type="checkbox"/> numéros 9 à 11..... le numéro.....	120	120	150g
<input type="checkbox"/> numéros 12 à 15..... le numéro.....	140	140	165g
<input type="checkbox"/> numéros 16 à 20 (n° 17 et 18 épuisés)..... le numéro.....	160	160	210g
<input type="checkbox"/> numéros 22 à 24 (n° 21 et 25 épuisés)..... le numéro.....	180	180	210g
<input type="checkbox"/> numéro 28 à 31..... le numéro.....	220	220	210g

EN LIGNES HORS SERIE

<input type="checkbox"/> N°1 : LES LOCOMOTIVES DIESEL SERIE 83.....	395	450	255g
<input type="checkbox"/> N°2 : LES LOCOMOTIVES SERIE 1600 CFL.....	595	650	255g

Les locomotives Diesel type 230-231..... 495.. 550. 210g
 Les locomotives Diesel série 92..... 545.. 600. 255g

RELIURE POUR « EN LIGNES »

<input type="checkbox"/> 450 450 500g

CALENDRIERS

<input type="checkbox"/> 1979, 1980, 1982 à 1989, 1991, 1992, 1993, 1995, 1997 par année :.....	200	300	255g
-------------------------------------------------------------------------------------------------	-----	-----	------

LOCO 98..... 345.. 395. 255g

CARTES POSTALES (Edition PFT-Ediblanchart)

<input type="checkbox"/> séries 1 à 6 (12 vues SNCB et CFL par série) par série.....	150	150	105g
--------------------------------------------------------------------------------------	-----	-----	------

PIN'S (PFT-Edition)

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

PHOTOS THEME (PFT-Edition)

pochettes de 10 photos couleurs format 10x15

<input type="checkbox"/> thème n° 2 : essai locomotive espagnole 252.001 en Belgique.....	400	450	75g
<input type="checkbox"/> thème n° 3 : locomotive 6036.....	400	450	75g
<input type="checkbox"/> thème n° 4 : locomotive 6215.....	400	450	75g
<input type="checkbox"/> thème n° 5 : autorails étrangers en Belgique.....	400	450	75g
<input type="checkbox"/> thème n° 7 : voyage 6005 + 6215.....	400	450	75g
<input type="checkbox"/> thème n° 9 : automotrices ex-SNCB sur le SATTI en Italie.....	400	450	75g
<input type="checkbox"/> thème n° 10 : voyage PFT Bruxelles-Köln 204.003 + 5407.....	400	450	75g
<input type="checkbox"/> thème n° 11 : ligne 123 Enghien-Braine le Comte.....	400	450	75g
<input type="checkbox"/> thème n° 12 : automotrice quadruple 808 VTM.....	400	450	75g
<input type="checkbox"/> thème n° 13 : la passerelle de Sourbrodt.....	400	450	75g
<input type="checkbox"/> thème n° 14 : la ligne 89, section Zottegegn-Oudenaarde.....	400	450	75g
<input type="checkbox"/> thème n° 16 : locomotives Diesel prototypes de la série 60.....	400	450	75g

<input type="checkbox"/> thème n° 17 : la locomotive 212.144.....	400	450	75g
<input type="checkbox"/> thème n° 18 : les CC 40.100 de la SNCF.....	400	450	75g
<input type="checkbox"/> thème n° 19 : la ligne 75 Deinze-De Panne avant électrification.....	400	450	75g
<input type="checkbox"/> thème n° 20 : les signaux mécaniques de la gare de Frasnes-lez-Anvaing.....	400	450	75g
<input type="checkbox"/> thème n° 21 : les autorails série 40.....	400	450	75g
<input type="checkbox"/> thème n° 22 : la gare de Voièche.....	400	450	75g
<input type="checkbox"/> thème n° 23 : les voitures M3 en Italie (FNM).....	400	450	75g

thème 24 : HLE 15 sur les lignes 125-130... 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.

<input type="checkbox"/> Prix par photo.....	150	170	7g
----------------------------------------------	-----	-----	----

PHOTOS EN LIGNES

Les photos publiées portant un numéro (par exemple PHOTO 33-24), 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 10/04/98; date de livraison: +/- 20/05/98.**

Les photos des EN LIGNES précédents ne sont plus disponibles !
Renseignements: et commande : ☎ 065/72.80.72 Fax : 065/66.45.41

<input type="checkbox"/> 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	60F
jusque 350 g	65F	90F
jusque 500g	90F	90F
jusque 1000g	120F	160F
jusque 2000g	145F	260F
jusque 3000g	220F	370F
jusque 4000g	220F	480F
jusque 5000g	220F	590F

NOUVEAUTES

EN LIGNES HORS SERIE N°4

LES LOCOMOTIVES SERIE 92

VOIR DESCRIPTION PAGE 3

CASSETTE VIDEO PFT LA 26.101 DU PFT

Cette première cassette vidéo VHS éditée par le PFT nous montre la Ty2-3554, future 26.101, en service dans les sablières en Pologne, les travaux de révision effectués par l'atelier polonais d'Olesnica, les premiers essais en vue de l'agrément en Belgique et les premiers voyages sur le réseau.

Réalisation : Pascal DUBOIS
Durée : 64 minutes
Prix : 495 F + frais de port (500g)
Communication : K7 - 26101

