

EN LIGNES

REVUE TRIMESTRIELLE DE L'ASBL PATRIMOINE FERROVIAIRE TOURISTIQUE



N° 42 - JUIN 2000
303 BEF - 7,5 EUROS



NOUVEAU

En BELGIQUE sur les rails d'autrefois

LES EDITIONS DU CABRI

Les amateurs ont été enthousiasmés par la découverte des archives photographiques sur la France d'Herman Gijsbert HESSELINK, amateur hollandais qui va fêter ses 92 ans. Elles avaient donné lieu à la publication en 1996 de l'ouvrage SUR LES RAILS D'AUTREFOIS dont quelques exemplaires sont toujours disponibles.

Ce second volume consacré à la Belgique renferme une documentation tout aussi rare que celle sur la France.

L'auteur nous y fait découvrir les chemins de fer belges entre 1930 et 1965. La première moitié du livre évoque les principales familles de locomotives à vapeur Etat Belge / SNCB, puis celles de trois compagnies indépendantes : Nord Belge, Chimay et Malines - Terneuzen. Quelques secteurs caractéristiques du pays sont ensuite présentés, tels que Bruxelles, Anvers, Gand et Charleroi. Un chapitre sur les Diesel SNCB précède l'évocation des réseaux industriels, des chemins de fer vicinaux et des trams-ways de Charleroi.

Un ouvrage relié d'une centaine de pages, illustré par plus de 200 images d'archives. Prix de vente : 32,23 Euros (1300 FB) + frais d'envoi (750 g - voir page 59). Communication : *En Belgique autrefois*.

LES LOCOMOTIVES DIESEL TYPE 201 - SERIE 59

Présenté au format A4 sur papier 135 grammes, le livre comporte pas moins de 280 pages reliées au fil de lin, avec couverture cartonnée en couleurs.

Le contenu est divisé en différents chapitres qui présentent l'étude, les différents projets et la construction des locomotives, leurs caractéristiques techniques, leurs affectations et utilisations successives, leurs innombrables décorations et particularités, les locomotives construites pour l'étranger sur base des 201/59 ainsi que les projets non réalisés, et bien d'autres choses encore.

Plus de 540 photos dont 35 en couleurs illustrent l'ouvrage; 18 graphiques et 68 figures et plans complètent l'iconographie. Le prix de vente de cet ouvrage exceptionnel est fixé à 49 Euros (1977 BEF) + frais d'envoi (1905 g - voir page 59). Communication : *Locomotives 201/59*.

PHOTO-THEME N° 35

A l'occasion de la mise sous tension complète de la ligne 42, nous publions un photo-thème consacré à la section Rivage - Trois-Ponts à l'époque de la traction Diesel :

- 35-01 5515 + International Amsterdam-Milano à Martinrive
- 35-02 5529 bleue + voitures M4 à Martinrive
- 35-03 4901 sur le viaduc de Roanne-Coo
- 35-04 6086 + 6016 + 55 + marchandises à La Gleize
- 35-05 5513 verte + voitures L à la sortie du tunnel de Cheneux
- 35-06 5103 + train de longs rails soudés à Aywaille (gare)
- 35-07 1819 CFL + voitures M2 à Martinrive
- 35-08 5542 bleue + voitures NS sur le viaduc de Roanne-Coo
- 35-09 6089 + 6052 + train de longs rails soudés à Rivage
- 35-10 6065 + voitures M2 à Comblain-la-Tour



Série indissociable de 10 photos couleurs au format 10x15. Prix : 10 Euros (403 FEB) + frais de port (voir page 59 - poids : 75g). Communication : *PHOTO-THEME 35*.

EN LIGNES
REVUE TRAMWAYS DE L'ANNEE PAYSANNE FERROVIAIRE TOURNAIENNE



EN LIGNES

Revue trimestrielle éditée par l'ASBL

PFT

PATRIMOINE FERROVIAIRE TOURISTIQUE



Rédacteur en chef

Jean-Luc VANDERHAEGEN.

Rédaction

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

Remerciements (par ordre alphabétique)

Roger CRIKELAIRE, Frederic De CLERCK, Stefan DENAYRE, Marc GRIETEN, Dave HABRAKEN, Serge MARTIN, Daniel MOENS, Koen MONTE, Eric PAULUS, Peter RABIJNS, Marc RIGUELLE, Christian SCHIMTZ, Philippe SCHOLL, Yves STEENEBRUGGEN, Bob STEPHENSON, Christian VANHECK, Wim VAN RANST, Eddy VERVOORT, Wim WINDEY, Ronald YEE et la SNCB.

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.

Adresse

PFT asbl
Boîte Postale 5 B-1140 Bruxelles 14 Belgique

GSM : 075/71.20.28

FAX : 065/66.45.41

E-mail : pftsp@hotmail.com

Internet : <http://users.skynet.be/sky34004/pft.html>

Numéro 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 25 Euros (1008 FEB) (Europe : 30 Euros ou 1210 FEB) selon les modalités de paiement reprises ci-dessous, en mentionnant en communication : "abonnement 2000". L'abonnement débute avec le premier numéro de l'année, quelle que soit la date de l'abonnement.

Modalité de paiement

- si vous habitez la Belgique, il suffit de verser la somme requise sur le compte bancaire 001-1201789-35 du PFT-Bruxelles.
- si vous habitez l'étranger :
 - et possédez un compte courant postal, vous virez la somme, libellée en francs belges ou en Euro, sur le compte postal 000-1318999-90 du PFT Bruxelles;
 - et ne possédez pas de compte courant postal, vous pouvez payer soit par carte Visa ou Eurocard (indiquer le nom et adresse de l'émetteur, le numéro de la carte, la somme en francs belges ou Euro, la validité de la carte et la signature), soit par mandat postal international, libellé en francs belges ou en Euro.

Changement d'adresse

Il suffit de nous envoyer vos nouvelles coordonnées.

Courrier

Pour toute correspondance, veuillez joindre une enveloppe timbrée self-adressée ou un coupon réponse international.

Restauration du matériel

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

Schaerbeek : Pierre Herbiet : ☎ 075/71.20.28

St-Ghislain : Philippe Scholl : ☎ 0477/26.99.79

Imprimerie

Imprimé en Belgique par Geers Offset nv, Oostakker.

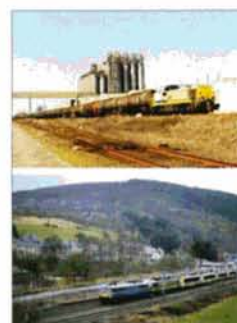
Dépôt légal à la parution

EN LIGNES N° 42 juin 2000



PHOTO 42-01

Le 4101, premier autorail de la série 41, est finalement arrivé à l'atelier de Hasselt le 14 avril 2000, avec dix mois de retard. Le transport de l'usine Alstom de Barcelona (Espagne) s'est effectué par ... camion! Frederic De CILERCK.



Le 6 février, passage à Vielsalm d'un parcours d'essai formé par les 1504 + 1202 + 1317 + 1302 + 1303 + 1318. Marc RIGUELLE.

PHOTO 42-02 Le 10 avril, la 7705 remorque un train de pétrole entre le faisceau Petrol et la gare de triage d'Antwerpen-Noord, le long du faisceau Ijsland.

SOMMAIRE

Editorial	4
Et nos activités ?	5
Une visite à Salzinnes	8
Hier - aujourd'hui	11
Le déclin du trafic charbonnier	12
Actualité étrangère	24
Actualité belge	33

Statistiques	33
Locomotives électriques	33
Locomotives Diesel	34
Automotrices électriques	36
Autorails	37
Voitures - Wagons	38
Infrastructure	39
Actualité diverse	41
Industrie	48
Réseaux industriels	48
Radiations	50

Le point sur les travaux TGV	52
Curiosité ferroviaire	55
Le raccordement de la BN	56
PFT-Boutique	59

NOUVEAUTE

Le PFT vient d'éditer un fac-similé de l'indicateur horaire du 15 août 1940. Il reprend les horaires des trains de voyageurs de toutes les lignes en service à cette date.



Présenté sur un papier bistré similaire à l'original, le fascicule comprend 48 pages, avec une couverture trilingue.

Le prix de vente est fixé à 6,5 Euros (262 BEF).

Pour obtenir cette nouvelle édition, il suffit de se référer aux instructions reprises en page 3, avec la mention "Indicateur 1940".

EDITORIAL

Que d'éloges! Que ce soit par lettre, téléphone, fax ou e-mail, manifestement, la nouvelle revue vous a plu. Vous avez été nombreux à féliciter l'équipe de rédaction, et elle vous remercie pour vos encouragements, qui nous permettent ainsi de poursuivre les buts de l'association.

Car, de ce côté-là, ça bouge aussi. Au point de vue du matériel d'abord, dont les agréments se poursuivent avec la voiture d'accompagnement de notre locomotive à vapeur; avec la poursuite des travaux sur le Brossel 553.29, qui sera ainsi le seul engin de cette série à arpenter les voies nationales; avec l'entretien courant de tout le matériel pour qu'il soit prêt à assumer la saison 2000.

Et puis, il y a eu le transfert de la grue de 5 tonnes de Braine-le-Comte à Saint-Ghislain. Si cet engin a mis près de dix ans (!) pour parcourir les 30 kilomètres de Cuesmes à Braine-le-Comte sans jamais atteindre sa destination finale (la remise-musée de Leuven), il ne lui a fallu que trois heures pour faire le parcours inverse...

Et la 128? Bien que le statut de la ligne ait été modifié (elle n'est plus sous dépendance du Ministère de la Défense nationale), nous continuons à nous battre pour en obtenir l'exploitation touristique. Et le meilleur moyen d'y parvenir est de montrer notre acharnement... Cette année, ce sont deux kilomètres supplémentaires que nous nous sommes mis à disposition en atteignant Dorinne-Durnal. Parcours inaugural début juillet...

Ces quelques faits montrent à l'envi que l'association - votre association - est plus que jamais dynamique. Et si, un samedi, ou un autre jour, vous n'avez rien à faire, n'hésitez pas, comme les nombreuses nouvelles "recrues", à venir prêter vos forces. Elles seront utilisées à bon escient.

Bonne lecture.

Grand voyage PFT au
Maroc
28 octobre au 4 novembre 2000



Le PFT organisera du samedi 28 octobre au samedi 4 novembre 2000 un grand voyage ferroviaire au Maroc. Au départ de Casablanca, nous parcourrons à bord de trains spéciaux les lignes de Marrakech, Meknès, Fès et Taza. De nombreux arrêts-photos sont prévus dans les sites les plus spectaculaires, ainsi que la visite de tous les dépôts rencontrés. Le prix, fixé à 980 Euros (39.533 BEF) comprend le voyage en avion au départ de Bruxelles (vol Sabena-Swissair), les 7 nuits d'hôtels avec petit-déjeuner, tous les parcours en train et visites de dépôts.

Inscription et renseignements :
PFT - Boîte postale 5 - 1140 Bruxelles 14.
☎ 02/380.72.62

Et nos activités ?



La longue période hivernale a été mise à profit pour poursuivre assidûment la restauration de notre matériel, aménager notre abri-musée de Saint-Ghislain et entretenir la ligne 128. La majorité de ces travaux ne se remarque toutefois pas, car ils concernent des opérations techniques cachées du regard, mais absolument indispensables. Nous pensons ici aux démontages des essieux pour leur contrôle aux ultrasons, à l'entretien de la motorisation des engins, etc.

PHOTO 42-03 C'est la 202.020 qui assura le transfert de la grue A320/23D durant la nuit du 18 au 19 mars 2000. Le convoi est photographié à Braine-le-Comte, quelques heures avant le départ vers Saint-Ghislain. Philippe DIEU.

taurées en profondeur. Ces travaux sont toujours en cours, si bien qu'il est peu probable que l'autorail reprendra du service cette saison.

Voitures-buffets

Voilà déjà plus de dix ans que notre première voiture-buffet, la 9001, circule pour notre plus grand plaisir. Depuis son acquisition en 1988, sa carrosserie n'avait jamais été assainie, si bien qu'il était urgent d'entreprendre ce travail. Pour traiter la tôle qui était fortement

corrodée, il a d'abord fallu démonter toutes les fenêtres. La très mauvaise qualité de la tôle utilisée pour construire ces voitures, nous a obligé à découper de nombreuses sections et de les remplacer par de la tôle saine, ceci principalement aux abords des fenêtres. Après le remontage des fenêtres, la carrosserie a été enduite au polyester, ensuite recouverte d'une couche de peinture primaire et de la première couche de peinture de couleur vert foncé; la dernière couche de peinture sera appliquée l'année prochaine.

Matériel roulant

Notre matériel roulant continue à être entretenu et restauré à l'atelier de Schaerbeek. Cet hiver, nos bras ont surtout œuvrés sur l'autorail 4906, les deux voitures-buffets et la 202.020. Nous avons également effectué des réparations sur notre grue à Braine-le-Comte, afin de la préparer pour son transfert à Saint-Ghislain.

Autorail 553.29 (4906)

Les travaux sur le 553.29 (ex. 4906) portent notamment sur le renouvellement complet du dispositif de freinage, pour sa mise en conformité avec les normes actuelles imposées par la SNCB. Le frein Westinghouse d'origine a ainsi été remplacé par des robinets Oerlikon du type FD1. Parallèlement, la carrosserie a été entièrement assainie, et les portes res-



La 553.29 lors de son levage pour révision des bogies et retrait des essieux. La carrosserie a déjà été assainie et est recouverte d'une couche de peinture primaire de couleur bleue. Kristof AVONDS.



PHOTO 42-04 La voiture-buffet 9001, vue après l'application d'une couche de peinture primaire. Kristof AVONDS, janvier 2000.

Les travaux d'aménagement de la seconde voiture-buffet, la 9015 (originellement 9008, renumérotée 9015 à la suite de la seconde attribution de ce numéro sur une voiture de la Vennbahn) ont été achevés au début de la saison. Cette voiture a en fait été aménagée en véhicule d'accompagnement pour notre locomotive à vapeur. L'opération la plus délicate effectuée cet hiver a été son levage et le retrait des bogies pour révision et le contrôle aux ultra-sons des essieux, ceci en vue de son immatriculation par la SNCB. Elle a en outre reçu sa seconde couche de peinture verte. Elle est entrée en service le 8 avril dernier, à l'occasion d'un voyage en train à vapeur pour une association anglaise.

202.020

L'année dernière, notre «gros nez» fut entièrement restauré extérieurement pour le voyage au Danemark. Il restait à entreprendre sa restauration intérieure, opération qui fut entamée cet hiver, avec la réparation complète d'un poste de conduite.

Grue A320/23D

Une de nos dernières acquisitions, la grue de 5 tonnes A320/23D, a été préparée à Braine-le-Comte pour son transfert vers Saint-Ghislain. Le problème le plus épineux à résoudre était l'échauffement exagéré des boîtes d'essieux. Cette difficulté fut à l'origine de l'abandon par la SNCB de la grue en gare de Braine-le-Comte, et de sa mise en vente. En effet, lors de son transfert de l'Atelier Central de Cuesmes vers l'abri-musée de Leuven, la grue dut être garée à plusieurs reprises, ce durant plusieurs années, d'abord à Jurbise, en-

suite à Soignies, et enfin à Braine-le-Comte, à la suite de l'échauffement extrême des boîtes d'essieux. Après analyse, il s'avéra absolument nécessaire de retirer un des deux essieux, afin de pouvoir le rectifier.

Après remontage de l'essieu, la grue a enfin pu être acheminée à Saint-Ghislain. Ce voyage se déroula sans problèmes, la nuit du 18 au 19 mars, à l'aide de la 202.020, à 20 km/h !

La restauration de ce véhicule ne devrait pas poser de gros problèmes. L'état du châssis et de la caisse est sain. Quant à la mécanique, elle est en état de marche et ne nécessitera qu'un bon entretien et un nettoyage en profondeur.



Travaux de débroussaillage de la ligne 128. La gare de Dorinne-Durnal est désormais à portée de vue! Alain DEFECHEUX, 13 novembre 1999.

Ligne 128

Cette année, l'exploitation de la ligne 128 devrait être prolongée au-delà de Spon-tin-Sources, jusqu'à la gare de Dorinne-Durnal. Comme la nature avait repris ses droits, une équipe oeuvre chaque dimanche pour rendre à nouveau parcourable cette section. Vous obtiendrez d'autres d'information sur la ligne 128 sur notre site web «La ligne du Bocq» <http://users.win.be/w0034445/Index.htm>

Abri-musée de Saint-Ghislain

L'aménagement de l'atelier se poursuit, en principe tous les samedis. La toiture du bâtiment principal a été rendue étanche, ce qui a permis de refaire le plafond du hall d'accueil. Un vitrier professionnel a remplacé une vingtaine de carreaux qui menaçaient de tomber dans le hall principal; d'autres, des baies latérales, ont également été changés. Les sanitaires sont maintenant opérationnels...

D'autre part, le dossier de réhabilitation a été soumis aux instances concernées, dans le ferme espoir de voir aboutir le projet.

Voyages

18 mars 2000

La première excursion de l'année nous a mené sur les petites lignes industrielles du pays hennuyer. Au départ de Mons, le 4333 et la remorque 732.10 se dirigèrent d'abord vers Soignies, Braine-le-



PHOTO 42-05 Une vue aérienne de notre abri-musée de Saint-Ghislain, prise par hélicoptère, le 25 mars 2000. Alain DEFECHEREUX.

Comte, Tubize et l'extraordinaire site sidérurgique de DUFERCO à Clabecq. L'excursion se poursuit par la découverte du complexe industriel de Feluy. Le milieu de l'après-midi fut mis à profit pour visiter la ligne 108 La Louvière - Binche, qui sera bientôt mise à simple voie. En raison d'un retard pris à la suite de l'encombrement des filtres à air du 4333, le parcours sur la ligne d'Harmignies a malheureusement été supprimé.

18 au 19 mars 2000

Parcours de service pour transférer la grue A320/23D de Braine-le-Comte à Saint-Ghislain (voir ci-avant).

25 et 26 mars

A l'occasion des Portes Ouvertes organisées à l'abri-musée de Saint-Ghislain le week-end des 25 et 26 mars, le 4333 effectua des navettes, le samedi vers Tetre, et le dimanche, vers Quiévrain.

8 avril

Première sortie vapeur de l'année, à l'occasion d'un voyage affrété par l'association anglaise ADL. La 26.101 remplaça la Pacific 1.002 hors service, initialement prévue.

Au départ de Leuven, elle effectua un circuit fermé, via Ottignies, Fleurus, Monceau, Piéton, Haine-Saint-Pierre, Braine-le-Comte, Schaerbeek, et retour à Leuven.

En train touristique entre Ciney, Spontin, Dorinne-Durnal

**SAISON
2000**

infos

BP 5
B - 1140 BRUXELLES 14

+32.(0)75/90.26.96 ou +32.(0)477/989.123 (français)

+32.(0)477/77.06.57 (nederlands/deutch/english)

<http://users.win.be/W0034445/Index.htm>

Juillet 2000: Samedis 8, 15, 22 & 29

Août 2000: Samedis 12 & 19

Ciney SNCB	13H15	15H05	16H45	18H20
Spontin	13H40	15H30	17H05	18H45
Dorinne-Durnal *	13H55	15H45	17H20	

Dorinne-Durnal *	14H00	15H50	17H25	
Spontin	14H25	16H15	17H50	18H55
Ciney SNCB	14H50	16H40	18H15	19H35

* Dorinne-Durnal sous réserve

Dimanche 6 août 2000 -Brocante de Spontin-

Ciney SNCB	9H00	9H30	10H30	11H30	12H30	13H30	14H30	15H30	16H30	17H30
Spontin	9H25	9H55	10H55	11H55	12H55	13H55	14H55	15H55	16H55	17H55
Dorinne-D.*		10H20	11H20	12H20	13H20	14H20	15H20	16H20	17H20	18H20
Dorinne-D.*		10H25	11H25	12H25	13H25	14H25	15H25	16H25	17H25	18H25
Spontin	10H00	11H00	12H00	13H00	14H00	15H00	16H00	17H00	18H00	19H00
Ciney SNCB	10H25	11H25	12H25	13H25	14H25	15H25	16H25	17H25	18H25	19H25

Une visite à Salzennes - suite et fin

De nombreux lecteurs nous ont fait part de leur grand intérêt pour les photos publiées dans notre précédent numéro concernant une visite à l'Atelier Central de Salzennes en 1950. Nous avons ainsi décidé d'y apporter une suite en publiant cette nouvelle série de documents. Toutes les photos : Bruno DEDONCKER; collection : PFT ©.



PHOTO BD-095 Durant toute sa carrière, la 26.041 fut attelée au tender du type 2'2'T32 n° 32.074, que nous voyons ici sortant de grande réparation, et attendant son passage à l'atelier de peinture. Ce type de tender, surnommé «baignoire» ou «bassine» de par sa forme, avait la particularité de ne pas disposer de châssis, la caisse étant autoportante. Les bogies étaient construits en tôle emboutie et possédaient une suspension par ressorts à lames. Ils étaient équipés de boîtes à huile ordinaires. Ces tenders pesaient à vide 19,4 t et pouvaient emporter 32.000 litres d'eau et 10 tonnes de charbon. Leur masse en charge atteignait 61,4 t. On remarquera la cloison épousant le contour de l'abri de la locomotive, et la fenêtre pour la marche tender en avant. La SNCB disposait de 93 tenders de ce type (n° 32.000 à 32.092), attelés à des machines des types 25 et 26.



PHOTO BD-096 Construite par les Forges, Usines et Fonderies d'Haine-Saint-Pierre (prévue pour les Chemins de fer allemands comme 52.8063 DR), la 26.062 fut prise en écriture à Bertrix le 30 mars 1946. Elle y passa toute sa carrière et y sera réformée le 11 mai 1960. A droite, on distingue la 31.019.

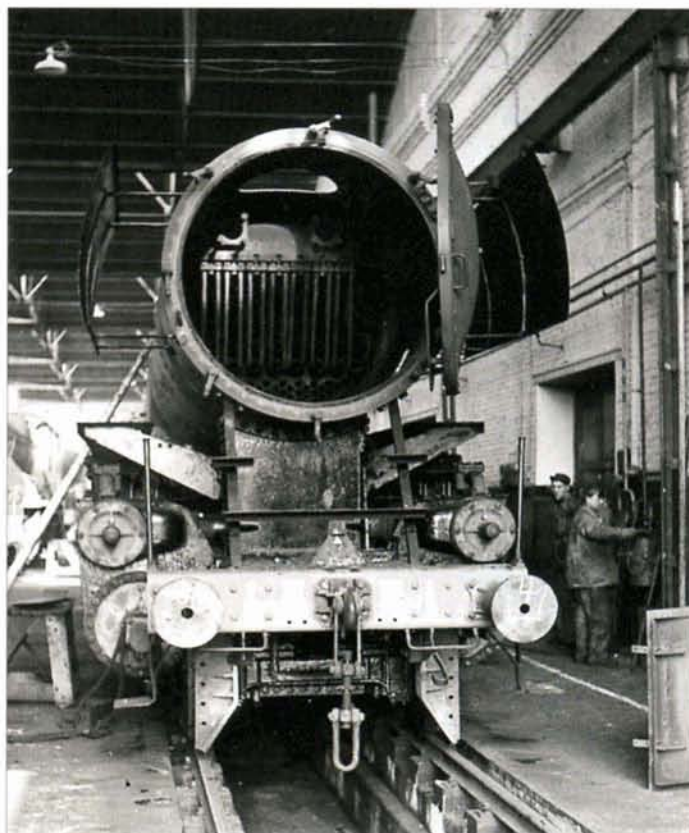


PHOTO BD-097 La 26.041 en grande réparation. A l'intérieur de sa boîte à fumée, on distingue les tubes du surchauffeur Schmidt. Cette machine, construite par Cockerill sous le numéro 3354 (originellement destinée aux Chemins de fer allemands, comme 52.8017 DR), fut livrée le 28 mai 1946 à la SNCB. Elle passa toute sa carrière à Bertrix, jusqu'à sa mise hors écriture le 11 mai 1960.



PHOTO BD-098 La 25.013 garée en attente de passage en moyenne ou grande réparation. Derrière celle-ci, on distingue une type 35, une 31 et une 64. Originellement, cette locomotive construite par Cockerill (n° 3334), aurait dû être fournie aux Chemins de fer allemands (numéro prévu DR 50.2074). Elle fut toutefois directement livrée à la SNCB, le 17 novembre 1944, au dépôt de Schaerbeek. Elle portait à ce moment le numéro 2500, ensuite, à partir de 1946, 25.013. Cette locomotive était pourvue de grands écrans pare-fumée du type Wagner. Sa chaudière était surmontée d'un dôme de prise à vapeur dont l'enveloppe démontée est visible à l'avant de la première sablière, et de deux sablières. La 25.013 quitta Schaerbeek en décembre 1947 et s'installa à la remise de Latour, où elle sera radiée le 22 octobre 1959.



PHOTO BD-099 Le châssis d'une locomotive du type 26 non identifiée en cours de grande réparation. Les Ateliers centraux effectuaient les moyennes et grandes réparations. Les moyennes réparations étaient caractérisées par la réparation du châssis, des cylindres, du mécanisme, des roues, des organes de frein, de suspension, de choc et de traction, mais sans travail important à la chaudière. Les grandes réparations consistaient en la réparation complète du châssis, des cylindres, du mécanisme, des roues, des organes de frein, de suspension et de traction, ainsi qu'une réparation complète de la chaudière.

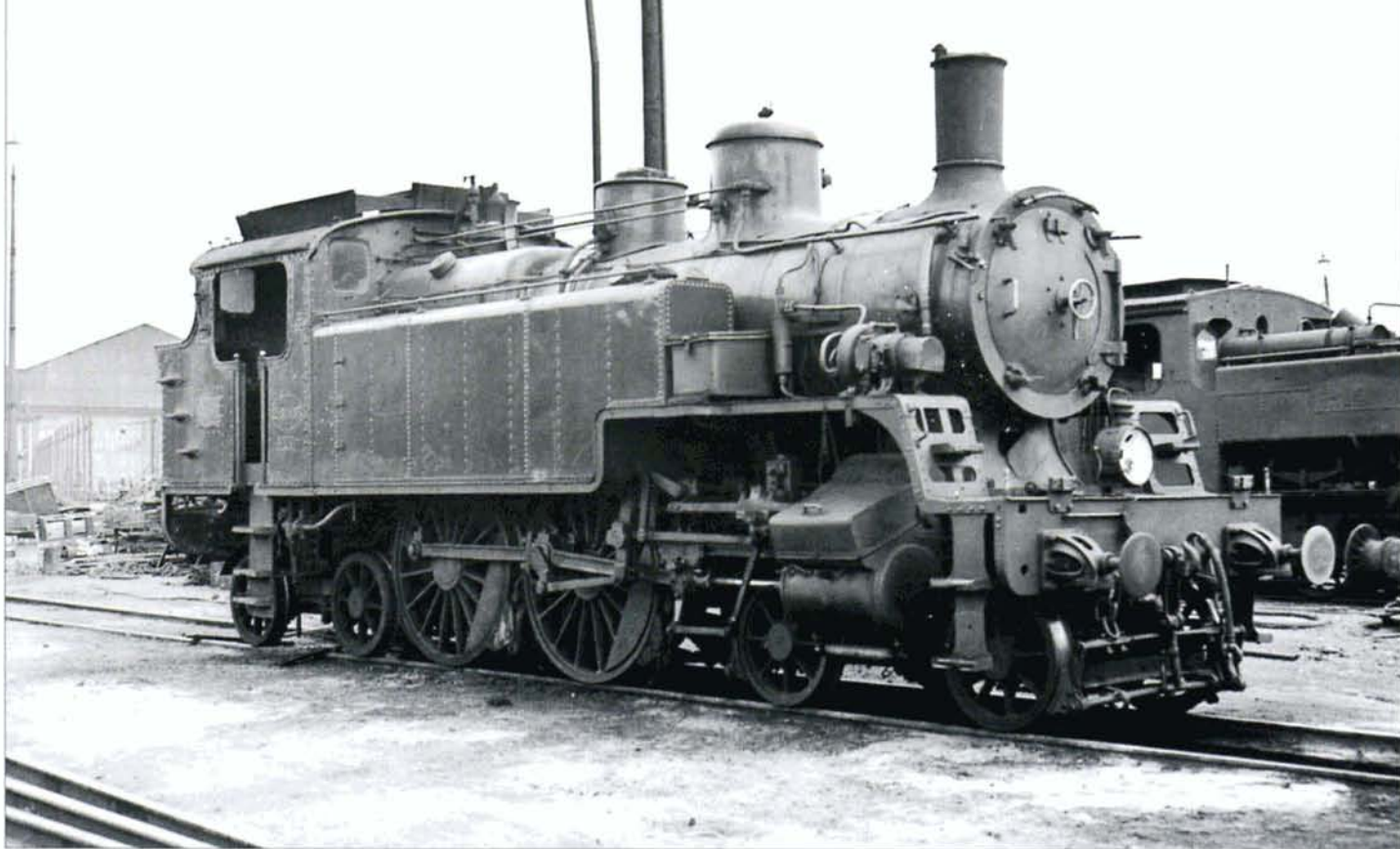
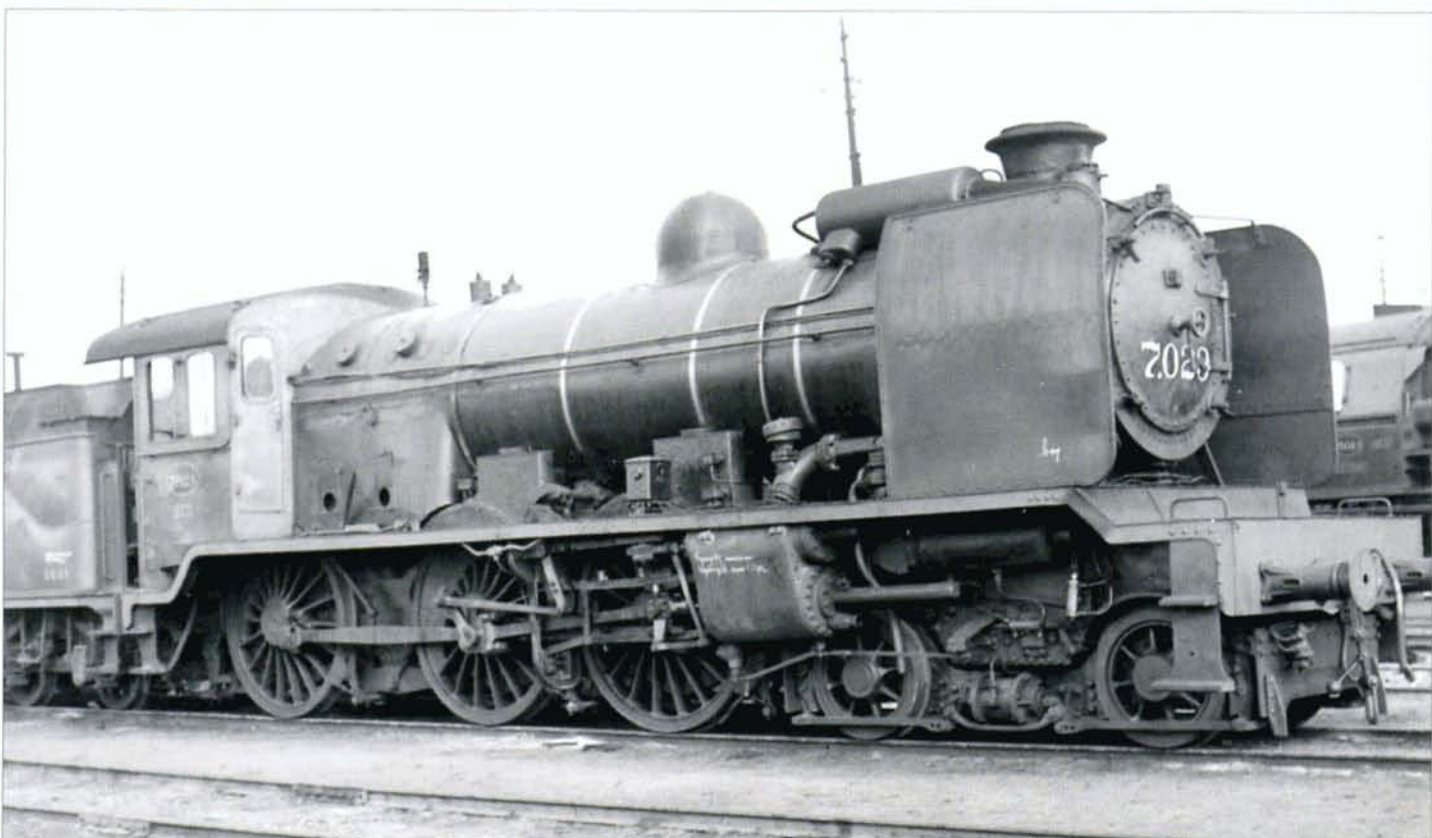


PHOTO BD-100 La 24.005 du dépôt de Tamines. A droite, on distingue une type 51. A remarquer, sur le tablier, la turbodynamo pour l'éclairage électrique ainsi que, sur la marquise, une trémie à charbon. Cette locomotive fut construite en 1908 par Energie (n° constructeur 198) pour le Nord-Belge, où elle portait le numéro 55. Après la reprise du Nord-Belge par la SNCB en 1940, elle devint la type 24 numéro 2455, ensuite, à partir du 1er janvier 1946, 24.005. Elle sera réformée à Tamines le 3 juin 1951. Les 14 locomotives de ce type furent commandées par le Nord-Belge pour faire face à l'augmentation incessante de la charge des trains omnibus. Ces machines étaient en tous points identiques aux locomotive-tenders du réseau Nord français, mises en service à partir de 1901 dans la banlieue parisienne (Nord 2.231 à 2.305, ensuite SNCF 222 TA 1 à 75). Ces engins, surnommés «Revolver» en raison de la forme des soutes à eau, développaient 670 ch et atteignaient facilement 105 km/h. Leur masse en charge s'élevait à 63,54 t. Les 51 à 58 furent livrées par Energie en 1908. En 1911, Cockerill et Couillet fournirent respectivement les 59 à 61 et 62 à 64. A partir de 1946, les douze locomotives type 24 subsistantes furent concentrées à l'atelier de Tamines, où elles terminèrent leur carrière entre juin 1951 et septembre 1953.

PHOTO BD-101 La 4623, future 723 et 7.023, fut livrée par la Franco-Belge le 3 novembre 1922 à l'Etat belge. Cette locomotive avait la particularité d'avoir été munie en 1938 d'une nouvelle chaudière avec foyer Crampton. A cette occasion, elle avait également reçu un abri «coupe-vent» du genre PLM (compagnie Paris-Lyon-Méditerranée). Quatre autres type 7 avaient été pourvus de la même chaudière (747, 758, 773 et 774). Ainsi modifiées, ces machines n'étaient pas appréciées des équipes de conduite, parce que la boîte à feu favorisait des entraînements d'eau. La 7.023 cessa de fumer le 27 juillet 1961 au dépôt de Berchem.

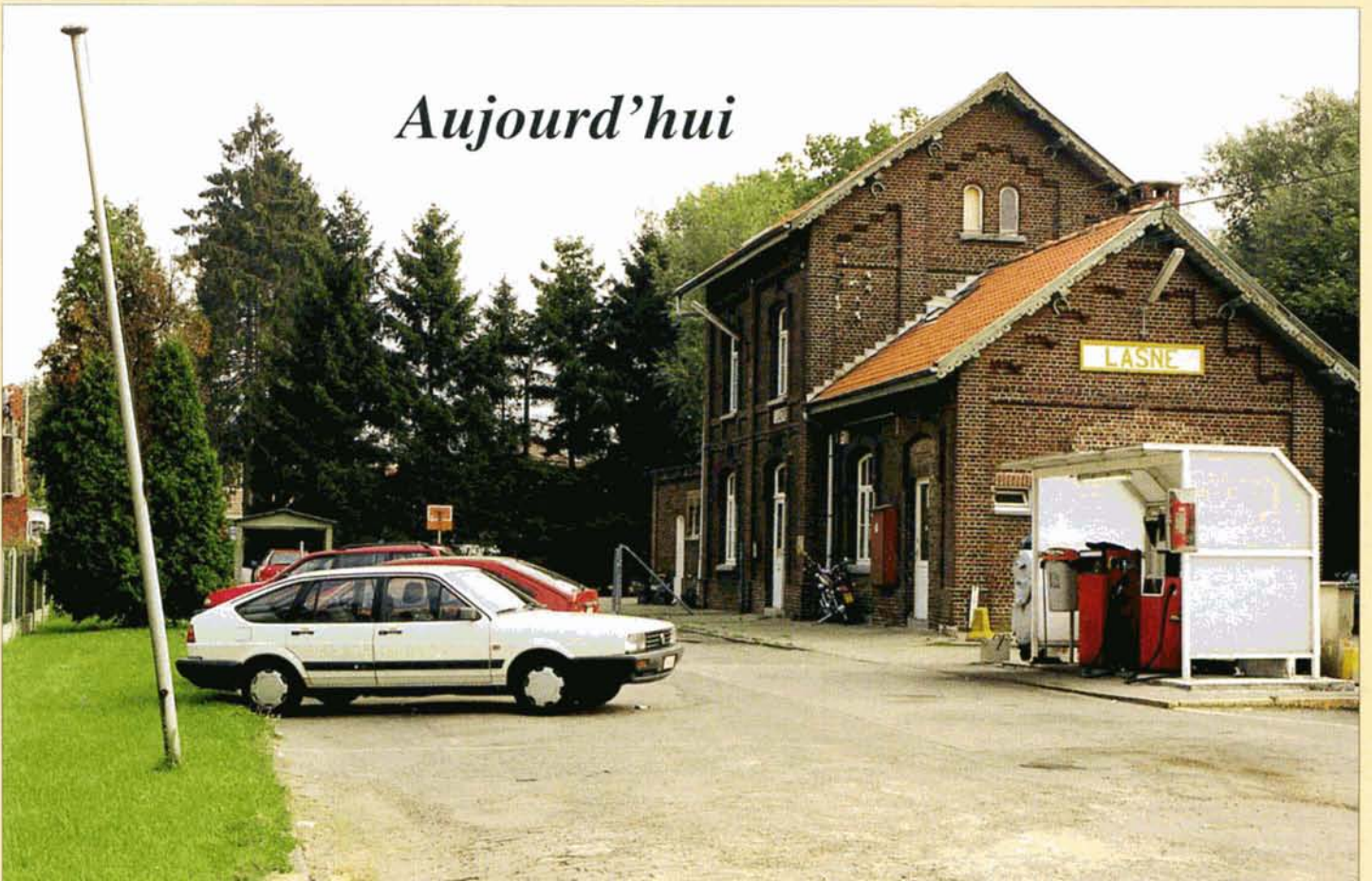


Hier



Notre rubrique "Hier - Aujourd'hui" est cette fois consacrée à un site des chemins de fer vicinaux : la gare de Lasne. Celle-ci était située entre Waterloo et Rixensart, sur la ligne Bruxelles - Waterloo - Wavre. La section du Monument Gordon (à proximité du Lion de Waterloo) à Rixensart fut exploitée en traction électrique à partir du 2 octobre 1932. Le trafic voyageurs fut définitivement suspendu le 24 juin 1964 entre le Monument Gordon et Lasne, et cinq jours plus tard, le 29 juin, entre Lasne et Wavre. Le document ci-dessus PHOTO BD-094 a été réalisé en septembre 1963, lors d'un voyage spécial organisé par l'AMUTRA, à bord de la motrice 9733, une des dix Standard bois livrées par les ateliers de Familleureux en 1930 (série 9732 à 9741). Ci-dessous, PHOTO 42-06 : la gare telle qu'elle se présente aujourd'hui. Occupée par le personnel du TEC, elle n'a pratiquement pas changé d'aspect, si ce n'est la démolition du petit bâtiment des toilettes qui a fait place à des pompes à carburant pour les véhicules du TEC. Les rails ont depuis longtemps disparu, et laissé la place au macadam. L'ancienne remise, non visible sur la photo, a également survécu, et abrite les bus du TEC. D'après des échos, la commune de Lasne, une des plus riches du pays, souhaiterait démolir ces derniers vestiges de l'époque vicinale qui, selon eux, ternissent l'image du village! Photos : Bruno DEDONCKER, collection PFT ©, et Jean-Luc VANDERHAEGEN.

Aujourd'hui



Le lent déclin du trafic charbonnier



Ces dix dernières années, le volume transporté de charbon par rail n'a cessé de lentement s'effriter, tant pour les besoins de la sidérurgie, que pour celui de la production d'électricité. Mais, au début de l'année, le trafic subsistant s'est quasiment vu réduit de moitié. En cause, la récente décision prise par la compagnie d'électricité Electrabel de faire transporter le charbon destiné à ses centrales thermiques exclusivement par voie fluviale. Nous allons analyser les principaux phénomènes à l'origine de cette lente érosion du trafic charbonnier par train.

Centrales thermiques

Dans le secteur de l'électricité, le combustible utilisé a toujours été tributaire de son coût. A la fin des années '50/début des années '60, de nombreuses unités de production furent converties pour brûler des produits pétroliers lourds. On pensait erronément à cette époque que le fuel était la solution d'avenir. La crise pétrolière qui secoua le monde occidental au début des années '70 démontra toutefois le contraire avec, comme conséquence, que pratiquement toutes les chaudières furent retransformées pour fonctionner au charbon.

Plus tard, le nucléaire fit son apparition. En 1999, il produisait plus de la moitié

PHOTO 42-07 La 5940, en fin de carrière, en tête d'une rame de charbon à destination de la centrale électrique de Ruien, photographiée sur la ligne 86 De Pinte - Oudenaarde, peu avant la gare de Eine. Serge MARTIN, 21 février 1986.

de l'électricité utilisée en Belgique (57,5%). Sans les innombrables problèmes de sécurité et d'ordre écologique que cette forme d'énergie soulève, il est fort probable qu'aujourd'hui, la quasi totalité de notre électricité aurait été d'origine nucléaire.

Personne ne sait en fait prédire l'évolution du rapport des prix charbon / pétrole / gaz. Les électriciens doivent donc constamment pouvoir s'adapter. Actuel-

lement, la tendance privilégie le gaz. Il y a quelques années, Electrabel a élaboré un projet de reconversion de nombreuses chaudières pour fonctionner au gaz. Ce plan est actuellement en cours de réalisation. Toutefois, afin de pouvoir rapidement faire face aux fluctuations des prix du combustible, la plupart des chaudières sont maintenant pourvues d'un dispositif de chauffe mixte, pouvant brûler indifféremment du charbon, du pétrole et du gaz.



PHOTO 42-08 Le 3 juin 1986, un train de charbon vient de quitter la gare minière de Waterschei et se dirige vers Zwartberg et Winterslag. Pierre HERBIET.

Le choix du combustible est également influencé par le prix de son transport. C'est pour ce motif que, depuis le début de l'année, Electrabel a cessé d'approvisionner par chemin de fer ses centrales thermiques fonctionnant au charbon. Ce combustible est maintenant acheminé par voie fluviale, dont les coûts de transport ont fortement chuté (de l'ordre de 30 à 40 %) à la suite de la récente libéralisation de ce secteur. Sont concernées par cette mesure, les centrales de Schelle, Genk-Langerlo, Ruien, Amercoeur (Monceau) et Les Awirs (Liège), toutes situées en bordure d'une voie navigable.

Trois autres centrales se fournissent déjà depuis plusieurs années par voie d'eau : Gent-Rodenhuizen, Mol et, depuis 1996, Vilvoorde, ce qui entraîna la suppression du Chemin de Fer Industriel de Vilvoorde, le 3 juin 1996. Il s'agissait en effet du tout dernier client raccordé au réseau du CFI (voir EN LIGNES 27 page 36).

Une autre raison, d'ordre politique, a peut être également influencé Electrabel dans sa décision de faire transporter son charbon par voie d'eau. En effet, la SNCB, qui se fournit actuellement exclu-



PHOTO 42-09 Le 18 février 1999, déchargement d'un des tout derniers trains de charbon à la centrale thermique de Péronnes. Kristof AVONDS.

sivement auprès d'Electrabel, se plaint depuis longtemps de la facturation élevée, surtout pour les kilowatts consommés durant les heures de pointe. La libéralisation européenne du marché de l'électricité devrait permettre à la SNCB de se fournir à meilleur prix auprès d'autres compagnies. Elle a ainsi lancé un appel d'offres pour la fourniture

d'électricité, ce qui, on s'en doute, ne plaît pas beaucoup à Electrabel.

En 1999, la SNCB transportait encore un million de tonnes, soit un tiers des besoins annuels d'Electrabel, les deux tiers restant étaient déjà fournis par voie d'eau. Pour la SNCB, cela représente une perte annuelle évaluée entre 140 et



PHOTO 42-10 Dans le faisceau de la centrale électrique d'Amercoeur, deux rames vides attendent le départ en direction de Monceau. Depuis 1999, le charbon est acheminé par le canal de Bruxelles à Charleroi. Pascal DUBOIS.



PHOTO 42-11 Un train de charbon à destination de la centrale thermique de Genk-Langerlo emprunte la liaison 21A/1 permettant de rejoindre la ligne 21C (Winterslag-Bilzen) depuis la ligne 21A (Hasselt-Genk). Bifurcation de Nieuw-Dak, 27 février 1986. Pierre HERBIET.

200 millions de francs. La SNCB relativise toutefois cette situation dans la mesure où le trafic de charbon diminuait d'année en année, et qu'Electrabel avait déjà élaboré un programme de reconversion d'anciennes unités au charbon, et de construction de nouvelles centrales au gaz (TGV : Turbine-Gaz-Vapeur). La centrale de Ruien mérite que l'on s'y

attarde quelque peu. Elle était, en effet, de loin, la plus connue des amateurs. D'abord par l'importance du trafic : jusqu'à 7 trains par jour lors des périodes de pointe (en hiver), circulant tous de jour, et de surcroît remorqués par des locomotives Diesel de la série 59 jusqu'en 1987. Ensuite, par la beauté et le pittoresque de l'itinéraire emprunté : les lignes 86 De Pinte - Oudenaarde - Leu-

pegem, et 85 Leupegem - Ruien, toutes deux à simple voie et non électrifiées!

Les trains de charbon se succédaient à une heure d'intervalle. Sur la ligne 86, ils étaient garés à deux reprises, à Gavere-Asper et à Zingem, pour laisser passer des trains de voyageurs. Grâce à cette situation, les photographes se déplaçant en auto pouvaient suivre et rattraper facilement trois fois chaque train entre De Pinte et Oudenaarde. Ajoutons encore que l'attrait de la ligne 86 était encore rehaussé par sa signalisation mécanique qui subsista jusqu'en 1992. Sur la ligne 85 (1), tout aussi bucolique, la vitesse limitée à 40 km/h permettait ici aussi de rattraper chaque convoi, au moins six fois.

Les rames vides regagnaient Merelbeke ou Gent-Zeehaven généralement via la ligne 89 Oudenaarde - Zottegem, et ensuite la ligne 122 Zottegem - Melle. Cet itinéraire n'était pas utilisé par les rames chargées en raison de son profil plus difficile.

(1) : la ligne 85 reliait autrefois Oudenaarde à Mouscron via Avelgem. Le trafic voyageurs y fut supprimé en mai 1959. Depuis le début des années '80, la ligne n'était plus desservie que jusque Ruien pour les seuls besoins de la centrale Electrabel.

PHOTO 42-12 Le 26 mai 1986, un train de charbon formé de wagons Kubbels assure la navette entre le charbonnage de Waterschei et la centrale de Genk-Langerlo. Deux jours plus tard, le dépôt d'Hasselt se séparera de ses dernières 60; la 6027 sera mutée le 31 mai à Merelbeke. Les derniers charbonnages campinois restèrent en activité jusqu'au début des années '90. Jean-Luc VANDERHAEGEN.





PHOTO 42-13 Le 10 mars 1987, passage au droit du signal avertisseur de la gare de Gavere-Asper d'un train à destination de la centrale de Ruien. Les 59 de Merelbeke furent définitivement arrêtées le 31 mai 1987, et remplacées par des 51. Jean-Luc VANDERHAEGEN.

PHOTO 42-14 Une rame vide en provenance de Ruien roule sur la pittoresque ligne 85. En tête, la 5930, qui est actuellement préservée par l'association Vennbahn. Melden, 25 mai 1987. Jean-Luc VANDERHAEGEN.



LA CENTRALE THERMIQUE DE RUIEN

La centrale de Ruien (située depuis la fusion des communes sur le territoire de Kluisbergen), démarra ses activités en 1957 et 1958. Elle possédait à ce moment deux unités de 60 mégawatts fonctionnant au charbon. En 1964, deux unités supplémentaires de 130 mégawatts chacune furent mises en service : d'abord la IV qui, durant quelques mois, brûla du charbon puis fut reconverte au pétrole, et ensuite la III, laquelle démarra directement au pétrole. A cette époque, le coût du fuel était, en effet, inférieur à celui du charbon, et les produits pétroliers étaient alors jugés comme le combustible de l'avenir. C'est ainsi que de 1968 à 1970, les deux premières unités furent également converties au pétrole. Plusieurs trains de produits pétroliers, deux à trois par jour, étaient alors mis en marche entre Gent-Textaco et Ruien.

La conversion au pétrole a été radicale, puisque tout ce qui avait trait au charbon fut démonté : les broyeurs, les bandes transporteuses, les aires de stockage, etc. Ce choix fut toutefois de courte durée puisque la crise pétrolière du début des années '70 renversa complètement la situation, le charbon redevenant nettement moins cher que le fuel (environ de moitié, livraison comprise). Avec le retour du charbon quelques années plus tard, il fallut tout reconstruire. Cette fois, les dirigeants firent preuve de plus de prévoyance, puisqu'ils veillèrent à pouvoir passer d'un combustible à l'autre en l'espace de quelques heures. Les trains de pétrole circulèrent encore sporadiquement jusqu'au milieu des années '80.



PHOTO 42-15 Le 11 mars 1986, la 6070 remplaça exceptionnellement une 59 sur un service vers Ruien. A gauche, on aperçoit une partie de l'importante centrale thermique. *Pierre HERBIET.*



Depuis le 25 mai 1998, trois rames de charbon en provenance du port de Zeebrugge, étaient acheminées de nuit en traction électrique jusqu'à Oudenaarde. En matinée, un couplage de deux locomotives de la série 62 de Merelbeke se chargeait de leur transfert entre Oudenaarde et la centrale de Ruien. Seul un train régulier, ainsi que les trois parcours circulant facultativement, était encore remorqué en traction Diesel (série 51), en empruntant les lignes 86-85 (Merelbeke - De Pinte - Oudenaarde - Ruien) ou 122-89-85 (Merelbeke - Zottegem - Oudenaarde - Ruien).

PHOTO 42-16 Le 25 mai 1987, un train de charbon en provenance du port d'Antwerpen, remorqué par la 5945 d'Antwerpen-Dam, quitte la ligne 85 et s'engage vers la centrale de Ruien. *Serge MARTIN.*



PHOTO 42-17 Le 10 août 1985, la 5951 de Merelbeke remorque une rame de charbon en direction de Saint-Ghislain, ici photographiée à Rebaix (ligne 90). Pierre HERBIET.

PHOTO 42-18 Une rame vide en provenance de Ruien vient de traverser la gare d'Oudenaarde et s'engage sur la ligne 89 en direction de Zottegem. A droite de la 5940, on voit la ligne 86 Oudenaarde - De Pinte. Pierre HERBIET, 3 juillet 1985.





Ci-contre
PHOTO 42-19

La gare de Ruien ne comporte que deux voies. Les rames vides revenant de la centrale étaient réceptionnées sur une de ces deux voies pour permettre le changement de front de la locomotive. Le 24 avril 1987, une rame vide remorquée par la 5910 du dépôt d'Antwerpen-Dam, quitte Ruien en direction du faisceau Lillo dans le port d'Antwerpen.

Pierre HERBIET



Au milieu
PHOTO 42-20

De 1986 à 1988, le charbon extrait du terril de Warquignies fut acheminé par trains complets vers Ruien. Le 12 novembre 1986, un de ces trains, remorqué par la 6001, quitte Warquignies et se dirige vers St-Ghislain. A l'arrière-plan, on aperçoit l'imposant terril de Warquignies, tandis qu'à l'avant-plan, on voit la ligne 98 se dirigeant, à gauche, vers Elouges et Dour. Serge MARTIN.

Ci-dessous
PHOTO 42-21

Sur la ligne 85, une rame de charbon en provenance de Warquignies s'approche de Ruien. Au départ de Saint-Ghislain, ces rames étaient remorquées par deux locomotives de la série 60 du dépôt de Saint-Ghislain. Ici, les 6067 et 6034. Kluisbergen, 21 février 1988.

Jean-Luc VANDERHAEGEN.



Ci-contre

PHOTO 42-22

Le 27 mai 1981, une double rame vide de charbon en provenance du bassin industriel liégeois (cokerie de Seraing) circule sur la ligne 40, le long des rives de la Meuse. Il atteindra bientôt la gare de Visé-Bas.

Jean-Luc VANDERHAEGEN.



Au milieu

PHOTO 42-23

Le 2 décembre 1999, arrivée dans le faisceau de la centrale thermique de Schelle d'un des tout derniers trains de charbon.

Kristof AVONDS.



Ci-dessous

PHOTO 42-24

Le 10 février 1987, une rame vide vient de quitter la centrale de Schelle, et se dirige vers Niel où elle rejoindra la ligne 52. Vu l'impossibilité de se diriger directement vers Antwerpen, le train circulera jusqu'à Boom. Après un changement de front de la 5919, il pourra poursuivre vers le port d'Antwerpen.

Serge MARTIN.





PHOTO 42-25 Le 26 février 1988, un train de charbon en provenance du terril de Warquignies approche de la centrale thermique de Ruien. En tête, deux 60 prototypes, les 6004 + 6006, du dépôt de Saint-Ghislain. Pierre HERBIET.

PHOTO 42-26 Le 13 février 1985, la 5938 du dépôt d'Antwerpen-Dam remorque un train de charbon vers Ruien, vu entre De Pinte et Eke-Nazareth. Une fine couche de neige recouvre le paysage. Pierre HERBIET.





PHOTO 42-27 Un train de charbon en provenance du port de Gent à destination de la cokerie des Usines Gustave Boël à La Louvière, photographié sur la ligne 96 entre Neufvilles et Soignies. En tête, la 2155. Jean-Luc VANDERHAEGEN.

Sidérurgie

L'autre gros consommateur de charbon, la sidérurgie, a également fortement diminué ses besoins. Ici, le charbon est transformé en coke pour l'alimentation des hauts fourneaux. Il est également utilisé sous forme de poussier pour alimenter, par un nouveau procédé d'injection, les hauts fourneaux.

Ces dernières années, les besoins en coke ont fortement diminué à la suite de l'arrêt de plusieurs hauts fourneaux (il s'agit principalement de tous ceux des anciennes Usines Gustave Boël de La Louvière, et d'un des deux hauts fourneaux de Cockerill-Sambre à Marcinelle, remplacé par un four électrique), et également par l'injection de charbon dans les hauts fourneaux. La suppression dans les années '90 des derniers hauts-fourneaux se trouvant au Grand Duché du Luxembourg (le dernier en



PHOTO 42-28 La 2241 en tête d'un train de charbon en provenance du port d'Antwerpen, photographié sur la ligne 53 peu avant Haacht. Jean-Luc VANDERHAEGEN.



PHOTO 42-29 La 5132 en tête d'une double rame de charbon destinée à la centrale thermique de Ruien vient de quitter Zeebrugge. Lissewege, 26 août 1991. Jean-Luc VANDERHAEGEN.



PHOTO 42-30 Un train de charbon garé à Braine-le-Comte pour permettre le passage d'un train international. Jean-Luc VANDERHAEGEN, 21 avril 1987.

1996, tous substitués par des fours électriques) a également entraîné une importante perte de trafic sur notre réseau.

Un autre facteur de diminution du nombre de trains de charbon, est l'importation de coke étranger. Dans les années '90, pas moins de quatre cokeries ont cessé leur

activité : celle des Usines Gustave Boël à La Louvière, et les trois unités de production de Carcoke (Société Carolorégienne de cokéfaction) : Haren-Buda (arrêtée le 25-01-1993), Zeebrugge (arrêtée le 02-06-1996) et Tertre (arrêtée le 30-06-1997). A noter toutefois que du coke chinois est régulièrement importé en Bel-

PHOTO 42-31 Un train de charbon à destination du bassin sidérurgique carolorégien, photographié sur la courbe de raccord entre les lignes 26 et 124 de la bifurcation de Linkebeek, le 1er février 1982. En tête, les 2907 + 2904. Jean-Luc VANDERHAEGEN.

gique (notamment par Duferco-Clabecq) et, malgré le coût du transport, il revient encore moins cher que le coke fabriqué en Belgique!

Evoquons également l'augmentation des tonnages remorqués. Aujourd'hui, la masse totale des rames atteint souvent 2050 t, correspondant à 25 wagons Fals, alors qu'il y a quelques années, elle était de 1800 t (22 wagons). Cela se traduit bien sûr par une diminution du nombre de rames mises en circulation.

Que reste-t-il aujourd'hui comme trafic charbonnier?

Vers la fin des années '90, une bonne vingtaine de trains de charbon circulait pratiquement tous les jours. Ils étaient chargés dans les ports de Zeebrugge, Gent ou Antwerpen, et avaient comme destinations les centrales thermiques de Ruien (+/- 6 trains), Genk-Langerlo (+/- 4 trains), Schelle (+/- 2 trains), Amercoeur (+/- 2 trains) et Les Awirs (+/- 2 trains), ainsi que les cokeries de Marchienne-au-Pont (4 trains), Seraing (2 trains) et Anderlues (2 ou 3 trains par semaine).





PHOTO 42-32 Le 31 janvier 1987, une rame vide de charbon vient de quitter Tertre et se dirige vers Saint-Ghislain, remorqué par les 6004 et 6040. On aperçoit deux nuages de vapeur : à gauche, celui de la cokerie; à droite, celui de la centrale thermique. Pierre HERBIET.

Aujourd'hui, le trafic charbonnier est réduit aux seuls besoins des trois cokeries subsistantes en Belgique (Marchienne, Seraing et Anderlues). Quelques trains circulent vers la France (régions Nord et parisienne), ainsi que deux trains par semaine entre Gent-Sifferdok et les houillères de Blanzy-Monceau, au sud de Dijon.

Nous donnons ci-après l'horaire des trains à destination des cokeries qui, la plupart, circulent en dehors des heures photographiables. A noter également que le retour à vide s'effectue le plus souvent avec deux rames accouplées. Ces horaires sont susceptibles de modification en cours d'année.

Cokerie d'Anderlues

Circule les lundi et mercredi, facultativement le vendredi. La rame est scindée à Viernoy. Traction : locomotive série 51 de Monceau.

32740	Antwerpen-Zandvliet : 23.36
	Piéton : 05.10/34
	Viernoy : 05.44/54
	Anderlues : 06.04
37042	Viernoy 06.25 - Anderlues 06.35
37042	Viernoy 10.25 - Anderlues 10.35
37041	Anderlues 15.44 - Piéton 16.25

Cokerie de Seraing

32442 N7 (pas le dimanche)

Zandvliet :	08.19
Hasselt :	10.40/10.44 (1)
Kinkempois :	11.57/12.42 (2)
Seraing :	12.52

(1) adjonction d'une 2e loco électrique
(2) à partir de Kinkempois en traction Diesel

32443 N67 (pas les samedi et dimanche)

Zandvliet :	12.19
Hasselt :	14.15/14.41 (1)
Kinkempois :	15.57/16.23 (2)
Seraing :	16.33

(1) adjonction d'une locomotive d'allège Diesel de la série 51 du dépôt d'Hasselt (double traction mixte Diesel + électrique!)
(2) à partir de Kinkempois en traction Diesel

32443 R6 (uniquement le samedi)

Zandvliet :	12.27
Hasselt :	14.26/15.23 (1)
Kinkempois :	16.38/17.10 (2)
Seraing :	17.20

(1) adjonction d'une 2e loco électrique
(2) à partir de Kinkempois en traction Diesel

34440 N1 (pas le lundi)

Seraing :	00.30
Zandvliet :	06.38

34242 N7 (pas le dimanche)

Seraing :	20.12
Zandvliet :	00.32

34244 R6 (uniquement le samedi)

Seraing :	19.18
Zandvliet :	23.24

Cokerie de Marchienne

32741 N67 (du lundi au vendredi)

Zandvliet 21.30 - Monceau 00.37

32742 N67 (du lundi au vendredi)

Zandvliet 23.43 - Monceau 02.37

32743 N17 (pas les lundi et dimanche)

Zandvliet 03.30 - Monceau 06.05

32744 R1 (uniquement le lundi)

Zandvliet 12.55 - Monceau 15.41

32745 N67 (du lundi au vendredi)

Zandvliet : 07.27
Vilvoorde : 08.42/09.02 (1)
Monceau : 10.18

(1) adjonction d'une 2e loco électrique

32747 N17F (circule facultativement du mardi au samedi)

Zandvliet 02.57 - Monceau 05.21

37209 N67 (du lundi au vendredi)

Blanchisserie: 17.15
Monceau : 17.17/18.12
Zandvliet : 20.52

37210 R6 (uniquement le samedi)

Monceau : 17.38
Leuven : 19.00/15
Zandvliet : 20.40

37241 N17 (du mardi au samedi)

Monceau 13.46 - Zandvliet 16.15

37242 N167 (du mardi au samedi)

Monceau 20.37 - Zandvliet 23.03

37243 R2 (le mardi)

Monceau 00.04 - Zandvliet 02.34

Danemark

DSB : réforme des séries Diesel MH et MT

À la fin des années '50, dans le but de remplacer les locomotives à vapeur sur les services de manoeuvres, les DSB commandèrent deux séries de locomotives Diesel de manoeuvres : les MH et les MT. La mise en service des locomotives de manoeuvres modernes série MK et l'ouverture du pont-tunnel du Storebaelt, ont entraîné la radiation massive de ces locomotives ces dernières années. Elles avaient en fait bénéficié d'un sursis consécutivement à l'annulation de la commande des locomotives CMI de la série MJ (voir EL 11 page 45 et 18 page 32). Les dernières ont été arrêtées au début de l'année.

Les MH ont été construites par Henschel en 1957 (n° 201 à 203) et par Frichs de 1960 à 1965 (n° 301 à 419), équipées d'un moteur Diesel MAN 8 cylindres du type W8V17.5/22A de 440 CV. Ces locomotives à 3 essieux couplés par bielles et à transmission hydraulique, circulaient à 30 km/h en régime de manoeuvres et 60 km/h en régime de ligne. Elles étaient particulièrement actives pour le chargement des rames voyageurs et marchandises sur les ferries, dans les ports de Rødby, Kørsør et Nyborg. Ces opérations ont été supprimées en 1998 suite à la mise en service du tunnel du Storebaelt et à l'utilisation d'autorails série IC3 sur les trains de voyageurs circulant via Rødby-Puttgarten. Depuis lors, les MH n'assuraient plus que des services de réserve; la dernière a été radiée le 9 janvier 2000.



PHOTO 42-33 Le 29 juin 1991, la MH 370 (Frichs 774/1963), encore dans sa décoration d'origine, manoeuvre en gare de Fredericia. Jean-Luc VANDERHAEGEN.

Les MT ont été construites par Frichs entre 1958 et 1960. Numérotées 151 à 167, ces locomotives Bo'Bo' étaient les plus puissantes locomotives de manoeuvres des DSB et les seules équipées d'une transmission électrique. Utilisées initialement uniquement pour les manoeuvres, elles ont par après été utilisées pour les trains de marchandises légers sur les lignes secondaires, grâce à leur faible masse à l'essieu. À la fin des années '60, leur moteur Diesel Frichs d'origine a été remplacé par un moteur Maybach-Mercedes type 820B plus puissant (491 CV), ce qui permit de relever leur vitesse maximale de 70 à 90 km/h.

La dernière MT, utilisée dans la formation de København, a été radiée le 7 novembre 1999, et immédiatement transférée au dépôt-musée de Randers pour préservation.

Comme d'habitude, les DSB ont offert de nombreuses locomotives à diverses associations d'amateurs dont : les MH 302, 310, 324, 337 et 400, et les MT 163 et 165 au "Struer Jernbane Klub", la MH 406 au musée de Gedser, la MT 155 au "Danmarks Faergemuseum" (présentée dans la cale du ferry-musée des DSB); la MT 152 se trouve à Bramming et les MH 322 et 346, ainsi que la MT167, sont préservées par les DSB. D'autre part, les MH 336 et 343 ont été vendues à l'usine sidérurgique "Stalvalsevaerket A/S" de Frederiksvaerk, tandis que la MT 166 dispose d'un statut spécial et est utilisée par le département "mesures" des DSB.

Mise en service des EG

Les DSB ont réceptionné le 3 août 1999 la première des 13 locomotives électriques de la série EG 3101 à 3113. Construites par Siemens et Krauss-Maffei, ces machines sont directement basées sur l'EuroSprinter (série 152 de la DBAG), mais en version Co'Co', de manière à pouvoir disposer d'un effort de traction plus grand et d'une puissance continue de 6500 kW, nécessaire pour pouvoir remorquer des trains de 2000 tonnes via le pont-tunnel du Storebaelt, dont les rampes d'accès atteignent 1,56 %. Bitensions 25 kV 50 Hz et 15 kV 16,7 Hz, les EG pourront circuler au-delà des frontières danoises, aussi bien en Allemagne qu'en Suède (lorsque la liaison de l'Øresund, entre København et Malmö sera ouverte, le 1er juillet). Ajoutons encore que les EG peuvent circuler à 140 km/h, que leur masse totale atteint 129 tonnes et leur longueur hors tout 20,950 mètres.



PHOTO 42-34 Dans le triage de København, la MT 167 (Frichs 653/1960) et la MH 378 (Frichs 782/1963) attendent leur prochaine mission. Philippe DE GIETER.

France

Le couperet est tombé sur les monocabines du Nord-Est

Après les CC 14.000, CC14.100 et BB 13.000, les dernières devancières de l'électrification de l'artère Nord-Est, les BB 12.000, ont à leur tour abaissé définitivement leurs pantographes, le 28 décembre 1999.

Lorsque la SNCF décida d'adopter le courant monophasé 25 kV 50 Hz pour l'électrification de l'artère Nord-Est et ses antennes au début des années '50, elle étudia et mit en service quatre séries de locomotives. Toutes avaient en commun leur conception originale qui leur donna une esthétique très particulière : une unique cabine de conduite disposée au centre de la machine, flanquée de deux longs capots renfermant l'équipement électrique et pneumatique. Cette disposition, qui leur valut le surnom de «fer à repasser», fut adoptée pour des raisons d'économie de construction, simplifiant grandement les équipements de conduite et le câblage qui n'aboutissaient qu'à un seul pupitre, tout en offrant une protection accrue.

Les BB 12.000 furent conçues pour le service mixte voyageurs-marchandises. Elles disposaient de quatre moteurs de traction procurant une puissance de 2470 kW. D'une masse comprise entre 81,3 et 85,6 t suivant les sous-séries, elles pouvaient circuler à 120 km/h. Au total, 148 locomotives seront commandées en plusieurs tranches, en fonction de la progression des électrifications, et livrées de 1954 à 1961. La construction de leur partie mécanique fut assurée par la SFAC (Société des forges et aciéries du Creusot) et Alsthom, et leur équipement électrique par



PHOTO 42-35 Les incursions de BB 12.000 en Belgique étaient très régulières à la gare frontalière de Quévy. Le 17 février 1992, la BB 12.137 arrivait à Quévy. A gauche, on aperçoit une BB 17.000 et à droite la 5140. La BB 12.137, livrée le 18 juin 1961 à Thionville, fut radiée le 1er novembre 1994 au dépôt de Lens. Jean-Luc VANDERHAEGEN.

SW (Schneider-Westinghouse) et MTE (Matériel de Traction électrique).

La première machine, la BB 12.001, fut livrée le 17 janvier 1954. Au début de leur carrière, elles remorquaient toutes les catégories de trains de voyageurs, jusqu'à l'arrivée des nouvelles locomotives de vitesse (BB 16.000 et BB 16.500) à partir de 1958, ainsi que des trains de marchandises et de messageries. Quatre dépôts se partageaient l'effectif : Thionville, Strasbourg, Mohon et Lens. De 1969 à 1979, les locomotives de Lens furent affectées à Aulnoye. Avec la progression constante du 25 kV dans toute la région du Nord et de l'Est, le champ d'action des BB 12.000 ne cessera de s'étendre.

La réforme des BB 12.000 s'amorça lentement à partir de 1988. Les 14 dernières unités, toutes rassemblées à l'atelier de

Lens, n'auront finalement pas passé le cap de l'an 2000, et furent radiées en bloc le 28 décembre 1999. En cause, le déclin constant du trafic marchandises, la mise en service des nouvelles BB 36.000 et la libération de BB 16.500 en tête des TER, remplacées par les automotrices Z 23.500. Les BB 12.000 se sont révélées extrêmement robustes, infatigables et d'une grande fiabilité. Par contre, elles étaient bruyantes et inconfortables, offraient une mauvaise visibilité, et la disposition de leur poste de conduite obligeait le conducteur à avoir toujours la tête tournée à 90° pour observer la voie. S'achève ainsi une longue page de l'histoire de l'électrification de l'artère Nord-Est. Les amateurs pourront néanmoins encore admirer durant quelques années des «fer à repasser» sur le réseau luxembourgeois. Les 3600 des CFL sont en effet identiques aux BB 12.000.

PHOTO 42-36 La BB 12.092 photographiée peu après la gare d'Audun-le-Roman, le 29 août 1991. Réceptionnée le 21 juin 1960 à Lens, elle sortit des écritures en août 1997, toujours à Lens. Pascal DUBOIS.



Allemagne

Les Schienenbus VT 98 de la DB : c'est fini!

Les premiers Schienenbus - ou bus sur rail - étaient apparus dès 1930, dans le but d'exploiter économiquement les petites lignes rurales. C'est surtout après la Seconde Guerre que se développa l'utilisation de ces engins. Ainsi, après la mise en service de 12 autorails prototypes (les VT 95.901 à 911 et 9112), la firme Uerdingen reçut une commande portant sur 572 autorails et 564 remorques. Livrés de 1952 à 1958 et numérotés VT 95.9113 à 9669 et 9901 à 9915, ces autorails à deux essieux possédaient un moteur Diesel qui, suivant les versions, développait 61, 96 ou 110 kW, et une transmission mécanique attaquant un seul essieu. D'une masse de 13,2 t, ils pouvaient transporter 60 à 63 voyageurs assis à 90 km/h maximum. Les VT 95 étaient pourvus de deux postes de conduite non séparés de l'unique compartiment à voyageurs. Quant aux remorques VB 142.008 à 581, d'une masse de 7,5 t, elles avaient une capacité de 35 places assises.

Les VT 95 et VB 142 ne possédaient pas d'organes de choc et de traction traditionnels. L'attelage était constitué d'un simple oeillet.

Pour assurer la succession des VT 95 dont les performances étaient limitées, trois nouveaux autorails prototypes furent mis en service en 1953. Numérotés VT98.901 à 903, ils étaient pourvus de deux moteurs Diesel de 110 kW chacun, et pouvaient atteindre 90 km/h. Ces engins furent produits de 1955 à 1962 en 329 unités. Les VT 98.501 à 829 se différenciaient des prototypes par le montage d'organes de chocs et de traction normaux. Simultanément, 641 remorques furent construites dont 329 pourvues de postes de conduite de façon à pouvoir composer des rames réversibles.

La masse en service des VT 98 atteignait 20,9 t, tandis que celle des remorques s'élevait à 10 t (remorque simple VB 98) et 10,5 t (remorque-pilote VS 98).

Le nombre de places assises disponibles était de 56 (plus deux strapontins) dans les VT 98, et 40 dans les remorques.

Avec la mise en circulation de cet important parc de Schienenbus sur pratiquement l'ensemble du réseau, bon nombre de locomotives à vapeur purent être dégagées du service.

De 1961 à 1962, une petite sous-série comportant 8 autorails fut livrée au dépôt de Tübingen. Désignés VT 97.901 à 908, ils avaient la particularité d'être équipés pour circuler sur la ligne à crémaillère Honau - Lichtenstein, chaque



PHOTO 42-37 Le 20 février 2000, une semaine avant le retrait définitif des Schienenbus, un train local assuré par les 796.724-3 + 796.702-9 quitte la gare de Biringen. b. Horb (ligne Tübingen - Horb). Philippe DE GIETER.

essieu étant pourvu d'une roue dentée. Ils étaient accompagnés d'une remorque VB 97.001 et des remorques-pilotes VS 97.001 à 006. Cet équipement fut déposé en 1969.

Lors de la renumérotation générale du parc de la DB le 1er janvier 1968, les séries VT 95, 97 et 98 furent respectivement rebaptisées 795, 797 et 798, tandis que les remorques VB 142, VB 97, VS 97, VB 98, VS 98 furent désignées 995, 997.9, 997.6, 998.0 et 998.6.

L'amortissement des 795 débuta dès le début des années '70 pour s'achever au début des années '80. Les électrifications de lignes, la suppression d'antennes déficitaires et la construction de nouveaux autorails plus modernes, ont progressivement conduit à l'élimination progressive des 797-798. En 1992, une quarantaine de 798/998 furent modifiés pour circuler sans agent d'accompagnement. Pourvus de portes à fermeture automatique et de

rétroviseurs amovibles, ils furent renumérotés dans la série 796/996.

En 1994, le parc ne comptait plus que 42 autorails de la série 796, 55 de la série 798 et 83 remorques. Au début de 1998, leur nombre était réduit à 10 autorails (six au dépôt de Tübingen, deux à Ulm et deux à Offenburg) et 9 remorques. Les derniers exemplaires, arrivés à limite de révision, ont finalement été arrêtés le 27 février dernier à Tübingen. Disparaît ainsi du paysage ferroviaire allemand une série d'engins typiques, remarquablement bien étudiés, qui ont rendu d'immenses services, contribuant à sauvegarder bon nombre de petites lignes de la fermeture. De nombreux autorails circulent toutefois encore, revenant à des chemins de fer privés ou touristiques, ou encore transformés en véhicules de service. Notons que la DBAG utilise toujours une petite centaine de Schienenbus des séries 771 et 772, hérités du réseau de la DR en 1991 (ex-séries 171 et 172), et ressemblant étrangement à leurs frères ouest-allemand.



PHOTO 42-38 Le train 6126 Letmathe - Unna, assuré par l'autorail 798.512-0 accouplé à la remorque 998.669-6, marque l'arrêt à Fröndenberg, le 17 juin 1978. J-L VANDERHAEGEN.



L'autorail série 650 : un des successeurs des Schienenbus

Parmi les nombreuses séries d'autorails commandées par la DBAG ces dernières années, figurent 47 éléments de la série 650 (650.001 à 027 et 650.100 à 119), du type «Regio-Shuttle» RS 1 d'ABB-Henschel (ADtranz).

Ces autorails légers à bogies sont équipés de deux moteurs Diesel MAN de 228 kW, logés sous les deux cabines de conduite. Chaque moteur est accouplé à une transmission hydraulique, laquelle entraîne les deux essieux du bogie qui lui est contigu (disposition des essieux : B'B').

L'accès se fait par deux portes, dont l'embranchement se trouve à 600 mm du niveau du rail. Le plancher du compartiment central est surbaissé à cette même hauteur.

Le «Regio-Shuttle» peut transporter 68 voyageurs assis (+ 8 strapontins) et circuler à 120 km/h. Sa masse à vide s'élève à 39,2 t; sa longueur hors tout est de 25,550 m, sa largeur de 2,900 m et le diamètre des roues de 0,770 m.

Les premiers 650 ont été livrés en mai 1999. Ils sont affectés au trafic local dans les régions de Tübingen et de Ulm, où ils remplacent entr'autres les Schienenbus des séries 796-798. La sous-série 650.1, financée par la région du Bade-Württemberg, est utilisée par le Regionalverkehr Alb-Bodensee (RAB-Zugbus).

PHOTO 42-39 Le «Regio-Shuttle» 650.116-7, à Oberlenningen, le 20 février 2000 (ligne Oberlenningen - Plochingen). Cet autorail a été mis en service au dépôt de Tübingen le 27-01-2000. Voici l'autorail idéal qu'il faudrait sur certaines petites lignes de notre réseau, sur lesquelles les nouveaux autorails de la série 41 seront trop lourds et de trop grande capacité pour espérer assurer un service rentable et économique. Philippe DE GIETER.

Les «Regio-Shuttle» sur les réseaux privés

L'autorail «Regio-Shuttle» RS 1 est apparu sur les voies allemandes en 1996. Cet engin très réussi a déjà été construit à plusieurs dizaines d'exemplaires pour de nombreux réseaux privés allemands, dont voici le détail. A noter que le «Regio-Shuttle» RS 1 est également disponible équipé de deux moteurs de 257 kW, et un emmarchement de 760 mm.

Bodensee-Oberschwaben Bahn (BOB) :	n° VT 63-66 (1998)
Breisgau S-Bahn Gesellschaft (BSB) :	n° 001-009 (1997-1998) (1)
Kahlgrund Verkehrs GmbH (KVG) :	n° VT 90 (1997)
Erfurter Industriebahn (EIB) :	n° VT 001-005 (1998)
Hohenzollerische Landesbahn (HzL) :	n° VT 44-45 et 200-221 (1997-1998)
Regental Bahnbetriebs-GmbH (RBG) :	n° VT 15 à 26 (1996)
Zweckverband Schönbuchbahn Böblingen (ZVS) :	n° WEG VT 430-433 (1996) (2)
Zweckverband Verkehrsverband Wieslaufalbahn (ZVVM) :	n° WEG VT 423 (1997) (2)
Tälesbahn (NN) :	n° WEG VT 440-442 (2)
StrohgäUbahn (KW) :	n° WEG VT 414-416 (2)
Südwestdeutsche Verkehrs-AG (SWEG) :	n° VT 501-508 (1997-1998) (3)
Moselbahn GmbH (MBG) :	17 autorails en commande (2001)
Ortenau S-Bahn (OSB) :	10 autorails (1998)
Süd Thüringen Bahn (STB) :	21 autorails en commande (2001)

(1) Le BSB fait partie du Südwestdeutsche Verkehrs-AG (SWEG)

(2) Fait partie du Württembergische Eisenbahngesellschaft (WEG)

(3) En circulation sur les réseaux du Kaiserstulbahn (KB) et du MünstertalBahn (MT)



Le «Regio-Shuttle» VT 24 du Regental Bahnbetriebs GmbH. 04-1997. Stefan DENAYRE.



PHOTO 42-40 Le «Regio-Shuttle» VT 26 du RBG, à Zwiesel, le 4 août 1998. Au départ de cette gare, le RBG exploite quatre lignes en direction de Plattling, Bayerisch-Eisenstein, Grafenau et Bodnmais. Philippe DE GIETER.



PHOTO 42-41 Le 16 janvier 2000, départ de Friedrichshafen des autorails VT 63 + VT 64 du Bodensee-Oberschwaben-Bahn. Le BOB exploite la ligne Friedrichshafen Staff - Aulendorf. Philippe DE GIETER.



La 501, première locomotive de la nouvelle génération, en tête d'un train de lignite à destination de la cokerie de Frechen. Habbelrath, 12 novembre 1999. On remarquera son gabarit généreux (largeur 4,500 m) et, sur le bord de la toiture, le petit pantographe oblique utilisé lorsque la caténaire est excentrée pour permettre le chargement des wagons sous les trémies. Comme la densité du lignite est plus faible, les wagons destinés aux transports du lignite ne possèdent que deux bogies à deux essieux. Leur masse à vide varie de 29 à 35t, et en charge jusqu'à 125t. Christian VANHECK.



PHOTO 42-42 A Habbelrath, le 21 mars 1997, une machine de la première génération refoule une rame vide vers le site d'extraction Fortuna à Niederaussem. Ces engins, construits de 1954 à 1966 par BBC-AEG-Siemens, ont une puissance de 2640 kW pour une masse totale de 139 t. Le refoulement vers ce site est rendu nécessaire par le fait qu'il n'y a pas de boucle de retournement. C'est pour cette raison que toutes les locomotives possèdent des postes de conduite avec deux pupitres situés en dehors du gabarit de la caisse. Les wagons, destinés au transport de déblais, possèdent quatre bogies à deux essieux. Ils peuvent transporter une charge utile de 180 t, ce qui leur donne une masse totale de 240 t! Pascal DUBOIS.

De nouvelles locomotives pour le RAG

Le réseau industriel du Rheinbraun AG a récemment mis en service une série de dix locomotives électriques d'une nouvelle génération, construites par ADtranz en 1999. Ces machines à quatre essieux moteurs (Bo'Bo') d'une masse de 140 t (35 t par essieu), développent une puissance unihoraire de 3040 kW et un effort de traction au démarrage pouvant atteindre 50 kN, leur permettant de remorquer des charges de près de 2000 t en rampe de 2 %. Elles disposent des technologies les plus modernes (thyristors GTO, moteurs de traction asynchrones) et sont conçues pour circuler pratiquement sans interruption, 24 heures sur 24.

Le sous-sol du Bassin rhénan, une région située entre Aachen, Köln et Düsseldorf, possède d'importantes réserves de lignite. L'exploitation de cette matière première, assurée par "Rheinbraun AG" (RAG), fait appel à des moyens impressionnants, tant pour l'extraction s'effectuant à ciel ouvert que pour le transport du lignite et des terres de déblais. Le RAG dispose d'un vaste réseau ferré, lequel relie l'ensemble des mines aux différents sites industriels (principalement des centrales électriques). Les deux lignes principales du réseau, dont la longueur totale dépasse 50 kilomètres, sont établies à double voie, avec un gabarit très généreux (la largeur du matériel roulant atteint 4,500 m!). La voie est particulièrement robuste, la charge par essieu des trains pouvant atteindre 35 t. Ces lignes sont électrifiées en courant monophasé 6,25 kV-50 Hz. A noter qu'une des deux lignes franchit l'axe Aachen-Köln, à hauteur de la ville d'Horren.

Suède

Les SJ réforment les automotrices «Paprika»

Les Chemins de fer suédois (SJ) ont retiré du service les dernières automotrices de la série X9.

Étudiées par les SJ, elles furent construites de 1960 à 1963 à 23 unités (19 rames quadruples et quatre rames triples) par Hilding Carlssons Mekaniska Verkstad à Umeå, avec équipement électrique ASEA.

Les X9 furent conçues pour assurer des relations rapides et confortables sur des distances moyennes, afin de contrecarrer la concurrence croissante des transports routiers et aériens. Chaque rame était composée de deux voitures motrices avec poste de conduite (X9A et X9B) encadrant une ou deux voitures intermédiaires (UA9 et UB9).

Les X9 se distinguaient par leur structure très légère et surbaissée, et leur transmission. L'emploi de tôles d'acier très mince renforcées par des nervures longitudinales, permit de réduire la masse totale à 26 t pour les X9A (contenant l'équipement électrique et portant l'unique pantographe), à 16 t pour les UA9 et UB9, et à 21 t pour les X9B, soit une masse totale de seulement 79 t pour une rame quadruple, et 46 t pour une rame triple.

Les deux voitures motrices disposent chacune d'un moteur de traction suspendu sous le châssis en son milieu. Celui-ci attaque, de part et d'autre, des arbres de transmission à cardans aboutissant à des ponts moteurs actionnant l'essieu intérieur des deux bogies. Chaque rame dispose donc de quatre essieux moteurs.

Les X9, rapidement surnommées "Paprika" en raison de leur couleur brun-orange d'origine, furent mises en service au départ de Malmö, Hagalund et Tjänstgöring. En fin de carrière, les rames subsistantes étaient rassemblées à Göteborg. Plusieurs automotrices pourraient toutefois reprendre du service pour le compte



PHOTO 42-43 NB L'automotrice X9 133 photographiée dans la banlieue de Malmö, en mai 1980. Vu la faible hauteur de la caisse (+/- 3,500 m), le pantographe a dû être surélevé au-dessus de la toiture à l'aide de rehausseurs. Pierre HERBIET.



L'automotrice X9 143 du Älvsborgstrafiken en gare de Göteborg, le 13 juillet 1997. Le ÄLAB exploite la ligne Göteborg - Borås - Varberg. Peter RABIJNS.

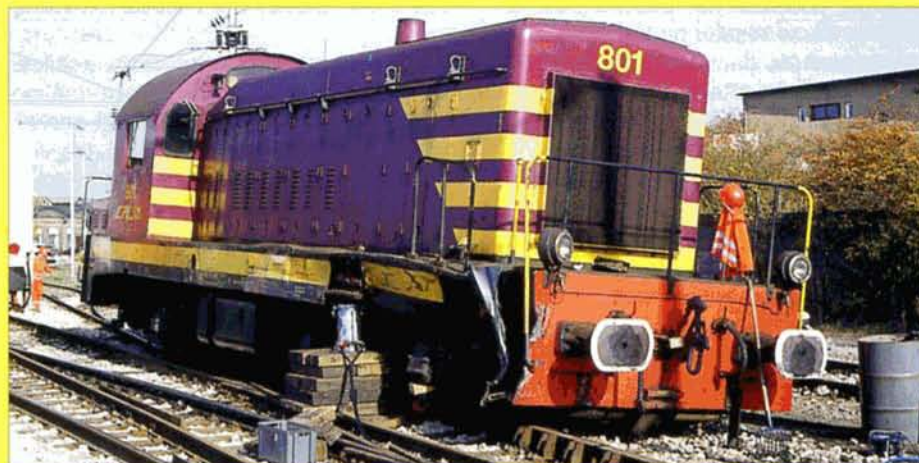
d'opérateurs privés. Le ÄLAB (Älvsborgstrafiken AB) possède déjà plusieurs X9. Deux rames sont d'ores et déjà pré-

servées : la X9A-131 + X9B-132 par le Ströstad Model Railway Club, et la X9A-137 + X9B-138 par le musée de Gävle.

LUXEMBOURG

Le 23 octobre 1999, un accrochage s'est produit à la sortie de la gare de Luxembourg entre deux locomotives Diesel Anglo Franco Belge : la 801 des CFL et la 5316 de la SNCB. Sous le choc, la 801 s'est renversée sur le côté des voies. Vu les dégâts et son âge (construction 1954), il est douteux que les CFL la réparent. La 5316, par contre, n'a été endommagée qu'au niveau de la carrosserie et des bogies.

Notre photo montre les opérations de remise sur rail de la 801 après son relevage. Christian SCHMITZ.



Pays-Bas

Fermeture de la cokerie de Sluiskil

La cokerie de Sluiskil, village situé en Flandre Zélandaise, a arrêté sa production en 1999. Cette cokerie, construite en 1911, fournissait un important trafic à la société du Malines-Terneuzen. Dans les années cinquante, le volume de coke transporté par rail atteignait annuellement 350.000 t, soit un train par jour à destination d'Athus. Dans les années '60, la plus grande partie de la production était évacuée par voie fluviale; seules 100.000 t étaient encore confiées au rail. Dans les années '80 et '90, la cokerie expédiait un train de coke pratiquement tous les jours. Le tout dernier train chargé, composé de 36 wagons Fals, a quitté Sluiskil le 19 novembre 1999, en direction des hauts fourneaux de Clabecq.



PHOTO 42-44 Le train de coke de Sluiskil, à l'époque de sa traction par les 60-61 de Merelbeke. Le 20 mai 1985, le service était assuré par la 6115, ici visible peu après Zelzate. La rame est composée d'anciens wagons à deux essieux français. Pierre HERBIET.

Le tout dernier train de coke, photographié sur la rampe de sortie du pont au-dessus du canal Gent-Terneuzen. A Sas-van-Gent, une locomotive de la série 51 de Merelbeke prendra le relais de la 2212 des NS. Eddy VERVOORT.



Pays-Bas en bref...

- Les locomotives Diesel 6494 à 6499 de NS-Cargo, pourvues de l'INDUSI pour la circulation sur le réseau de la DBAG, ont été renumérotées dans la série 264.094 à 099 de DB-Cargo (Railion). En fait, il est prévu de renuméroter tout le parc de traction de NS-Cargo selon la numérotation de la DBAG. Les séries 1300 et 1600 devraient ainsi devenir les séries 130 et 160.

- NS Reizigers a racheté les locomotives électriques 1628 à 1637 de NS Cargo (Railion). Ces engins sont renumérotés 1828 à 1837. En compensation, NS Cargo remettra huit machines de la série 1300 en service, lesquelles subiront une révision + désamiantage (et revêtiront peut-être à cette occasion

la livrée rouge Railion?). Les 1300 resteront en activité jusqu'à l'arrivée des 100 machines polytensions de la série 189 commandées par Railion.

- Afin d'assurer des rames réversibles, NS Reizigers a entamé la transformation de 22 voitures du type ICR BKD en voitures-pilotes, d'après les plans des voitures-pilotes des rames Bénélux. Leur mise en service s'étalera jusqu'en 2003.

- NS Reizigers a passé une importante commande de matériel auprès de Bombardier Transport à Aachen. Elle porte sur l'acquisition de 25 automotrices à deux niveaux du type DD-IRM (treize rames quadruples et douze sextuples), et de 128 voitures intermédiaires pour renforcer les automotrices triples du type

DD-IRM (série 8201 à 8281), de façon à composer 34 automotrices quadruples et 47 sextuples. En outre, Bombardier renouvellera les automotrices DD-IRM existantes. Les livraisons s'effectueront de la fin 2001 à la mi-2004.

- Dès le 5 novembre prochain, des relations ICE relieront toutes les 2h30 Amsterdam à Köln. Lorsque la nouvelle ligne à grande vitesse Köln - Frankfurt sera opérationnelle, en principe en 2002, ces relations seront prolongées jusqu'à Frankfurt. Ce trajet sera alors accompli en 3h15. En attendant, une relation ICE circule depuis le 1er juin et ce jusqu'au 31 octobre, entre Amsterdam et Hannover, à l'occasion de l'Expo 2000 (Amsterdam CS 06.37 - Hannover-Laatzten 10.59/20.09 - Amsterdam 00.19).



PHOTO 42-45 Le dimanche 27 février 2000, la locomotive musée 1211 des NS a été engagée en service régulier, en tête d'une paire d'IC Den Haag - Heerlen et retour. La 1211 est ici photographiée à Hulten (entre Breda et Tilburg), en tête de l'IC 2535. Comme tous les IC de cette relation et ceux de la relation Den Haag - Venlo, la rame comporte des voitures K4 louées à la SNCB, lesquelles sont toujours situées derrière la locomotive côté Heerlen et Venlo. Philippe DE GIETER.

étranger en bref...

● Plusieurs accidents se sont produits ces derniers mois en Europe, dont deux particulièrement graves :

- le 4 janvier 2000, à Åsta en Norvège, deux trains de voyageurs circulant sur la Rørosbanen (ligne à voie unique de +/- 400 km reliant Hamar à Trondheim via Røros), se sont percutés de face. Cette catastrophe, dont l'origine est due à une erreur humaine, a coûté la vie à 19 voyageurs, tandis que 18 autres ont été grièvement blessés. Le premier train, venant de Trondheim, était composé de trois voitures tractées par un "gros nez" : la Di3-625 (il s'agit en fait de la seule relation assurée par une rame remorquée circulant sur la ligne). Le second, venant d'Hamar, était assuré par l'autorail double BM 92-14/BFS 92-84.

- le 7 février 2000, une nouvelle catastrophe ferroviaire s'est produite en Allemagne à Brühl, au sud de Köln. L'International 203 Amsterdam-Basel a déraillé à 122 km/h sur une zone où la vitesse était réduite à 40 km/h en raison de travaux à la voie. On a dénombré 9 morts et 105 blessés dont 18 dans un état grave. Ces derniers mois, le nombre d'accidents graves s'est sensi-

blement accru sur le réseau allemand.

● La compagnie suisse du Mittelthurgaubahn (MThB) a pris en leasing auprès d'ADtranz six locomotives identiques à celles de la série 145 de la DBAG. Ces machines font partie d'un pool d'engins constitués par ADtranz. La première machine a été livrée au mois de mars dernier.

● La SNCF a vendu 44 voitures Inox ex. TEE Paris-Bruxelles-Amsterdam aux Chemins de fer cubains (FCC).

● Depuis le 28 mai, la SNCF a mis en marche deux relations TGV entre Paris-Montparnasse et Les Sables d'Olonne. La particularité de ces relations TGV est leur remorque par une locomotive Diesel de la série CC 72.000 de Nantes aux Sables, ce en attendant l'électrification de la ligne prévue dans le plan 2000-2006. Ce type d'exploitation se traduit par une perte d'exploitation de 15 millions de francs français (2.287.980 Euros), déficit entièrement pris en charge par les collectivités locales. Si ces relations ne feront pratiquement pas gagner de temps, elles permettront aux voyageurs d'éviter un changement de train à Nantes. Trois CC 72.000 (CC 72.101 à 103, ex. CC 72.061, 062 et 064) ont été modifiées pour assu-

rer ces services, notamment par la suppression de leurs tampons, et le placement d'un attelage automatique.

● Les Chemins de Fer fédéraux suisses et les Chemins de fer italiens ont conclu une alliance pour fusionner leurs transports de marchandises (CFF-Cargo et FS-Cargo). La nouvelle société, dont le siège social se trouve à Milano, est détenue à raison de 50 % par chaque partenaire, et est provisoirement dénommée Cargo SI (pour Suisse-Italie). En importance, elle sera la troisième entreprise de transport de marchandises en Europe. La fusion complète est prévue pour la fin de 2002.

● La compagnie anglaise Great North Eastern Railway a pris en leasing trois rames Eurostar North of London Class 373 (rames courtes formées de 14 véhicules). Ces rames, repeintes dans la livrée bleue et rouge du GNER, sont engagées depuis le 29 mai entre London King's Cross et York (quatre allers-retours par jour, trois le dimanche, aucun le samedi, et un parcours limité entre Peterborough et York du lundi au vendredi). La conduite des rames est assurée par des conducteurs d'Eurostar. Le personnel d'accompagnement est fourni par le GNER.

ITALIE

■ **Le retour des GAI**

Après une longue période d'incertitude quant à leur avenir, une des rames prototypes "Treni GAI" a été remise en service en juin 1999 au dépôt de Bologna Centrale, après avoir subi une révision complète. Ces rames sont composées de quatre véhicules : deux automotrices du type ALe 644 ou ALe 804 encadrant deux remorques intermédiaires du type Le 724 ou Le 884. Au total, six automotrices ALe 644 (644.001 à 006), six ALe 804 (804.001 à 006), six remorques Le 724 (724.101 à 106) et six Le 884 (884.001 à 006) furent construites entre 1978 et 1981 par Breda, Marelli, Ansaldo et TIBB. Les deux séries se distinguent par le nombre de portes d'accès - trois par paroi pour les ALe 644 (et Le 724) et deux pour les ALe 804 (et Le 884) - ainsi que par le nombre de places assises (comme l'indiquent les deux premiers chiffres de leur série : 64 pour les ALe 644, 80 pour les ALe 804, 72 pour les remorques Le 724 et 88 pour les Le 884).

Ces automotrices, d'une puissance de 1980 kW et pouvant circuler à 140 km/h, furent testées dans la banlieue de Milano et de Novara. Elles donnèrent naissance aux automotrices des types ALe 724 (90 unités construites de 1983 à 1985), ALe 582 (90 unités livrées de 1987 à 1989) et ALe 642 (60 unités mises en service de 1991 à 1992); la



PHOTO 42-46 Le 9 septembre 1999, en gare de Casalecchio di Reno (ligne Bologna - Porta Terme), la rame GAI ALe 804.005 + Le 884.103 + Le 884.105 + ALe 644.005, revêtue de la nouvelle décoration des FS, côtoie l'ex. automotrice SNCB 107 qui attend des jours meilleurs pour le réseau de l'ATC exploitant la ligne Casalecchio - Vignola. Kristof AVONDS.

principale différence réside dans l'aspect de la paroi avant du poste de conduite.

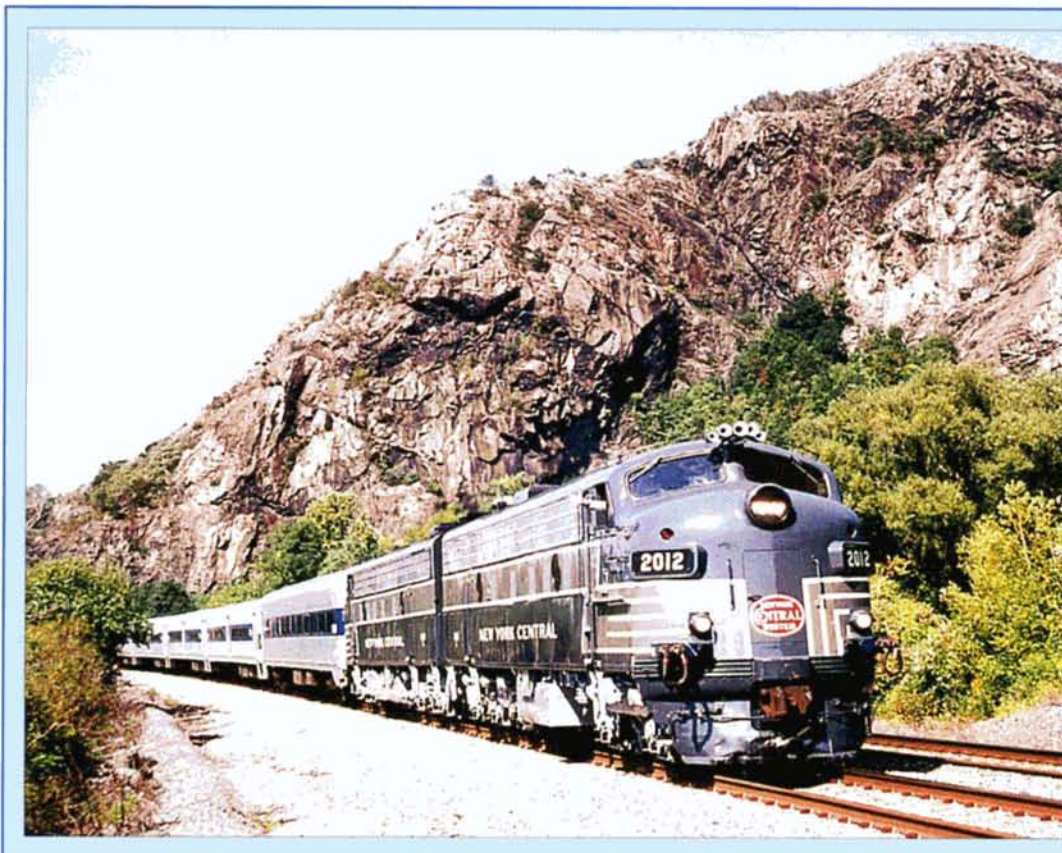
■ **Nouvelles de l'ATC**

On se souviendra que le réseau privé de l'ATC (Azienda Trasporti Consorziali) avait racheté en 1998 les automotrices SNCB 077, 092, 095 et 107 en vue de réinstaurer un service voyageurs sur la ligne (Bologna) - Casalecchio di Reno - Vignola (ex. FCV - Ferrovia Casalecchio - Vignola). Le trafic voyageurs redémarrera à l'automne 2000, mais sans les automotrices ex. SNCB. L'ATC a en effet réceptionné fin 1999 deux nouvelles au-

tomotrices doubles Ansaldo-Firema du type E122, construites par l'Officine Casaralta. D'une puissance de 1100 kW, elles peuvent transporter 350 voyageurs à une vitesse maximale de 100 km/h. L'avenir des 077, 092, 095 et 107 est donc incertain.

■ **Mise en service des E 464**

A la suite du très bon déroulement de la mise en service des nouvelles locomotives de la série E 464 (voir EN LIGNES 39, page 17), les FS ont décidé de commander 90 machines supplémentaires qui avaient fait l'objet d'une option. Cela porte ainsi la commande totale à 140 unités.

■ **USA**

A l'occasion de la célébration du 150^{ème} anniversaire de l'arrivée du rail dans la vallée de l'Hudson, la compagnie du Metro-North Railroad a repeint deux locomotives Diesel du type FL9, les 2012 (1) et 2013 (2), dans l'ancienne décoration du «New York Central System». Le 2 octobre 1999, les deux locomotives remorquaient un train de voyageurs entre Poughkeepsie et la gare de Grand Central Terminal de New York, ici en passage à Breakneck Ridge. A propos des FL9 : voir EL 24 pages 12 à 16. Ronald YEE (Metro-Noth Railroad).

(1) 2012 : GM-EMD 1960. Ex. Metro-North 519, ex. Metro-North 5039, ex. Metropolitan Transportation Authority 5039, ex. CONRAIL 5039, ex. Penn Central 5039, ex. New Haven 2039.

(2) 2013 : GM-EMD 1960. Ex. Metro-North 5040, ex. CONRAIL 5040, ex. Penn Central 5040, ex. New Haven 2040.

STATISTIQUES DU MATERIEL MOTEUR

LIVRAISONS D'ENGINS NEUFS

(la date communiquée est celle de la réception provisoire partielle)

556 :	18-01-2000	FHS
557 :	28-01-2000	FHS
558 :	03-02-2000	FHS
559 :	11-02-2000	FHS
560 :	17-02-2000	FHS
561 :	29-02-2000	FHS
562 :	08-03-2000	FHS
563 :	16-03-2000	FHS
564 :	24-03-2000	FHS
1304 :	03-06-1998	FKR
1305 :	30-06-1998	FKR
1321 :	07-02-2000	FKR
1322 :	07-02-2000	FKR
1323 :	17-02-2000	FKR
1324 :	29-02-2000	FKR
1325 :	10-03-2000	FKR
7704 :	22-12-1999	FNDM
7705 :	30-12-1999	FNDM
7706 :	14-02-2000	FNDM

VENTES

ES 211 : 03-2000 en Italie

ENGINS RADIÉS

5124 :	01-02-2000	FKR
6205 :	01-04-2000	FKR
8504 :	01-03-2000	FNDM
8506 :	01-03-2000	FNDM
8512 :	01-02-2000	FNDM
8513 :	01-03-2000	FNDM
8514 :	01-03-2000	FNDM
8517 :	01-03-2000	FNDM
8525 :	01-03-2000	FNDM

MUTATIONS

2201-2248 :	FGH → GCR	05-03-00
9147 :	NK → FAZ	01-04-2000
6260 :	NK → GCR	24-03-2000
6262 :	GCR → NK	24-03-2000

DÉMOLITION

7101 : 02-2000 à FAZ

SORTIES DE RÉVISIONS

611 :	17-04-2000	M
617 :	29-02-2000	M
630 :	04-02-2000	M
1183 :	07-03-2000	RG
1202 :	17-03-2000	KVB
1209 :	25-02-2000	KVB
1603 :	09-02-2000	RI
2108 :	07-02-2000	RIK2
2206 :	21-02-2000	LC
2243 :	28-02-2000	RG
2320 :	12-01-2000	LC
2325 :	15-03-2000	LC
2326 :	21-03-2000	LT
2354 :	08-03-2000	LT
2603 :	10-03-2000	RG + répa
2623 :	11-01-2000	LT
2711 :	31-01-2000	RIK2
2735 :	11-02-2000	RIK2
2747 :	29-02-2000	RIK2
2760 :	16-03-2000	RIK2
6285 :	28-01-2000	RI

7304 :	01-02-2000	RG
7357 :	28-02-2000	RG
7358 :	23-03-2000	RG
7385 :	04-02-2000	RG
8210 :	10-02-2000	RG
8240 :	29-02-2000	RG

ABRÉVIATIONS

FGH :	Saint-Ghislain
FHS :	Hasselt
FNDM :	Antwerpen-Dam
FKR :	Merelbeke
GCR :	Charleroi-Sud
KVB :	contrôle vitesse-balise (SNCF)
LC :	révision confort
LT :	révision technique
M :	modernisée
NK :	Kinkempois
répa :	réparation après accident
RG :	révision générale
RI :	révision intermédiaire
RIK2 :	2ème révision intermédiaire



Le 25 février 2000, passage à Beersel du train d'autos 41704 Antwerpen 13.26 - Achères 21.21 (voir EL 41 page 22), remorqué sur tout le parcours par la 1210. A l'arrière-plan, on aperçoit le château. Christian DOSOGNE.

Locomotives électriques

série 13

● Vu les problèmes affectant la fiabilité des 13, la SNCB avait décidé en novembre 1999 de ne plus réceptionner et payer les machines sortant de construction (à partir de la 1321), et ce tant que les 18 premières 13 n'effectueraient pas

un service exempt de problèmes et que le roulement prévu pour 9 machines ne serait pas pleinement assuré. La SNCB a levé ces mesures à la fin de janvier 2000, après que la fiabilité des 13 se soit fortement améliorée. Le roulement comportant depuis le mois de septembre 1999 neuf journées, n'a toutefois jusqu'à présent jamais pu être entièrement assuré. Dans le meilleur des cas, huit 13 étaient simultanément engagées.

● La réversibilité pose elle aussi toujours des problèmes. Après plusieurs reports, la marche en réversibilité devait débuter le 3 avril 2000. Les circulations de ce type furent en définitive extrêmement rares.

● Les 8 et 9 février 2000, les 1302 + 1303 + 1317 + 1318, accompagnées de la 1504 et de la 1203, ont effectué des parcours d'essais entre Trois-Ponts et Gouvy. Ces tests avaient toujours pour but de déceler les perturbations à la signalisation, au réseau Belgacom et au réseau Electrabel. Ces essais furent reconduits du 4 au 7 avril, cette fois avec les seules 1314 + 1317 + 1320 et 1322. Le parcours le plus remarquable se déroula le 6 avril, avec la remorque d'un train de pétrole de +/- 2000 t. Ce train, en provenance de Kinkempois, fut remorqué jusqu'à Trois-Ponts par deux 55. Ici, les quatre 13 furent placées en tête de deux 55. Seules les deux premières 13 tractèrent le convoi jusqu'à Gouvy. A Cierreux, le train fut stoppé afin de procéder à un essai de démarrage en rampe. Les performances accomplies furent spectaculaires, puisque le temps de parcours total, y compris l'arrêt à Cier-



La nouvelle plaque du constructeur Alstom, fixée sur toutes les 13 SNCB et 3000 CFL. Christian DOSOGNE.



Homologation à 200 km/h

Une fois par mois, durant un week-end, ont lieu des parcours sur la LGV 1 en vue d'homologuer à 200 km/h quatre locomotives (séries 13 SNCB et/ou 3000 CFL). Les essais s'effectuent de nuit (du samedi au dimanche et du dimanche au lundi), lorsque la circulation des TGV est interrompue, à l'aide d'une rame de voitures 111 encadrée par deux 13/3000. Ils se déroulent en trois phases : montée en vitesse à 200 km/h, essai de freinage électrique à 200 km/h, et essai d'un freinage d'urgence à 200 km/h. Si les trois opérations se sont déroulées sans le moindre problème, la locomotive reçoit son homologation pour 200 km/h. Les 3000 CFL devant subir leur homologation, sont expédiées de Luxembourg à Forest-Midi avec les EC 90 ou 96, et au retour avec les EC 91 et 97.

Ci-dessus. Retour vers Luxembourg de la 3015 des CFL, placée en tête de l'EC 97 "Iris", derrière la 2015. Groenendael, 27 mars 2000. Christian DOSOGNE.

Ci-contre. De gauche à droite, les 3007, 1313 et 3010, garées à Forest-Midi en attendant de subir leur homologation à 200 km/h. Christian DOSOGNE, 27 février 2000.

reux, fut de 27 minutes. Le train parvint à atteindre 70 km/h peu avant Gouvy, alors qu'en traction Diesel, sans arrêt à Cierreux, il n'aurait pas dépassé 20 km/h !

- Côté CFL, la fiabilité des 3000 se serait enfin améliorée depuis qu'elles ont été équipées d'un filtre 50 Hz. Les CFL n'ont toutefois pas encore réceptionné les cinq dernières machines (3016 à 3020). En attendant le renforcement de l'alimentation 25 kV du réseau CFL d'ici 3 ou 4 ans, celles-ci pourraient être prises en leasing par la SNCB. Pour l'instant, les 3019 et 3020 sont garées

depuis le début de l'année dans un faisceau de garage à Brugge, à tout vent... La 3001 a subi quant à elle d'importants dégâts au début de l'année, à la suite d'un incendie qui s'est déclaré dans la salle des machines, alors qu'elle circulait sur la ligne 42.

Comme les 3000 sont toujours contraintes de circuler avec deux moteurs de traction isolés, les cheminots des CFL les surnomment désormais les type 1500 (3000 : 2)!

- Au dernières nouvelles, il semblerait

que les TAA en provenance de s'Hertogenbosch et qui continueront à emprunter la ligne 42, seraient remorqués au départ de Bressoux en double traction par deux 3000.

série 23

- Deux locomotives de la série 23 furent impliquées dans l'accident de Stockem du 20 janvier dernier : les 2305 et 2344. Si la radiation de la 2305 ne fait pratiquement aucun doute, sa cabine de conduite ayant été déchiquetée par un gros poteau support de caténaire, aucune décision n'a encore été prise pour la 2344 moins gravement atteinte. Le déroulement de cet accident est relaté dans notre rubrique "Actualité diverse".

Locomotives Diesel

série 54

- La 204.004, récemment retirée du service actif et mutée à Kinkempois (voir EL 41), a été transférée dans le courant du mois de janvier vers la remise de Gouvy, simultanément avec la 6041. Cette mesure, qui a été prise en raison du manque de place à l'atelier de Kinkempois, risque bien d'avoir des conséquences extrêmement néfastes et fâcheuses pour le maintien en état de marche de ces deux locomotives histo-



En gare de Zeebrugge, la caisse de la 1331 en provenance de l'usine Alstom de Belfort, attend son transfert vers l'usine Bombardier de Brugge. Daniel MOENS, 02 avril 2000.

riques. Il faut en effet craindre que d'ici quelques semaines leurs batteries soient inutilisables par manque d'entretien, et que l'appareillage électrique s'oxyde, sans compter la dégradation des caisses qui ne subiront plus d'entretien; avec comme conséquence finale, une bien incertaine, et de toute manière très coûteuse, remise en état de marche. Il n'y aura bientôt plus qu'un seul engin historique en parfait état de marche à la SNCB : la 201.010 d'Antwerpen-Dam. Cette machine est en effet maintenue dans un état impeccable et circule régulièrement, pratiquement toutes les semaines, en tête de trains spéciaux en tous genres; cette heureuse initiative lui permet de rester parfaitement opérationnelle, et cela grâce à la bonne volonté isolée de quelques amateurs d'Antwerpen-Dam. Cette façon d'agir, très courante sur les réseaux étrangers, aurait permis de préserver en parfait état tout le matériel restauré il y a quelques années à grands frais et qui est aujourd'hui réduit à l'état d'épave : automotrices de 1935, Bénélux, postale (002), locomotive Diesel 6406, machines à vapeur 29.013 et 1.002, locomotives électriques 2801 et 2912, autorails 551.48, 4601, 608.05, etc. Le démantèlement du patrimoine historique de la SNCB se poursuit donc inexorablement, et semble même s'accélérer ces derniers temps. Comme nous l'avons fait, réagissez...

PHOTO 42-48 Le 5 mars dernier, un second train d'essais pour contrôler le bon fonctionnement en unité multiple triple a été effectué entre Vilvoorde et Bertrix et retour, avec les 7704, 7705 et 7706, en tête d'une rame de minéral. Ce document montre le train débouchant du tunnel de Gedinne, lors du voyage de retour. Il s'agit d'un des rares sites non encore électrifiés de la ligne 166. Pierre HERBIET.



PHOTO 42-47 Les 204.004 et 6041 garées dans la remise de Gouvy. On remarquera plusieurs détails choquants : le lettrage utilisé pour inscrire le numéro, les nouveaux phares blancs, et, non visible, la plaque de construction peinte. Koen MONTE, 23 janvier 2000.

série 55

- La 5526 qui, pour rappel avait tamponné un train en gare de Weywertz le 7 octobre 1999 (voir EL 40 pages 28-29), est depuis le mois de mars en cours de réparation à l'Atelier Central de Salzinnes. Il a été décidé qu'elle servira de prototype dans le cadre du projet de la réouverture du trajet du Rhin de Fer. A cet effet, elle subira de nombreuses mo-

difications afin d'être admise à circuler sur les réseaux NS et DB, principalement aux bogies (pour montage des antennes de l'ATB et de l'INDUSI), de ses cabines de conduite (montage de la radio sol-train NS, DB, SNCB, des indicateurs INDUSI et ATB, etc.), de la salle des machines (montage à l'emplacement de la chaudière à vapeur d'une nouvelle armoire électrique pour contrôle de l'ATB, de l'INDUSI, etc.).



A l'instar des 55 TVM, la 5526 pourrait recevoir une nouvelle décoration. On projette une livrée basée sur celle des nouvelles locomotives de la série 77. Sa sortie est prévue pour la fin de l'année.

série 62

● Le 22 mars dernier, lors de manoeuvres effectuées par une locomotive de la série 82 devant l'atelier de Merelbeke, la 6205 a été tamponnée et a subi d'important dégâts au niveau d'une de ses cabines de conduite. Il a été décidé de ne pas la réparer et de la retirer définitivement de l'exploitation au 1er avril 2000. Lors de cet accident, quatre autres machines furent également endommagées : la 1189, la 2353, et les 1320 et 1321 (cette dernière livrée le 07 février 2000!).

série 71

● La 7102 a subi une avarie grave à sa transmission hydraulique. Une réparation n'est pas certaine. La 7103 reste donc la seule locomotive de sa série actuellement en service.

série 77

● Les premières 77 sont en service commercial depuis le 24 février. La présentation à la presse et aux autorités a eu lieu à la gare d'Antwerpen-Noord le 6 avril 2000.

● Le 5 mars dernier, un second train d'essais du fonctionnement en unité multiple (UM) triple a été effectué entre Vilvoorde et Bertrix et retour avec les 7704, 7705 et 7706. Ce train avait été mis en marche pour tester les modifications réalisées suite au premier parcours en UM triple du 23 janvier. Si le parcours du 5 mars s'est déroulé à la satisfaction générale, certaines mises au point seront encore nécessaires avant de pouvoir homologuer le fonctionnement en UM.

série 82

● Afin d'améliorer quelque peu la sécurité dans la desserte des installations portuaires, la 8257 a été équipée, à titre d'essai, de quatre feux clignotants oranges, installés aux quatre coins de la locomotive, au-dessus de ses rampardes de sécurité. Depuis le 3 janvier 2000, elle est testée au départ du faisceau "Far West". Lorsque la machine aborde un passage à niveau non protégé, ou lors de manoeuvres sur un quai ou de la desserte de la ligne de Merksem le long du canal Albert, le



PHOTO 42-49 La 8257 munie à titre d'essai de feux clignotants oranges. Antwerpen Far West, 20 janvier 2000. Wim VAN RANST.

conducteur a pour obligation d'allumer les feux oranges clignotants durant toute la traversée de la route ou des opérations dans ces installations. Après une période d'évaluation, ces feux pourraient être généralisés à toutes les locomotives de manoeuvres travaillant dans le port d'Antwerpen.

série 85

● Les locomotives de la série 85 sont touchées de plein fouet par la mise en service des nouvelles 77. Ainsi, pas moins de sept locomotives qui se trouvaient en attente de réparation depuis plusieurs mois (pour avarie au moteur Diesel et/ou à la transmission), ont finalement été mises définitivement hors exploitation. Il s'agit de la 8512 réformée le 01 février 2000, et des 8504, 8506, 8513, 8514, 8517 et 8525 radiées le 1er mars 2000. Ces six dernières machines ont été envoyées à l'atelier de Schaerbeek le 8 avril, simultanément avec les 5113, 5160, 8427, 8442, 8456 et 8459, pour démontage des organes encore réutilisables. Elles seront ensuite ferrailées sur place.

série 91

● A propos de la réforme de la 9127, dans le EL 32 page 33, nous annonçons déjà sa radiation au 1er juin 1997. En fait, il s'agissait de la date de sa rétrocession du Département Infra vers le Département Matériel. La fiche de radiation de la 9127 éditée dans le EL 32 est donc à remplacer par celle publiée dans ce numéro.

● La 9147 de Kinkempois a été dégradée en tracteur d'atelier, le 1er avril 2000 et mutée à l'Atelier Central de Salzannes.

Automotrices électriques

série 301-440 "Break"

● L'engagement progressif des AM 96 sur la ligne du Luxembourg, qui a normalement débuté le 28 mai, permettra de libérer les 301 à 322, 325 et 326 (ces deux dernières, appartenant aux CFL, devraient être échangées contre les 523-524). Les Break dégagées de la ligne du Luxembourg devraient être réutilisées sur les IR-c Antwerpen-Centraal - Liège-Guillemins, et les IR-g Turnhout - Manage, en remplacement d'automotrices doubles classiques.

séries 441-490 et 501-570 (AM 96)

● A partir du 28 mai, les AM 96 devaient progressivement être introduites sur les IC-J entre Bruxelles-Midi et Luxembourg. A cet effet, il serait prévu de muter les 501 à 524 de Hasselt à Stockem, en remplacement des AM Break (voir ci-dessus). En attendant leur mise en service sur la ligne du Luxembourg, les AM 96 ont été engagées depuis le 30 janvier sur les IC-I Charleroi-Antwerpen, à l'exception des trains 2005, 2013, 2017, 2028, 2036 et 2040 (restés assurés en M4), et les 2009, 2021, 2032 et 2045 (assurés par des automotrices 800).

série 601-782

● Le 21 février 2000, la 704 a été victime d'un incendie provoqué par des vandales, alors qu'elle assurait un IR Turnhout-Manage. Les pompiers de La Louvière ont lutté durant deux heures en gare de Manage pour circonscire le sinistre. Une des deux voitures a été entièrement détruite.

série 800 (Quadruple)

● Il était prévu de muter les automotrices 800 de Schaerbeek vers l'atelier de Charleroi-Sud pour le 28 mai dernier. Toutefois, la décision finale n'a pas encore été prise, en raison de la configuration actuelle du nouvel atelier ne permettant pas de traiter des rames aussi longues (impossibilité de lever les quatre voitures simultanément).

PHOTO 42-50 En attendant leur engagement sur la ligne du Luxembourg, les AM 96 assurent depuis le 30 janvier 2000, la plupart des IC-I Charleroi-Antwerpen. Passage en gare de Waterloo de l'IC 2014 à destination de Charleroi.

Jean-Luc VANDERHAEGEN, 06-04-2000.



Livraison du 4101

C'est avec dix mois de retard qu'Alstom à Barcelona a expédié le 4101. Ce retard serait dû à la mauvaise maîtrise dont fait preuve l'usine espagnole d'Alstom dans ce domaine de construction. Ainsi, durant leur montage, de nombreux vices de construction ont été décelés. Pour y remédier, il a parfois fallu redémonter une grande partie de l'autorail!

Pour rappel, c'est en 1996 que la SNCB avait passé commande pour 80 autorails de la série 41 auprès d'Alstom, pour un montant s'élevant à 5,72 milliards de francs. Le contrat prévoyait la fourniture de la première rame pour le 30 juin 1999 à Hasselt, et était assujéti à des astreintes de 216.000 F par autorail et par semaine de retard. Faites le compte...!

Le 4101 a finalement quitté par camion (!) l'usine barcelonaise d'Alstom le 28 mars. Suivant le planning du transporteur, il aurait dû parvenir à Hasselt le 6 ou au plus tard le 9 avril. De gros problèmes de circulation ont toutefois fortement perturbé ce voyage, si bien que l'autorail n'arriva finalement en Belgique que le vendredi 14 avril...

Selon le programme, les premiers autorails seront en primeur affectés, dès le mois de septembre, aux relations Antwerpen-Neerpelt et Mol-Hasselt. A partir de la fin du mois de mai 2001, ils seront mis en circulation sur les lignes Dinant-Bertrix et Libramont-Bertrix-Virton. En septembre 2001, ils apparaîtront au départ de Gent vers Geraardsbergen, Ronse et Eeklo. Enfin, les usagers de la ligne 132 devront patienter jusqu'à la fin de 2002 ou le début de 2003 pour voyager à bord des 41.

Le Comité Consultatif des Usagers de la SNCB souhaite que la mise en service des 41 ne passe pas inaperçue, et demande explicitement à la SNCB qu'ils soient présentés au public d'une façon originale et remarquée en faisant preuve de créativité. Il est vrai que la politique menée par la SNCB en cette matière est totalement inadaptée pour son époque. La présentation du nouveau matériel est généralement très discrète, pour ne pas dire secrète, et toujours limitée au monde de la presse non spécialisée. Le service relation public ferait bien de regarder comment cela se passe chez nos voisins... A l'étranger, la construction et la mise en service de nouveau matériel se fait souvent en grande pompe et à grand renfort de publicité.

PHOTO 42-51 Une des deux voitures du 4101 lors des préparatifs du déchargement. Hasselt, 14 avril 2000. Frederik De CLERCK.



Voitures - wagons

type M2

● Un nouveau lot d'une vingtaine de voitures du type M2 a été vendu en Italie. Plus de détails probablement dans notre prochain numéro.

type M4

● Les rames réversibles retirées le 30 janvier dernier des IC-I Charleroi-Antwerpen ont été réengagées sur les trains IR-f Kortrijk-Leuven. Les IR-f étaient auparavant assurés par des rames de voitures M4 non réversibles tractées par des 21, 22, 23, 25 et 27. Il n'est donc plus possible de voir des 22, 23 et 25 sur cette relation.

type M6

● Selon certaines rumeurs, les nouvelles voitures à deux étages du type M6 commandées par la SNCB en 1999 seraient trop hautes de quelques 20 centimètres, au point qu'il faudrait surélever toutes les caténaires du réseau! La même source indiquait que le coût de l'opération s'élèverait à plus de 500 millions de francs. La SNCB dément cette rumeur, en avouant toutefois que quelques points du réseau présentent effectivement des problèmes de gabarit, notamment sous les ponts, tunnels, dans certaines courbes, ou encore lorsque les trains s'inclinent. Sur la mise en garde formulée par ses ingénieurs, la SNCB procède actuellement à des contrôles et à certains ajustements, avec, si nécessaire, l'abaissement du niveau des voies. Le gabarit extrême des M6 a été exigé auprès du constructeur dans un souci d'amélioration du confort.

rames Bénélux

● Les voitures ICR des NS assurant les trains Bénélux devront prochainement également passer en révision. Durant cette période qui s'étalera sur deux ans, les voitures en révision seront remplacées par des voitures ICR bleu-jaune comme cela se passe déjà occasionnellement. Certains trains pourraient toutefois être assurés par des rames complètes de voitures I6 encadrées par deux locomotives de la série 11.

Ci-contre. Depuis la fin de 1999, des wagons français pour le transport de fonte en fusion ont fait leur apparition sur le réseau, non seulement sur le nouveau trafic entre Dunkerque et Marcinelle, mais également entre les bassins de Charleroi et de Liège. Arrivée à Marcinelle du wagon 83 87 9954024-3, le 15-02-2000. R. CRIKELAIRE.



PHOTO 42-52 On se souviendra qu'après la faillite de la société Lovers-Rail, les voitures M2 furent garées à Saint-Ghislain en attendant leur départ vers la France. Leur transfert fut assuré au début de l'année, et elles se trouvent actuellement garées à l'atelier CFTA de Gray, et en gare d'Auxonne. Notre document montre quatre voitures M2 "Optio" de Lovers Rail, garées à l'atelier CFTA de Gray, le 02 avril 2000. Wim VAN RANST.



PHOTO 42-53 Depuis quelques mois, les wagons du type Tads ressortent de révision en arborant les couleurs de B-Cargo. La SNCB possède 900 Tads (500 de la série 1004D0 et 400 de la série 1004D1). Ils sont spécialisés pour le transport de calcaire, dolomie, engrais, matière poussiéreuse et pondéreuse, etc. Le Tads n° 35 88 0820 181-0 (type 1004D1) loué à Trans-Engrais, photographié à Saint-Ghislain, le 10 avril 2000. Philippe SCHOLL.



La SNCB a réceptionné au début de l'année, le dernier wagon porte-conteneur (UIC 21 88 4430 436-5) du type Lgnss (type 3210A2) faisant partie d'une commande de 100 unités auprès de la firme Astra en Roumanie. Merelbeke, 12 janvier 2000. Roger CRIKELAIRE.



Nouveaux wagons pour le transport de minerai de zinc

Depuis le mois de mai, le transport de minerai de zinc entre le port d'Antwerpen et l'usine Budel Zink à Budel aux Pays-Bas, est assuré par de nouveaux wagons du type Talns (SNCB type 6006 B 0). Ces wagons ont spécialement été conçus pour transporter du concentré de zinc, de la manière la plus respectueuse possible pour l'environnement. A cet effet, ils disposent de portes sur leur toiture, dont l'ouverture est commandée par un mécanisme hydraulique. La capacité de la caisse est de 62,5 m³. Leur masse à vide est de 28,5 t. La vitesse maximale est fixée à 100 km/h avec une charge utile de 61,5 t (poids total 90 t) et de 80 km/h avec une charge de 71,5 t (poids total 100 t).

B-Cargo a commandé les 55 Talns en 1998. La mise en service de ces wagons en rame complète de 3000 t a permis de supprimer un des deux trains de minerai qui circulait entre Antwerpen et Budel. Ce trafic correspond annuellement à un volume de 400.000 tonnes de minerai de zinc.



PHOTO 42-73 Le nouveau wagon Talns pour le transport de concentré de zinc (n° UIC 33 88 0665 008-5). Le déchargement du minerai du bateau, son stockage, le transbordement dans les wagons et l'acheminement vers Budel, sont gérés par ABT (Antwerp Bulk Terminal - Groupe Sea-Invest). Neerpelt, 21 avril 2000. Kristof AVONDS.

Infrastructure

Mise en service des nouveaux ateliers de Charleroi-Sud ...

Le 5 mars, le nouvel atelier de traction de Charleroi-Sud (abréviation : GCR) a démarré ses activités en reprenant l'entretien des locomotives électriques de Monceau (série 26) et de St-Ghislain (série 22). L'entretien des locomotives Diesel a démarré le 3 avril. L'atelier de St-Ghislain conserve momentanément l'entretien des automotrices de la série 225 à 265.

... et d'Antwerpen-Noord

Le nouvel atelier d'Antwerpen-Noord est officiellement entré en activité le 21 mars dernier, reprenant les activités du dépôt d'Antwerpen-Dam. Dans la pratique, l'atelier est toutefois loin d'être opérationnel. Ainsi, dans le courant du mois de mai, l'équipement était toujours en cours d'installation, tandis que l'on procédait extérieurement aux derniers travaux de voies (signalisation, aiguillages) et à l'électrification du complexe. Ces travaux sont exécutés par la firme néerlandaise Strukton. La locomotive 300640 de Strukton est utilisée pour remorquer les trains de travaux.

L'entretien des locomotives Diesel a démarré en mars, mais à un rythme réduit. En attendant que l'atelier soit entièrement opérationnel, une partie des travaux d'entretien est assurée par d'autres ateliers. Si l'ancien atelier d'Antwerpen-Dam n'effectue depuis lors plus aucun travail d'entretien et de réparation, il continue toujours à assurer l'approvisionnement des locomotives Diesel. De plus, comme les conducteurs sont tou-

jours logés sur place, toutes les locomotives continuent à être garées dans l'enceinte de l'atelier comme auparavant.

Les engins en attente de ferrailage ne seront pas transférés dans le nouvel atelier; ils seront démolis, soit sur place à Antwerpen-Dam (5155, 5159, 5171, 8523, 9129, 9139, 9201, 9204, 9212), soit à l'atelier de Schaerbeek après démontage des éléments encore réutilisables (5113, 5160, 8427, 8442 et 8459, 8504, 8506, 8513, 8514, 8517 et 8525).

ligne 21A : réouverture de la section Winterslag-Waterschei

En raison du manque de place dans la gare de Genk-Goederen (ex. Winterslag), la SNCB a décidé de rouvrir la sec-

tion Winterslag - Waterschei, et de remettre en service plusieurs voies de l'ancienne gare charbonnière de Waterschei. Pour rappel, cette section de la ligne 21A fut mise hors service le 25 septembre 1991. La remise en service est prévue pour le mois de juin.

Prolongation de la ligne 207?

La SNCB envisage de prolonger de +/- 5 kilomètres la ligne industrielle 207 jusqu'à Tessenderlo. Cette ligne, mise en service en 1979, est établie le long du canal Albert, entre Herentals et Zitaart, en desservant de nombreuses entreprises. La prolongation permettrait aux trains de se rendre directement à Hasselt via Tessenderlo et Diest, sans être obligés de revenir à Herentals.



PHOTO 42-54 La locomotive 300640 (English Electric 1956, ex. NS, radiée le 02-06-1991) de Strukton, garée devant l'atelier d'Antwerpen-Noord. J-L VANDERHAEGEN, 02 avril 2000.



PHOTO 42-55 La belle brochette de signaux d'arrêts simplifiés qui étaient placés à l'extrémité des voies du faisceau A. Jean-Luc VANDERHAEGEN, 16 mai 1997.



PHOTO 42-56 Les signaux d'arrêts simplifiés surélevés, à l'entrée du faisceau A.

Suppression de la signalisation mécanique à Muizen

Jusqu'au mois de mars 2000, la gare de Muizen possédait encore une belle collection de signaux mécaniques. Il s'agissait exclusivement de signaux d'arrêt simplifiés, surélevés et à fleur de sol, installés dans le faisceau A de la gare, et commandés par le poste à terre S4. Depuis plusieurs mois, la gare de Muizen est l'objet de grands travaux de modernisation. Afin d'allonger les voies du faisceau A de plusieurs centaines de mètres, le poste 4 et les signaux mécaniques ont été mis hors service le 31 mars.

PHOTO 42-57 La 8521 à Muizen, quelques jours avant la suppression des signaux mécaniques. Alain DEFECHEREUX, 27-01-2000.



Actualité diverse

Accidents en série

Ces derniers mois ont été terni par une série d'accidents et de déraillements parfois graves, non seulement à l'étranger (Norvège et Allemagne, voir à ce sujet la rubrique "Actualité étrangère"), mais également sur notre réseau, dont voici les plus marquants :

- le jeudi 20 janvier vers 04.15, un train de conteneurs en provenance des Pays-Bas, remorqué en UM par les 2344 et 2305, a déraillé à Stockem, après avoir abordé l'aiguillage situé à l'entrée de la gare à 116 km/h au lieu des 40 km/h autorisés. Le train fut stoppé sur moins de 100 mètres, la machine de tête ayant percuté de plein fouet un poteau support de caténaire, lequel a littéralement déchiqueté la cabine de conduite. Le conducteur du train a malheureusement perdu la vie, tué sur le coup. Sous la violence du choc, les wagons se sont enchevêtrés les uns dans les autres, provoquant un véritable chaos. Le déblayage du train a été rendu très délicat par la présence de plusieurs conteneurs transportant des produits extrêmement dangereux qu'il a fallu transvaser avec d'énormes précautions. Durant ces opérations, par mesure de sécurité, le trafic sur les voies principales fut stoppé. Les trains internationaux furent détournés par l'Athus-Meuse via Libramont-Bertrix-Virton-Athus et Arlon, tandis que les IC furent limités à Marbehan avec correspondance en bus jusqu'à Arlon;

- le vendredi 28 janvier, l'IR-n 3216 Antwerpen-Neerpelt (constitué d'une rame réversible avec voiture pilote M2 en tête) et l'IR-g 3438 Turnhout-Bruxelles



PHOTO 42-59 Les dégâts minimes à la 647. Herentals, 27-02-2000. Eric PAULUS.



PHOTO 42-58 L'enchevêtrement des wagons de l'accident de Stockem. L'aiguillage, pris à 116 km/h au lieu de 40, est situé en bas de l'image à gauche. Marc GRIETEN, 22-01-2000.

(assuré par l'automotrice 647), se sont percutés de face vers 16.45 à l'entrée de la gare d'Herentals. Au total, on a déploré 71 blessés dont cinq plus grièvement atteints. Le nombre élevé de victimes s'explique par le fait que l'accident s'est produit en pleine heure de pointe, le train vers Neerpelt étant bondé. Si les dégâts à la voiture-pilote M2 furent considérables, ceux à la 647 étaient relativement minimes;

- le 10 février, les deux automotrices assurant l'omnibus 864 Gent-Sint-Pieters - Mechelen ont entièrement déraillé à l'entrée de la gare de Merelbeke, à la suite de la manoeuvre intempestive d'un aiguillage après le passage du premier bogie. Le convoi circulait heureusement à faible vitesse, aux alentours de 40 km/h. Cet incident n'a entraîné que des retards limités, le trafic étant dévié via des voies accessoires (ligne 50E);

- le 15 février, une rame vide à déraillé en manoeuvrant dans le grill d'entrée de la gare de Geraardsbergen. Tout le trafic vers Lessines et Enghien fut interrompu durant une bonne partie de la journée, nécessitant son remplacement par des bus;

- le 9 mars, on a frôlé la catastrophe lorsque la 2017 et la première voiture de l'EC 90 «Vauban» Milano-Bruxelles déraillèrent entre Mirwart et Poix St-Hubert. Le déraillement, qui n'a heureusement fait aucune victime, a été causé par le bris du quatrième essieu de la 2017, à l'intérieur du carter à engrenages. La voie a subi des dégâts sur près de trois kilomètres. Toute circulation a été rendue impossible jusqu'au lendemain en fin de soirée. Le rétablissement complet des deux voies ne fut réalisé que la nuit du dimanche 12 au lundi 13 mars;



PHOTO 42-60 La voiture-pilote M2 après la collision frontale d'Herentals du 28 janvier. Les dégâts sont considérables comparés à ceux de l'automotrice 647. Eric PAULUS.



PHOTO 42-61 L'accident de Stockem a entraîné le détournement des trains internationaux par l'Athus-Meuse. Ici, l'EC 97 "Iris" quitte la gare de Bertrix en direction de Virton. Dave HABRAKEN, 21-01-2000.



PHOTO 42-62 Passage en gare de Bertrix de l'EC 296 "Jean Monnet", se dirigeant vers Libramont, où il pourra continuer vers Bruxelles-Midi en traction électrique. Dave HABRAKEN, 21-01-2000.

- le 10 avril, le Ministère wallon de l'Équipement et des Transports a fait procéder à un sondage de la falaise surplombant la Meuse dans les environs de Beez, afin de déceler d'éventuels rochers menaçant de se détacher. C'est lors de ces opérations qu'un bloc de rochers s'est détaché pour tomber sur la route en contrebas. Une partie des roches a alors rebondi sur la ligne 125, quelques secondes avant le passage d'un IC-M Liers-Bruxelles, assuré par l'automotrice 432. Sous le choc, le premier bogie de la 432 dérailla. Les voyageurs en furent quitte pour une bonne frayeur...

- le 18 avril, un acte de malveillance (placement de caniveaux en béton sur la voie) provoqua une collision entre deux trains de voyageurs (AM 819 et 716). Le bilan est très lourd : un conducteur tué, 21 blessés dont trois graves. Plus de détails dans notre prochain numéro.

Les principaux changements du 28 mai 2000

TGV

Trois nouvelles relations TGV ont été instaurées le 28 mai dernier.

Les deux premières relient Bruxelles à Paris et vice-versa. Elles permettent d'arriver dans les deux capitales vers 08.00 du matin.

La troisième relie quotidiennement Bruxelles à Genève, avec arrêts à Roissy-Aéroport Charles de Gaulle, Marne-la-Vallée, Bourg-en-Bresse et Bellegarde (Genève 06.41 - Bruxelles-Midi 11.57/16.19 - Genève 21.35).

Les samedis, du 24 juin au 28 août, un TGV sera mis en marche entre Amsterdam et Valence, en desservant Bruxelles-Midi et Lyon.

A l'occasion de l'Expo 2000 d'Hannover, un TGV Paris - Bruxelles-Midi sera prolongé jusqu'à Hannover tous les samedis du 1er juin au 31 octobre.



PHOTO 42-63 Passage à Aubange de l'EC 91 "Vauban". Marc GRIETEN, 21 janvier 2000.

Trafic intérieur

La nouvelle grille horaire appliquée le 28 mai dernier s'est accompagnée de quelques modifications mineures, les principales étant la suppression des six relations internationales Mons - Aulnoye et de sept relations IR Liège - Maastricht. Selon la SNCB, ces trains étaient peu fréquentés. De plus, sur Maastricht, ces trains posaient de gros problèmes de sécurité liés au trafic de stupéfiants.

Réouverture de lignes ...

Le Comité Consultatif des Usagers et la SNCB proposent et étudient la possibilité de réinstaurer le trafic voyageurs sur plusieurs axes, dont certains sont actuellement fermés à tout trafic ou même déferrés. Il s'agit des lignes suivantes :

- **19 Neerplelt-Weert** (Pays-Bas). Depuis un certain temps déjà, on reparle de réinstaurer le trafic voyageurs sur cette liaison internationale, par la prolongation des IR-n Antwerpen-Neerplelt. Cela permettrait de combler un vide de 150 km entre les gares frontalières de Essen/Roosendaal et de Visé/Maastricht. La gare de Weert

possède de bonnes correspondances avec les IC à destination d'Eindhoven, Roermond, Heerlen et Maastricht. La remise à niveau de cette section pourrait se faire simultanément avec la réouverture de la liaison internationale marchandises du "Rhin de Fer".

- **21A/D Genk-Maasmechelen**. Bien que la région du Maasland compte 100.000 habitants dont 35.000 rien qu'à Maasmechelen, elle ne possède aucune liaison ferroviaire. Il existe deux solutions, fort onéreuses mais jugées économiquement justifiables : soit prolonger l'actuelle ligne 21D sur 8 km au-delà de la gare terminus de Genk, le long de l'Europalaan, ce qui nécessiterait de poser des voies à travers le centre de la ville; soit effectuer un détour en passant par l'ancienne ligne 21A jusqu'à Eisdien via Winterslag et As, avec construction d'une nouvelle section entre Eisdien et Maasmechelen. La desserte des gares intermédiaires (Winterslag, Zwartberg, Waterschei) pourrait se faire par des trains L. La province du Limbourg et la société De Lijn ont conjointement étudié un concept d'un matériel roulant léger. Les études de faisabilité sont en cours.

- **52/2 (ex. ligne 61) section Boom - Willebroek.** La réouverture de ce court tronçon de 4 km permettrait de créer un service voyageurs au départ d'Antwerpen vers Willebroek, avec continuation vers Mechelen par la ligne 54.
- **57-52 Aalst - Dendermonde - Puurs.** La ligne 57 Aalst-Oudegem-(Dendermonde) (+/- 8 km) fut mise hors service en 1964 et défermée de 1966 à 1969. Elle comportait deux gares intermédiaires : Hofstade et Gijzegem. L'assiette est actuellement utilisée comme piste cyclable. Quant à la section Dendermonde-Puurs de la ligne 52, elle fut mise hors service le 5 juillet 1980, et est actuellement exploitée à des fins touristiques par le BVS. La réinstauration du trafic voyageurs, qui est un projet émanant du plan STAR 21, permettrait de créer une relation directe au départ d'Antwerpen vers Dendermonde et Aalst (prolongation des trains locaux Antwerpen-Puurs ou création d'une nouvelle relation Antwerpen-Aalst, sans arrêt jusqu'à Boom). De plus, cet axe pourrait servir comme voie de délestage du trafic fret vers Gent et au-delà. La reconstruction de la ligne 57 serait toutefois très coûteuse.
- **115-123 Tubize-Enghien.** Un projet envisage de faire circuler des trains entre Bruxelles et Enghien via la ligne 115 Tubize-Quenast, avec arrêts à Ripain, Quenast et Rognon. Cela nécessiterait une remise à niveau de la ligne 115 entre Tubize et Quenast, et la reconstruction des sections Quenast-Rognon (ligne 115) et Rognon-Enghien (ligne 123).
- **141 Ottignies-Nivelles.** Le trafic voyageurs de la ligne 141 Court-St.-Etienne - Baulers - Manage fut supprimé le 22 novembre 1959. Actuellement, la ligne est encore exploitée entre Court-St.-Etienne et Genappe pour la desserte de la sucrerie. Le tronçon Genappe-Baulers a été mis hors service en 1984 et défermé en 1985. Cette ligne traverse une zone en forte croissance, et serait un lien stratégique entre deux lignes fortement chargées : Bruxelles-Charleroi et Bruxelles-Namur. L'étude de sa réouverture est en cours. Sa reconstruction nécessitera des budgets considérables. La ligne 141 pourrait faire partie d'un hypothétique grand ring ferroviaire qui contournerait Bruxelles par Nivelles - Wavre - Leuven - Mechelen - Dendermonde - Aalst - Geraardsbergen - Braine-le-Comte - Manage - Nivelles.
- **163 Libramont-Bastogne.** Depuis la suspension du trafic le 23 mai 1993,

de nombreuses voix, notamment celles de la commune de Bastogne épaulées par la Région wallonne, ne cessent de réclamer la réouverture de la ligne 163, non seulement au trafic voyageurs mais également pour les marchandises. Des études menées par la SNCB estiment les investissements nécessaires à 750 millions de francs, comprenant la reconstruction de la ligne, toujours à simple voie, pour une vitesse de 120 km/h, avec deux croisements et deux ou trois points d'arrêts intermédiaires, et une liaison avec le parc industriel de Muzy. Un autre projet plus modeste, avec un seul croisement et une signalisation simplifiée, est estimé à 160 millions. La SNCB n'y est pas favorable; elle n'énumère que des arguments négatifs et argue le fait que le service de bus est quasiment aussi rapide, à 4 minutes près, que le train, confort y compris!

- **167 Arlon-Athus et 165 Athus-Virton.** Le trafic voyageur fut supprimé le 2 juin 1984 entre Virton et Athus, et le 26 mai 1988 entre Arlon et Virton. Dans toute la Gaume, on souhaite depuis longtemps la reprise du trafic voyageurs, ce d'autant plus que le trafic vers le Grand Duché a fortement augmenté, et qu'il y a un pressant besoin de transports publics. La réinstauration du service voyageurs pourrait se faire très rapidement avec le simple aménagement de quelques quais.

Dans la région des trois frontières, on espère la reprise du trafic voyageurs pour mai 2001, lorsque les nouveaux autorails de la série 41 seront opérationnels, avec une cadence souhaitée d'un train par heure. Si la SNCB ne se décide pas rapidement pour la reprise, les CFL se sont déjà portés candidats pour reprendre à leur compte le service voyageurs.



La gare de Bastogne reverra-t-elle bientôt des trains?

PHOTO 42-64 et PHOTO 42-65 De plus en plus de voix s'élèvent pour réclamer la réouverture de la ligne 163. En attendant, les voies ont été déposées à Bastogne-Sud (photo ci-dessus) et l'assiette de la ligne a été bétonnée jusqu'à Bastogne-Nord, pour laisser passer des ... bus! Le signal d'entrée de Bastogne-Sud commandera-t-il bientôt la circulation des bus? Dave HABRAKEN, 19 février 2000.



Le Comité Consultatif des Usagers suggère également la réouverture au trafic voyageurs des sections de ligne suivantes : Ronse-Frasnes-Leuze (ligne 86), Dinant-Givet (ligne 154), Quiévrain-Valenciennes (ligne 97), Hasselt-Lanaken-Maastricht (ligne 20) et De Panne-Dunkerque (ligne 73). La réouverture de ces lignes permettrait en outre de disposer d'itinéraires alternatifs au cas où les actuels axes de marchandises venaient à être saturés.

... et réouverture de gares

La SNCB étudie également la possibilité de rouvrir ou rétablir plusieurs anciens ou nouveaux points d'arrêt.

- **Ligne 12.** La SNCB projette d'établir une nouvelle gare à Luchtbal, à hauteur de l'avenue de Groenendaal, non loin du complexe de cinémas Metropolis. Elle serait située peu après la sortie du futur tunnel qui traversera la ville d'Antwerpen et comporterait six quais et un vaste parking pour autos; elle serait reliée au réseau de bus et de trams de De Lijn.

- **Ligne 26.** Un nouveau point d'arrêt pourrait être aménagé à Uccle (St. Job), à hauteur du quartier du Vivier d'Oie, ainsi qu'à Josaphat, entre les points d'arrêts de Meiser et Evere.

- **Ligne 52.** La SNCB a décidé le 31 mars dernier de rétablir le point d'arrêt de Ruisbroek-Sauvegarde sur la ligne 52 Antwerpen - Puurs, pour le 25 septembre 2000. Deux points d'arrêts étaient en fait en concurrence : celui de Ruisbroek-Sauvegarde et celui de Schelle, la SNCB ayant marqué son accord pour le rétablissement d'un des deux. Plusieurs enquêtes ont déterminé que celui de Ruisbroek-Sauvegarde était plus judicieux en fonction du potentiel de voyageurs. La SNCB se dit toutefois prête à rouvrir les gares de Schelle et d'Hoboken, après la refonte complète des horaires en 2005. A ce moment, la jonction souterraine d'Antwerpen permettrait d'envisager une liaison Puurs-Antwerpen-Kapellen, cadencée toutes les 20 minutes ou même toutes les 15 minutes. Resterait à régler le problème du franchissement du pont mobile au-dessus du canal à Boom, lequel est soumis à des règles de circulation très strictes avec priorité absolue au trafic maritime.

Philippe Matthis, le promoteur du réseau RER, propose quant à lui d'aménager un nouvel arrêt sur la ligne 124 au Parc de l'Alliance à hauteur d'Imagibraine. La SNCB se dit prête à étudier l'opportunité d'établir une halte à cet endroit.



PHOTO 42-66 Depuis le début de l'année, la gare de Florenville est le théâtre d'importants travaux de voies dans le cadre de l'électrification de l'Athus-Meuse. Ce document témoigne de l'ampleur des travaux. Dave HABRAKEN, 24 janvier 2000.

Le Comité Consultatif des Usagers a également dressé une liste de gares et points d'arrêt dont la réouverture ou la construction à court terme, au maximum 2 ans, serait réalisable sans modifier la structure des horaires en vigueur, et répondant à plusieurs critères définis. Cela permettrait à beaucoup de navetteurs de ne plus avoir à traverser toute une agglomération pour accéder aux gares existantes. Voici la liste de ces gares, donnée par ordre alphabétique, avec entre parenthèses le numéro de ligne :

Arenberg (à proximité du campus universitaire d'Heverlee) (139), Barry (94), Basècles-Carières (78), Beert-Bellingen (94), Beez (125), Beringen-Centrum (15), Bierghes (94), Bièvre (166), Bierbeek (Korbeek-lo ou Lovenjoel) (36), Blaasveld (54), Bomérée (132), Braibant (162), Chaudfontaine (37), Cheratte (40), Comblain-au-Pont (43), Corswarem (36), Cuesmes (96), Ename (89), Ensival (37), Evergem (58), Gelrode (35), Gent-Expo (à proximité de Flanders Expo) (75), Gent-Muide (58), Gingelom (36), Hachy (162), Haine-Saint-Pierre (112), Hautrage (78), Havinnes (94), Heule (66), Hoboken (52), Holsbeek (35), Hombek (53), Houdeumont (162), Jabbeke (50A), Jemeppe-Froidmont (144), Jupille (40), Kappelenbos (12), Kermt (35), Kuntich (36), La Cavée (Isières) (91), Lauwe (75), Lavaux (162), Leupegem (86), Ligne (94), Loppem (66), Melliers (162), Meix-devant-Virton (165), Néchin (75A), Offagne (166), Olsene/Zulte (75), Onoz-Spy (144), Oudenburg (50A), Petit-Enghien (94), Pin (165), Pondrôme, Putkapel (35), Ransart (ou Bois-Noël) (140), Saint-Médard (165), Saintes (94), Schelle (52), Stasegem (89), Verviers-Est (37), Vonêche, Zonhoven (15).

Projets d'adaptation du RER dans la région d'Ottignies

Philippe Matthis, le promoteur du projet RER en brabant wallon, lance l'idée de créer un véritable métro dans un triangle formé par Ottignies, Wavre et Louvain-la-Neuve-Université, zone qui connaît un développement économique en très forte croissance. Le projet consiste à prolonger la ligne 161 D qui arrive actuellement en cul-de-sac à Louvain-la-Neuve-Université, en direction de la ligne 139. Une première possibilité serait d'établir la nouvelle ligne le long de l'autoroute E411, puis de la nationale 25 jusqu'à hauteur de Gastuche. Une deuxième possibilité, nettement plus difficile à réaliser, serait de longer l'E411

pour se raccorder sur la ligne 139 peu avant la gare de Wavre. Un nouveau point d'arrêt serait aménagé à Dion-le-Mont. La desserte pourrait être réalisée par du matériel léger, genre métro, qui pourrait tourner en boucle sur une seule voie. Ce projet permettrait également de réaliser au départ de Wavre des trains directs vers Bruxelles, sans devoir effectuer un rebroussement à Ottignies.

Le Limbourg ne manque pas de projets

Certaines instances, dont la province du Limbourg, désirent la réintroduction d'un service voyageurs entre Hasselt et Maastricht via Lanaken (ligne 20).

Après une quinzaine d'années faites de fermetures et de suppressions de services, on semble donc enfin assister à un changement de politique en la matière, suivant en cela la volonté de l'Europe, laquelle privilégie enfin le rail plutôt que la route. On ne peut que s'en réjouir; encore faudra-t-il que les vœux et promesses se concrétisent. La réinstauration du service voyageurs sur les lignes précitées devra se faire sur base d'une certaine rentabilité qu'il ne faudrait pas handicaper par une exploitation lourde et coûteuse, ou une électrification non justifiée. La SNCB ne devrait pas non plus être la seule à financer les coûts; les régions, villes et provinces devraient y participer. De nombreux exemples à l'étranger d'exploitation à l'aide de matériels légers modernes et performants, ont fait leurs preuves. Au besoin, il ne faudrait pas avoir peur de céder la gestion d'une ligne à une société privée (par exemple la ligne 163 Libramont - Bastogne).

D'autre part, la papeterie Sappi, établie à Maastricht et à Lanaken, souhaiterait transporter ses marchandises par rail. Selon Sappi, le volume du trafic prévu serait tellement important qu'il rentabiliserait la réouverture de la section Maastricht-Lanaken. La réouverture de la ligne nécessiterait en particulier la réfection des ponts au-dessus du canal Albert à Lanaken et au-dessus de La Meuse à Maastricht. Pour rappel, la ligne 20 fut fermée à tout trafic le 25 septembre 1990 entre Lanaken et Maastricht, et le 15 octobre 1992 entre Lanaken et la bifurcation de Beverst (point de jonction avec la ligne 34).

Polémique au sujet du projet de la SNCB de créer un nouveau terminal TGV à Schaerbeek

Depuis longtemps, la SNCB projette de construire un nouveau terminal TGV à l'emplacement de l'ancienne gare de triage de Schaerbeek. Celui-ci est nécessaire pour absorber l'accroissement attendu du trafic à grande vitesse, et faire face à la saturation du terminal de Bruxelles-Midi et de la Jonction Nord-Midi. La nouvelle gare, qui sera baptisée Bruxelles-Europe, pourrait comprendre 25 voies dont une dizaine réservées au trafic à grande vitesse. Le terminal de Bruxelles-Europe sera relié à l'aéroport de Bruxelles-National par un nouveau système de transport automatique à grande fréquence, dont le coût est estimé à 18,2 milliards de francs.

Ce projet soulève de nombreuses réactions négatives. Ainsi, le Parlement bruxellois s'est prononcé à l'unanimité totalement contre, déclarant que «*l'idée de construire une gare au milieu de nulle part est totalement fantaisiste*» (ce qui, à notre avis, est tout à fait exact), en ajoutant qu'il mettait en doute le plan de mobilité dans et autour de Bruxelles élaboré par la SNCB. Ce projet de deuxième terminal posera d'importantes difficultés tant ce lieu est coupé de la ville, ce qui engendrera des dépenses énormes pour la Région pour aménager son accessibilité tant par les transports urbains que privés. De plus, il ne faudrait pas que le temps gagné par la grande vitesse des TGV soit perdu par l'obligation de prendre une correspondance vers le centre de la ville... Le coût de ce projet est évalué à la bagatelle de 180 milliards de francs, somme que le gouvernement bruxellois aimerait voir réorienté au profit du projet de RER. La Région bruxelloise propose d'implanter le terminal à l'arrière de la gare actuelle de Schaerbeek. Cela permettrait de ne pas la désaffecter comme l'envisage la SNCB, ce d'autant plus que le bâtiment et les abris sur les quais ont été recon-



Alors que nous sommes habitués à voir régulièrement les trains meuleurs de rail de la firme Speno opérer sur notre réseau, c'est un train de la société suisse Scheuchzer qui a parcouru le réseau au début de l'année. Braine-le-Comte, 23 février 2000. R. CRIKELAIRE.

nus comme patrimoine esthétique et historique. Les nouvelles voies TGV et le terminal seraient installées au-delà et parallèlement aux quais actuels.

L'asbl «Nomo-Autrement mobile» propose quant à elle de créer le second terminal non pas «*au milieu de nulle part*» dans le désert de voies de l'ancienne formation de la gare de Schaerbeek, mais plutôt au Quartier Léopold. Cette gare est en effet ancrée au cœur de la ville, bien desservie par les métro, tram et bus, et située dans un quartier dense de bureaux et largement internationalisé (siège d'institutions européennes). Comme solution alternative pour faire face à la saturation de la Jonction Nord-Midi, cette même association propose de remettre les trams circulant dans le tunnel Nord-Midi à nouveau en surface, sur un site propre aménagé sur les boulevards Adolphe Max, Anspach et Lemonnier. Le tunnel pourrait alors être réutilisé pour y faire passer le futur réseau du RER, dégageant ainsi une partie du trafic dans la jonction Nord-Midi, laquelle verra sa capacité accrue pour permettre le passage des TGV. Ces solutions permettraient d'éviter de lourds investissements et d'empêcher la création d'un terminal isolé de tout à Schaerbeek.

Une LGV Oostende-Gent-Lille?

Pierre Chevalier, secrétaire d'Etat au Commerce extérieur, a appelé la direction de la SNCB à la réalisation d'une liaison à grande vitesse entre Oostende-Brugge-Gent-Kortrijk-Lille. La SNCB n'a pas encore réagi à cette formulation qui a bien peu de chance d'aboutir...

La polémique continue autour du projet «Rhin de Fer»

Alors que le projet de réouverture de la liaison du «Rhin de Fer» continue de faire des vagues, notamment auprès de la province du Limburg néerlandais qui y est totalement opposée, la ministre de la Mobilité et du Transport, Isabelle Durant,

et son collègue néerlandais, ont signé en mars 2000 un accord concernant la réouverture de la liaison du «Rhin de Fer». Les Pays-Bas se sont engagés à remettre les résultats d'un rapport d'ordre environnemental pour le mois de mars 2001. Le tracé définitif devrait être connu pour le milieu de 2001. Le gouvernement néerlandais serait prêt à autoriser la circulation d'un nombre réduit de trains dès la fin de 2001. L'investissement pour remettre à niveau les sections Hamont-Weert et Roermond-Dalheim est évalué à 1,1 milliard de francs belges pour une vitesse permise de 40 km/h, et de 2,1 milliards pour une vitesse autorisée de 80 km/h. Comme les NS ne veulent pas investir dans cette rénovation, la SNCB se dit prête à prendre en charge cet investissement pour autant que les NS garantissent une vitesse de 90 km/h.

Nouvel accès à la rive gauche du port d'Antwerpen à l'étude

La SNCB étudie la possibilité de construire un nouveau tunnel ou un pont au-dessus de l'Escaut, de façon à relier les installations portuaires situées sur la rive gauche de l'Escaut à la gare de triage d'Antwerpen-Noord. La SNCB privilégie la construction d'un tunnel (tunnel de Liefkenshoek). Vu son coût estimé à +/- 24 milliards de francs, elle n'écarte pas le projet d'un pont à double voie avec une partie centrale mobile pour le passage des gros bateaux. Cette solution de rechange serait toutefois fortement handicapée par le passage obligé au-dessus des écluses Van Cauwelaert et Boudewijn, et le pont de Lillo. Ce nouvel accès est toutefois absolument indispensable vu le trafic attendu dans les prochaines années qui, selon les prévisions, devrait passer de un million de tonnes en 1997, à 12,8 millions à l'horizon de 2010. Actuellement, l'accès à la rive gauche se fait par la ligne 59 entre Berchem et Zwijndrecht via le tunnel Kennedy, ensuite par la ligne industrielle 229 vers Kallo, itinéraire totalement saturé et handicapé par les fortes rampes de sortie du tunnel.

Ligne 150 : reprise du trafic

Alors que la desserte de la carrière d'Aisemont avait été suspendue le 31 octobre 1996 (voir EL 29 page 33), supprimant ainsi tout trafic sur cette dernière section de la 150, le trafic a repris à titre d'essai au mois de décembre 1999. Depuis lors, la desserte est devenue régulière, avec la mise en marche de deux à trois trains par semaine.

Chiffre d'affaire en hausse

La SNCB a clôturé son exercice 1999 avec un bénéfice de 3,55 milliards de francs. Le chiffre d'affaire s'élève à 80,9 milliards de francs, soit une progression de 4 % par rapport à l'année précédente.

Evolution du trafic

Durant l'année écoulée, 6,95 millions de voyageurs ont été transportés, ce qui correspond à une croissance de 4,4 % par rapport à 1998, et à un chiffre d'affaire de 4 milliards de francs (+ 13 % par rapport à 1998).

Pour 2000, la SNCB prévoit que le nombre de voyageurs va augmenter à 7,35 millions (+ 6 %), pour un chiffre d'affaire estimé à 4,5 milliards de francs (+ 11%).

Le nombre de kilomètres parcouru par les voyageurs a augmenté de 3,1%, (6,1 milliards en 1999, contre 5,83 en 1998). Seuls 13% de ce kilométrage ont été parcourus par des voyageurs ayant payé le prix plein.

Au niveau du trafic international, la SNCB a enregistré une croissance de 3 % avec 1,305 milliard de voyageurs-km, se répartissant en une réduction de 1,2% pour les Eurostar, et une hausse de 3,8% pour les Thalys et de 3,2% pour les trains internationaux classiques.

Thalys a transporté 4,98 millions de voyageurs, soit 5% de mieux qu'en 1998, et un chiffre d'affaire en hausse de 15% par rapport à 1998. La progression est surtout significative sur la relation Paris-Bruxelles-Amsterdam (+ 8,5%). Le trafic total se répartit à raison de 53% pour la relation Paris-Bruxelles, 17% pour Paris-Bruxelles-Köln, 17% pour Paris-Bruxelles-Amsterdam, 10% entre Paris et les autres gares belges, et enfin 2% sur la relation vers Disneyland.

La société Eurostar Groupe, chapeauté par la SNCF, la SNCB et des entreprises ferroviaires anglaises, a enregistré des résultats financiers en hausse pour 1999. Le chiffre d'affaires s'élève à quelques 24 milliards de francs (+ 8,6%) et la vente des billets a dépassé les 7 millions d'unités (+ 4%).

Le bilan du transport des marchandises est moins bon puisqu'il accuse une baisse de 3,2 % du nombre de tonnes transportées par kilomètre. Ce recul est surtout lié à l'industrie lourde (-8,8%) et légère (-2,2%), compensé par le transport intermédiaire (+ 7,1%). Le transport des petits envois (ABX) affiche une fois encore des résultats en croissance, avec près de 7,7 millions de colis (+ 4,3%).

Nouvelle tarification

Une nouvelle tarification sera appliquée à partir du 1er juillet 2000 pour les enfants, les seniors et les fonctionnaires fédéraux :

- les enfants dont l'âge est compris entre 6 et 12 ans voyageront désormais gratuitement à condition d'être accompagnés par un adulte payant et que le voyage se fasse après 09.00 en semaine; cette dernière restriction ne vaut pas le week-end;
- les seniors à partir de 65 ans ne paie-

ront plus qu'un forfait de 50 francs par trajet simple, quelles que soient la distance et la destination (à l'intérieur de la Belgique). Ici aussi, pour bénéficier de ce tarif, il faudra que le voyage se fasse après 09.00, sauf le week-end;

- les fonctionnaires fédéraux ne paieront plus que 12% du prix de leur carte-train.

De plus, à partir de la prochaine rentrée scolaire, le 1er septembre 2000, les abonnements scolaires des élèves de moins de 19 ans seront réduits à 45 % du prix actuellement en vigueur.

On se souviendra que, depuis le 1er avril 1999, la Communauté flamande rembourse intégralement la carte-train de ses fonctionnaires voyageant en train. Un an après, et vu le succès inespéré rencontré puisque le nombre de fonctionnaires-usagers s'est accru de 35 %, il a été décidé d'accorder définitivement le remboursement des abonnements.

Un abonnement SNCB-TEC

Depuis le 1er février dernier, il est possible partout en Wallonie de combiner en un unique abonnement, un trajet en train avec un libre parcours TEC valable dans une des dix zones composant le réseau wallon.

Service de médiation

Le service de médiation de la SNCB a réceptionné durant l'année écoulée 2.288 plaintes, soit près de la moitié en moins par rapport à 1998 (4.213 plaintes). Quelque 38 % des dossiers concernent des problèmes liés aux titres de transport, 33 % sont liés au service des trains (horaires, correspondances, suppression de trains, ...), 23% concernent la qualité du service (informations, personnel, infrastructures, réservations, ...), 3% sont liés à des problèmes de bagages, vélos, colis, et les 3% restant à des plaintes diverses. A noter que les propositions formulées par les ombudsmen restent le plus souvent lettre morte auprès de la SNCB... Les médiateurs déclarent dans leur rapport que la SNCB est trop rigide, trop hermétique, se retranche trop souvent derrière le règlement et n'informe pas assez ses clients.

Un nouveau service de gardiennage

La SNCB a créé un service de gardiennage. Dénommé «B-Security», il est composé de 158 agents, dont des maîtres-chiens. Ces agents n'ont pas un pouvoir de police, mais sont chargés d'assurer une présence physique renforcée dans les gares et les trains, et



Le 16 février dernier, la 6517 de NS-Cargo a remorqué un train de service au départ de Bertrix vers les Pays-Bas. Ce parcours exceptionnel est ici visible lors de la traversée de la gare d'Ottignies. Roger CRIKELAIRE.

d'intervenir en cas de problème. Leur présence en uniforme est avant tout dissuasive et préventive. *B-Security* gère aussi la surveillance des bâtiments et de la nouvelle centrale d'alarme.

Un nouveau train frigo

Depuis le début de l'année, un train hebdomadaire composé de 22 wagons frigorifiques circule entre le port de Marseille et une "plate-forme du froid" implantée à Bressoux. Le transport concerne l'importation de fruits et légumes en provenance d'Israël. Le terminal de Bressoux est composé d'un grand hall frigorifique de 6000 m², dans lequel pénètre une voie ferrée, de telle sorte qu'il n'y a pas de rupture dans la chaîne du froid. Cette plate-forme sert comme tête de pont vers le Bénélux et l'Allemagne. Elle est gérée par la société Terminal ECE (détenue à raison de 50% par la SNCB et 50% par le Groupe Portier et Meusinvest). Cette nouvelle activité pourrait développer de nouveaux marchés, ce qui induirait la mise en marche d'un ou de deux trains supplémentaires par semaine.

Un réseau GSM-R pour la SNCB

La SNCB a décidé d'installer sur l'ensemble de ses lignes un réseau radio appelé «GSM-R» qui répondra à de nombreux besoins de l'exploitation ferroviaire actuellement couverts par différents moyens. Ce réseau radio fera appel à la technologie numérique et aura un caractère paneuropéen en ce sens qu'il répondra aux mêmes normes que celles de la plupart des réseaux de chemins de fer européens. Il tire sa dénomination de la technologie GSM à laquelle ses équipements fixes et mobiles s'apparentent, la lettre R signifiant Railways. La mise en place des équipements fixes et mobiles de ce réseau représentera un investissement de 5,584 milliards de francs (138,42 millions d'Euros).

BASF souhaite assurer ses propres trains

La firme chimique allemande BASF implantée dans le port d'Antwerpen, souhaite à court terme assurer entièrement ses propres trains, y compris leur traction, jusqu'à son usine mère de Ludwigshafen. Depuis 1998, dans un souci d'une meilleure flexibilité et de réduction des coûts de transport, BASF assure déjà ses propres trains en Allemagne. Pour cela, elle a pris en leasing plusieurs locomotives électriques, dont deux machines de la série 109 rachetées à la DB, et deux locomotives de la série 145 d'ADtranz acquises neuves (145 CL001 et 002), toutes faisant en



Patrimoine en danger

Plusieurs véhicules historiques garés à Leuven depuis de longues années ont récemment été vendus à des ferrailleurs. Il s'agit entr'autres des autorails (photo ci-dessus) 4911, ES 302, ES 304, la grue à vapeur de 20 t anciennement affectée au dépôt de Merelbeke (photo ci-dessous), et plusieurs voitures de type divers, dont une "boîte à tonnerre" et une voiture prussienne. Leuven, 20 février 2000. Christian DOSOGNE.



fait partie d'un pool d'engins constitué par ADtranz. Récemment, BASF a conclu un partenariat avec les Chemins de fer fédéraux suisses pour remorquer tous les trains au départ de l'usine de Ludwigshafen vers la Suisse à l'aide de Re 460 ou Re 4/4 II des CFF (10 locomotives de chaque série ont à cet effet été pourvues des équipements de sécurité leur autorisant de circuler sur le réseau allemand).

Depuis la libéralisation du transport par rail, BASF pourrait ainsi être le premier opérateur privé à emprunter les voies de la SNCB, et jouera ainsi un rôle de pionnier en la matière. La traction se fera à l'aide de locomotives Diesel. BASF continue toutefois à négocier avec la SNCB afin d'éventuellement trouver une formule qui aboutirait à une sensible réduction des coûts de transport. En cas d'accord, BASF ne recourrait pas à l'utilisation de ses propres trains.

Aujourd'hui, 5 % de la production de BASF Antwerpen (correspondant annuellement à 750.000 t) est évacuée par rail, contre 71,2% par mer ou voie navigable, 14,6% par route et 9,2% par pipeline. Un train circule quotidiennement entre Antwerpen et Ludwigshafen.

Bientôt des locomotives GM privées sur le réseau?

General Motors a entamé les démarches auprès de la SNCB en vue d'obtenir l'autorisation de circuler en Belgique avec des nouvelles locomotives Diesel du réseau privé allemand HGK (voir EL 41 page 17). Il s'agit de machines identiques à celles de la Class 66 anglaise (voir EL 39 page 16-17). Après homologation, ces locomotives devraient assurer la traction de trains de marchandises entre Köln et le port d'Antwerpen.

Industrie

Bombardier Transport

● Le 27 mars 2000, la direction de Bombardier Transport a décidé de fermer l'usine de Manage. Cette fermeture est d'autant plus étonnante que la direction avait déclaré que, si elle n'obtenait pas le marché de la construction des nouvelles voitures à deux étages du type M6, elle fermerait un des deux sièges belges. Hors, la SNCB a finalement signé les contrats de cette commande auprès de Bombardier en juillet 1999. Bombardier a procédé à un odieux chantage pour obtenir la commande, sachant bien que son intention était de fermer Manage.

Pour justifier cette fermeture, Bombardier argue les problèmes de surcapacité de l'industrie ferroviaire européenne. Pour les deux unités de production en Belgique (Manage et Brugge), les résultats d'exploitation présentent une perte cumulée de l'ordre de 5 milliards de francs sur cette dernière décennie. En fermant Manage et en consolidant ainsi l'usine de Brugge, laquelle occupe actuellement 767 travailleurs, Bombardier espère conserver un site de construction ferroviaire en Belgique.

Le site de Manage occupait 271 salariés et 126 employés et cadres.

● Le 20 janvier 2000, Bombardier Transport a reçu une commande de la société londonienne Docklands Light Railway pour la livraison de 12 rames de métro automatique, assortie d'une option d'achat de 12 véhicules additionnels. Le contrat a une valeur d'environ 1,1 milliard de francs belges (1,98 milliard de francs belges si l'option pour les 12 véhicules était levée). Ces véhicules seront construits en Belgique et les livraisons devraient débuter en septembre 2001.

Le réseau du Docklands Light Railway relie le cœur de Londres à la région des

Docklands située à l'est de la ville. Il s'agit du premier système de transport en commun en Angleterre qui soit totalement commandé par ordinateur, sans présence d'un conducteur.

Ce réseau est déjà doté de 70 rames de métro, construites de janvier 1991 à mars 1993 par Bombardier Transport à Brugge. Une extension du réseau d'une longueur de 4,2 km vers Lewisham, desservant le sud de la Tamise (Greenwich et le Cutty Sark historique), a été inaugurée le 22 novembre 1999.

Le Docklands Light Railway transporte plus de 100.000 passagers par jour. Ce nombre devrait doubler dans les prochaines années.

Tram

De Lijn : bientôt un trafic marchandises sur la ligne côtière?

Verra-t-on bientôt des conteneurs transportés par trams sur la ligne côtière? Les autorités du port d'Oostende ont en effet adressé à De Lijn une proposition leur demandant de transporter des conteneurs par tram!

Une société belge devrait prochainement utiliser le Zeewezendok, un quai situé dans la partie est du port d'Oostende, pour effectuer un transport de marchandises avec le port anglais de Ipswich. Pour atteindre ce quai et rallier la gare d'Oostende, il faut passer par un pont supportant un trafic arrivé à saturation. C'est pour cette raison que le port d'Oostende a songé à utiliser le tram pour évacuer les marchandises jusqu'à la gare d'Oostende où un transbordement sur wagons SNCB pourrait avoir lieu (le raccordement SNCB a été démonté voici plus d'une dizaine d'années). Ce projet a été fort bien accueilli, tant par De Lijn que par le ministère flamand des transports. Dans son programme d'investissement

pour l'an 2000, le port d'Oostende a déjà inscrit un budget de plusieurs dizaines de millions de francs pour rénover le Zeewezendok, et pour réaliser les adaptations nécessaires à la circulation du tram marchandises. Du côté de De Lijn, le transport de conteneurs, dont la largeur est identique à celle des trams (2,55 m), ne pose pas de problèmes particuliers; l'investissement à consentir reste limité à seulement quelques dizaines de millions de francs, notamment pour établir la liaison avec le Zeewezendok. Le ministère flamand des transports souhaiterait même étendre le transport des marchandises à la ligne vicinale Oostende-Zeebrugge, afin de soulager le trafic routier très dense entre les deux ports, sur des routes non adaptées. Tous les interlocuteurs espèrent faire circuler les premiers trams marchandises pour la fin de 2001. On peut toutefois s'interpeller sur l'opportunité de cette solution choisie. Ne serait-il pas plus simple de reposer directement un raccordement SNCB, plutôt que de prévoir un coûteux et lent transbordement des marchandises?

Vers la suppression de la ligne côtière?

Le parti politique CVP souhaiterait la suppression de la ligne côtière, et son remplacement par une nouvelle ligne rapide qui relierait Calais à Breskens (Pays-Bas), en desservant au passage l'aéroport d'Oostende. Si la construction d'une nouvelle ligne permettrait de relier rapidement les villes côtières, on peut s'étonner de l'incroyable absurdité de vouloir supprimer la ligne vicinale qui dessert le centre de toutes les localités de la côte.

Réseaux industriels

Le locotracteur Cockerill de la firme CEI se trouvant dans les installations situées dans l'ancienne cour à marchandises de la gare de Melle, a été repeint dans une nouvelle livrée entièrement verte. Auparavant, il arborait une décoration du même vert avec des bandes oranges (voir EL 33 page 38).



Le locotracteur CEI dans sa nouvelle robe verte, garé à Melle (Cockerill 3515/1956, ex. CFI n°2, n° UIC 92 88 2022 501-1). Roger CRIKELAIRE.



Les locomotives en service à Chertal échantent leur décoration orange pour une nouvelle livrée jaune avec l'avant de leur capot rouge. Ici, la machine 92 composée de deux unités dont une sans cabine (n° UIC 94 88 2032325-7 + 94 88 2032326-6), photographiée à la sortie de Chertal, le 16 mars 2000. Roger CRIKELAIRE.

DUFERCO La Louvière

Les réseaux industriels sont trop souvent méconnus ou n'intéressent pas beaucoup les amateurs. Pourtant, cet aspect de notre scène ferroviaire ne manque pas d'attrait, même si un grand nombre de ces réseaux a disparu au fil des ans. La plupart de ceux-ci sont malheureusement difficiles d'accès ou tout simplement inaccessibles.

Le réseau de DUFERCO - La Louvière (ex. Usines Gustave Boël), recèle des raretés, comme trois locomotives à bogies construites par Baume et Merpent, les dernières encore en activité en Belgique. Dans notre précédent numéro, nous vous avons montré la n° 83. Récemment, les n° 81 et 82 sont à leur tour ressorties de révision, équipées à cet occasion de la télécommande à distance, et repeintes dans une nouvelle décoration. Chaque machine se distingue par une bande de couleur différente (n°81 en mauve, n°82 en vert, n°83 en blanc).

Ci-contre. PHOTO 42-67

La n°81 photographiée devant les anciens hauts fourneaux. Après la reprise de Boël par la société néerlandaise Hoogovens en 1997, les hauts fourneaux ont été partiellement démontés. On ne peut que regretter cet acte, car cela fait partie de notre patrimoine historique industriel. Quelqu'un peut-il agir pour les sauvegarder avant qu'il ne soit trop tard?

Ci-dessous. PHOTO 42-68

Parallèle entre les locomotives 81 et 82. Kristof AVONDS et Jean-Luc VANDERHAEGEN, 21 mars 2000.



Radiations

Les deux premières radiations de l'an 2000 (pour rappel les automotrices Budd 134 et 143) ont été suivies le 1er février, par la réforme des 5124 de Merelbeke et 8512 d'Antwerpen-Dam, toutes deux pour avarie à leur moteur Diesel.

Le 1er mars 2000, ce ne sont pas moins de six locomotives de la série 85 qui ont été déclassées : les 8504, 8506, 8513, 8514, 8517 et 8525. Toutes ces machines étaient garées depuis plusieurs mois en attente de réparation (avarie au

moteur Diesel ou à la transmission). A la suite de la fermeture de l'atelier d'Antwerpen-Dam intervenue au mois de mars, elles ont été expédiées le 8 avril 2000 à l'atelier de Schaerbeek pour récupération des organes encore réutilisables, avant d'être ferraillées.

Le 22 mars dernier, la 6205 a subi d'importants dégâts au niveau d'un poste de conduite, à la suite d'une collision qui s'est produite lors de manoeuvres devant l'atelier de Merelbeke. Il a été décidé de ne pas réparer cette machine, et

de la retirer définitivement de l'exploitation le 1er avril 2000.

Ci-après, nous publions les fiches historiques de la 5404 (pour rappel retirée de l'exploitation le 01-12-1999 et intégrée dans le parc d'engins historiques de la SNCB - voir EL 41), des automotrices 172 et 199 (retirées définitivement de l'exploitation le 01-09-1999) et des locotracteurs 9106 et 9127 (radiés le 01-06-1999). Nous publierons les fiches de la 5124, de la 6205 et des 85 dans notre prochain numéro.

5404

Constructeur :	A.F.B. à La Croyère 163/1957
Livraison à la SNCB :	13-03-1957 à Schaerbeek
Numérotation :	204.004 : 13-03-1957 - 31-12-1970 5404 : 01-01-1971 - 10-05-1988 204.004 : 10-05-1988 - 01-12-1999
Dépôt d'affectation :	Schaerbeek : 13-03-1957 - 11-12-1964 Latour : 11-12-1964 - 18-09-1967 Ronet : 18-09-1967 - 28-05-1990 Latour : 28-05-1990 - 01-10-1992 Stockem : 01-10-1992 - 01-12-1999
Décorations successives :	livrée "204" : 03-57 - 10-64 livrée verte simplifiée : 12-64 - 03-75 livrée verte "1970" : 11-75 - 05-88 livrée "204" : 05-88 - 12-99
Mise hors exploitation :	31-12-1999 (transfert dans le parc des véhicules historiques de la SNCB)



PHOTO THEME 34 La 5404 habillée de la livrée "1970", photographiée à la bifurcation du Val-Saint-Lambert le 29-09-1984.

PHOTO THEME 34 La 204.004 à la sortie du tunnel de Gendron, après avoir retrouvé sa robe d'origine. Le 26 mai 1988. P. HERBIET.



172

Constructeur : Atelier Central de Mechelen
Livraison à la SNCB : 05-07-1962
Numérotation : 228.172 : 05-07-1962 - 31-12-1970
 172 : 01-01-1971 - 01-09-1999
Dépôts successifs : Schaerbeek : 05-07-1962 - 29-09-1963
 Oostende : 29-09-1963 - 26-05-1968
 Schaerbeek : 26-05-1968 - 01-06-1974
 Oostende : 01-06-1974 - 17-03-1980
 Kinkempois : 17-03-1980 - 02-06-1984
 Merelbeke : 02-06-1984 - 25-05-1990
 Kortrijk : 25-05-1990 - 01-07-1996
 Merelbeke : 01-07-1996 - 01-09-1999
Radiation : suite accident de Roeselare (12-04-1996)
Mise hors exploitation : 01-09-1999



PHOTO 42-69 La 172 garée à l'AC Mechelen en mai 1997. La première voiture a servi à l'élaboration de la nouvelle décoration grise qui sera appliquée à partir de 1999 sur les automotrices modernisées. On remarquera la porte d'intercirculation numérotée 199.

199

Constructeur : Atelier Central de Mechelen
Livraison à la SNCB : 15-03-1963
Numérotation : 228.199 : 15-03-1963 - 31-12-1970
 199 : 01-01-1971 - 01-09-1999
Dépôts successifs : Schaerbeek : 15-03-1963 - 28-12-1964
 Oostende : 28-12-1964 - 06-10-1967
 Schaerbeek : 06-10-1967 - 01-06-1974
 Oostende : 01-06-1974 - 17-03-1980
 Kinkempois : 17-03-1980 - 24-05-1982
 Hasselt : 24-05-1982 - 02-06-1984
 Merelbeke : 02-06-1984 - 25-05-1990
 Kortrijk : 25-05-1990 - 01-07-1996
 Merelbeke : 01-07-1996 - 01-09-1999
Radiation : suite incendie en 1994
Mise hors exploitation : 01-09-1999



PHOTO 42-70 La 199 en gare de Quévy, le 12 mars 1993 (train L 8531 Quévy-Soignies). Serge MARTIN.

9106

Constructeur : Cockerill-Ougrée n° 3821
Livraison à la SNCB : 21-04-1961 à Ronet
Numérotation : 230.006 : 13-12-1960 - 31-12-1970
 9006 : 01-01-1971 - 13-04-1977
 9106 : 02-09-1977 - 01-06-1999
Dépôts successifs : Ronet : 21-04-1961 - 20-11-1963
 Kortrijk : 20-11-1963 - 28-05-1990
 Merelbeke : 28-05-1990 - 01-11-1990
 St. Ghislain : 01-11-1990 - 01-06-1992
 Monceau : 01-06-1992 - 01-06-1999
Radiation : suite déstandardisation
Mise hors exploitation : 01-06-1999



PHOTO 42-71 Oudenaarde, 14-02-1984. Jean-Luc VANDERHAEGEN.

9127

Constructeur : Cockerill-Ougrée n° 3962
Livraison à la SNCB : 21-02-1964 à Ronet
Numérotation : 230.117 : 21-02-1964 - 31-12-1970
 9127 : 01-01-1971 - 01-06-1999
Dépôts successifs : Stockem : 24-03-1964 - 01-06-1992
 Monceau : 01-06-1992 - 01-06-1999
Radiation : suite déstandardisation
Mise hors exploitation : 01-06-1999

PHOTO 42-72 Charleroi-Sud, 04-08-1997. Pierre HERBIET.



Le point sur les travaux TGV



Alors que les premières voies sont sur le point d'être posées sur la plate-forme de la L2, inlassablement les travaux se poursuivent tant au sud qu'au nord du pays. Un aperçu des chantiers, arrêté le 1er mai.

PHOTO 42-74 Le nouveau faisceau "Gand", situé à la sortie de Bruxelles-Midi côté Mons. Au milieu, les piliers du futur viaduc de la ligne ligne 96N. Baudouin DIEU.

L1 Frontière française - Bruxelles

Lembeek - Bruxelles-Midi

C'est avec impatience qu'on attend la mise en conformité de la Bif. Ring à Halle, afin de pouvoir homologuer le système de signalisation TBL2, qui a été retenu pour équiper la L2 Bruxelles-Liège. En effet, le plan de voies -provisoire - actuel ne permet pas des vitesses supérieures à 160km/h, alors que l'homologation exige au moins le 220.

Les travaux de mise en conformité définitive sont programmés pour le moins d'août.

Il ne restera alors qu'à terminer la réfection des ponts sur la Senne à Lot pour mettre fin à près de sept ans de travaux ininterrompus...

A l'entrée de Bruxelles-Midi côté Mons, le nouveau faisceau de garage "Gand", coincé entre l'actuelle ligne 50A et la future ligne 96, est en service. La firme

Ronveaux, de Ciney, expédie actuellement par voie ferrée, en transport exceptionnel, les ponts-bacs destinés au nouveau tracé de la ligne 50A, entre le Midi et la bifurcation de la ligne 50A/1, après Forest. Tous les piliers supports des ponts-bacs sont actuellement coulés. De l'autre côté de la gare, la voie 3 se raccorde doucement au gril côté Jonction. Afin de laisser l'aire libre pour le

marché du Midi qui se tient à la place de la Constitution tous les dimanches matin, le nouvel ouvrage, constitué de béton imprimé, ne peut prendre appui sur le sol. Seule s'y implantera une tour de 35 mètres de haut qui servira de signal visuel, mais qui supportera surtout un portique de caténaires, dont le support doit être déplacé en raison de l'élargissement de la voie.



PHOTO 42-75 La voie 3 en construction à la sortie du Midi vers la Jonction. On distingue, au centre, la tour visuelle qui supportera un portique caténaires. Bruxelles-Midi, 13 mars 2000. Alain DEFECHEREUX.

L2 Bruxelles - frontière allemande

Bruxelles - Leuven

Base de travaux de Schaerbeek

Les travaux préparatoires à la construction de cette infrastructure destinée à former les trains de travaux qui opéreront entre Bruxelles-Nord et Leuven, ont commencé par le démontage de quelques voies de l'ancienne gare de formation.

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

Schaerbeek-Leuven

Ce tronçon n'est qu'un chantier continu...

A Diegem, les murs de soutènement le long de la future voie B de la ligne 36 sont terminés et la couche de forme de la plate-forme est déposée. Il manque encore une travée au pont qui enjambe le ring autoroutier pour que celui-ci soit achevé. A la sortie de Zaventem, un ralentissement à 60km/h est justifié par la construction d'ouvrages d'art à hauteur de la Michielsstraat et du St Martinusweg, afin de pouvoir poser, dans la phase suivante, la nouvelle voie A de la ligne 36. A Kortenberg, la rectification des limites de propriétés privées est entamée, avec le déplacement des clôtures. Chez d'Ieteren, des travaux plus conséquents devront être effectués, puisque l'emprise de l'assiette empiètera sur leur raccordement. A hauteur de Herent, la gare n'est qu'un vaste chantier; la nouvelle voie A de la ligne 36 devrait être mise en service avant les vacances, ce qui libérera l'emprise pour la construction de la trémie d'accès au tunnel qui permettra l'accès des TGV vers la gare de Leuven par la nouvelle courbe.

En gare de Leuven enfin, côté Bruxelles, d'importants ouvrages, décrits dans le numéro précédent, sont toujours en construction. Le premier concerne le passage de la voie B de la ligne 36 sous les voies TGV; le second est l'amorce de la nouvelle courbe vers Herent, dont les premiers ponts-bacs ont été posés.

Parallèlement, les travaux de terrassement dans l'avant-gare se poursuivent, pour permettre la remise en service des voies latérales côté Bruxelles.

A l'opposé, la plate-forme de la ligne 139 vers Ottignies est presque achevée, ce qui autorisera la repose des deux voies et facilitera l'exploitation de cette ligne. Les ouvrages concernant la ligne nouvelle se poursuivent.

Leuven-Liège

Le long de l'autoroute, les chantiers avancent à des degrés divers. Ainsi,



PHOTO 42-76 Diegem, le 17 avril 2000. Venant de Bruxelles, un train de voyageurs se dirige vers Leuven. A gauche, la plate-forme de la future voie B de la ligne 36. Baudouin DIEU.



PHOTO 42-77 Les travaux en gare de Zaventem. A droite, construction des murs de soutènement pour élargir la plate-forme à quatre voies. Le 19 avril 2000 Baudouin DIEU.

entre Bierbeek et Boutersem, l'infrastructure est quasiment terminée et la pose des murs de séparation d'avec l'autoroute, qui servent également d'écrans anti-bruit, sont posés. Il s'agit de caissons en béton soit recouverts de terre pour former merlon, soit garnis de plantes vertes. Plus loin, entre Hélécinne et Landen, la construction de certains ouvrages d'art a seulement commencé, de même qu'à hauteur de Lincent. C'est du côté de Berloz qu'un travail important doit encore être exécuté, puisque seuls quelques ouvrages sont sortis de terre, tandis que les terrassements sont à peine entamés. Enfin, à hauteur de la station-service de Bettincourt, le gros

oeuvre est terminé et quelques parachèvements doivent encore être exécutés. Même les clôtures sont déjà posées. De Wareme à Voroux, la plate-forme est presque prête, tandis qu'à hauteur du raccordement avec la base de Voroux, les appareils de voies provisoires qui permettront l'accès des trains de travaux aux deux voies TGV, seront posés dans la première quinzaine du mois de mai. Enfin, de Voroux à l'entrée d'Ans, la plate-forme est terminée et les deux voies y seront posées avant les grandes vacances, selon une méthode allégée. Il ne sera procédé qu'à deux relevages (au lieu de six en définitif), le solde l'élevant dans la foulée du second tronçon.

Les premiers trains de travaux (ballast, longs rails, traverses, etc.) sont attendus sur ce premier tronçon de la L2 pour le début du mois de juin. Entreront alors dans le ballet les vénérables 59 et les incontournables 76...

Base de Voroux

Cette nouvelle gare est opérationnelle à 100%. La cabine de signalisation, de type PLP, a été mise en service le 25 mars, en remplacement de la cabine électrique "ACEC", qui a pris le chemin de St-Ghislain.... Ce nouvel équipement commande l'accès à la base depuis la ligne 36, les voies du faisceau de réception et les circulations de et vers la ligne nouvelle. Les voies de manoeuvres, des faisceaux d'entreprise et du dépôt, bien qu'étant dirigées par le régulateur, ne sont pas commandées par la PLP.



Le déménagement du bâti électrique "ACEC" de l'ancien block 5 de Voroux, qui se trouve actuellement dans l'abris-musée de Saint-Ghislain. Baudouin DIEU.

Ans-Liège

Les travaux se poursuivent aux Guillemins, avec notamment le commencement des fondations de la nouvelle gare.

Au delà de Liège

La situation au delà de Liège vers la frontière allemande est inchangée.

L3 Bruxelles Frontière hollandaise

Antwerpen - frontière hollandaise

Antwerpen-Centraal

Quel gigantesque chantier que celui de la gare centrale d'Anvers! Les concepteurs du chantier, pour une fois, ont pensé aux curieux et aux visiteurs, puisqu'il est possible, d'une passerelle intérieure, de découvrir les travaux en cours. Actuellement, de gigantesques foreuses creusent sous le bâtiment de la gare, des tunnels de 2 mètres de diamètre environ



PHOTO 42-78 L'avancement des travaux le long de l'autoroute Bruxelles-Liège à hauteur de Boutersem, le 17 avril 2000. Baudouin DIEU.



PHOTO 42-79 La courbe de raccord entre la base de Voroux et la LGV. Baudouin DIEU.



PHOTO 42-80 La sortie de la gare de Ans vers Waremme. A gauche, la ligne 36. La plateforme est prête à recevoir la voie. Ans, 26 avril 2000 Baudouin DIEU.

qui, accolés l'un à l'autre et remplis de béton, formeront la voûte du futur pertuis Nord-Sud. Lorsque ce travail sera achevé commencera celui des tunneliers.

Mais le chantier de la ligne nouvelle proprement dite vers les Pays-Bas a également commencé. Ainsi, depuis le Dam jusque Luchtbal, les travaux de construction de murs de soutènement ont débuté, entraînant le détournement local de voiries. Diverses phases de travaux, toutes plus impressionnantes les unes que les autres, sont prévues afin d'intégrer la ligne TGV dans le complexe de voies actuel, le tout en maintenant une exploitation maximale...

Quant à la base de travaux d'Antwerpen-Noord, elle sera établie sur les terrains disponibles situés entre le nouveau faisceau intermodal en construction le long de la ligne 11 à hauteur des faisceaux B1 et B2, et l'autoroute A12.



Les impressionnants travaux à Antwerpen-Centraal, photographiés le 2 mars 2000. Roger CRIKELAIRE.

Curiosité ferroviaire

La majorité des dépôts des Chemins de fer autrichiens disposent de chasse-neige, toujours prêts à intervenir en cas de fortes chutes de neige.

Si, à première vue, la plupart des chasse-neige ne semble pas présenter de particularité, en y regardant plus attentivement, on a la grande surprise de constater que certains d'entr'eux furent construits sur base de locomotives à vapeur!

En effet, après la radiation des dernières locomotives à vapeur du type 52 et 152 des ÖBB (1-5-0 ex. 52 allemandes) au début des années '80, certaines locomotives furent réutilisées pour construire de nouveaux chasse-neige. En fait, seuls les châssis ont été conservés, ainsi que les 1er, 4e et 5e essieux moteurs, et le bissel.

Ces chasse-neige sont utilisés, poussés par une locomotive électrique ou Diesel. Leur vitesse maximale est limitée à 60 km/h poussés et 80 km/h tirés.



PHOTO 42-81 Le chasse-neige du dépôt de Knittelfeld. On distingue bien le bissel et les trois ex. essieux moteurs subsistants. Jean-Luc VANDERHAEGEN.



PHOTO 42-82 Un autre chasse-neige pratiquement identique, au dépôt de Selzthal. L'ancienne traverse de tête est bien visible. Numéro UIC : 80 81 9760 305-9. Yves STEENEBRUGGEN.



PHOTO 42-83 Le même chasse-neige que la vue ci-dessus, vu côté étrave. Numéro UIC : 80 81 9760 323-2. Alain DEFECHEREUX.

Le raccordement de la BN à Nivelles

La S.A. "Les Ateliers Métallurgiques de Nivelles" fut créée en 1857. Un siècle plus tard, en 1956, elle fusionna avec "La Brugeoise et Nicaise" à Brugge pour former la "Brugeoise et Nivelles".

Les ateliers de Nivelles furent dès l'origine raccordés à la ligne Baulers - Manage, à +/- 1300 mètres au sud de la gare de Nivelles-Nord (ligne 141). Plus de 1000 locomotives électriques et Diesel y furent construites. Pratiquement toutes ont emprunté ce raccordement pour rejoindre leur réseau de destination (SNCB ou autre). Les dernières locomotives sorties furent successivement les machines électriques des séries 20, 27, 21, 11 et 12 de la SNCB.

Le 6 octobre 1989, la BN ferma entièrement la division de Nivelles. A ce moment, la section Baulers-Manage de la ligne 141, qui n'était plus exploitée depuis une dizaine d'années que de Baulers au raccordement de la BN, survécut encore quelque temps pour la desserte de la cour à marchandises de Nivelles-Nord. Ce dernier tronçon fut finalement mis hors service en septembre 1991.

Pour desservir ses installations internes, la BN disposait de deux locomotives Diesel à deux essieux. La première machine fut construite en Allemagne par Jung à Jungenthal en 1953 (n° de construction 11.946). La seconde locomotive provenait d'Angleterre, livrée par Huston & Hornsby en 1958 sous le numéro 2559. Dans les années soixante, une petite locomotive à vapeur d'origine inconnue, à deux essieux, circulait également. Nous ignorons également la provenance et ce que sont devenus ces deux locotracteurs Diesel après la fermeture du siège de Nivelles. Un lecteur peut-il nous renseigner?

Ci-dessus. *Le locotracteur Jung photographié le 5 février 1977 à la BN à Nivelles. La machine possédait à ce moment toujours ses phares allemands. On remarquera le grand diamètre des plateaux des butoirs destinés à éviter les mariages de tampons dans les courbes serrées.*
Yves STEENEBRUGGEN.

Au milieu. - PHOTO 42-84 *La même locomotive vue après révision, le 30 octobre 1981, alors qu'elle s'apprêtait à fournir la première locomotive de la série 27 à la SNCB.* Jean-Luc VANDERHAEGEN.

Ci-contre. - PHOTO 42-85 *La machine anglaise Huston & Hornsby, le 20 juin 1981.* Jean-Luc VANDERHAEGEN.





Ci-dessus à droite.- PHOTO 42-86

Livraison à la SNCB de la 2101, le 18 octobre 1984. La 6048 du dépôt de St. Ghislain poussera la machine jusqu'en gare de Baulers. Jean-Luc VANDERHAEGEN.

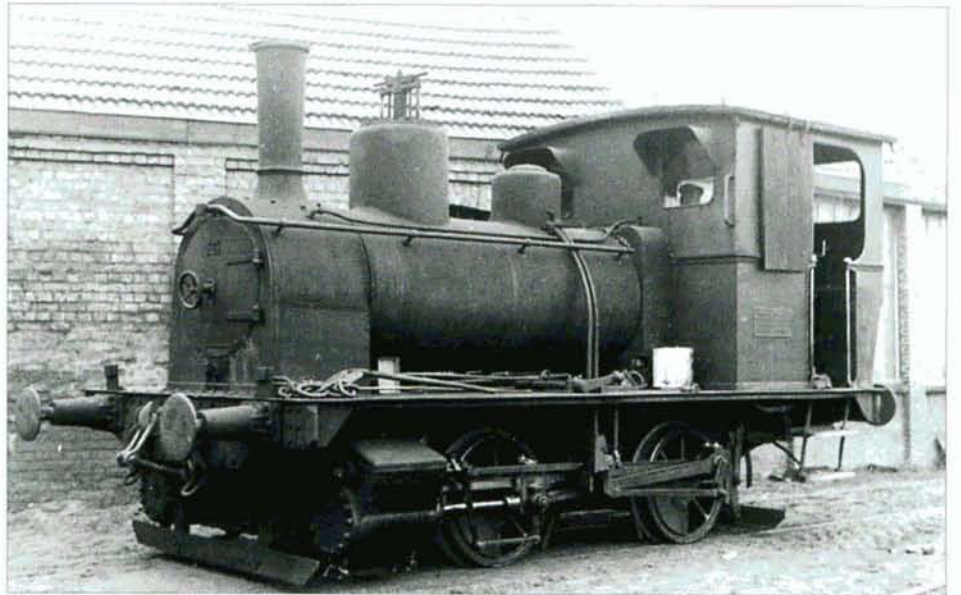
Ci-dessus à gauche.

Le 29 octobre 1981, retour du locotracteur Jung vers l'usine de la BN après avoir livré une voiture du type M4 visible à droite. Pierre HERBIET.

Ci-contre. La petite 0-2-0 T photographiée sous pression en 1968. R. DELAFONTAINE, collection : Yves STEENEBRUGGEN.

Ci-dessous. - PHOTO 42-87

La 1181 va bientôt quitter la BN pour rejoindre la ligne 141, tractée par le locotracteur Jung. Nivelles, 18 novembre 1985. Jean-Luc VANDERHAEGEN.



Petites annonces

Annonce privée : gratuite pour les abonnés. Pour les non abonnés : 3 Euros (121 BEF) pour 5 lignes (chaque ligne est composée de 40 caractères, espaces ou signes). Par ligne supplémentaire : 1 Euro (40 BEF).

Annonce commerciale : 25 Euros (1008 BEF) par surface de 6 x 9 centimètres. Photos et dessins : 25 Euros/pièce. A envoyer par courrier, FAX ou E-mail (voir page 3).

CHERCHE : indicateurs chemins de fer avant 1950 (Belgique y compris Vicinaux, réseaux étrangers et Compagnie Internationale des Wagons-Lits. Recherche aussi des catalogues de jouets, avant 1950. Pierre VANKEER, 7 avenue des Charançons, 1170 Bruxelles, ☎ 02/672.09.72.

CHERCHE : photos de wagons à voie étroite circulant sur le réseau polonais. Roger CRIKELAIRE, rue du Grand Cortil, 56 1300 Wavre.

CHERCHE 1) Schémas (plans) des :
- locomotives à vapeur SNCF des séries 040TB (ex. PLM) et 230B (ex. Est) apparues sur le réseau belge pendant la seconde Guerre mondiale;
- motrices liégeoises RELSE type C recarrossées en fin de carrière.
2) Photos de locomotives à vapeur «La Meuse» 030 et 040 au temps de leur utilisation industrielle en Belgique.
Luc LAMBERTS, Trieux des Scieurs 7, 5020 Malonne, ☎ 081/44.54.56.

A VENDRE : une très belle peinture à huile de N. BARE représentant la gare de Tilff avec un autorail vert et des personnages au début des années '50. Dimension : 50 x 40 cm. Prix : 10.000 BEF. Marcel CHALLET, avenue des Champs Elysées, 37/138 - 5000 Namur.

PFT-agenda

Samedi 24 juin

voyage PFT : tour de Bruxelles en train à vapeur avec la 26.101. Quatre départs de Schaerbeek vers Mechelen et Etterbeek.

Samedi 5 août

voyage grand public. La Miljoenenlijn, dans le Limbourg hollandais.

Samedi 9 et dimanche 10 septembre

jours du patrimoine; activités sur la ligne 128 et à Saint-Ghislain.

Du samedi 28 octobre au samedi 4 novembre

grand voyage au Maroc (voir page 4).

En juillet et août :

circulations en navette sur la ligne 128 entre Ciney, Spontin et Dorinne.

Rectification

EN LIGNES 41

page 46 : tableau TGV : total de rames TGV PBKA = 7 et non 10

page 47 : automotrices électriques 601-782 : dans la colonne FHS : supprimer les 754 et 755.

page 57 : - dans la colonne «Généralité», les efforts de traction sont inversés, il faut : gamme manoeuvres 240 kN, gamme ligne : 210 kN. Idem pour les vitesses maximales, il faut : gamme manoeuvres 60 km/h, gamme ligne 100 km/h.

- dans la colonne «Partie mécanique», dans les deux derniers paragraphes, il faut lire : 7709 à 7728 : possibilité de commande à distance depuis un boîtier de commande. 7729 à 7790 : desserte conventionnelle.

Trains spéciaux, et évènements

Festival vapeur A.M.T.F.

L'A.M.T.F. (Association des Musée et Tourisme Ferroviaires), unique train touristique à vapeur au Luxembourg mieux connu sous le sigle "Train 1900", organisera un Festival Vapeur les 9 & 10 septembre 2000 au Fond-de-Gras (site minier classé monument historique). Au programme :

- trois locomotives à vapeur circuleront avec des rames voyageurs historiques à une cadence soutenue;
- l'association "Minièresbunn Dhoil", chemin de fer à voie étroite (700 mm), circulera avec sa locomotive Krauss-Linz de 1896 au Fond-de-Gras, et fera le trajet à travers la galerie avec ses engins électriques;
- un train vapeur venant de l'étranger rejoindra la gare de Pétange;
- en gare de Fond-de-Gras, un magnifique carrousel à vapeur du 19e siècle en état de marche, avec son orgue;
- sur le site du Fond-de-Gras : exposition de matériel ferroviaire, modélisme, train vapeur 5", et autres attractions.

Renseignements : Jean-Marie Thill

Fax : ++352/572.571.

☎ : train1900@pt.lu

A la découverte de la Nouvelle Zélande en train vapeur

The Pumhouse organisera du 10 au 23 octobre 2000 un grand périple de 3800 km en traction vapeur en Nouvelle-Zélande. Prix : +/- 70.000 BEF.

Renseignements et inscription : The Pumhouse, PO BOX 331137, Takapuna, Auckland, Nouvelle-Zélande. FAX : 09-489-9819.

LE P'TIT TRAIN DE LA HAUTE SOMME

FROISSY - DOMPIERRE

Musée des C.F. Militaires et Industriels



Le P'tit train de la Haute Somme (CFCD), se trouve à Froissy-la-Neuve dans la Somme (à côté de Bray-sur-Somme, 40 km à l'Est d'Amiens). Les trains circulent tous les dimanches et jours fériés jusqu'au 1er octobre, ainsi que les mardis, mercredis, jeudis, vendredis et samedis du 14 juillet au 26 août.

Le traditionnel Festival de la vapeur de Pentecôte aura lieu le 11 juin, et verra la circulation de 3 locomotives à vapeur et de trains historiques sur la totalité de la ligne. Diverses animations auront également lieu (mini-expositions, musique, modélisme). Rendez-vous dès 9h le matin pour assister à la préparation des locomotives au dépôt. Animation non-stop de 10h à 19h.

Durant les jours de circulations vapeur, vous pourrez réaliser un rêve d'enfant en accompagnant l'équipe vapeur durant sa journée de chauffe, de la préparation de la locomotive le matin, au remisage à la fin de la journée d'exploitation (prix 300 FF repas de midi compris, limité à une personne par journée. Réservation au moins 15 jours à l'avance auprès de l'APPEVA).

Renseignements :

APPEVA, BP 106, F-80001 Amiens Cedex 1

☎ : ++33 3 22 44 55 40

FAX : ++33 3 22 44 04 99

Internet : <http://perso.club-internet.fr/appeva>

PFT-Boutique

Les commandes sont reçues uniquement par virement sur le compte 001-1201789-35 du PFT Bruxelles. Pour les lecteurs résidant à l'étranger : voir les modalités de paiement à la page 3. N'oubliez pas de mentionner les ouvrages ou articles désirés. Tous nos articles sont disponibles lors des journées "Portes ouvertes" de notre abri-musée de St-Ghislain. La plupart des articles sont également disponibles lors des voyages ou autres activités.

LIVRES

<input type="checkbox"/>	Promenade ferroviaire au Pays d'Ath (PFT-Edition)	BEF 750	EUROS 18,59	860 g
<input type="checkbox"/>	Le rail Bruxellois en images (PFT-Edition)	BEF 450	EUROS 11,16	550 g
<input type="checkbox"/>	Indicateur de 1935 (réédition - PFT-Edition)	BEF 795	EUROS 19,71	615 g
<input type="checkbox"/>	Les trams verts de Charleroi en images (PFT-Edition)	BEF 490	EUROS 12,15	550 g
<input type="checkbox"/>	Histoire de la signalisation en Belgique I (PFT-Edition)	BEF 990	EUROS 24,54	950 g
<input type="checkbox"/>	Le chemin de fer en Hesbaye liégeoise (PFT-Edition)	BEF 950	EUROS 23,55	750 g
<input type="checkbox"/>	Les tramways vicinaux de Charleroi et du Centre (PFT-Edition)	BEF 950	EUROS 23,55	950 g
<input type="checkbox"/>	Vapeur en Belgique, tome I (Phil DAMBLY)	BEF 1950	EUROS 48,34	1390 g
<input type="checkbox"/>	Vapeur en Belgique, tome II (Phil DAMBLY)	BEF 1950	EUROS 48,34	1905 g
<input type="checkbox"/>	Petite histoire de la gare de Namur de 1843 à 1935	BEF 320	EUROS 7,93	390 g
<input type="checkbox"/>	La ligne 128 Ciney-Yvoir	BEF 295	EUROS 7,31	550 g
<input type="checkbox"/>	La ligne 126 Ciney-Statte	BEF 395	EUROS 9,79	650 g
<input type="checkbox"/>	La signalisation ferroviaire luxembourgeoise (CFLL-Edition)	BEF 295	EUROS 7,31	150 g
<input type="checkbox"/>	Les locomotives polycourant de l'artère Paris-Bruxelles (Les Editions du Cabri) volume I	BEF 1480	EUROS 36,69	400 g
<input type="checkbox"/>	(Les Editions du Cabri) volume II	BEF 1480	EUROS 36,69	400 g
<input type="checkbox"/>	La ligne 37 (Liège-Verviers) (G. HENRARD)	BEF 1200	EUROS 29,75	810 g
<input type="checkbox"/>	Tramways Bruxelles et Anvers (cartes postales anciennes)	BEF 1095	EUROS 27,14	600 g
<input type="checkbox"/>	De Knokke à La Panne (Ed. Retro)	BEF 1095	EUROS 27,14	600 g
<input type="checkbox"/>	Vicinaux du groupe de Leuven	BEF 990	EUROS 24,54	800 g

INDICATEUR DE 1940 BEF 262 EUROS 6,50 250 g

En Belgique sur les rails d'autrefois BEF 1300 Euros 32,23 750 g

LES LOCOMOTIVES DIESEL TYPE 201 - SERIE 59 BEF 1977 EUROS 49,00 1905 g

EN LIGNES

<input type="checkbox"/>	abonnement 2000	Belgique	BEF 1008	EUROS 25,00	100 g
		étranger (Europe)	BEF 1210	EUROS 30,00	100 g
		étranger (hors Europe)	BEF 1533	EUROS 38,00	100 g

<input type="checkbox"/>	numéros 1 à 8	BEF 80	EUROS 1,98	100 g
<input type="checkbox"/>	numéros 9 à 11	BEF 120	EUROS 2,97	100 g
<input type="checkbox"/>	numéros 12 à 15	BEF 140	EUROS 3,47	100 g
<input type="checkbox"/>	numéros 19 et 20	BEF 160	EUROS 3,97	100 g
<input type="checkbox"/>	numéro 24	BEF 180	EUROS 4,46	100 g
<input type="checkbox"/>	numéros 26 à 31	BEF 220	EUROS 5,45	100 g
<input type="checkbox"/>	numéro 34	BEF 240	EUROS 5,95	100 g
<input type="checkbox"/>	numéro 35 (spécial 10 ans du PFT)	BEF 295	EUROS 7,31	100 g
<input type="checkbox"/>	numéros 36, 38, 39, 40	BEF 240	EUROS 5,95	100 g
<input type="checkbox"/>	numéro 41	BEF 303	EUROS 7,5	120 g

reliure pour EN LIGNES BEF 450 EUROS 11,16 550 g

EN LIGNES HORS SERIE

<input type="checkbox"/>	N° 1 : Les locomotives Diesel série 83	BEF 395	EUROS 9,79	255g
<input type="checkbox"/>	N° 2 : Les locomotives série 1600 des CFL	BEF 595	EUROS 14,75	255g
<input type="checkbox"/>	N° 3 : Les locomotives Diesel type 230-231	BEF 495	EUROS 12,27	210g
<input type="checkbox"/>	N° 4 : Les locomotives Diesel série 92	BEF 595	EUROS 14,75	255g

CALENDRIERS

<input type="checkbox"/>	1979, 1980, 1982 à 1989, 1991 à 1993, 1995, 1997, 1998	BEF 200	EUROS 4,96	550g
<input type="checkbox"/>	2000	EPUISE		

PIN'S (PFT-Edition)

<input type="checkbox"/>	locomotive Diesel type 201	BEF 101	EUROS 2,5	15 g
<input type="checkbox"/>	locomotive Diesel série 60 verte	BEF 101	EUROS 2,5	15 g
<input type="checkbox"/>	locomotive Diesel série 60 jaune	BEF 101	EUROS 2,5	15 g
<input type="checkbox"/>	autorail 4333 + remorque 732.10	BEF 101	EUROS 2,5	15 g
<input type="checkbox"/>	locomotive électrique 101.012 bicoloré + moustaches jaunes	BEF 101	EUROS 2,5	16 g
<input type="checkbox"/>	locomotive électrique 101.012 vert foncé + moustaches jaunes	BEF 101	EUROS 2,5	16 g
<input type="checkbox"/>	locomotive à vapeur type 81	BEF 101	EUROS 2,5	16 g

CASSETTE VIDEO (PFT-Vidéo)

<input type="checkbox"/>	La 26.101 du PFT (64 minutes)	BEF 495	EUROS 12,27	500g
--------------------------	-------------------------------	---------	-------------	------

PHOTOS-THEMES (PFT-Edition)

Pochettes de 10 photos couleurs 10x15 (■ = en noir-blanc)

<input type="checkbox"/>	thème 3 : locomotive 6036	BEF 400	EUROS 9,92	75 g
<input type="checkbox"/>	thème 4 : locomotive 6215	BEF 400	EUROS 9,92	75 g
<input type="checkbox"/>	thème 6 : automotrices ex.SNCB en Italie	BEF 400	EUROS 9,92	75 g
<input type="checkbox"/>	thème 7 : voyage PFT 6005 + 6215	BEF 400	EUROS 9,92	75 g
<input type="checkbox"/>	thème 13 : la passerelle à signaux de Sourbrodt	BEF 400	EUROS 9,92	75 g
<input type="checkbox"/>	thème 16 : locomotives Diesel prototypes 6001-6006	BEF 400	EUROS 9,92	75 g
<input type="checkbox"/>	thème 23 : les voitures ex.SNCB M3 en Italie	BEF 400	EUROS 9,92	75 g
<input type="checkbox"/>	thème 24 : locomotives série 15 sur les lignes 125-130	BEF 400	EUROS 9,92	75 g
<input type="checkbox"/>	thème 27 : autorails séries 45 et 46 à Ath	BEF 400	EUROS 9,92	75 g
<input type="checkbox"/>	thème 29 : les 6700 ACTS (ex.63-SNCB)	BEF 403	EUROS 10,00	75 g
<input type="checkbox"/>	thème 30 DB ■ : un samedi midi à Lot (EL 38 p. 12)	BEF 1210	EUROS 30,00	75 g
<input type="checkbox"/>	thème 31 : voyage PFT au Danemark I (15 photos)	BEF 605	EUROS 15,00	105 g
<input type="checkbox"/>	thème 33 : la ligne Diesel Trois-Ponts - Gouvry	BEF 403	EUROS 10,00	75 g
<input type="checkbox"/>	thème 34 : la locomotive 204.004 / 5404	BEF 403	EUROS 10,00	75 g
<input type="checkbox"/>	thème 35 : La ligne Diesel Rivage - Trois-Ponts	BEF 403	EUROS 10,00	75 g

CARTES POSTALES (PFT-Edition)

<input type="checkbox"/>	séries 1 à 6 (12 vues SNCB + CFL par série)	BEF 150	EUROS 3,72	105 g
<input type="checkbox"/>	série 7 (12 vues SNCB - voir EL 38 page 3)	BEF 202	EUROS 5,00	105 g
<input type="checkbox"/>	CP 8-11 : 4 cartes postales noir et blanc des gares de Spontin, Frameries, Ciney	BEF 101	EUROS 2,50	40 g
<input type="checkbox"/>	CP B : 4 cartes postales noir et blanc du tram B	BEF 101	EUROS 2,50	40 g

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	BEF 150	EUROS 3,72	7 g
--------------------------	----------------	---------	------------	-----

PHOTOS EN LIGNES

Les photos publiées portant un numéro (par exemple PHOTO 41-24), 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 15-07-2000; date de livraison: +/- 15-09-2000.

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	BEF 40	EURO 1,00	7 g
--------------------------	----------------	--------	-----------	-----

FRAIS D'ENVOI

Calculez le poids des articles commandés et ajoutez le montant des frais d'envoi à votre commande.

	BELGIQUE		ETRANGER	
jusque 100 g	BEF 40	EUROS 1,00	BEF 45	EUROS 1,12
jusque 250 g	BEF 55	EUROS 1,36	BEF 80	EUROS 1,98
jusque 350 g	BEF 65	EUROS 1,61	BEF 130	EUROS 3,22
jusque 500 g	BEF 90	EUROS 2,23	BEF 130	EUROS 3,22
jusque 1000 g	BEF 120	EUROS 2,97	BEF 220	EUROS 5,45
jusque 2000 g	BEF 140	EUROS 3,47	BEF 295	EUROS 7,31
jusque 3000 g	BEF 225	EUROS 5,58	BEF 390	EUROS 9,67
jusque 4000 g	BEF 260	EUROS 6,45	BEF 520	EUROS 12,89
jusque 5000 g	BEF 290	EUROS 7,19	BEF 630	EUROS 15,62

= article en voie d'épuisement

