

# EN LIGNES

REVUE TRIMESTRIELLE DE L'ASBL PATRIMOINE FERROVIAIRE TOURISTIQUE



**N° 43 - SEPTEMBRE 2000**  
**PRIX : 303 BEF - 7,5 EUROS**

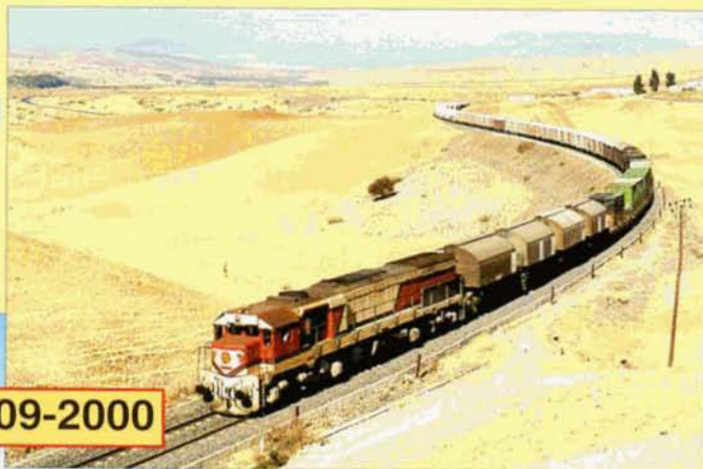




# Grand voyage PFT au Maroc

28 octobre au 4 novembre 2000

**DATE ULTIME D'INSCRIPTION : 20-09-2000**



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

## LOCO 2001

Comme tous les ans, le calendrier LOCO, édité conjointement avec Ediblanchart, sera disponible vers le 15 novembre. Il reprend maintenant 7 photos en couleurs et 5 en noir et blanc de matériel belge et luxembourgeois (une photo par mois); il est présenté au format A3 sur papier brillant, avec reliure en spirale et couverture plastifiée. Commandé avant le 31 décembre, il sera vendu au prix de 9 Euros (363 BEF); passé cette date, son prix de vente sera de 10 Euros (403 BEF). Frais d'envoi en sus (550 grammes - voir page 59).

Il sera disponible le 16 décembre lors de l'ouverture du shop à Saint-Ghislain, ou dans les commerces spécialisés et le Musée du Chemin de fer de Bruxelles-Nord au prix de 403 BEF.

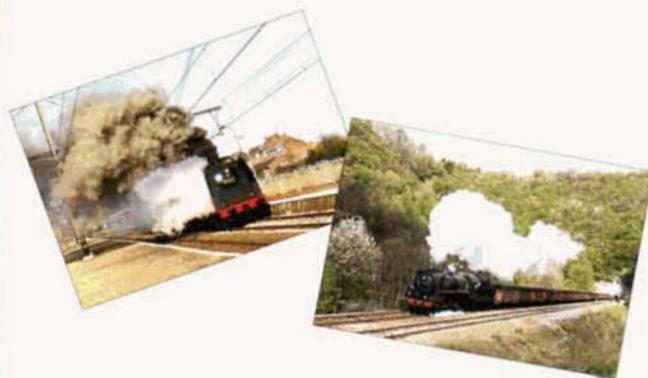
Communication :  
LOCO 2001.



## PHOTO-THEME N° 36

Ce photo-thème présente dix vues en couleurs de locomotives à vapeur préservées par la SNCB :

- 36-01 1.002 à Aarschot
- 36-02 7.039 à l'AC Mechelen
- 36-03 10.018 à Arlon
- 36-04 12.004 au chandelier de Leopoldsborg
- 36-05 12.004 à Nispen (Pays-Bas)
- 36-06 29.013 avec marchandises sortant du tunnel de Gendron
- 36-07 29.013 à Armentières (France)
- 36-08 41.195 en monument à Charleroi-Sud
- 36-09 64.045 à Ans
- 36-10 16.042 à Mariembourg



Série indissociable de 10 photos couleurs au format 10x15.  
Prix : 10 Euros (403 BEF) + frais de port (voir page 59 - poids : 75g).  
Communication : PHOTO-THEME 36.



## 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 DESCHAPPER, Pierre HERBIET, Garrit JOOS, Kristof AVONDS, Alain DEFECHEREUX, Bob STEPHENSON, Eric VAN HOECK.

#### Remerciements (par ordre alphabétique)

AMTF, Armand BEERLANDT, Robert BODDEWIJN, William BOECKX, Roger CRIKELAIRE, Gérard DEFALQUE, Steven DE SCHUITENEER, Christian DOSOGNE, Marc GRIETEN, Dave HABRAKEN, Lars LAENNEN, Georges MESSEN, Luc NINANNE, Terje OLSEN, Eric PAULUS, Walter PINET, Marc RIGUELLE, Philippe SCHOLL, Yves STEENE-BRUGGEN, Daniel THIELEMANS, Christian VANHECK, Xavier VER-SCHAFFEL, Marijn VOCKE, Wim WINDEY, André WITMEUR/JOCADIS.

#### 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  
GSM : 075/71.20.28  
FAX : 065/66.45.41  
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) (étranger : 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 les 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 du matériel peuvent nous joindre par téléphone ou par écrit.

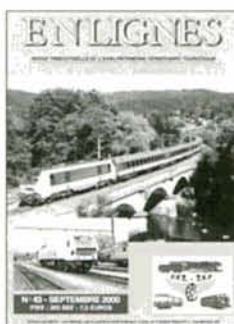
Schaerbeek : Pierre Herbiet : ☎ 075/71.20.28  
St-Ghislain : Philippe Scholl : ☎ 0477/26.99.79

#### Imprimerie

Imprimé en Belgique par Geers Offset nv, Oostakker.

Dépôt légal à la parution

## EN LIGNES N°43 - septembre 2000



Le 17 juin 2000, passage au-dessus de l'Ambève à Nonceveux du train 1138 Haarlem - Luxembourg, remorqué par la 3004 des CFL. Christian VANHECK.

#### PHOTO 43-01

Le 4 juillet 2000, la ME 26-02 louée par les CFL, en escale à Schaerbeek (voir page 5). J-L VANDERHAEGEN.



Le train 42654 Antwerpen-Noord - Bressoux - Sittard remorqué par la 2556. Elsloo, 25 avril 2000. Christian VANHECK.

Le 27 juin 2000, la ME26-05 s'apprête à entrer dans le tunnel de Manternach, en tête du train 24694 Wasserbillig - Bettembourg. Christian VANHECK.

# S O M M A I R E

Editorial 4

PFT-Service 4

Les CFL louent les ex. Di6 5

La signalisation de la LGV 1 8

La 9901 de la SNCB 12

Hier - Aujourd'hui 19

Le long de la Vesdre en 1962 20

Actualité étrangère 24

Actualité belge 34

Statistiques 34

Locomotives électriques 34

Locomotives Diesel 38

Automotrices électriques 40

Autorails 42

TGV 43

Voitures - Wagons 43

Infrastructure 44

L 42 : électrification 46

Actualité diverse 48

Réseaux industriels 51

Radiations 53

Le point sur les travaux TGV 56

PFT-Boutique 59



## EDITORIAL

Un premier bilan de la saison ne peut que nous encourager dans la voie que nous nous sommes fixée... En effet, les projets que nous avons à cœur semblent évoluer de manière favorable : le dossier "Saint-Ghislain" a été introduit auprès de la Région wallonne, tandis que le second avenant au contrat de gestion de la SNCB, initié par Madame Durant, impose une solution au problème de la concession de lignes désaffectées à des fins touristiques. Ça bougera donc dans les prochains mois... Et puis, la SNCB semble prendre conscience que nous ne sommes plus des amateurs... Une collaboration plus étroite s'est matérialisée lors des journées de fête à Huy et à Pepinster, grâce à notre vénérable 26.101. Il est vrai qu'elle est la seule locomotive à vapeur à savoir encore rouler sur le réseau belge... Vous avez dit "amateurs"? Bonne lecture.



PHOTO 43-70 Comme second voyage de l'année, le PFT proposa le 17 juin un tour en Flandre avec la 7701 et une rame de voitures M4 modernisées. Le train est ici photographié entre De Pinte et Oudenaarde, à Eine. Alain DEFECHEREUX.

### Petites annonces

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

**Annonce commerciale** : 1008 BEF (25 Euros) 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** : photos des locos Diesel SNCB série 66 (avant transformation en série 71). Luc DESMEDT, Rue Bois Milord 14, 1490 Court-Saint-Etienne. ☎ 010 61 32 98.

**CHERCHE** : amateurs de trains entre 16 et 26 ans. ESITMEZ Seyfettin, Kanaalstraat, 9 3582 BERINGEN. ☎ : GSM 0478/46.27.10.

### Rectification

EN LIGNES 42

page 26 : suite à une erreur dans le photomontage, le même document a été publié deux fois. Voici la photo qui aurait dû être publiée en bas de page.



### PFT-agenda

#### Samedi 30 septembre :

Journée Train-Tram-Bus ; navettes entre Marbehan et Valvert, avec visite de l'usine. Loco 6106 et 3 voitures. Prix : 100 BEF A/R.

#### Un samedi à déterminer :

en autorail dans la région de Huy; visite du dépôt vicinal de Burdinne; renseignements sur demande à l'adresse postale ou par En Lignes spécial.

#### Du 28 octobre au 4 novembre :

grand voyage au Maroc (voir page 2)

#### Samedi 16 décembre :

Shop de fin d'année à Saint-Ghislain; vente du calendrier et des dernières publications.

### Trains spéciaux, et évènements

#### Rail Miniature Mosan

Le samedi 14 octobre, le RMM organisera une journée "Portes Ouvertes" de 10.00 à 18.00, sur le thème de l'Initiation au vrai modélisme. Démonstrations de construction de bâtiments et de matériels ferroviaires, assemblage de kits et peinture par les membres. Entrée gratuite. Bar, petite restauration.

Adresse : Centre Culturel de Géronsart, rue du Trèfle, 5100 Jambes (Namur).

Renseignements : JC. BOTSPLOEL, rue St. Hadelin 21, 5561 CELLES.

Email : JC.botsploel@advalvas.be

☎ : 0477/39.69.99

### AJECTA

- A l'occasion des journées du patrimoine 2000, l'AJECTA organise le dimanche 17 septembre prochain un programme de festivités au dépôt de Longueville (Seine & Marne). De nombreux matériels ferroviaires anciens (locomotives à vapeur, voitures et wagons), y seront exposés. Pour la première fois, le chantier «Couplage Pullman Flèche d'Or et son fourgon» sera ouvert à la visite du public. Des trains à vapeur, remorqués par la 140 C 231, seront mis en circulation entre Longueville et Provins. Quatre allers et retours sont prévus au tarif de 60 FRF. L'accès au dépôt sera gratuit.

- L'AJECTA organise les samedi 23 et dimanche 24 septembre prochains, sur deux jours, un train à vapeur avec son propre matériel, au départ de Paris à destination de Vézelay, Chablis, Auxerre et retour. La rame, composée de voitures grandes lignes des années 1925/1930, dont une voiture Pullman et une voiture restaurant ex. CIWLT, sera tractée par la locomotive à vapeur 140 C 231. Tarifs : à partir de 1780 FRF, comprenant le trajet en train, l'hébergement en hôtel à Auxerre, toutes les visites (Vézelay, sa «colline éternelle» et sa basilique, dégustation en cave du vin blanc de Chablis).

#### Renseignements :

AJECTA BP n°1 F-77650 LONGUEVILLE

☎ : 01 64 60 26 26

Fax : 01 64 08 68 56

☐ : [www.ajecta.org](http://www.ajecta.org)

E-Mail : [trains@ajecta.org](mailto:trains@ajecta.org)



# Les CFL louent les ex. norvégiennes



Depuis le mois de mai dernier, les CFL ont pris en leasing une série de 6 machines du type ME 26 faisant partie du pool de locomotives créé par la firme allemande Siemens. Il s'agit en fait des Di6 norvégiennes, dont la commande fut annulée par les NSB en 1998.

Comme déjà mentionné dans notre numéro 40 page 25, les CFL, à la recherche, d'une part, d'une solution de rechange pour pallier à la déficience des locomotives électriques de la série 3000, mais également pour consolider et améliorer la qualité du trafic fret tout en n'augmentant pas la consommation électrique du réseau, ont finalement opté pour la prise en location auprès du pool de Siemens d'une série de 6 locomotives Diesel de grande puissance du type ME 26.

## Caractéristiques des ME 26

Constructeur :	Mak - Siemens
Année :	1995-1996 (2000)
Type :	Co'Co'
Moteur Diesel :	MaK 12 M 282
Puissance :	2650 kW
Effort de traction au démarrage :	41 t
Transmission :	électrique
Masse totale :	122 t
Longueur totale :	20,960 m
Hauteur totale :	4,385 m
Largeur totale :	3,000 m
Diamètre des roues :	1,060 m
Vitesse maximale :	140 km/h

Le 20 juin 2000, la ME 26-03 vire sur la plaque tournante du dépôt de Luxembourg, pour se rendre à vide à Bettembourg. Armand BEERLANDT.

En fait, les CFL voudraient commander une nouvelle série de 15 à 20 locomotives Diesel de très grande puissance, de l'ordre de 3000 à 3500 kW. Toutefois, de tels engins ne seront pas disponibles sur le marché européen avant au moins trois ans. Pour cette raison, les CFL ont donc pris des engins en leasing, en attendant que les constructeurs terminent l'étude et le développement de nouvelles machines de grande puissance.

Les ME 26 sont les anciennes Di6

norvégiennes (voir EL 32 p. 16) dont la commande avait été annulée en 1998 à la suite des trop nombreux problèmes techniques les affectant depuis leur mise en service en 1996 (voir EL 36 p. 20). Ces locomotives ont été modifiées à l'atelier DSB de Kobenhavn et de Vossloh à Kiel. Les principales modifications concernent le remplacement de la génératrice, les phares, rétroviseurs, éperon chasse-neige, adaptation au gabarit UIC et aux normes allemandes, montage de l'INDUSI et, pour les ma-



PHOTO 43-02 La ME 26-11 de Siemens photographiée au dépôt de Kobenhavn en compagnie d'une locomotive Diesel de la série ME des DSB. Philippe DE GIETER, 20 juin 2000.





La Di6.671 des Chemins de fer norvégiens, photographiée en gare de Bodo en octobre 1997. Parmi les modifications extérieures, on remarquera le déplacement des phares de l'arête centrale du nez vers le bas (cette position élevée des phares en Norvège est dictée par la couche de neige dépassant parfois le mètre), la suppression d'un des quatre phares au-dessus des pare-brise, des rétroviseurs et de l'éperon chasse-neige, et bien sûr, la décoration. Terje OLSEN.

chines louées aux CFL, du Memo II, vitesse réduite de 160 à 140 km/h, décoration grise et jaune sauf pour les ME 26 du NEG qui seront rouges.

Le contrat a été signé entre les CFL et Siemens le 13 avril 2000, pour une période de 3 ans reconductible. Les deux premières locomotives, les ME 26-02 et ME 26-09, sont arrivées à Luxembourg le 17 mai, suivies quelques jours plus

tard par les ME 26-03 et ME 26-05. Les deux dernières machines arriveront plus tard, après leur homologation par la SNCB. En attendant cette homologation, les ME 26 ne circulent que sur le réseau des CFL, principalement au départ du port de Mertert et de Wasserbillig vers Bettembourg et Esch-sur-Alzette, parfois même en tête de trains de voyageurs. Lorsque la SNCB aura donné son feu vert, elles assureront des trains de mar-

chandises vers Stockem, Athus et Gouvy avec, en particulier, les trains 44936 Bettembourg 09.51 - Gouvy 11.53 - (Kinkempois) et 44931 (Kinkempois) - Gouvy 13.32 - Bettembourg 15.44.

La circulation vers la France n'est pas autorisée vu qu'elles ne sont pas pourvues des dispositifs de sécurité de la SNCF (KVB).

Les ME 26 remplacent en fait les locomotives électriques de la série 3600,



PHOTO 43-03 Le 20 juin 2000, la DE 2650-04 et la ME 26-08, stationnent au dépôt DSB de Kobenhavn. La DE 2650-04 est en fait la première locomotive modifiée; elle recevra plus tard le numéro ME 26-04. Pierre HERBIET.



**PHOTO 43-04** La ME26-02 lors des parcours de mesures sur la ligne 94 entre Ath et Silly, ici au site du "Coucou". La voie de gauche relie la ligne 94 à la base de maintenance de la LGV 1. Christian DOSOGNE.

dont plusieurs unités à bout de souffle et jouant les prolongations pour subvenir aux déficiences des 3000, sont ou seront réformées. Les ME 26 permettent également de disposer d'une réserve pour les locomotives Diesel de la série 1800 dont le parc est également fort sollicité.

Le samedi 1er juillet, la ME 26-02 effectua des parcours de mesures sur la ligne 94 entre Ath et Silly, au célèbre site du "Coucou", en vue de déceler les éventuelles perturbations à la signalisation, ceci dans le cadre de leur homologation pour la circulation en Belgique. La rame était composée d'une voiture M2 et trois M4, encadrées, côté Bruxelles par la ME 26-02 et, à l'autre extrémité, par les 5506 + 5509. Les résultats furent entièrement positifs, si bien que les parcours d'essai prévus le lendemain n'eurent pas lieu.

Le roulement complet des ME 26 est donné dans le tableau ci-dessous (uniquement les parcours de jour).

**PHOTO 43-05** La ME 26-02 photographiée dans la gare de triage de Stockem, le 2 juin 2000. Alain DEFECHEREUX.



**Du lundi au vendredi :**

**LOCO 1 :** L 08.30 - 26973 - 08.56 Es = Lg 11.01 - 26547 R35 (R24 : = W) - 12.10 W 13.39 - 34660 - 14.30 Bt 16.04 - 34621 - 17.08 - W 18.34 - 24668 - 20.18 D

**LOCO 2 + 4 :** (assuré en UM par 2ME 26) Bt 08.20 - 36929 - 09.25 P = Es 10.51 - 26287 - 11.22 = D 12.45 - 26392 - 13.19 L = Bt 15.31 - 36945 - 15.46 Es = R 16.58 - 36342 - 18.12 Bt 19.05 - 36977 - 19.44 P

**LOCO 3 :** Lg 06.07 - 26535 - 07.54 Mt = W 12.16 - 24652 - 13.32 Lg = W

**LOCO 5 :** Bt 08.51 - 45291 - 09.40 W 10.16 - 44272 - 11.12 Bt 12.20 - 44279 - 13.04 W 13.49 - 45250 - 15.15 Bt 16.40 - 36935 - 17.24 P = Athus 17.55 - 36344 - 18.13 P

**LOCO 6 :** Bt 09.51 - 44936 - 11.53 Gouvy 13.32 - 44931 - 15.44 Bt 16.50 - 45295 - 17.39 - W

**Le samedi :**

**LOCO :** Bt 08.51 - 45291 - 09.40 W 10.16 - 44292 - 11.12 Bt = W 13.49 - 45254 - 15.15 Bt = P 17.15 - 49976 - 17.50 Bt

**LOCO 2 + 3 :** Bt 08.20 - 36929 - 09.25 P = Es 10.51 - 26287 - 11.22 = MKM 13.25 - 44949 - 14.16 Bt 15.31 - 36445 - 14.56 Es = D 17.09 - 36342 - 18.12 Bt

**LOCO 4 :** D 10.08 - 36284 - 10.46 Bt

**LOCO 5 :** Bt 09.51 - 44936 - 11.53 Gouvy 13.32 - 44931 - 15.44 Bt

**Le dimanche :**

**LOCO 1 + 2 :** Bt 13.30 = 14.12 W 15.07 - 44274 - 16.04 Bt 17.50 - 44281 - 17.39 W = L

**LOCO 3 :** Bt 13.53 - 42906 14.43 Stockem = L = Bt 18.28 - 44277 - 19.14 W

**ABREVIATIONS :** = à vide, A : Athus, Bt : Bettembourg, Du : Dudelange, Es : Esch-sur-Alzette, Gy : Gouvy, L : Luxembourg, Lg : Langergrund, Mt : Mertert, P : Pétange, R : Rodange, W : Wasserbillig, R35 : mercredi + vendredi, R24 : mardi + jeudi.

**PHOTO 43-06** Après les parcours de mesures réalisés au "Coucou", la ME 26-02 transita par Schaerbeek, les 4 et 5 juillet, où elle fut intégrée dans un train à destination de Stockem, puis du Grand Duché. Atelier de Schaerbeek, 4 juillet 2000. Jean-Luc VANDERHAEGEN.





# LA SIGNALISATION DE LA LGV 1



**Le long de la section Lembeek - frontière française de la ligne à grande vitesse 1, on rencontre une signalisation fort différente de celle équipant les lignes classiques. A la demande de plusieurs lecteurs, voici un article décrivant tous les signaux spécifiques jalonnant la LGV 1.**

La circulation sur une ligne à grande vitesse (LGV) présente des caractéristiques qui rendent caducs les différents systèmes de signalisation latérale tels qu'on les rencontre sur les lignes dites classiques. Il est en effet illusoire de croire qu'un conducteur est capable de mémoriser sans défaillance les missions imposées par des signaux qui défilent à 300 km/h ! Et il est d'autre part impensable, dans la philosophie LGV, d'admettre une adaptation de la vitesse en marche normale aux conditions de visibilité (obscurité, brouillard...) - les distances d'arrêt sont de toutes façons telles qu'un obstacle pourtant aperçu à temps par le conducteur, n'aurait aucune chance d'être évité. On a donc grillagé le site pour diminuer les risques, et on a mis au point un système particulier de transmission des informations relatives à l'espacement des trains. C'est ce système que nous allons commenter.

PHOTO 43-07 Dans les environs d'Enghien, passage de la rame Thalys 4344. A droite, on voit un «grand repère» permissif permanent. Jean-Luc VANDERHAEGEN, 24-06-2000.

## Principes

A la différence de la signalisation des lignes classiques, qui fournit des informations ponctuelles au passage au droit des signaux, la communication entre le sol et les équipements embarqués est continue. Dans ce système appelé **TVM** (pour Transmission Voie-Machine), chaque tronçon de voie est équipé d'un *émetteur* et d'un *récepteur*. Les messages sont générés en permanence par l'émetteur et envoyés vers le récepteur via les circuits de voies (rails). Sur le véhicule, ils sont recueillis par des *capteurs* disposés à l'avant, et apparaissent en cabine sur un écran de visualisation, sous forme de *consignes de vitesse*. Les véhicules parcourent les circuits de voie du récepteur vers l'émetteur. Compte tenu de l'endroit où sont placés les capteurs, cela implique que :

- lorsqu'un véhicule occupe la section, aucun message ne parvient plus au récepteur au sol, ce qui constitue un élément du système de détection de présence;
- si plusieurs véhicules se trouvent simultanément dans une section, seul

le premier captera les message émis;

- si un ou plusieurs véhicules parcourent les circuits de voie dans le sens émetteur - récepteur, aucun ne captera l'information.

La non-captation d'information est interprétée par la TVM comme un signal présentant l'aspect le plus restrictif, soit l'arrêt d'urgence.

Dans des conditions d'exploitation normales, il ne peut donc y avoir qu'un seul véhicule par section, et la circulation dans le sens contraire à celui qui est déterminé est rendue impossible.

Actuellement, la vitesse maximum autorisée sur LGV est de 300 km/h. La signalisation latérale ne doit être observée que lorsque la vitesse affichée en cabine est égale ou inférieure à 170 km/h.

## Signalisation au sol

La ligne est divisée en sections de 1500 m minimum en palier, dont l'entrée est matérialisée par des *repères*. Par analogie



gie avec la signalisation classique SNCB, il existe des «grands repères» et des «petits repères».

Les «**grands repères**» s'adressent aux grands mouvements et sont constitués d'un panneau réfléchissant, de forme carrée, présentant une flèche jaune bordée de blanc sur fond bleu. Ils matérialisent :

- l'endroit où l'arrêt doit être réalisé lorsque la consigne de vitesse impose l'arrêt;
- l'endroit où une vitesse réduite imposée par la TVM doit être respectée.

La captation des messages qui concernent des restrictions de vitesse se fait exclusivement au droit des repères. L'arrêt d'urgence comme la levée de missions restrictives, peuvent par contre être communiqués quel que soit l'endroit où le véhicule se trouve.

Il y a des repères pour la voie normale et la contre-voie. La flèche jaune est dirigée vers la voie à laquelle le repère s'adresse.

Outre l'identification du repère, des panneaux ou boîtiers additionnels montés sur son mât fournissent des indications quant au mode de franchissement des repères imposant l'arrêt :

- si le repère est dit «permissif permanent», il porte soit une couronne de franchissement, soit une armoire à

deux bandes rouges et un oeilleton de franchissement. La continuation du parcours après l'arrêt se fait en fonction des indications présentées par la signalisation de cabine. Lorsque l'oeillette est éteint et qu'un arrêt est imposé au repère, un contact avec le poste de signalisation est requis afin de recevoir d'éventuelles directives;

- si le repère est «permissif intermittent», il porte un panneau à deux bandes rouges et T rouge, ainsi qu'un oeillette de franchissement. Lorsque l'oeillette est éteint et que l'arrêt est imposé au repère, un ordre de franchissement doit être obtenu;
- un panneau muni d'une plaque à deux bandes rouges et T rouge peut être équipé d'un boîtier noir pouvant présenter un feu rouge et un feu blanc allumés simultanément. Après contact avec le signaleur afin d'obtenir des renseignements à propos de la manoeuvre à effectuer, la continuation du parcours en aval du repère a lieu en petit mouvement et marche à vue jusqu'au prochain repère (grand ou petit).

L'allumage de l'oeillette ou des feux rouge et blanc mis à part, les missions imposées par l'équipement TVM sont donc invisibles pour un observateur au sol ou le voyageur.

Les «petits repères» s'adressent exclusivement aux petits mouvements et sont constitués d'un panneau de forme pentagonale portant un chevron blanc sur fond violet. Outre le panneau d'identification, le mât est muni d'un panneau blanc à deux bandes rouges et T rouge, ainsi que d'un boîtier noir triangulaire pouvant présenter deux feux blancs en oblique. Il impose l'arrêt aux petits mouvements. L'allumage des deux feux blancs autorise le franchissement du repère et la continuation du parcours en petit mouvement jusqu'au prochain repère (grand ou petit) qui est considéré comme fermé.

## Signaux de transition

L'accès à la LGV pour un convoi provenant d'une ligne équipée de signalisation classique est autorisé par des grands signaux d'arrêt lumineux appelés «signaux CAB». Le signal CAB a l'aspect d'un grand signal d'arrêt (de voie normale ou de contre-voie selon la voie à laquelle il s'adresse) et peut présenter les mêmes feux. Lorsque le signal CAB est ouvert, un panneau situé au dessus de la cible présente les lettres blanches CAB. En aval de ce signal, c'est la signalisation de cabine qui doit être respectée. Aucun véhicule non équipé de la TVM n'est autorisé à le franchir.



PHOTOS 43-08 - 43-09 - 43-10 Trois modèles de «grands repères» (tous trois sont des repères de contre-voie, puisqu'ils sont placés à droite de la voie parcourue): les deux premiers sont permissifs permanents ; celui de droite, muni d'un oeillette de franchissement, du panneau à deux bandes rouges et T rouge, ainsi que du boîtier pouvant présenter les feux blanc et rouge, est permissif par intermittent et transforme un grand mouvement en petit mouvement lorsque ces feux sont allumés. Philippe SCHOLL.





**PHOTO 43-11** Un «petit repère». Le franchissement du signal est autorisé lorsque les deux feux blancs apparaissent sur le boîtier triangulaire noir. Ce modèle de repère est implanté à proximité des appareils de voie (voies d'évitements par exemple) où des manoeuvres sont susceptibles d'être effectuées. Ph. SCHOLL.

L'approche des signaux CAB est matérialisée par des panneaux rectangulaires portant les lettres CAB noires sur fond blanc, et placés au dessus des balises d'approche.

La fin de zone à signalisation de cabine est matérialisée par un panneau indépendant de forme rectangulaire, portant les lettres CAB blanches sur fond noir et une barre oblique rouge. Ce panneau est indépendant.

### Limitations temporaires de vitesse (chantiers)

Les limitations égales ou supérieures à 170 km/h sont signalisées par la consigne de vitesse appropriée. Les limitations inférieures à 170 km/h sont pour la plupart signalisées au moyen de panneaux de vitesse traditionnels (dans ce cas, la vitesse du convoi sera ramenée à 170 km/h avant d'approcher des triangles d'annonce). La fin de zone à vitesse réduite est matérialisée par un

triangle vert portant deux points blancs, sans indication de vitesse (c'est la signalisation de cabine qui doit être observée).

### Signaux de coupure de courant - signaux d'abaissement des pantographes

Il existe trois panneaux : l'annonce, l'exécution et la fin de zone.

Les signaux d'annonce sont répétés en cabine par l'allumage d'un voyant. La procédure de coupure est automatiquement réalisée par l'équipement de traction.

Les signaux d'abaissement des pantographes sont du modèle classique.

### Signalisation à bord

Les consignes de vitesse sont affichées à bord sur un visualisateur en fonction des informations générées par l'équipement au sol. Nous n'entrerons pas en détail dans la signification des affichages ni dans la succession de ceux-ci. Disons simplement, en résumé, que :

- la vitesse maximum autorisée est af-



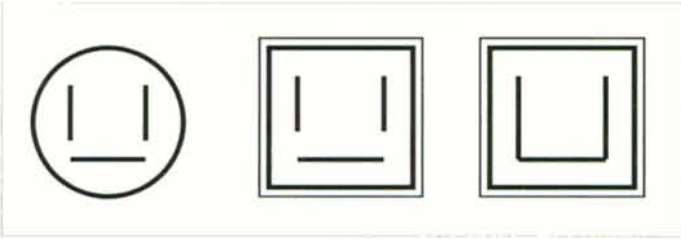
**PHOTO 43-12** Un signal «CAB» autorisant l'accès vers la ligne LGV, ici à la sortie du viaduc de Lembeek. L'indication CAB allumée signifie qu'en aval de ce signal, c'est la signalisation de cabine qui doit être observée. Ce signal est équipé d'un «commutateur de protection» (le petit triangle rouge sur fond blanc) dont la manoeuvre permet au conducteur obligé d'intervenir dans les voies d'assurer sa protection vis-à-vis des autres mouvements. Philippe SCHOLL.



**PHOTOS 43-99 et 43-13** Les deux panneaux «CAB» : à gauche, le panneau d'approche d'un signal CAB est monté sur une balise (à la sortie de la base du Coucou). Le conducteur d'un véhicule non équipé de la TVM sait ainsi qu'il ne pourra pas franchir le signal suivant, quel que soit l'aspect présenté par celui-ci. A droite, un panneau de fin de zone à signalisation de cabine, ici celui implanté à la sortie du viaduc de Lembeek et jumelé avec un triangle indiquant la vitesse de référence de la ligne 96N : 160 km/h. Ph. SCHOLL.







Les trois panneaux de coupure de courant. De gauche à droite : annonce, exécution et fin de zone.

fichée en chiffres noirs sur fond vert;

- une annonce de limitation de vitesse à respecter au prochain grand repère rencontré est affichée en chiffres noirs sur fond blanc (par analogie aux TIV SNCF); l'exécution d'une limitation de vitesse à respecter est affichée en chiffres blancs sur fond noir. L'affichage peut être fixe ou clignotant; il est clignotant lorsque la consigne de vitesse dans la section d'aval est plus restrictive que la consigne affichée;
- une annonce d'arrêt au prochain grand repère rencontré est affichée en chiffres noirs sur fond rouge;
- l'obligation de marcher à vue (avec arrêt au prochain repère rencontré) est imposée par l'aspect rouge des trois afficheurs.

Eric VAN HOECK

*Ci-contre : Les différents aspects que peuvent présenter les consignes de vitesse au visualisateur en cabine. De haut en bas : la vitesse maximale autorisée (300), une annonce de limitation de vitesse à 270 km/h, l'exécution d'une limitation à 230 km/h, l'annonce d'un arrêt (vitesse «0»), et la marche à vue.*

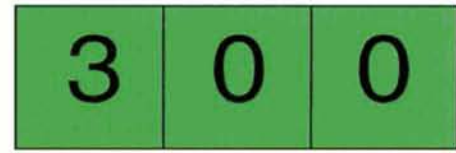


PHOTO 43-14 Implanté à l'entrée du viaduc de Lembeek, panneau de transition entre les deux systèmes de signalisation de cabine : de la TBL, qui est actuellement en développement à la SNCB, vers la TVM, d'origine française. Philippe SCHOLL.



## LA LOCOMOTIVE 9901 de la SNCB

**P**armi les engins les plus méconnus de la SNCB figure certainement la locomotive Diesel 9901. Cet article n'a pas la prétention de vous la faire découvrir dans les moindres détails - nous ne possédons pas tous les éléments - mais d'éclaircir quelque peu la vie de cette mystérieuse machine.

Ce locotracteur fut construit par Klöckner-Humboldt-Deutz (KHD). Cette firme allemande, communément appelée Deutz, était spécialisée dans la construction de petites locomotives à usage industriel (machines pour la desserte de raccords, engins à voie étroite notamment pour les charbonnages, etc.). KHD assembla également des grosses locomotives Diesel tant de manœuvres que pour les services de ligne. Plusieurs milliers de machines furent produites jusqu'en 1970, année de l'abandon de cette activité. A la fois simples et robustes, elles furent ex-



Voici la seule photographie connue montrant la 9901 en service à la SNCB. Elle est ici visible sur une voie de garage à Bruxelles-Tour & Taxis, le 22 décembre 1973. DIEU.

portées dans le monde entier. En Belgique, de nombreuses sociétés, plus

particulièrement des charbonnages, acquirent des locomotives Deutz.



PHOTO 43-15 La 9901 dans un piteux état, en service chez le ferrailleur A. Stevens, sur le Quai des Armateurs à Bruxelles, le 6 juin 1981. Après sa mise hors service, elle fut remplacée par une seconde machine identique provenant de la firme Belgian Shell de Bruxelles. Jean-Luc VANDERHAEGEN.



La locomotive qui nous intéresse aujourd'hui fut construite en 1957 pour Ideal Standard, une société de construction de radiateurs. Deutz lui attribua le numéro de construction 56767. Elle fut mise en service le 27 septembre 1957 dans le siège bruxellois de la firme qui était implantée dans la zone industrielle au nord de Vilvoorde, non loin du canal à hauteur du Pont Brûlé. A noter qu'Ideal Standard avait acquis simultanément une seconde machine identique pour son siège de construction d'Houdeng-Goegnies (Deutz 56.552/ 1957). Ces deux machines étaient du type A4L514R, désignation dont la signification est la suivante :

- A = moteur Deutz standard
- 4 = moteur à 4 cylindres
- L = (Luft) refroidissement à air
- 51 = course des pistons en mm
- 4 = moteur de la 4ème version
- R = (Rangieren) locomotive de manoeuvres.

Le moteur Diesel Deutz A4L514 développait 55 CV à 1500 tr/min.

La transmission était fournie par Voith-Sinclair-Deutz. Elle était du type mécanique. Le volant du moteur Diesel était relié à la boîte à vitesse Deutz par l'intermédiaire d'un accouplement hydraulique Voith-Sinclair et d'un arbre à cardan. La boîte à vitesse était disposée directement sur l'essieu arrière, lequel transmettait le mouvement à l'essieu avant à l'aide de deux bielles. La boîte possédait quatre vitesses synchronisées.



**PHOTO 43-16** La 9901 vue côté capot moteur. On remarquera les plateaux élargis des buttoirs qui furent installés par la SNCB pour éviter les mariages de buttoirs lors de manoeuvres dans les courbes serrées. Ferrailleur A. Stevens, Quai des Armateurs, Bruxelles, 6 juin 1981. Jean-Luc VANDERHAEGEN.

Le poste de conduite rudimentaire comportait une double commande, avec pédale de débrayage et leviers d'accélération et d'inversion.

La machine ne comportait qu'un frein à levier agissant sur les quatre roues.

La masse totale s'élevait à 14 t. La vitesse maximale atteignait 15 km/h. La locomotive pouvait circuler dans des courbes de 50 m de rayon.

Ce type de locotracteur apparut au début

des années cinquante, et équipa d'innombrables raccords et firmes.

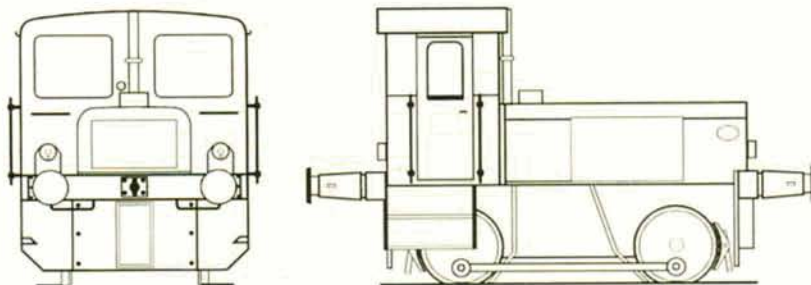
Il semblerait que cet engin fut acquis par la SNCB vers 1971, afin de manoeuvrer sur les voies en très forte courbe de la gare de Bruxelles-Tour & Taxis et pour desservir les raccords du Quai des Armateurs, lesquels étaient situés le long du canal et accessibles au départ de cette gare.



Encore une photographie de la 9901 en service chez le ferrailleur A. Stevens, dont le chantier de démolition était situé sur le Quai des Armateurs en bordure du Bassin Vergote. La gare de Bruxelles-Tour & Taxis se situe de l'autre côté du canal. Bruxelles, 5 juin 1979. Pierre HERBIET.



## LOCOMOTIVE DIESEL 9901



Généralités	Caisse	Moteur Diesel	Transmission
<p><b>Effectif</b> : .....1  <b>Type</b> : .....B  <b>Numérotation</b> : .....9901  <b>Masse globale en ordre de marche</b> : .....14 t  <b>Approvisionnements</b> :            - gasoil : .....85 l            - huile de graissage moteur Diesel : .....13 l  <b>Effort de traction max.</b> : 3,4 kN  <b>Vitesse maximale</b> : ...15 km/h  <b>Rayon minimal de courbe</b> :50 m  <b>Diamètre des roues</b> : ...850 mm</p>	<p><b>Constructeur</b> : Klöckner-Humboldt-Deutz, numéro 56.767  <b>Date de construction</b> : 1957  <b>Équipement de freinage</b> : Frein à main à levier agissant sur toutes les roues (un sabot en fonte par roue)  <b>Dispositif de commande</b> : la locomotive est munie de la double commande dans la cabine de conduite, avec pédale de débrayage et leviers d'accélération et d'inversion.  <b>Sablage</b> : 4 tuyaux de sablage aboutissent à chacune des 4 roues, côté intérieur. Le sable est contenu dans un réservoir installé sur le capot moteur, contre la paroi de la cabine.</p>	<p><b>Constructeur</b> : .....Deutz  <b>Type</b> : .....A4L514  <b>Mode de fonctionnement</b> : .....à 4 temps  <b>Mode d'injection</b> : à chambre de précombustion  <b>Pression d'injection</b> : 150 kg/cm<sup>2</sup>  <b>Régulation de la puissance</b> : par réglage de l'injection et de la vitesse  <b>Démarrage du moteur</b> : .par démarreur électrique  <b>Puissance nominale</b> : ..55 CV  <b>Vitesse de rotation maximale</b> : . .....1500 tr/min.  <b>Cylindres</b> :            - nombre : .....4            - disposition : vertical en ligne            - alésage : .....110 mm            - course : .....140 mm</p>	<p><b>Constructeur</b> : Voith-Sinclair-Deutz  <b>Genre</b> : .....mécanique  <b>Mode de fonctionnement</b> : le volant du moteur Diesel est relié à un accouplement hydraulique Voith-Sinclair. Un arbre à cardan relie l'accouplement hydraulique à la boîte à vitesses Deutz.  <b>Boîte à vitesse</b> : Deutz à 4 vitesses synchronisées.  <b>Mode d'attaque des essieux</b> : la boîte de vitesses est disposée directement sur l'essieu arrière, lequel transmet le mouvement à l'essieu avant à l'aide de deux bielles.</p>

La SNCB ne possédait pas de locomotives aptes à assurer ces services. Toutes étaient trop lourdes et ne pouvaient circuler sur des courbes de 50 mètres de rayon. C'est pour ces raisons que la SNCB acquerra cet engin.

La petite machine fut intégrée dans la classe 9 - c'est-à-dire des locomotives de très petite puissance - et c'est en toute logique qu'elle fut numérotée 9901. La SNCB lui appliqua la décoration en vigueur à ce moment là : la livrée verte avec bandes jaunes en forme de Z. C'est l'atelier de Schaerbeek qui était chargé de son entretien. Quant fut-elle retirée du service? Nous ignorons la date précise, mais elle se situe vers 1974. Elle fut alors revendue au chantier de démolition A. Stevens & Co situé Quai des Armateurs. Elle y fut utilisée jusqu'à vers 1981, avant d'être ferrailée sur place. Voilà tout ce que l'on sait sur cet engin.

La 9901 ne fut pas unique en Belgique. Plusieurs machines similaires ont été acquises durant les années '50 et '60 par diverses firmes pour effectuer les manoeuvres locales.

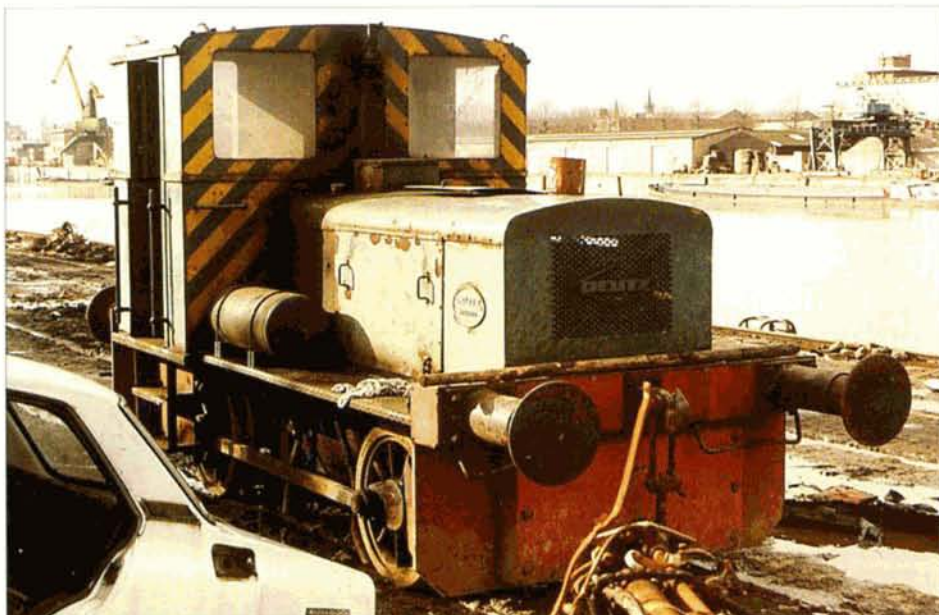


**PHOTO 43-17** En 1951, la firme Industries Chimiques de Wilsele, à Wilsele près de Leuven, commanda trois locotracteurs Deutz A4L514R. La première machine, portant le numéro KHD 47432, fut livrée le 18 avril 1951. Les deux suivantes, les KHD 47484 et 47485, furent fournies le 8 juin 1951. Après la cessation des activités, la locomotive 47484 fut vendue aux Carrières de Namèche. Il semblerait que cette machine y aurait été utilisée jusqu'au milieu des années '90. Elle est ici photographiée devant le tunnel menant aux carrières de Namèche, en juin 1973. Yves STEENEBRUGGEN.



Sur base d'une liste établie par Jens MERTE et Dietmer STRESOW, nous avons répertorié 27 locomotives, lesquelles sont reprises dans le tableau ci-dessous. Les neuf dernières appartiennent en fait au type KS55B, une version plus moderne de la A4L514R, reconnaissable à ses doubles feux rouge-blanc et aux arêtes arrondies des capots. Toutes ces machines furent importées en Belgique par la firme LOCORAIL SA de Bruxelles et Langerbrugge. Actuellement, il en subsiste 8, dont seule celle de la sucrerie de Brugelette est encore en activité.

La firme Belgian Shell AG à Bruxelles réceptionna le 14 juin 1956 la locomotive Deutz 56344. Vers 1981, elle fut rachetée par le ferrailleur A. Stevens & Co pour remplacer l'ex. 9901. Elle est ici photographiée sur le Quai des Armateurs, le long du bassin Vergote. Ch. DOSOGNE, 05-02-1984.



N°	TYPE	ANNÉE	LIVRAISON	SOCIÉTÉ	DÉMOLIE
47432	A4L514R	1951	18-04-1951	Industries Chimiques de Wilsele, à Wilsele	OUI
47480	A4L514R	1951	31-05-1951	Purфина, à Bruxelles	OUI
47484	A4L514R	1951	08-06-1951	Industries Chimiques de Wilsele, à Wilsele, puis Carrières de Namêche	OUI
47485	A4L514R	1951	08-06-1951	Industries Chimiques de Wilsele, à Wilsele, puis UCB à Ruisbroek	NON
55252	A4L514R	1953	20-05-1953	Energie, à Marcinelle	OUI
55699	A4L514R	1953	05-11-1953	Verreries de Fauquez	OUI
55712	A4L514R	1953	05-11-1953	SA Purфина, à Ertvelde-Rieme, puis Westkaai au port de Gent	OUI
55815	A4L514R	1954	05-07-1954	sucrerie d'Escanaffles, puis sucrerie de Moerbeke-Waas	OUI
55823	A4L514R	1954	09-08-1954	Chantier Houiller de Bruxelles, puis F. v.d. Bossche à Aartselaar, puis Halterman à Antwerpen	?
56037	A4L514R	1955	17-12-1955	SA Laminage à froid, à Carrières	OUI
56240	A4L514R	1956	12-04-1956	Glaces de Concelles, à Bruxelles, puis Etablissements Frateur - De Pourcq, à Boom	OUI
56344	A4L514R	1956	14-06-1956	Belgian Shell AG, à Bruxelles, puis ferrailleur A. Stevens à Bruxelles, puis ferrailleur Stelimet à Genk	NON
56415	A4L514R	1956	15-10-1956	SA Tubes de Nimy, puis charbonnier Devis à Bruxelles; 1987 : MSTB; vers 1991 Ambrogio Muizen	NON
56552	A4L514R	1957	08-06-1957	Ideal Standard, à Houdeng Goegnies, puis BVS	NON
56767	A4L514R	1957	27-09-1957	Ideal Standard, à Bruxelles; 1971 : SNCB 9901; 1974 : ferrailleur Stevens, à Bruxelles	OUI
56854	A4L514R	1958	24-03-1958	Centrale Economique des Charbonniers, ensuite sucrerie de Brugelette	NON
57097	A4L514R	1960	04-06-1960	Produits Chimiques & Métallurgiques du Rupel SA, Sauvegarde	?
57163	A4L514R	1960	06-12-1960	LOCORAIL puis LOCOREM à Sclessin	?
57439	KS55B	1961	29-03-1961	usine Marechal Ketin	NON
57478	KS55B	1962	30-03-1962	entreprise à Seraing	?
57479	KS55B	1962	26-03-1962	Merz & Co à Verviers	?
57629	KS55B	1963	25-03-1963	Merz & Co à Verviers	?
57663	KS55B	1963	31-05-1963	Merz & Co à Verviers	?
57676	KS55B	1963	17-12-1963	Texaco à Gent, puis General Management Comp. International, puis SCM Maldegem	NON
57733	KS55B	1964	30-06-1964	Merz & Co à Verviers	?
57815	KS55B	1964	30-12-1964	Merz & Co à Verviers	?
57963	KS55B	1966	24-01-1966	FOAM Glass Tessenderlo, puis Pittsburgh Corning Europe NV à Tessenderlo	NON

PHOTO 43-18 Le 6 juin 1986, sur le Quai des Armateurs, la même locomotive manoeuvre la 7201 (ex. 7214 renumérotée en fin de carrière) vers le point ultime de son existence. Courant juillet, il n'en restera plus qu'un monticule de ferraille. On remarquera l'énorme différence de proportion entre les deux machines. De l'autre côté du Bassin Vergote, derrière la rangée d'arbres, se trouvent les installations de la gare de Bruxelles-Tour & Taxis. L'accès au Quai des Armateurs se faisait par le pont enjambant le canal visible au loin à hauteur de la loco Deutz. P. HERBIET.





Deutz produisit à plus de cent unités le type A4L514R, durant une dizaine d'années, de +/- 1950 à 1961, tandis que la KS55B apparue en 1959, fut construite à 64 exemplaires jusqu'en 1968. Ces machines furent exportées dans le monde entier.

Pour terminer, savez-vous que la SNCB a également possédé un engin numéroté 9911? Il s'agissait d'un véhicule rail-route Unimog. Celui-ci apparaît à plusieurs reprises dans des inventaires reprenant les effectifs du parc de traction durant les années septante. Tout amateur qui posséderait des informations ou photos complémentaires concernant les locotracteurs Deutz A4L514R (en particulier le 9901), et le 9911 peuvent nous les faire parvenir. C'est avec beaucoup de plaisir que nous les publierons dans un prochain numéro de *EN LIGNES*.

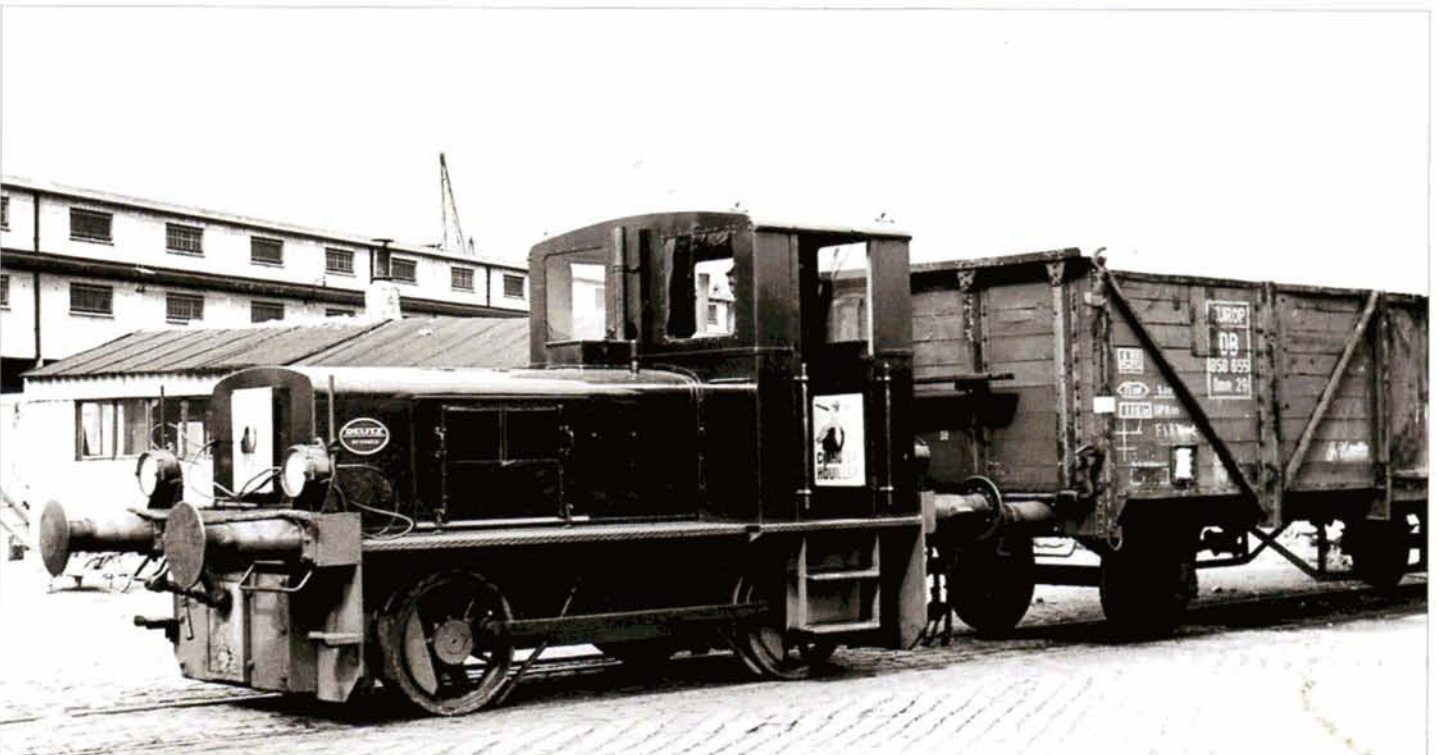


Vers 1996, la machine du chantier de démolition Stevens fut retirée du service, à la suite de la suppression du raccordement reliant la gare de Bruxelles-Tour & Taxis et le Quai des Armateurs. La locomotive existe actuellement toujours, et se trouve garée hors service dans le chantier de démolition de "NV STELIMET" dans le port de Genk, en compagnie d'un locotracteur Cockerill provenant de la sucrerie de Tirlemont. Genk, 11 janvier 1999. R. CRIKELAIRE.



Le 9 août 1954, Deutz livra le locotracteur 55823 au "Chantier Houiller de Bruxelles", ici photographié en mai 1966 le long de l'avant-port de Bruxelles (canal de Willebroek), sur le quai Léon Monnoyer, à hauteur du pont Van Praet à Schaerbeek. En 1985, cet engin fut revendu à la firme Frans v.d. Bossche à Aartselaar, et quelques années plus tard, à la firme anversoise Halterman où elle aurait été mise hors service en avril 1986. André WITMEUR / JOCADIS.

Ci-dessous, la même machine est vue le 27 janvier 1964 sur le raccordement menant vers l'avant-port de Bruxelles, le long du Quai Léon Monnoyer. La machine s'apprête à traverser la rue de l'avant-port. Daniel THIELEMANS.







**PHOTO 43-19** L'usine Maréchal Ketin à Tilleur possède le locotracteur Deutz 57439. Depuis quelques années, il est toutefois garé hors service, le raccordement ferroviaire n'étant plus utilisé. Au fond de l'image, on aperçoit la locomotive n°2 (Cockerill 3883/1962), elle aussi garée sans utilisation dans un magasin de pièces appartenant à Cockerill (ex. entreprise Tolmatil). Tilleur, 16 juin 2000. Kristof AVONDS.



La machine Deutz 56240 fut fournie le 12 avril 1956 à la société "Glaces de Concelles" à Bruxelles. Elle fut ensuite successivement utilisée par les Etablissements Frateur - de Pourcq à Boom, puis par une firme de produits pétroliers installée à Hoboken. Le 27 avril 1977, elle manoeuvrait des wagons-citernes sur le raccordement de l'entreprise. On remarquera que la machine est dépourvue d'un butoir. Yves STEENEBRUGGEN.



**PHOTO 43-20 et PHOTO 43-21** Le locotracteur Deutz 56854 livré en 1958 est la seule machine qui est aujourd'hui encore réellement utilisée, sur le raccordement de la sucrerie de Brugelette. Jusqu'en 1999, cet engin arborait une livrée jaune-ocre, comme on peut le voir sur la vue de gauche prise le 16 mars 1981. Lors d'une révision complète réalisée au début de 1999, elle fut repeinte dans une nouvelle décoration bleu-clair - bleu-foncé et rouge. La photo de droite la montre en cours de manoeuvre le 19 octobre 1999. Jean-Luc VANDERHAEGEN et Philippe SCHOLL.



Le 15 octobre 1956, la "SA Tubes de Nimy" réceptionna le locotracteur Deutz 56415. Par la suite, cet engin fut revendu au charbonnier Devis à Bruxelles. En 1987, la machine fut cédée au MSTB (MuseumStoomtrein der Twee Bruggen), où elle remorqua des trains touristiques entre le pont de Buda à Haren et la centrale électrique de Vilvoorde (ligne du CFI - Chemin de Fer Industriel). Le document de gauche montre la locomotive accouplée à une voiture baladeuse et au wagon 115 du CFI. A droite se trouve la locomotive Renault 1209 provenant de l'usine Renault de Vilvoorde. Après le démantèlement du MSTB, la 56415 fut acquise en 1995 par la société de transport Ambrogio à Muizen. Depuis lors, elle est garée sans utilisation, comme on peut le voir sur la photo de droite PHOTO 43-22 prise le 13 janvier 1996. Jean DUVIVIER et Jean-Luc VANDERHAEGEN.







Deutz livra en 1963 la machine 57863 à la firme "Foam Glass" à Tessenderlo. La vue de droite PHOTO 43-23 montre cet engin dans son état d'origine, équipé de doubles phares rouge-blanc, photographié le 12 mai 1982 sur la ligne industrielle 218 à Tessenderlo. Durant les années '90, la firme "Pittsburgh Corning Europe NV" (ex. Foam Glass) lui fit subir une révision complète et la modifia dans un état que l'on pourrait penser antérieur. On constate en effet sur la photo de gauche prise le 21 juin 1999 qu'elle a curieusement perdu ses phares combinés, qu'elle a été équipée de nouveaux pare-brise carrés, et que l'avant de son capot moteur a été recarrossé avec une tôle sans bord arrondi en haut et sans enjoliveur. Ce raccordement ne reçoit et n'expédie actuellement plus de trafic par rail. Jean-Luc VANDERHAEGEN et Roger CRIKELAIRE.

Le réseau touristique du SCM (StoomCentrum Maldegem) possède le locotracteur Deutz 57676 provenant de Texaco. Il est ici visible à Maldegem, le 1er janvier 1998. Roger CRIKELAIRE.

Le BVS (Belgische Vrienden van de Stoomlocomotieven) a sauvé deux machines Deutz : les 56552 et 57179. La première fut livrée le 8 juin 1957 à Ideal Standard pour son usine d'Houdeng-Goeignies. Nous le voyons ici à Puurs le 8 juillet 1989. R. BODDEWIJN.



Jusqu'à la fin des années '80, l'usine chimique UCB de Ruisbroek utilisait la locomotive Deutz 47485. Cet engin est aujourd'hui érigé en monument dans l'usine. Christian DOSOGNE, 23 mars 2000.

A Hombourg (ex. ligne 38 Liège-Montzen), Mr. Walter Ley possède le locotracteur Deutz 47063 construit en 1951. Cette machine provient d'une entreprise de Jülich en Allemagne. Georges MEESEN.

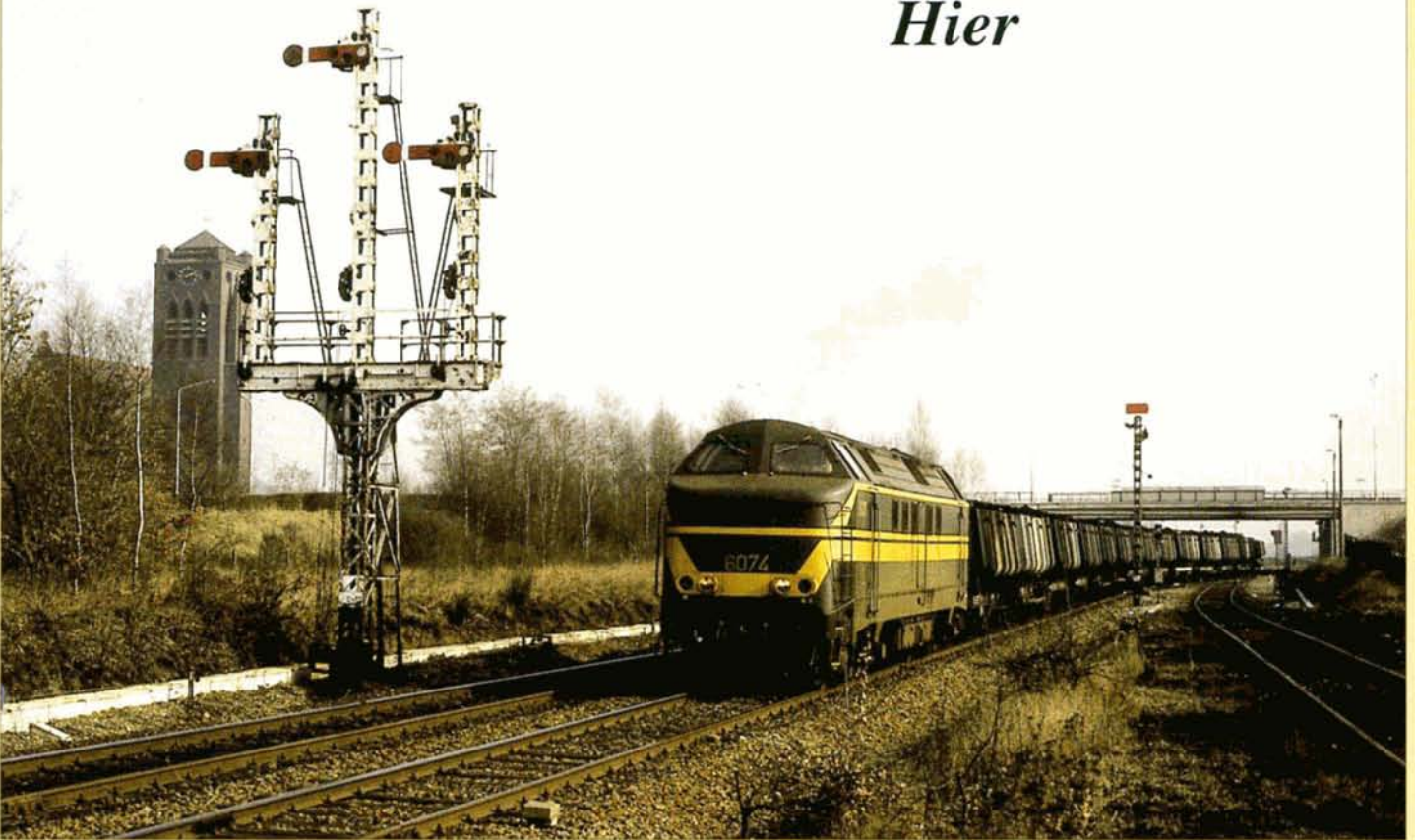
PHOTO 43-24 Un petit aperçu chez nos deux voisins du Bénélux. L'association néerlandaise du STIBANS possède le locotracteur Deutz 56554. Il provient de la firme Phillip Morris de Bergen-op-Zoom, et fut originellement livré le 4 juin 1957 à la firme Westwaggon à Köln-Deutz. Rosendaal, 28 mars 1998. Pierre HERBIET.

Luxembourg. Le 5 décembre 1957, Deutz livra le locotracteur 56776 à HADIR S.A. Usine de Differdange (plus tard ARBED), où il reçut le n°33. En 1980, nos amis de l'A.M.T.F. (Association des Musées et Tourisme Ferroviaires), au Fond-de-Gras, ont acquis cette machine. Elle a ultérieurement été équipée d'une installation de frein à air. AMTF.



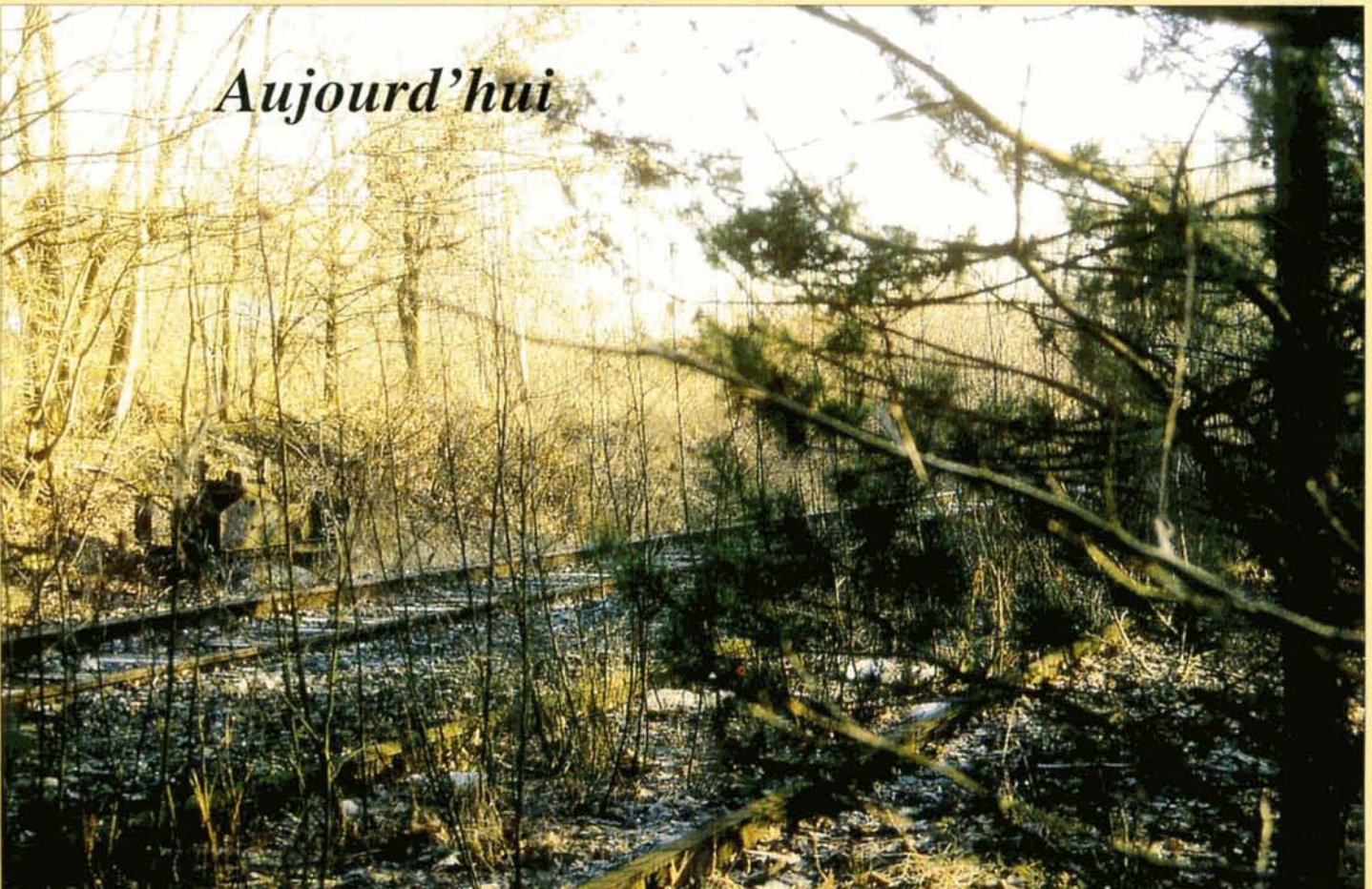


## Hier



La section Winterslag (BK 10.830) à As de la ligne 21A (Hasselt - As - Maaseik) fut mise hors service le 25 septembre 1991. C'est dans les années '80 que ce tronçon perdit tout son trafic; d'abord le 28 mai 1983 lorsque le service voyageurs fut supprimé entre Hasselt - As et Eisden, ensuite à la fin des années '80 lorsque les charbonnages de Eisden et Waterschei cessèrent leurs activités. Notre vue du haut, datant du 3 mars 1983, montre un train de charbon quittant la gare charbonnière de Waterschei en direction de Winterslag. La rame, composée de wagons "kubbels" est remorquée par la 6074 du dépôt de Hasselt . L'entrée de la gare était à ce moment encore protégée par un superbe chandelier à trois branches (signalisation à deux positions), probablement le dernier qui existait alors encore en Flandre. Photo ci-dessous: après la fermeture de la ligne, toute l'infrastructure fut abandonnée. Aujourd'hui, le site est resté intact, à l'exception du chandelier qui fut démonté (on aperçoit encore sa base), et est envahi par la végétation. On parle d'une réouverture de la section Winterslag - Waterschei, dans le but de pouvoir garer des trains dans l'ancienne gare charbonnière, pour soulager la gare de Genk-Goederen (Winterslag) dont les installations sont devenues trop exiguës suite à la hausse constante du trafic marchandises. Fin juin, aucune trace de travaux n'était toutefois visible. Walter PINET.

## Aujourd'hui





## Le long de la Vesdre en été 1962

**D**urant l'été 1962, Bruno DEDONCKER eut l'occasion de flâner à plusieurs reprises le long de la belle ligne 37 Angleur - Welkenraedt, serpentant entre les méandres de la Vesdre. En fait, il visita la ligne peu avant le début des gros travaux d'électrification. Nous avons le plaisir de vous faire découvrir l'ensemble des photos réalisées, lesquelles seront publiées non seulement dans ce numéro, mais également dans les deux prochains EN LIGNES.

A cette époque, la traction vapeur était toujours présente sur la ligne, représentée par deux séries de machines qui cohabitaient plus ou moins à parts égales avec la traction Diesel. Il s'agissait surtout des type 29 du dépôt d'Herbesthal, lesquelles remorquaient toutes les catégories des trains de voyageurs, allant des internationaux aux omnibus, en passant par des directs et semi-directs, mais également quelques mouvements marchandises vers Verviers.

La seconde série de locomotives enfumant la vallée de la Vesdre était les incontournables prussiennes du type 81. Deux dépôts les engageaient sur la ligne : Kinkempois, avec quelques caboteurs vers Trooz, Pepinster et Dolhain, et Herbesthal en trafic mixte, avec des mouvements locaux de marchandises vers Verviers et Pepinster (avec poursuite vers Spa, Géronstère, La Reid et Sart), et des omnibus vers Verviers (avec continuation vers Spa et Géronstère).

Sept sortes d'engins Diesel étaient visibles sur la ligne 37.

Il s'agissait principalement des type 205 (futurs 55) de Kinkempois, lesquelles avaient repris un an auparavant tous les services des 201 (futurs 59). En trafic voyageurs, elles remorquaient aussi bien des trains internationaux, certains jusqu'à Köln, que des directs et omnibus.

L'atelier de Schaerbeek engageait ses locomotives du type 204 (ou des 202 incorporées en renfort dans le roulement des 204), sur deux paires de trains internationaux empruntant la ligne 37 : les 84-85 Bruxelles-Midi - Köln et retour, et 86-87 Bruxelles-Nord - Köln et retour.

Le dépôt d'Herbesthal possédait quelques locomotives de manoeuvres du type 250 (les actuelles 84). Une machine assurait les manoeuvres à Verviers-Ouest, avec la desserte de Verviers-Est et



**PHOTO BD-102** Le lundi 6 août 1962, le direct 1367 Verviers (10.54) - Liège (11.32) traverse la gare de Trooz. En tête, la 29.237 du dépôt d'Herbesthal. Son service se poursuivra avec la remorque des omnibus 5263 Liège - Flémalle (puis à vide jusqu'à Huy), et 5268 Huy - Liège. Son retour à son point d'origine se fera avec le semi-direct 820 Liège - Herbesthal. Cette machine, construite par ALCO (n° 74722), fut mise en activité à la remise d'Ottignies le 16 juillet 1946. Durant sa carrière, elle fut mutée à deux reprises : à Stockem en février 1951, et à Herbesthal en août 1958, où elle sera mise hors service le 16 mai 1966 et placée hors écritures le 20 juin 1966.

de Pepinster. Une seconde locomotive assurait des trains locaux de marchandises vers Verviers et Herbesthal.

Les autorails du type 603 (future série 43) assuraient quelques trains sur la ligne 37. Il s'agissait principalement de mouvements jusqu'à Pepinster ou Verviers, d'où l'autorail était réutilisé pour desservir la ligne 44 vers Spa et Géronstère. Parmi

les parcours intéressants, un seul train était assuré par deux 603 encadrant une remorque à deux essieux du type 732 : le semi-direct 4178 Herstal 17.27 - Pepinster 18.09, tandis qu'une paire d'omnibus était composée d'un 603 accouplé à une remorque 732 : les 4150 Liège G. 11.32 - Verviers 12.18 et 4151 Verviers 12.43 - Liège G. 13.29, de même que l'omnibus 1370 Verviers 18.20 - Herbesthal 18.41



**PHOTO BD-103** Une demi-heure plus tard, l'International 176 "Scandinavie Paris-Express" passe à Trooz, remorqué par une type 29 d'Herbesthal non identifiée. Derrière la locomotive, on voit une voiture postale allemande. A gauche, le magnifique clocheton qui se trouvait contre le bâtiment de la gare a malheureusement disparu.



(retour à vide vers Kinkempois, avec accouplement d'un second 603 au passage à Pepinster).

Les deux autres engins Diesel circulant sur la ligne 37 étaient en fait des autorails TEE allemands et français.

Ainsi, la DB engageait ses rames VT11.5 (future série 611 DB), communément baptisées "Baleines", sur le TEE "Saphir" M19 et M20 Frankfurt - Oostende et retour, et le TEE "Parsifal" M190 et M155 Hamburg - Paris et retour.

La SNCF assurait le TEE M185 "Paris-Ruhr" et "Ruhr-Paris" et M168 Paris-Dortmund et retour. Cette relation était assurée par un autorail du type RGP (Rame Grand Parcours SNCF, X 2771 à 2781).

Chaînon de l'artère internationale Oostende - Bruxelles - Köln, la ligne 37 fut mise en service par l'Etat belge en 1843 (Liège - Chaudfontaine le 02-07-1843, Chaudfontaine - Verviers-Ouest le 18-07-1843 et Verviers-Ouest - Herbesthal le 24-10-1843).

Longue de 34 km, sa construction ne se fit pas sans difficultés vu la topographie de la vallée de la Vesdre. Ainsi, pas moins de 20 tunnels totalisant 3.600 m (dont deux furent supprimés lors des travaux d'électrification de la ligne) furent percés, et 24 ponts et viaducs construits. Les deux ouvrages les plus imposants



**PHOTO BD-104** Nous sommes maintenant un peu plus loin sur la ligne, à Olne, où sont aménagées deux voies de garage. Vers 12.05, le TEE M19 "Saphir" Frankfurt - Oostende, assuré par une rame TEE du type VT11.5 de la DB, s'éloigne vers Liège.

sont le tunnel de Halinsart (634 m) et le viaduc de Dolhain, long de quelques 200 m et haut de 18 m.

Les gros travaux liés à l'électrification de la ligne 37 démarrèrent dès la fin de l'été, soit quelques semaines après que fut immortalisée cette série de photos. A ce moment, bon nombre de trains internationaux furent détournés par les lignes 40 et 24 (Liège-Visé-Montzen-Aa-

chen), la plupart des omnibus remplacés par des bus. Seuls quelques directs en provenance d'Oostende continuaient encore au-delà de Liège, jusqu'à Verviers.

La mise en service de la traction électrique eut lieu quatre ans plus tard, le 18 mai 1966, soit plus de 10 ans après l'électrification de la ligne 36 (Bruxelles-Leuven le 17-10-1954 et Leuven-Liège le 02-10-1955).



**PHOTO BD-105** Vers 12.35, le train de marchandises 44355 Angleur 11.45 - Verviers-Est 12.49, passe à Olne, à contre-voie, en direction de Verviers. La 81.378, construite par Humboldt en 1916 (n° 1216), fut mise en service aux Chemins de fer prussiens avec le numéro Cöln 5170. La SNCB lui attribua d'abord le numéro 8476 puis, à partir du 01-01-1946, 81.376. Cette G8.1 sera radiée en août 1964 à Kinkempois. A Verviers-Est, après avoir manoeuvré, son service se poursuivra avec la desserte de la gare de Dolhain et retour vers Bressoux en s'arrêtant une fois de plus à Verviers-Est. Elle rejoindra ensuite Kinkempois à vide.





**PHOTO BD-107** Trois jours auparavant, le vendredi 3 août 1962, Bruno réalisa non loin de Welkenraedt les trois documents qui suivent. Ici, nous voyons la 205,027 en tête du semi-direct 1375 Herbesthal 17.31 - Liège-Vivegnis 18.47. Livrée à la SNCB le 24 novembre 1961, cette machine n'avait alors pas encore un an d'âge. Au terme de sa prestation, elle aura avalé 492 kilomètres, et ce exclusivement en trafic voyageurs (successivement les trains suivants : 187 Liège - Köln, 89 Köln - Liège, 4142 Liège - Verviers, 918 Verviers - Liège, 814 Liège - Verviers, 1364 Verviers - Herbesthal, 1375 Herbesthal - Liège, 1481 Liège - Namur et 5290 Namur - Liège).

**PHOTO BD-106** Une vue panoramique du garage d'Oline, immortalisée vers 12.45 au moment du passage de l'International 76 Oostende - Köln remorqué par une locomotive Diesel du type 205. Durant cette journée, la machine aura accompli un service totalisant 650 km! Sa journée débuta en effet par la traction du train de marchandises 44385 Gouvy - Kinkempois, puis du 40008 Angleur - Liège. Ensuite, elle effectua un aller-retour voyageurs entre Liège et Gouvy (trains 4864 et 2051). C'est à ce moment qu'elle fut placée en tête de l'International 76 jusqu'à Köln et retour avec le 77 jusqu'à Liège. Son service se poursuivra ensuite exclusivement en trafic marchandises, avec les trains 42328 Kinkempois - Voroux et 42388 Voroux - Kinkempois. Après retour à vide à Voroux, elle tractera successivement les marchandises 44327 pour Kinkempois, le 44310 pour Voroux, et le 44309 pour Bressoux, suivi enfin par son retour au dépôt.







**PHOTO BD-108** Vers 15.34, la 29.170 en plein effort passe avec l'omnibus 4160 Verviers 15.15 - Herbesthal 15.34. Cette Consolidation construite par la Canadian Locomotive Works entama sa carrière à Hasselt le 10 août 1946. Elle fut mutée à Herbesthal en mars 1962, dépôt dans lequel elle sera réformée le 19 août 1965 avec mise hors écritures le 24 septembre suivant.

**PHOTO BD-109** Vers 16.10, l'International 86 Bruxelles-Midi 14.20 - Köln 17.23 approche de Welkenraedt. En tête, la 204.001 de l'atelier de Schaerbeek. Durant cette journée, cette prestigieuse locomotive aura parcouru pas moins de 880 km, chiffre que beaucoup d'engins modernes n'atteignent pas aujourd'hui... Son service débuta avec la remorque du train de marchandises à grande vitesse 18157 entre Bruxelles-Tour & Taxis et Tournai. Elle remorqua ensuite successivement les parcours voyageurs suivants : 498 Tournai - Bruxelles-Nord, RP 1178 (à vide) Bruxelles-Nord - Mechelen, 1178 Mechelen - Bruxelles-Nord, 1755 Bruxelles-Nord - Kortrijk, 1758 Kortrijk - Schaerbeek, à vide Forest-Midi, 86 (Forest-Midi) - Bruxelles-Midi - Köln et 87 Köln - Bruxelles-Midi - (Forest-Midi), retour à vide à Schaerbeek.





## Europe

### Les derniers «Gros nez»

L'an 2000 sera une année cruciale pour les «Gros nez» européens. En effet, aussi bien en Hongrie, en Norvège qu'au Danemark, toutes les machines encore en activité auprès des compagnies nationales (respectivement les MAV, NSB et DSB), seront plus que probablement retirées du service avant la fin de l'année.

### NORVEGE

L'utilisation des Di3 par les NSB, en constante régression depuis plusieurs années mais qui avait quelque peu repris en 1998 à la suite du retour en Allemagne des 12 locomotives Diesel de la série Di6, devrait se terminer le 1er octobre prochain.

Lors du changement d'horaires du 11 juin 2000, les Di3a 622, 626 et 630 ont été garées, car elles n'étaient pas équipées du dispositif de sécurité ATC.

Au 12 juin, seules les Di3a 619, 623, 627, 628, 629, 631, 632 et 633 et la Di3b 641 étaient encore en service. La Di3b 642 était garée en réserve tandis que la Di3b 643 était en révision à l'atelier de Trondheim.

Le roulement des Di3, entré en vigueur le 11 juin dernier, ne comportait plus que des trains de voyageurs. La relation marchandises 5793/5794 Trondheim - Bodø et retour, a cependant encore été assurée en unités multiples de Di3 jusqu'au 16 juin.

En service voyageurs, les Di3 étaient encore engagées sur quatre lignes :

- sur la Merakerbanen : tous les trains de voyageurs entre Trondheim et Storlien (Suède), avec des voitures suédoises (trains 386, 386, 387 et 388);
- sur la Rorosbanen : les trains 2302/2303 entre Trondheim - Roros et Hamar, sauf le samedi;
- sur la Nordlandsbanen : les trains 477/478 Trondheim - Mo i Rana et retour, et 479/470 Mosjoen - Bodø et retour, si aucune Di4 n'est disponible;

- sur la Raumabanen : tous les trains de voyageurs entre Dombås et Andalsnes. L'échange de machine était réalisé les dimanches avec les trains 400/411 Trondheim - Dombås et retour.

Les Di3 perdent progressivement leurs derniers services à la suite de l'introduction des nouveaux autorails BM 93 (voir l'actualité norvégienne) sur les relations citées ci-avant. C'est donc le 1er octobre prochain que devrait s'achever l'utilisation des Di3 aux NSB. Après cette date, 5 locomotives seront gardées en réserve tandis qu'une dizaine seront acquises par le Ministère Norvégien des Affaires Etrangères et données au ... Kosovo! Le département infrastructure des NSB est toutefois intéressé par la reprise de deux machines. De plus, un groupe d'amateurs hongrois a introduit une demande auprès des NSB en vue d'acquérir une locomotive.

Ajoutons que les Di3a 602 et 616 font déjà partie des collections du Musée de Hamar, tandis que le GM-Grup préserve la Di3 610.

**PHOTO 43-25** La Di3a 629 (Nohab 2616/1965) sur la spectaculaire Raumabanen, en tête du train 2354 Andalsnes-Dombås. A partir du 1er octobre 2000, tout le trafic de cette relation sera assuré par les nouveaux autorails BM 93. Horgheim (Andalsnes), 17-06-2000. Ph. DE GIETER.







**PHOTO 43-26** Le train 477 Trondheim - Mo i Rana, remorqué par la Di3b 641 (Nohab 2416/1959), est photographié le long du fjord de Stjordalsfjorden à Hommelvik, le 10 août 1999. *Jean-Luc VANDERHAEGEN.*

## HONGRIE

Depuis l'entrée en vigueur de l'horaire d'été 2000, l'utilisation des célèbres M61 a été fortement réduite, puisqu'il ne reste plus que trois locomotives disponibles : les M61.006, 010 et 020. Elles

devraient continuer à circuler tant que le chauffage des rames n'est pas nécessaire, sans roulement particulier, comme c'est déjà le cas depuis le début de l'année.

La M61.001 fait désormais partie de la collection MAV Nostalgia à Budapest

Istvantelek (dépôt visité par le PFT lors du voyage d'avril 1997). Elle a été repeinte dans la décoration d'origine et sera rejointe par la M61.020.

La M61.017 est en cours de transformation pour pouvoir circuler avec la nouvelle voiture de mesure des MAV.

**PHOTO 43-27** Les M61 vivent leurs dernières heures. Le 10 avril 1997, la M61.002 remorquant un train Budapest-Tapolca longe le lac Balaton dans les environs de Balatonfuzfo. Derrière la machine est accouplé un fourgon-générateur. *Pierre HERBIET.*







**PHOTO 43-28** Si les gros nez des réseaux nationaux sont en passe de disparaître, leur carrière ne s'achève pas pour autant. Bon nombre d'entr'eux sont en effet acquis par des compagnies privées ou des associations touristiques. Le TAGAB (Tågakeriet i Bergslagen) en Suède utilise 6 gros nez achetés d'occasion aux DSB (voir EN LIGNES 40 page 21). Le 18 juin 2000, les TMY 106 (ex. MY 1108 DSB) et TMY 102 (ex. MY 1128 DSB) remorquaient un train de marchandises entre Storfors et Kristinehamn. La première machine est peinte dans les couleurs de l'ancienne compagnie américaine du Great Northern Railroad (voir EL 40 page 21). Pierre HERBIET.

A cet effet, elle sera équipée pour alimenter le chauffage électrique des rame, et sa vitesse maximale sera relevée à 130 km/h. Comme elle ne fait plus partie de l'effectif des MAV, elle a été renumérotée A61.017.

Les M61.002 et 019 sont garées à Tapolca, tandis que toutes les autres locomotives ont été démolies, y compris la M61.004, ferrailée les 12 et 13 mai 2000, mais dont un des nez sera conservé au

Musée des Transports de Budapest.

## DANEMARK

Bien qu'il était envisagé de réformer les dernières MY des DSB pour le changement d'horaires d'été fin mai, celles-ci ont bénéficié d'un ultime sursis, probablement jusqu'à la fin du mois de septembre. Elles sont toujours engagées au départ d'Aarhus en tête de trains locaux

de marchandises (voir EL 41 page 21). Par ailleurs, la MY 1105, préservée en état de marche par le GM-Grup danois et présentée lors de la parade de Randers en mai 1999, a retrouvé sa livrée DSB classique. Elle arborait auparavant une livrée blanche avec nez rouges en raison de son affectation spéciale auprès du constructeur ferroviaire ADtranz (parcours de livraison des automotrices construites à Randers).



**PHOTO 43-29** La TMY 102 sur la plaque tournante du dépôt de Kristinehamn au côté de trois autorails FIAT de la série Y1 : de droite à gauche, le 1366 des Chemins de fer suédois (SJ), le 1324 de compagnie IBAB (Inlandsbanan AB) et le 1355 de la compagnie MLT (Länstrafiken i Malmöhus län AB). Philippe DE GIETER, 18 juin 2000.





## Norvège

### Arrivée des «Agenda»

En 1997, les Chemins de fer norvégiens (NSB) ont commandé une série de 11 nouveaux autorails pendulaires BM 93 (plus quatre en option), auprès de la firme allemande Talbot.

Ces autorails, directement basés sur le modèle des TALENT de Talbot, ont été adaptés aux conditions climatiques très rudes régnant en Norvège (température pouvant descendre sous -40°C, éperons chasse-neige, phares puissants, etc.). Baptisés «Agenda», les BM 93 sont formés de deux voitures articulées sur trois bogies dont seuls les deux extrêmes sont moteurs (B' + 2' + B').

Chaque voiture est équipée d'un moteur Diesel de 315 kW, construit avec les normes les plus sévères en matière d'émission des gaz d'échappement et de consommation de gasoil. La transmission hydraulique est fournie par Voith.

Leur masse à vide s'élève à 82 t et leur vitesse maximale est limitée à 140 km/h. D'un très haut niveau de confort, les BM 93 peuvent transporter 90 voyageurs assis, dans trois classes différentes : Kontor (bureau), avec équipement de

**PHOTO 43-30** Le premier autorail B «Agenda» BM9302 + BCM6352, livré le 03 juin 2000, en cours d'essai entre Stoen et Trondheim. Melhus, 15 juin 2000. Philippe DE GIETER.

bureau, prise pour ordinateur et café gratuit; Stille : compartiment non autorisé aux GSM; Aktiv : place à prix modéré.

Les premiers BM 93 ont été livrés dans le courant du mois de juin. Ils sont progressivement mis en service sur quatre lignes, où ils remplaceront malheureusement les derniers trains tractés par les gros nez norvégiens (série Di3) :

- depuis le 20 août 2000, sur la Merakerbanen (tous les trains Trondheim -

Storlien);

- depuis le 21 août 2000 sur la Nordlandsbanen, les trains 477/478 Trondheim - Mo i Rana et retour, et 479/470 Mosjoen - Bodø;

- sur la Rørosbanen, entre Trondheim, Røros et Hamar (trains 2302/2303);

- à partir du 1er octobre prochain sur la Raumabanen, entre Dombås et Andalsnes. A ce moment, les Di3 auront perdu leurs derniers services.



**PHOTO 43-31** Consécutivement au bris d'un essieu survenu le 17 juin dernier, toutes les nouvelles automotrices pendulaires BM 73 «Signatur» (v. EL 40 p. 23) ont été retirées du service le 18 juin. Depuis le 10 juillet, elles ont progressivement été remises en service, mais leurs essieux font l'objet d'une surveillance poussée. A noter que la pendulaison ne sera pas utilisée avant 2002, lorsque l'aménagement des voies sera achevé. Le 12 juin, la BM 73.009 assurait le train 84 Stavanger - Oslo, ici lors de son changement de front en gare de Kristiansand.



**PHOTO 43-32** Les NSB ont acquis d'occasion une série de 15 locomotives de la série Z66 des Chemins de fer suédois (Kalmar 1971-1972, moteur Diesel Deutz de 265 kW). Numérotées dans la série Skd 226, elles ont été repeintes dans la livrée NSB Gods (marchandises). Les Skd 226.06 et 09 à Trondheim, le 15-06-2000. Ph. DE GIETER.



## Danemark - Suède

### L'Øresund ouvert au trafic

Le pont-tunnel rail-route de l'Øresund reliant le Danemark à la Suède, a été mis en service le 2 juillet dernier. København n'est désormais plus qu'à 15 minutes de Malmö (en train).

Cet ouvrage titanesque a une longueur de 16 km, dont 3510 m en tunnel immergé, 4.055 m sur une île artificielle et 7845 m sur un pont dont la partie centrale se trouve à 57 m au-dessus du niveau de la mer.

Le coût global de l'Øresund se situe aux alentours de 2 milliards d'Euros.

Nul doute qu'il rapprochera un peu plus l'Europe du nord de l'Europe centrale, et donnera un énorme coup de fouet au trafic marchandises par rail.

Pour assurer le trafic marchandises, les DSB ont spécialement commandé 13 locomotives de la série EG 3101 à 3113, bitension 25 kV 50 Hz et 15 kV 16,7 Hz, de grande puissance (6500 kW) basées sur l'EuroSprinter allemande (Siemens), et capables de remorquer des trains de 2000 tonnes (voir EN LIGNES 42 page 24).

Les navettes voyageurs entre Koben-



PHOTO 43-33 La EG 3104 des DSB, version lourde à 6 essieux de l'EuroSprinter, à l'atelier de Kobenhavn le 20 juin 2000. Philippe DE GIETER.

havn et Malmö sont assurées par des nouvelles automotrices triples basées sur les IR4 des DSB, bitension 25 kV 50 Hz et 15 kV 16,7 Hz.

Au total, 27 rames ont été commandées chez ADtranz, dont 17 pour les DSB (série ET) et 10 pour les SJ (série X31). Chaque automotrice porte trois numéros, un numéro par voiture : 4301+4701+4501 à 4327+4727+4527.

Leur puissance totale de 2300 kW est

fournie par 6 moteurs de traction, répartis dans trois bogies moteurs, un par voiture (configuration des essieux : Bo'-2' + Bo'-2' + Bo'-2').

Chaque rame peut transporter 196 voyageurs, dont 20 en 1ère classe et 176 en seconde, à une vitesse de 180 km/h.

Les premières automotrices ont été mises en service régulier dès le 9 juin 2000, entre Padborg et Kobenhavn.



PHOTO 43-34 L'automotrice DSB ET 4303 + 4703 + 4503, photographiée le 20 juin 2000 en gare d'Helsingør, lors de parcours d'écologie avant sa mise en service à partir du 2 juillet sur l'Øresund. La famille des «boudins» compte ainsi un membre de plus. En raison du retard énorme pris dans leur construction, les DSB et les SJ sont obligés d'assurer une partie du trafic à l'aide d'autorails de la série IC 3 des DSB et Y 2 des SJ. Philippe DE GIETER.



## Pays-Bas

### Les 241 de la DB sur le réseau NS

motives Diesel de la série 241 de la DBAG assurent des trains de marchandises entre le bassin de la Ruhr et les Pays-Bas. Les 241 sont des 232 (ex. 132 DR) équipées d'un nouveau moteur Diesel Kolomna ED 133 de 2940 kW (voir EL 38 p. 21). Au total, six 232 ont été remotorisées et renumérotées : les 241.008, 237, 338, 353, 449 et 697. Quatre ont été pourvues de l'ATB pour circulation sur le réseau des NS (241.338, 353, 449 et 697). Ces six machines affectées au dépôt d'Oberhausen sont engagées dans un roulement de trois journées, dont deux vers les Pays-Bas (voir tableau).



PHOTO 43-35 La 1255 d'ACTS (ex. 1221 des NS) est en service depuis le 18 mai 2000. Elle est revêtue de la même livrée noire et orange que la 6701 (ex. 6301 SNCB - voir EN LIGNES 39 page 19 et EN LIGNES 41 page 19). Onnen, le 11 juin 2000. Philippe DE GIETER.

#### Roulements et horaires des trains remorqués par les 241 aux Pays-Bas

**Loco 1 :** Hag - 45120 - Bvhc - 45123 - Hag  
**Loco 2 :** Hag - 45122 - Bvhc - 45121 - Hag - 45122 - Bvhc  
**Loco 3 :** circule toute la journée entre Oberhausen et Hagen avec des trains de produits métallurgiques (assurés en principe par les deux 241 non pourvues de l'ATB).

**Train 45120** ②-⑥ : (Hag) - Em 13.43 - Ah 14.11 - Lak 14.50 - Ut 14.55 - Bkl 15.05 - Asd 15.29 - Awhv 15.46/17.43 - Utg 18.07/18.35 - Bvhc 18.46 (⑥) : - Asd 15.29 - Hlm 15.45 - Bv 16.02/16.22 - Bvhc 16.46)

**Train 45121** ①-⑤ : Bvhc 9.06 - Utg 9.27/10.01 - Awhv 10.29/11.00 - Asd 11.10/11.13 - Hvs 11.39 - Lak 11.58 - Ah 12.46 - Em 13.12 - (Hag) (⑥) : Bvhc 9.36 - Utg 9.57/10.31 - Asd 11.02/11.13)

**Train 45122** ②-⑥ : (Hag) - Em 4.50 - Bvhc 7.26

**Train 45123** ①-⑤ : Bvhc 20.06 - Utg 20.27/21.01 - Em 0.13 - (Hag)

#### Abréviations

Ah - Arnhem  
 Asd - Amsterdam CS  
 Bv - Beverwijk  
 Bvhc - Beverwijk Hoogovens  
 Bkl - Breukelen  
 Em - Emmerich (D)  
 Hlm - Haarlem  
 Hvs - Hilversum  
 Lak - Utrecht Lunetten AK  
 Ut - Utrecht CS  
 Hag - Hagen Vorhalle (D)  
 Utg - Uitgeest



Le 26 février 2000, la 241.338 (ex. 232.338 et ex. 132.338) remorquait le train 45121 Beverwijk - Hagen, ici dans les environs de Utrecht Groenekan. On remarquera les poteaux supports de caténaires caractéristiques de la ligne Hilversum - Utrecht. Marijn VOCKE.



## Allemagne

**www.dispolok.com**

La libéralisation et la privatisation du rail ouvrent des nouvelles perspectives. Ainsi, plusieurs firmes proposent des locomotives en leasing. Siemens a présenté le 20 mars dernier, dans l'usine Krauss-Maffei de München, un pool d'engins de type divers pouvant être pris en leasing aussi bien par des chemins de fer ou opérateurs privés, ou encore par des entreprises. Le service à la clientèle proposé est complet, avec notamment la possibilité de la maintenance des engins, leur réparation éventuelle, et même la mise à disposition de conducteurs. Le leasing de locomotives peut s'avérer fort intéressant sur plusieurs plans, par exemple pour remplacer temporairement une machine en panne ou accidentée, ou pour débiter un nouveau service sans devoir prendre trop de risques en investissant de fortes sommes dans l'acquisition d'engins. Actuellement, cinq séries d'engins sont proposées :

- **ES 64 P** (127.001) : il s'agit de l'EuroSprinter prototype, actuellement louée à l'EVB (Eisenbahn und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser) qui l'utilise pour remorquer des trains de conteneurs entre Hamburg et München (6400 kW - 220 km/h - 86 t);
- **ES 64 F** (152.901 et 902) : l'EuroSprinter de série, identique à la série 152 de la DB. Les deux engins sont actuellement loués pour une période de trois ans à la société Rhénus Rail à Mannheim (trains de marchandises vers Hamburg) (6400 kW - 140 km/h - 88 t);
- **ES 64 U2** (1116.901 à 903) : la version autrichienne de l'EuroSprinter (bitension 15 kV 16.7 Hz et 25 kV 50 Hz - 6400 kW - 85 t - 230 km/h);
- **ME 26** (ME 26-01 à 12) : il s'agit des 12 ex. Di 6 norvégiennes dont la commande avait été annulée à la suite des

nombreux déboires techniques. Les machines ont été transformées aux ateliers DSB de Kobenhavn et de Vossloh à Kiel, et adaptées aux normes allemandes. Depuis le mois de juin, les CFL ont pris 6 + 1 ME 26 en leasing pour une période de trois ans reconductible (voir à ce sujet notre article p. 4-6); quatre autres ME 26 seront louées au Norddeutscher Eisenbahn Gesellschaft (NEG) (voir EL 40 p. 18-19) (2650 kW - 140 km/h - 122 t);

- **MH 05** : locomotive de manoeuvre à 3 essieux à transmission hydraulique (675 kW - 60 km/h - 66 t).

Pour plus de détail : [www.dispolok.com](http://www.dispolok.com).

### Abréviations

ES :	EuroSprinter
P :	prototype
F :	marchandises
U2 :	U = locomotive universelle voyageurs/marchandises; 2 = bitension
M :	locomotives Diesel à transmission électrique (ME) - hydraulique (MH)
05, 26, 64 :	puissance x 100 en kW.

L'autre grand constructeur allemand, ADtranz, a également créé un pool de locomotives comprenant notamment :

- deux locomotives de l'ex. série 109 de la DB : les 109-1 et 109-2 (ex. 109.084 et 079), voir EL 41 p. 17, actuellement louées par BASF;
- la 143.001, prototype des 212 et 243 de la DR (112 et 143 DB), en leasing chez Eko Trans;
- le prototype 128.001 de AEG-LEW 12X (7200 kW - 220 km/h - 84 t);
- huit nouvelles locomotives identiques à la série 145 de la DB. Les 145 CL 001 à 004 sont prises en leasing par BASF; les 145 CL 011 à 014 par le HGK (Hafen und Güterverkehr Köln);
- la locomotive Diesel prototype "Blue Tiger", prise en leasing par le HGK, que B-Cargo a l'intention de tester en

Belgique (voir l'Actualité belge);

- plusieurs locomotives Diesel, dont plusieurs machines de la série 204 de la DB (ex. V100.4 de la DR) entièrement reconstruites avec un nouveau moteur Diesel Caterpillar, et 5 ex. V200 tchèques (V200.06 à 10).

D'autres firmes proposent également des engins en location, comme le Noorddeutsche Eisenbahn Gesellschaft (NEG) qui a acquis dix *gros nez* danois de la série MY 1100 (voir EL 40 p. 18-19).

En Belgique, le leasing de locomotives est également possible, mais ne concerne pour le moment que des locotracteurs à usage industriel. Ce marché en expansion est détenu par CMI (Cockerill Mechanical Industrie) et CFD-Loconem à Sclessin.

### Deux nouveaux réseaux

- «Eisenbahnverkehrsgesellschaft im Bergisch-Märkischen Raum» (EBM) est le nom d'une nouvelle société privée qui a repris, à dater du 1er juillet 2000, l'exploitation de trois lignes de la DBAG totalisant une centaine de kilomètres :

- Gerolstein - Daun - Kaisersesch;
  - Gerolstein - Prüm - Pronsfeld;
  - Jünkerath - Losheim (frontière belge).
- Ces trois magnifiques lignes de l'Eifel ainsi sauvées, seront exploitées non seulement pour le trafic local des marchandises, mais également à des fins touristiques. La gare de Losheim est ainsi à nouveau desservie depuis le 8 juin dernier pour un exploitant de bois. Le parc de traction utilisé par EBM comporte trois locomotives Diesel "Taïga Trommel" de l'ex. DR : les 120.281, 286 et 295 (photo v. EL 39 p. 42). L'association touristique «Eifelbahn e. V.» organise cette année plusieurs trains spéciaux sur ces trois lignes, à l'aide de locomotives à vapeur des séries 50, 52 et 94, ainsi qu'avec des autorails Schienenbus type VT 795 et 796. Depuis le mois d'août, un trafic touristique régulier circule les week-ends sur la Eifelquerbahn entre Gerolstein et Kaisersesch avec les Schienenbus (pour plus de détail : [www.eifelbahn.de](http://www.eifelbahn.de) ou Eifelbahn e. V., Postfach 1161, D-54561 GEROLSTEIN). Simultanément, une filiale dénommée «EBM - Touristik GmbH» a été créée. Elle disposera d'un parc de voitures historiques qui pourront être mises à disposition pour assurer des trains spéciaux.

- «Transregio Deutsche Regionalbahn» (TRD) a, de son côté, repris en mai 2000 l'exploitation voyageurs des lignes Mayen-Andernach et Kaiserslautern-Kusel, et à partir de l'automne, de la ligne Kaisersesch-Mayen. TRD a pour cela commandé 19 autorails Regio-Shuttle (v. EL 42 p. 27) VT 001 à 019.



**PHOTO 43-36** Depuis avril et mai derniers, pas moins de 18 locomotives de la série 101 de la DB (101.080, 082 à 091, 093 à 099) servent de supports publicitaires pour la firme pharmaceutique BAYER. Ici, la 101.098-2 au départ de Leer, le 11 juin 2000. Philippe DE GIETER.



## La famille des «Talent» s'agrandit

La famille des autorails «Talent» développée par l'usine Bombardier (Talbot) de Aachen, ne cesse de s'agrandir.

Deux réseaux, la DB et Eurobahn, réceptionnent actuellement une nouvelle variante à trois caisses reposant sur un total de quatre bogies.

Les 75 rames commandées par la DB sont en fait semblables à la série 644 (voir EL 37 p. 10), mais à transmission hydraulique au lieu d'électrique, et équipées de moteurs Diesel moins puissants. Ces autorails, numérotés de 643.001 à 075 (643.501 à 575 pour la seconde voiture motrice et 944.001 à 075 pour la caisse intermédiaire), seront progressivement mis en service sur les lignes suivantes : Kaiserslautern - Kusel, Kaiserslautern - Grumbach, Remagen - Ahrbrück, Andernach - Mayen, Trier - Perl, Oberhausen / Essen - Coesfeld / Borken, Dortmund - Wanne - Eickel.

Les six exemplaires commandés par Eurobahn (VT 2.01 a, b, c à VT 2.06 a, b, c), circulent depuis mai 2000 sur les lignes Bielefeld - Lemgo et Bielefeld - Rahden.



L'autorail VT2.02 d'Eurobahn, quitte la gare de Aachen-Hbf, lors d'une marche d'essai. Armand BEERLANDT, 23 mars 2000.



Quelques jours plus tard, le 7 avril 2000, passage de l'autorail DB 643.528/028 à Aachen-Hbf. Armand BEERLANDT.

### Caractéristiques principales

Configuration des essieux :	B' 2' 2' B'
Longueur totale :	48,360 m
Largeur caisse :	2,925 m
Hauteur totale :	3,600 m
Hauteur de l'embranchement :	0,590 m
Moteur Diesel :	MTU de 315 kW
Nombre de moteurs Diesel :	2
Transmission :	hydraulique
Vitesse maximale :	120 km/h
Masse à vide :	72 t
Nombre de places assises :	137
Nombre de places debout :	150

## France

### Fret SNCF se met au vert

C'est le 13 avril dernier qu'est sortie d'atelier la première locomotive, la 407.206 (ex. BB 7206), repeinte dans la décoration Fret-SNCF. Cette décoration allie le vert jade (faces frontales et extrémité droite des faces latérales), et le gris (extrémité gauche des faces latérales, châssis, bogies, toiture). L'inscription FRET en lettres inclinées de couleur verte est apposée au milieu des faces latérales, dans un cadre incliné peint en blanc sur toute la hauteur de la caisse. Depuis lors, plusieurs machines ont déjà revêtu cette livrée, dont des CC 406.500, BB 425.100, BB 467.300, et toutes les BB 436.000 sortant de construction à partir de la 436.031. La direction de Fret SNCF prévoit de repeindre dans cette robe l'ensemble de son parc de traction dans les cinq ans, soit 1600 engins. La décoration gris-béton est donc enfin en passe de régresser après 20 ans d'application...



PHOTO 43-37 La BB 36.031 est la première locomotive sortie d'usine dans la nouvelle décoration Fret-SNCF, livrée fin mars 2000. Le logo Fret n'est toutefois pas apposée sur la caisse, ni d'ailleurs son véritable numéro qui devrait être 436.031. Elle est vue ici en Belgique, le 7 juillet 2000, dans la gare frontalière de Quévy, en tête du train 43742 Schaerbeek - Novara. Le nouveau directeur de Fret-SNCF aurait demandé à la SNCF d'arrêter le paiement des nouvelles BB 36.000, tant que leur fiabilité ne sera pas meilleure que celle des séries anciennes qu'elles sont supposées remplacer. Une décision qui n'est pas sans rappeler celle prise par la SNCB en décembre 1999 concernant les machines de la série 13... (voir EL 42 p. 33). Jean-Luc VANDERHAEGEN.



### Des machines prises en sandwich!

La région Nord-Picardie s'est dotée de neuf rames RIO (Rame Inox Omnibus), formées chacune de 4 voitures. Ces rames, entièrement modernisées et repeintes dans la livrée verte et grise de la région Nord-Picardie, circulent dans des trains formés de deux rames RIO entre lesquelles est intercalée la locomotive de remorque. Il s'agit de machines de la série 516.500 (ex. BB 16.500), dont quatre ont été transformées à cet effet (les 516.515, 549, 575 et 592). La position inhabituelle de l'engin moteur, pris en sandwich au milieu de la rame, s'explique en partie par le fait que les conducteurs protestent de plus en plus contre le manque de confort de ces machines, notamment en ce qui concerne le bruit, l'exiguïté de la cabine, et surtout leur très mauvaise suspension. Quatre trains sont ainsi formés, communément appelés «Dromadaires» par les cheminots, vu que la toiture de la locomotive plus haute que celle des voitures, forme une bosse au milieu du convoi. Ces trains circulent sur la relation Paris-Nord - Beauvais.



**PHOTO 43-38** Le 19 mai 2000, la 516.515 (ex. BB 16.515), prise en sandwich entre deux segments de quatre voitures RIO, quitte Paris-Nord en direction de Beauvais. Philippe DE GIETER.

### Les TER X72.500

Depuis 1997, la SNCF et les Régions mettent en service deux nouvelles séries d'autorails très modernes : les TER X 72.500 et A-TER 73.500 (voir EL 40 p. 23), avec comme conséquence directe l'élimination progressive des vénérables autorails de la série X2800 (sur les 119 unités construites de 1957 à 1962, 80 étaient toujours en service au 1er janvier 2000 aux dépôts de Limoges (41), Toulouse (1) et Lyon-Vaise (38).

D'un style novateur sur de nombreux points, les TER X 72.500 ont déjà conquis onze Régions qui financent leur acquisition. Sur les 105 éléments commandés, 94 étaient livrés au 1er janvier 2000, et affectés aux dépôts de Limoges (31), Tours (27), Lyon-Vaise (14), Marseille (12) et Nantes (10).

Ces autorails existent en version double (90) et triple (par adjonction d'une remorque intercalaire - 15 unités pour les relations Paris-Granville).

Les deux voitures motrices sont chacune équipées de deux moteurs Diesel MAN de 300 kW, soit une puissance totale de 1200 kW par autorail, leur procurant ainsi des performances élevées.



**PHOTO 43-39** Le TER X 72.565/566 quitte la bucolique gare de Regny (ligne Lyon - Clermon-Ferrand). Philippe DE GIETER, 29 mars 2000.

#### Caractéristiques principales

Type :	bi-caisse :	B'B' + B'B'
	tri-caisse :	B'B' + 2'2' + B'B'
Transmission :		hydromécanique
Vitesse maximale :		160 km/h
Longueur motrice :		26,450 m
Longueur remorque :		25,600 m
Nombre de places assises :		
	bi-caisse :	78 B + 22A / 50B
	tri-caisse :	78 B + 78 B + 22A / 50B
Numéro (un numéro par motrice) :		X72.501/502 à X72.709/710



**SUISSE** Depuis le 28 mai 2000, les nouvelles rames pendulaires ICN des CFF (voir EL 38 p. 18) sont entrées en service entre Lausanne et St. Gall. A quand des rames similaires sur la ligne du Luxembourg? Car, lorsque le TGV Est sera opérationnel, il sera probablement plus rapide d'aller de Bruxelles à Strasbourg via Paris en TGV... Une rame ICN en gare de Martigny, lors des essais intensifs réalisés au mois de mars entre Lausanne et Brig. Gérard DEFALQUE.



## étranger en bref...

- Le nouveau gouvernement autrichien qui, comme tout le monde le sait, compte un parti d'extrême droite, a décidé de réduire de 30 % les subsides accordés aux Chemins de fer autrichiens. A la suite de cette mesure, les ÖBB envisagent de se séparer de 1700 kilomètres de lignes, soit 30 % du réseau, parmi lesquelles l'ensemble du réseau à voie étroite. Comme solution de rechange, on envisage l'exploitation de ces lignes à l'aide de bus, ou leur reprise par les pouvoirs régionaux ou par des opérateurs privés.

- Depuis le service d'été et en attendant la livraison des nouvelles locomotives Diesel de la série 2016 (voir EL 38 p. 19), les Chemins de fer autrichiens (ÖBB) ont pris en location huit machines de la série 232 de la DB. Elles sont engagées au départ du dépôt de Stadlau en tête de trains lourds de marchandises.

- **Un nouveau réseau privé italien.** Les réseaux privés FP (Ferrovie Padane), FSF (Ferrovie Suzzara-Ferrara), FPS (Ferrovie Parma-Suzzara) et FBP (Ferrovie Bologna-Portomaggiore), ont fusionné pour former le FER : «Ferrovie Emiliano Romagnole». Le FER dispose d'un parc de 46 autorails et de 18 locomotives Diesel (dont 7 ex. V200 de la DB). Le dépôt se situe à Sermide (ex. atelier du FSF). Plus tard, l'ATCM (Azienda Trasporti consorziali Modena), où circulent des automotrices de la SNCB (voir EL 16) et l'ATC (Azienda Consorziale Trasporti - ligne de Casselechio à Vignola), devraient rejoindre le FER.

- Le 28 mai dernier, Railion (association de NS-Cargo et de DB-Cargo) a officiellement lancé un nouveau concept de trains combinés voyageurs/fret, sous la dénomination de "OverNight Express". Dans un premier temps, une relation sera créée entre Amsterdam et Milano à raison de six aller-retours par semaine. Il s'agit d'un train de fleurs fraîches circulant entre le marché de Schiphol et l'Italie du Nord. Pour ce faire, plusieurs voitures postales aptes à 200 km/h et quatre voitures-lits ont été acquises en Allemagne.

- Suite à l'augmentation du nombre de trains qui seront assurés en rame tractée au changement d'horaire d'été en 2001, NS Reizigers a décidé de prendre en location (ou d'acheter) une série de 100 voitures USI de la SNCF (identiques aux K4 SNCB déjà louées par les NS).

- Bientôt un TGV franco-allemand? Sur un souhait de la SNCF et de la DBAG, Al-



PHOTO 43-68 Depuis le 28 mai, l'INT 242/243 Berlin ↔ Paris circule via Bruxelles, selon l'horaire suivant : Berlin 21.05 / Hamburg 22.41 - Liège Guil. 04.54/04.56 - Bruxelles-Midi 06.05/06.15 - Paris-Nord 09.08; Paris-Nord 20.46 - Bruxelles-Midi 23.35/23.38 - Liège Guil. 00.50/00.55 - Berlin 08.07 / Hamburg 7.26. A noter que ce train n'est pas accessible aux voyageurs désirant embarquer à Liège et Bruxelles vers Paris ! C'est la raison pour laquelle son horaire n'apparaît pas dans l'indicateur du service intérieur de la SNCB. Le 7 juillet, l'INT 242 quittait la gare de Quévy, remorqué par la 116.059 (ex. BB 16.059) en nouvelle décoration. La très longue rame dont on aperçoit la queue au fond de la gare, est entièrement composée de voitures DB en nouvelle décoration. J-L VANDERHAEGEN.

stom et Siemens ont décidé d'élaborer en commun le projet d'une nouvelle génération de TGV transfrontaliers pouvant circuler sur le réseau ferroviaire européen, aux seules fins d'en réduire les frais d'élaboration et d'acquisition. Ce consortium se chargera de toutes les études et de la réalisation de ce TGV, avec la coopération des deux sociétés de chemins de fer.

- Alstom, en collaboration avec la SNCF, élabore un nouveau concept de TGV : l'AGV (A pour automotrice), dont la vitesse atteindra 350 km/h. Les principaux avantages d'une AGV de dix caisses par rapport à un TGV classique (comportant éga-

lement dix caisses dont les deux motrices) sont le nombre de bogies réduits à 11 au lieu de 13, et l'augmentation de la capacité de 9 %, pour un coût par siège inférieur. L'AGV devra offrir le même niveau de confort à 350 km/h que les TGV à 300 km/h, et ce sur les LGV actuelles. L'AGV devra également freiner à 350 km/h sans augmenter la distance de freinage. Ce projet d'AGV pourrait servir de base dans l'élaboration du TGV franco-allemand dont il a été question plus haut. Le réseau espagnol pourrait bien être le premier à commander des AGV, dans le cadre de la nouvelle ligne à grande vitesse Madrid - Barcelone, dont la vitesse sera de 350 km/h.



PHOTO 43-40 Les Chemins de fer lituaniens (LDZ) ont acquis sept locomotives danoises de la série MZ des DSB. Il s'agit des MZ 1428, 1429, 1431, 1434, 1436, 1437 et 1440. Elles ont été transférées à Padborg le 9 juin 2000 en vue de leur transfert vers la Lituanie via l'Allemagne et la Pologne. Avant leur remise en service, elles devront être adaptées pour l'écartement large (1,520 m) des voies du réseau LDZ. Le 9 mars 1998, deux des MZ vendues à la Lituanie, se trouvaient au dépôt de København. P. HERBIET.



## STATISTIQUES DU MATERIEL MOTEUR

LIVRAISONS D'ENGINS NEUFS (la date communiquée est celle de la réception provisoire partielle)		723 : FHS → NK 753-755 : FHS → FSD 801-844 : FSR → GCR 1181-1192 : FKR → FBM		2319 : 14-06-2000 LC 2321 : 03-05-2000 LT 2506 : 03-04-2000 RG 2551 : 09-06-2000 LT 2620 : 27-06-2000 RG 2708 : 28-04-2000 RIK2 2709 : 16-05-2000 RIK2 2759 : 07-04-2000 RIK2 6215 : 12-04-2000 réparation 7102 : 07-06-2000 transmission 7340 : 30-06-2000 RG 7384 : 08-05-2000 RG 8239 : 19-04-2000 RG 8244 : 16-05-2000 RG 8272 : 10-04-2000 RG		FSD : Oostende FSN : Sint-Niklaas FSR : Schaerbeek FTR : Turnhout GCR : Charleroi-Sud (atelier) GMN : Montzen GVX : Voroux GY : Gouvy KFH : Kijfhoek (NL) LC : révision confort LD : Lille-Délivrance (F) LJ : Jemelle LL : Arlon LNC : Monceau LT : révision technique LUX : Luxembourg (L) M : modernisée MKM : Stockem MRV : Rivage NK : Kinkempois RE : rame électrique vide répa : réparation après accident RG : révision générale RI : révision intermédiaire RHOD : Antwerpen-Rhodesië RIK2 : 2e révision intermédiaire ROD : Rodange (L) RU : Rummelange (L) RZ : rame Diesel à vide SOM : Somain (F) STD : Sittard (NL) TA : Train-Autos TV : Troisvierges (L) UM : en unité multiple (2 locos) WAS : Wasserbillig (L) x/A : double traction en tête x/B : en 2e position ZAND : Antwerpen-Zandvliet = : parcours à vide ① : lundi ② : mardi ③ : mercredi ④ : jeudi ⑤ : vendredi ⑥ : samedi ⑦ : dimanche																
565 : 10-04-2000 FHS	566 : 10-04-2000 FHS	567 : 02-05-2000 FHS	568 : 02-05-2000 FHS	569 : 25-05-2000 FHS	570 : 25-05-2000 FHS	1326 : 05-04-2000 FKR	1327 : 05-05-2000 FKR	1328 : 05-05-2000 FKR	1329 : 26-05-2000 FKR	1330 : 26-05-2000 FKR	1331 : 15-06-2000 FKR	1332 : 30-06-2000 FKR	7707 : 15-03-2000 FNND	7708 : 15-03-2000 FNND	7709 : 07-04-2000 FNND	7710 : 18-04-2000 FNND	7711 : 17-05-2000 FNND	7712 : 17-05-2000 FNND	7713 : 29-05-2000 FNND	7714 : 20-06-2000 FNND	7715 : 26-06-2000 FNND	7716 : 26-06-2000 FNND
<b>VENTES</b>		134 : ADtranz en Italie 135 : ADtranz en Italie 137 : ADtranz en Italie 143 : ADtranz en Italie ES 209 : ADtranz en Italie ES 210 : ADtranz en Italie ES 211 : ADtranz en Italie		<b>DÉMOLITIONS</b>		050 : 07-2000 AC Mechelen 131 : 08-2000 AC Mechelen 172 : 08-2000 AC Mechelen 173 : 08-2000 AC Mechelen 199 : 08-2000 AC Mechelen 211 : 08-2000 AC Mechelen 963 : 07-2000 AC Mechelen 5155 : 4 à 5-2000 FNND 5159 : 4 à 5-2000 FNND 5171 : 4 à 5-2000 FNND 6327 : 4 à 5-2000 FHS 9205 : 4 à 5-2000 FHS 9222 : 4 à 5-2000 FHS		<b>ABRÉVIATIONS</b>		AACHW : Aachen-West (D) ACH : Achère (F) AYE : Aulnoye (F) BERDR : Berendrecht BLANCH : Blanchisserie BOB : Bobigny (F) DU : Dudelange (L) FBM : Bruxelles-Midi FBPI : Bruxelles-Petite Île FBX : Bressoux FCL : Châtelet FCR : Charleroi-Sud FCV : Berchem FEO : Ronet FES : Essen FGH : Saint-Ghislain FGSP : Gent-St.P. FHS : Hasselt FKI : Kontich FKR : Merelbeke FLS : Aalst FM : Mechelen FMC : Mouscron FNND : Antwerpen-Dam FNND : Antwerpen-Noord FNZG : Antwerpen-Schijnpoort FRETH : Frethun (F) FRST : Aarschot												
<b>ENGINS RADIÉS</b>		5145 : 01-07-2000 FHS		<b>SORTIES DE RÉVISIONS</b>		603 : -07-2000 M 608 : 28-04-2000 M 611 : 17-04-2000 M 624 : 05-06-2000 M 632 : 26-07-2000 M 636 : 28-07-2000 M 961 : 06-2000 RI 966 : 11-05-2000 RI 1189 : 09-06-2000 RG 1604 : 16-06-2000 RG 2018 : 17-04-2000 RI 2104 : 22-06-2000 RIK2 2236 : 22-05-2000 RG																
<b>MUTATIONS</b> (toutes à dater du 28-05-2000)		167-168 : MKM → FKR 223-224 : FKR → FSR 225-250 : FGH → FSR 251-265 : FGH → GCR 266-270 : FGH → GCR 301-321 : MKM → NK 322-323 : FHS → NK 360-375 : FKR → FHS 417-440 : NK → FKR 501-524 : FHS → MKM 601-640 : FGH → GCR 641-642 : FGH → FSR																				

## Locomotives électriques

### série 12

● Le roulement des 12 comporte toujours 9 journées, consacrées quasi-exclusivement au trafic fret vers la France (Lille-Délivrance, Somain, Bobigny, Achère, Frethun). Nous donnons ci-après la liste des trains assurés de jour ainsi que celle des parcours nocturnes intéressants. Parmi les nouveautés, citons la remorque d'un train de ballast vide entre Aulnoye et Anor (train 82027 circulant uniquement le mardi et, malheureusement, de nuit), la remorque du train 44830 Gent-Zeehaven - Lille par deux 12, ainsi que plusieurs parcours jusqu'à Somain.

Les TA 1430/1433 Bressoux/Denderleeuw ↔ Lourdes sont bien remorqués par une locomotive de la série 12, mais

## Listes des trains remorqués par les 12 (de jour)

1430 ③ FDD - Lille	44830 ②-⑥ FGZH 08.05 - LDV 09.47 (2 x 12)
1433 ⑦ Lille - FDD	44833 ②-⑥ LDV 13.23 - FZGH 15.00
38293 ②-⑤ LQV 08.59 - ZAND 12.00	44839 ① LDV 07.19 - FKR 08.57
40231 ②-⑥ LNC 21.00 - GMN 00.38	47001 ①-⑥ BOB 03.50 - FNND 10.00
40822 ①-⑥ FZGH 16.00 - LDV 17.42	47003 ②-⑤ AYE 07.53 - LQV 08.18
40835 ②-⑥ LDV 17.12 - FKR 18.54	47012 ①-⑥ FNND 18.04 - BOB 03.10
41704 ①N6 LILLO 13.10 - ACH 21.14	47020 ①-⑤ FKR 13.10 - LDV 14.12
41771 ③-⑤ ACH 00.09 - Ath 05.01	47616 ②-⑤ FGZH 18.23 - LDV 20.10
41775 ⑥ ACH 09.12 - FMS 13.38	47721 ②-⑤ LDV 11.14 - FZGH 13.00
42403 ⑦ FRETH 01.23 - FIZ 05.10	47723 ①-⑥ LDV 10.37 - FKR 12.30
44218 ③-⑥ GMN 01.12 - LDV 06.50	47727 ②-⑥ LDV 16.20 - FZGH 18.00
44702 ② LNC 05.50 - SOM 10.15	47736 ⑥ FGZH 13.09 - LDV 14.48
44712 ②-⑤ FGZH 06.34 - SOM 09.10	49021 ②-⑤ LDV 22.40 - FRETH 00.25
44715 ②-⑥ SOM 16.10 - LNC 19.03	49729 ①-⑥ LDV 07.10 - FKR 08.56
44720 ②-⑥ FGZH 10.09 - LDV 12.00	49731 ⑥ LDV 08.23 - FGZH 10.31
44750 ②-⑥ FGZH 14.00 - LDV 15.38	49744 ①-⑥ FGZH 17.03 - LDV 18.57
44755 ②-⑥ SOM 13.28 - FKR 15.56	55224 ②-⑤ FMC 08.35 - FIZ 10.07
44761 ① LDV 13.23 - FGZH 15.00	82027 ② AYE 04.26 - Anor 05.05
44771 ① LDV 12.44 - FGZH 15.39	82095 ② ACH 00.09 - AYE 03.56

uniquement entre Denderleeuw et Lille et non pas au départ de Bressoux comme initialement prévu dans les pro-

jets d'horaires. Le trajet Bressoux - Denderleeuw (et retour) est assuré par une locomotive de la série 27.



## série 13 / 3000 CFL

● Depuis le 28 mai dernier, en plus de tous les IC-A Oostende - Eupen, les 13 ont repris à leur actif la remorque des IC-G Oostende - Antwerpen-Centraal, auparavant assurés par des automotrices type 96. Vu le nombre réduit de voitures-pilotes I11 réellement fonctionnelles, seuls les IC-G sont prévus en rames réversibles, la locomotive se trouvant normalement côté Oostende. Il n'est cependant pas exceptionnel de voir les IC-G circulant comme rames encadrées par deux HLE 13 (ou autres). Sur les IC-A, les voitures-pilotes I11 sont bien présentes dans les compositions, mais les trains circulent toujours comme rames tractées non réversibles.

En plus des deux relations mentionnées ci-avant, les 13 remorquent également les trains-autos circulant sur la ligne 42, et ce sur le tronçon Rivage - Gouvy. Bien que plus de 30 machines aient été livrées jusqu'à présent, il arrive que les 15 services prévus ne puissent pas tous être assurés ! Il n'est donc pas exceptionnel de voir des locomotives des séries 21 ou 27 se substituer aux 13, essentiellement sur les IC-A.

Le roulement des 3000 CFL comporte quant à lui 11 journées pour 15 engins, ce qui est beaucoup pour une série dont la fiabilité laisse à désirer. Il ne comporte que des trains de voyageurs, à l'exception de quelques trains de marchandises locaux circulant uniquement de nuit.

● A partir du mois de novembre, la SNCB et les CFL espèrent engager des 13 et des 3000 sur des relations marchandises jusqu'à Metz. Pour ce faire, les 1329 et 1330 entameront durant le



**PHOTO 43-41** Depuis le 28 mai, les IC-G Oostende - Antwerpen-Centraal sont assurés par des rames réversibles I11 + 13. Le 28 mai, l'IC-G 1836 attend l'heure de départ à Antwerpen-Centraal. La rame est toutefois inversée, puisque les IC-G circulent normalement avec locomotive en tête côté Oostende. A gauche, une autre nouvelle venue à Antwerpen : l'automotrice 384 assurant l'IR-c Antwerpen-Centraal - Liège-Guillemins. Marc GRIETEN.

## Roulement des 3000 CFL (uniquement les trains de jour)

Du lundi au vendredi

loco 1 : LUX 108 Liers 115 LUX 116 Liers 123 LUX  
 loco 2 : LUX 4857 WAS 4933 ROD 4911 WAS 4939 LUX 4991 ROD 4917 WAS 4894 LUX  
 loco 3 : LUX 4855 WAS 4881 LUX 3335 TV 3311 LUX 114 Liers 111 LUX 122 Liers  
 loco 4 : Liers 111 LUX 112 Liers 119 Lux 120 Liers 4023 GY  
 loco 5 : Gy 4026 Liers 113 Lux 3392 TV 3319 Es 2247 LUX  
 loco 6 : LUX 6256 RU 6282 LUX 4907 WAS 4935 ROD 4913 WAS 4941 ROD 2244 DU  
 loco 7 : LUX 4855 WAS 4931 LUX 4987 ROD 4963 LUX 3339 TV 3315 LUX 4892 ROD  
 loco 8 : ROD 6682 LUX 3337 TV 3313 LUX 3341 GY  
 loco 9 : GY 3358 LUX 110 Liers 117 LUX 118 Liers 125 LUX  
 loco 10 : ROD 4909 WAS 4937 LUX 3391 TV 3317 LUX  
 loco 11 : LUX 3387 TV 3366 LUX 4992 ROD

Samedi et dimanche

loco 1 : LUX 108 Liers 115 LUX 116 Liers 123 LUX  
 loco 2 : LUX 110 Liers 117 LUX 118 Liers 125 LUX  
 loco 3 : LUX 114 Liers 121 LUX 125 Liers  
 loco 4 : Liers 111 LUX 112 Liers 119 Lux 120 Liers  
 loco 5 : Gy 4026 Liers 113 LUX 4987 ROD 4903 LUX  
 loco 8 : uniquement le samedi : LUX 5932 Arlon 5913 LUX

mois de septembre une nouvelle campagne d'essai en vue d'obtenir leur ho-

mologation pour circuler sur le réseau français.

Le 19 juillet, la 1329 fut placée à titre d'essai en tête du train de sable 47975, ici photographié dans la courbe de Cierreux. Marc RIGUELLE.





## série 14

● La SNCB élabore un cahier de charge en vue de passer la commande d'une nouvelle série de locomotives quadri-courant (1,5 kV - 3 kV - 15 kV et 25 kV), appelées à remplacer les machines anciennes (séries 22, 23, 25, 26).

La mauvaise expérience de la commande de la série 13 semblerait avoir porté ses fruits, puisque la SNCB exige, parmi les conditions reprises dans le cahier des charges, que la nouvelle série 14 soit basée sur un type d'engins qui a fait ses preuves sur un réseau étranger, et dont la technologie a déjà été éprouvée. Parmi les candidates possibles, l'EuroSprinter de Siemens se trouve en première ligne vu sa déjà nombreuse descendance, dont plusieurs centaines d'exemplaires circulent en Allemagne (série 152), Espagne (série 252), Portugal (série 5600) et Autriche (séries 1016/1116).

## série 15

● Depuis le 29 mai 2000, en plus des deux journées prévues à leur roulement (voir ci-après), les 15 assurent fréquemment la remorque du train P 7400 GWK 05.44 - FBM 07.58, et retour avec le P 8400 FBM 16.09 - GWK 18.30.

Elles assurent toujours la traction des trains P 7401 (Waremmes 07.02 - FBM 08.17), 8401 (FBM 16.43 - GWK 18.18) et 7402 (GWK 06.44 - FBM 08.50 (prolongé à Blankenberge en période touristique). A noter que la rame du P 7401 (rame de 9 voitures à doubles étages M5) est acheminée à vide de Welkenraedt (05.45) à

## Roulement des locomotives de la série 20

Sauf mentions, circule tous les jours

A001 :	LUX 298 FBM 15.22 - RE 299 ②-⑥ -- 15.40 FDD 299 LUX
A002 :	pas de service de jour
A003 :	LUX 498 FBM 295 LUX
A004 :	MKM 06.20 - 49138 ②-⑥ - 11.56 RHOD 18.04 - 47915 ②-⑥ LUX
A005 :	LHY 7403 N67 FBM 8403 N67 LHY
A006 :	FLV 07.59 - 47919 ②-⑥ 12.19 LUX
A007 :	LHY 7405 ①-⑤ FBM 8405 N67 LHY (⑤ : LHY 19.03 - ER 8405 - 19.47 FEO)
A008 :	LJ 7602 FBM 97 LUX 90 FBM 499 LUX
A009 :	FBM 91 LUX
A010 :	LUX 296 FBM 8602 N67 LJ 18.35 - 66501 ①-⑤ - 20.46 MKM (⑥ MKM 08.40 - 40931 X/A - 08.47 LL)
A011 :	entretien
A012 :	LJ 7653 ①-⑤ LHY 09.00 - ER 7653 ①-⑤ 09.58 FCL 15.55 - RE 8605 ①-⑤ - 16.00 FCR 8605 ①-⑤ LJ

Waremmes (06.45) via la ligne 36A! (Kin-kempois passage à 06.08, Voroux passage à 06.24). Avis aux lève-tôt!

Par ailleurs, on parle toujours d'une possible réutilisation des 15 sur les trains IR Liège-Gouvly.

## série 16

● Les trains 423 et 428 étant dorénavant prévus avec échange de machines à Aachen-Hbf, le roulement d'été des 16 ne compte de ce fait plus que 4 journées au lieu de 5. Les paires de trains restant assurées en 16 sont les suivantes : 411/420, 416/431, 419/432 et 427/438.

## série 22

● Depuis le changement d'horaires du 28 mai, pratiquement tous les IC-C Oostende - Kortrijk sont assurés par des rames tractées de voitures M4 (modernisées et non modernisées), remorquées par des

locomotives de la série 22. Pour faciliter le changement de front à Oostende, la plupart des trains sont même encadrés par deux locomotives. Ces relations étaient auparavant assurées par des rames réversibles de voitures M4, remorquées (ou poussées) par des 21/27.

● Une locomotive devrait endosser la livrée vert de B-Cargo en janvier 2001; auparavant, pour les fêtes de fin d'année, cette même machine sera repeinte dans une livrée surprise...

## série 23

● Un devis pour la réparation des 2305 et 2344 (pour rappel gravement accidentées à Stockem le 20 janvier dernier) a été demandé. La 2305 pourrait être reconstruite au départ de la 2307 (endommagée lors de la collision d'Hatrival le 13 mai 1992 et mise hors exploitation le 1er octobre 1998).

Le 18 juin 2000, passage à Esneux du TA 1275 Bressoux - Ventimiglia remorqué par la 2703. A Jemelle, ce train sera fusionné avec le 1375 partant d'Oostende. Christian VANHECK.





## Roulement des locomotives de la série 25

Le roulement des locomotives de la série 25 ne comporte que 6 journées pour 14 machines (pas de service le dimanche).

### Du lundi au vendredi :

501 : FRST 06.53 - **7282** - 07.45 FNZG = FNDM ENTRETIEN - FNZG 17.00 - **8211** - 18.03 FTR  
 502 : GMN 01.44 - **47242** - 04.20 FNND = FNDM = FNZG 21.39 - **47243** - 00.20 GMN  
 503 : FTR 07.42 - **7211** - 08.40 FNZG 15.23 - **RE 15034** - 15.46 FNND 15.50 - **5034** FCV - **8280** - FRST = FLV 21.08 - **32717 X/A** - 22.33 Blanch 23.00 - **37214** - 02.02 Zand = FRST  
 504 : FRST 07.53 - **7283** - 08.45 FNZG à vide ZAND 10.30 - **32707** - 12.06 FLV - ( ① = FNZG ) - ( ②③ FLV 14.22 - **47934** ②③ - 15.32 FNND ) = FNZG - ( ④⑤ = FSR 14.00 - **55231** ④⑤ - 15.29 FNZG ) FNZG - **8281** - FRST = FIZ 20.14 - **55120** - 20.42 FSR = FRST  
 505 : FSN 07.00 - **7250** - 08.20 FNZG 16.22 - **RE 8089** - 16.55 FM 17.08 - **8089** - 17.40 - FSN = FNZG 21.38 - **55138** - 22.30 FSR  
 506 : FSR 03.47 - **55227** - 05.10 FNZG = FSN 07.20 - **7089** - 08.30 FKI 08.38 - **ER 7089** - 09.00 FNZG 15.32 - **RE 15035** - 16.03 FNND 16.10 - **15035** - 16.36 FCV - 8250 - FSN

### Le samedi :

Uniquement la journée 502 : GMN 01.44 - **47242** - 04.20 FNND 15.52 - **52900** 18.50 - FGZH 19.59 - **40835** - FES - 22.05 = FNDM

## Roulement des locomotives des séries 25.5 SNCB et 6400/6500 NS

Depuis le 28 mai, le roulement B5 comporte 7 journées, dont 4 assurées par les 25.5 et trois par les locomotives Diesel de la série 6400/6500 des NS. Voici le roulement complet (il n'y a pas de service le dimanche).

### Le lundi :

551 : FKR 10.00 - **44839** - 12.46 KFH 13.40 - **44645** - 15.20 FNND 17.28 - **44634** - 19.21 KFH 20.35 - **42661** - 00.18 FLV  
 552 : KFH 11.01 - **40822** - 14.50 FGZH 16.50 - **44771** - 18.21 FNND = FNDM  
 553 : FMC 14.18 - **42662** - 18.22 KFH 21.40 - **42973** - 23.50 FLV  
 554 : FNND 02.52 - **42654** - 05.30 FBX = FL = FBX 09.09 - **42654** - 10.08 STD 18.55 - **42655** - 20.10 FBX = FL = FBX 22.30 - **42655** - 01.20 FNND

### Du mardi au vendredi :

551 : FIZ 02.50 - **42660** - 04.42 KFH 05.32 - **44647** - 08.15 FNND 11.16 - **44750** - 13.09 FGZH 15.55 - **44833** - 17.30 KFH 20.33 - **42661** N567 (⊙ = FNDM) - 00.18 FLV  
 552 : KFH 01.52 - **44830** - 04.50 FGZH = FLV 06.49 - **42932** - 08.20 FNND = KFH 11.01 - **40822** - 14.50 FGZH = FKR 20.11 - **40835** - 23.10 KFH  
 553 : ⊙-⊙ FLV 04.08 - **42974** - 07.00 - KFH (⊙ FES 10.00) 08.30 **42663** - 13.20 FMC 14.18 - **42662** (⊙⊙, F⊙⊙) - 18.22 KFH 21.40 - **42973** - 23.50 FLV  
 554 : FNND 02.52 - **42654** - 05.30 FBX = FL = FBX 09.09 - **42654** - 10.08 STD 18.55 - **42655** - 20.10 FBX = FL = FBX 22.30 - **42655** - 01.20 FNND

### Le samedi :

551 : FIZ 02.50 - **42660** - 04.42 KFH 05.32 - **44647** - 08.15 FNND 11.16 - **44750** - 13.09 FGZH 15.55 - **44833** - 19.21 KFH 20.33 - **42661** - 23.15 FSR  
 552 : KFH 01.52 - **44830** - 04.50 FGZH = FLV 06.49 - **42932** - 08.20 FNND = KFH 11.01 - **40822** - 14.50 FGZH 17.29 - **44755** - 19.16 FNND  
 553 : FLV 04.08 - **42974** - 07.00 KFH 08.30 - **42663** - 13.20 FMC  
 554 : réserve

## 6400/6500 NS

### Le lundi :

01 : KFH 21.58 - **44641** - 23.15 FNND  
 02 : KFH à vide BERDR 18.10 - **42652** - 20.25 KFH  
 03 : STD 16.21 - **44653** - 17.38 NK 18.36 - **49835** - 18.41 STD

### Du mardi au vendredi :

01 : KFH 01.39 - **42645** - 03.32 BERDR = FNND 04.39 - **44632** - 06.18 KFH 10.39 - **42641** - 12.40 BERDR 13.32 - **42642** - 15.20 KFH 21.58 - **44641** - 23.15 FNND  
 02 : FND 00.15 - **44630** - 01.51 KFH 05.55 - **42653** ③-⑤ (② KFH 07.32 **42663** 09.30 FES = FNND) - 07.48 BERDR = FNND 11.21 - **44634** - 12.50 KFH 13.40 - **44645** - 15.20 FNND = BERDR 18.10 - **42652** - 20.25 KFH 21.56 - **44641** - 23.15 FNND  
 03 : STD 16.21 - **44653** - 17.38 NK 18.36 - **49835** - 18.41 STD

### Le samedi :

01 : KFH 01.39 - **42645** - 03.34 BERDR = FNND 04.49 - **44632** - 06.18 KFH  
 02 : FNND 01.15 - **44630** - 01.51 KFH 05.54 - **42649** - 07.47 CIRDK = FNND 11.22 - **44634** - 12.50 KFH  
 03 : réserve

Le 3 juin, un train d'immigrés italiens a circulé au départ de Verviers. La 2729 remorqua la rame vide de Liers à Verviers, accompagnée par la 3005 des CFL qui se trouvait comme véhicule en deuxième position. Le parcours en charge entre Verviers et Liège fut assuré par la 2729. La 3005, qui était restée accouplée en queue de la rame, s'est ainsi retrouvée en tête pour remorquer le train vers Luxembourg. Passage à Angleur de la rame vide. Xavier VERSCHAFFEL.



PHOTO 43-98 Encore le TA 1275 Bressoux - Vintimiglia en passage à Rivage, avec une composition on ne peut plus réduite : une voiture-couchette 15 et deux wagons porte-autos avec une seule voiture embarquée. Précisons qu'il s'agissait de la première circulation de l'année, le 28 mai 2000. Philippe DE GIETER.





## De nouvelles locomotives DIESEL de grande puissance pour B-Cargo?

B-Cargo envisage de commander une série de 30 à 40 locomotives Diesel de grande puissance pour assurer notamment le trafic lourd sur l'"Ijzeren Rijn" entre Antwerpen et la Rhur. A cet effet, B-Cargo désirerait tester la locomotive prototype "Blue Tiger" d'ADtranz et une machine anglaise de la Class 66 d'EWS (General Motors).



La "Blue Tiger" a été étudiée par ADtranz en alliance avec General Electric, USA (type DE-AC33C). La firme américaine a fourni le moteur Diesel, l'alternateur, les 6 moteurs de traction, l'équipement de commande et de contrôle par microprocesseur et le système de diagnostic. La *Blue Tiger* a été conçue de manière modulaire, de façon à pouvoir circuler sur tous les réseaux du monde, en particulier en Asie et Afrique, aussi bien en tête de trains de marchandises très lourds (12.000 t), qu'avec des trains de voyageurs jusqu'à 200 km/h. La locomotive prototype est équipée d'un moteur Diesel du type GE 7 FLD, 12 cylindres, de 2430 kW - 3300 HP. La masse totale de la locomotive atteint 108 t pour une longueur de 22,000 m. Sortie de construction en novembre 1996, la *Blue Tiger* fut testée de novembre 1997 à avril 1998 par la DB sous le numéro 250.001 aux dépôts de Erfurt puis d'Oberhausen. La *Blue Tiger* est actuellement prise en leasing par le HGK (Hafen und Güterverkehr Köln).

**PHOTO 43-42** La *Blue Tiger* à Aachen-West, le 21 septembre 1997. Philippe DE GIETER.



En 1997, la compagnie anglaise EWS avait commandé 250 locomotives de grande puissance auprès de General Motors, le concurrent direct de General Electric (v. EL 39 p. 16). Du type "JT42CWR" de GM, ces machines formant la Class 66 anglaise, sont directement issues des SD 70 M de GM adaptées aux normes européennes. Elles sont équipées d'un moteur Diesel GM type 710 G 3B développant une puissance de 2460 kW - 3300 HP. Les frais de maintenance extrêmement bas, jumelés avec une consommation réduite, une pollution fortement diminuée et un prix d'achat fort bas, en font des engins idéaux pour le trafic fret. A titre de comparaison, les Class 47 (Brush 1963-1967) doivent subir une révision tous les 7 ans pour un coût de +/- 24 millions de FB; les 66 ne devront passer en révision que tous les 18 ans pour un coût de seulement 12 millions de FB! Nombreux sont les réseaux européens fortement intéressés par ces machines, dont Fret-SNCF. Les deux engins récemment acquis par le HGK (v. EL 41 p. 17) sont actuellement en cours d'homologation à Tilburg pour la circulation sur les réseaux NS et SNCB. Il n'est en effet pas improbable que d'ici quelques mois ces machines assurent des trains jusqu'à Antwerpen.

**La 66.156 d'EWS à Wandsworth Road (London), le 25 mai 2000.** Armand BEERLANDT.

## Locomotives Diesel

### série 51

- A la suite d'une avarie grave à son moteur Diesel, la 5145 d'Hasselt a été mise hors exploitation le 1er juillet 2000.

### série 53

- La 5319 a été victime d'une collision à Luxembourg le lundi 10 juillet 2000. La décision quant à une éventuelle réparation ou à sa réforme reste en suspens.

### série 55

- Bien que la ligne 42 soit désormais totalement électrifiée, les 55 à chauffage électrique assurent toujours la traction de la majorité des trains IR limités au parcours Liège-Gouvy et retour !



**PHOTO 43-43** Le 21 mai dernier, dans la gare française de Maubeuge, le train touristique pour Blankenberge attend le départ. A droite, on distingue une automotrice type 96 s'appêtant à rejoindre Mons via Aulnoye. Depuis le 28 mai dernier, les relations internationales Mons - Aulnoye/Maubeuge sont supprimées. Pierre HERBIET.





A plusieurs reprises, le nouvel autorail de mesure EM 130 a parcouru la LGV1. Le 22 juin, il était encadré par les 5509 et 5514, ici en passage à Rebecq en direction de la frontière française. Xavier VERSCHAFFEL.

Ceux-ci sont, en effet, toujours prévus en voitures M2 et ces dernières ne sont conçues que pour une alimentation haute tension 3000 V. Or, lorsqu'elles circulent sous 25 kV 50 Hz, les locomotives des séries 13 ou 15 délivrent alors la tension de chauffage normalisée correspondante, soit 1500 V 50 Hz. La remorque de ces trains en traction électrique passera donc impérativement par le remplacement des voitures M2 par des I6 et/ou I10.

Depuis le 2 juillet, les 55 bleues se voient également confier la traction des trains de marchandises 43955 et 43956 entre Luxembourg-Triage et Kinkempois ! Ces trains circulaient auparavant, en traction électrique, par les lignes 43 et 162. Seul le 43955 est photographiable, et uniquement le samedi.

### série 62/63

- La cabine non abîmée de la 6205, pour rappel accidentée le 22 mars 2000 lors de manoeuvres à l'atelier de Merelbeke et réformée le 1er avril 2000, a été replacée sur la 6315, dont une de ses cabines fut gravement endommagée lors d'une collision avec un camion sur un passage à niveau de la ligne 122 à Erwetegem, le 13 avril 2000.

Le 27 mai 2000, l'association anglaise Merca Partners a organisé une excursion en Flandre. Au départ de Leuven, le train, composé de 4 voitures K1 et de la voiture-buffet du PFT, et remorqué par les 5950 et 5905, a d'abord pris le chemin de Terneuzen aux Pays-Bas, via Bruxelles et Gent. Le retour s'est effectué via Gent, Denderleeuw, Geraardsbergen, Enghien et Leuven. De Merelbeke à Terneuzen et retour, le convoi était remorqué par les 5108 + 5118, ici visible à Terdonk, lors de son retour de Terneuzen. De l'autre côté du canal Gent-Terneuzen on aperçoit les installations sidérurgiques de SIDMAR. Wim WINDEY.

### Roulement des 55 bleues - série ZE - 5 journées

ZE01 : GY 4028 X/A ①-⑤ Liers = NK = Liers 4017 ①-⑤ GY  
 ZE02 : GY 4027 ①-⑤ Liers = NK = Liers 4018 ①-⑤ GY  
 ZE03 : GY 4028 X/B ①-⑤ Liers = NK = Liers 4016 ①-⑤ GY  
 ⑥⑦ : GY 14.00 - RZ 4016 - 15.22 FL 4016 GY  
 ZE04 + ZE05 (en UM) :  
 ②-⑤ NK 00.12 - 43955 - 03.41 LUX = GY 17.00 = 18.43 LUX 20.18 43956 23.47 NK  
 ⑥ NK 16.22 - 43955 20.25 LUX = GY



Le vendredi 9 juin, un nouveau train spécial a parcouru la ligne 19 jusqu'à Weert aux Pays-Bas. La rame, composée de deux voitures I10 et d'un fourgon-générateur, était encadrée par les 5129 et 5101, et est photographiée non loin d'Herentals. Lars LAENEN.





## série 77

● Après avoir été exposée à Huy les 3 et 4 juin, la 7710 fut testée les 5 et 6 juin en tête de trains de fonte en fusion entre Ougrée et Chertal. Le 7 juin, toujours au départ de Kinkempois, elle assura les trains 49605 vers Hermalle-sous-Huy et 64600 vers Hasselt, normalement assurés par une 55.

## série 215 DB en Belgique

● Le roulement des locomotives Diesel allemandes de la série 215 de la DB, dont la conduite est assurée par des conducteurs SNCB de Montzen et de Hasselt, a été réduit de 4 à 3 journées. La raison de cette réduction de leurs prestations est liée à l'équilibrage des kilomètres assurés par les 16 jusqu'à Köln.

A l'exception des navettes entre Aachen-West et Montzen, elles assurent les trains suivants :

47227 ②-⑤ FKGLF 05.36 - AACHW 07.55  
 49236 ②-⑤ AACHW 08.25 - FKGLF 10.10  
 47229 ②-⑤ FKGLF 10.58 - AACHW 12.40  
 47237 ①-⑤ FKGLF 17.22 - AACHW 18.55  
 45164 ①-⑤ GMN 16.44 - NK 18.35  
 64410 ①-⑤ NK 18.35 - FKGG 21.00

**PHOTO 43-44** Passage sur le pont de l'île Monsin du train 184486 Chertal - Ougrée (rapatriement à l'atelier de Kinkempois d'un wagon-poche pour le transport de fonte liquide devant passer au tour en fosse). Pierre HERBIET, 6 juin 2000.



Le 5 juin, la 7710 se prépare à remorquer le train de fonte liquide 35411 vers Chertal, au départ du raccordement dit de la "Petite Folie" à Ougrée. Christian VANHECK.

## Automotrices électriques

### série 129-150 "Budd"

● Avec la vente des automotrices 134, 135, 137 et 143 en Italie, il ne subsiste plus que deux Budd : la 138, qui avait subi un incendie de son équipement électrique, et la 131 accidentée et garée à l'état d'épave à l'Atelier Central de Mechelen.

### série 300 "Break"

● Depuis 28 mai, les Break libérées de la ligne du Luxembourg, ont repris à leur actif les IR-g Turnhout-Manage, les IR-a Leuven - Antwerpen/Sint-Niklaas et les IR-c Antwerpen-Liège.

Dans l'état actuel des choses, les automotrices 325 et 326 restent propriété des CFL, étant donné qu'il y a encore





quelques services à destination de Luxembourg effectués en Break (voir ci-après, AM type 96). Lorsque les Break auront définitivement déserté le réseau CFL, la SNCB devrait racheter les AM 325 et 326.

### série 961-975 "postale"

● En raison du manque de place dans l'Atelier Central de Mechelen, les révisions des automotrices postales sont reprises par l'Atelier Central de Salzinnes. Cette mesure temporaire pourrait bien, à terme, devenir définitive. Le choix de l'envoi des AM postales plutôt qu'une

autre série à Salzinnes s'explique par le fait qu'elles ne comportent pas d'aménagement intérieur.

Elles sont engagées dans le roulement MP comportant 9 journées (aucun service en Ⓞ) :

P01 : FCV 05.48 - **15506** - 06.40 FBPI 07.10 - **15541** - 08.14 FCR 08.40 - - - 09.00 FCL 11.53 - - - 12.10 FCR 13.30 - **15547** 14.39 FBPI 15.28 - **15502** - 16.20 FCV 20.00 - **15508** - 20.50 FBPI 21.24 - **15543** - 22.21 FCR  
 P02 : FCR 05.35 - **15546** - 06.38 FBPI 07.12 - 15501 - 08.06 FCV 09.02 - - - 09.10 FNZG 12.30 - - - 12.56 FCV 13.55 - **15507** - 14.49 FBPI 15.24 - **15542** - 16.25 FCR 19.30 - **15548** - 20.31 FBPI 21.29 - **15503** - 22.30 FCV 23.02 - **15527** - 00.20 FGSP

P03 : FL 05.06 - **15536** - 06.51 FBPI 07.19 - **15531** - 09.03 FL 09.55 - - (en double avec P07) - 10.16 LSLF 19.52 - - - 20.21 FL 21.39 - **15539** - 23.13 FBPI 23.40 - **15514** - 00.19 FGSP  
 P04 : 00.30 FCV - **15528** - 01.30 FGSP 14.05 - **15517** - 14.42 FBPI 15.20 - **15532** - 16.51 FL 19.05 - **15538** - 20.50 FBPI 21.16 - **15513** - 21.54 FGSP 22.40 - **15519** - 23.16 FBPI 23.48 - **15534** - 01.22 FL  
 P05 : FGSP 19.30 - **15518** - 20.42 FBPI 21.20 - **15533** - 22.54 FL  
 P06 : FGSP 23.00 - **15524** - 00.10 FCV  
 P07 : FL 09.55 - - (en double avec P03) - 10.16 LSLF 11.30 - - - 11.50 FL 13.05 - **15537** - 14.51 FBPI 15.17 - **15512** - 15.50 FGSP 16.20 - **15522** - 18.00 FCV 18.39 - **15526** - 19.39 FGSP 22.00 - **15523** - 23.10 FCV - - - FNZG  
 P08 : FNZG 20.22 - - - 20.41 FCV 22.18 - **15509** - 23.10 FBPI 23.50 - **15544** - 00.52 FCR  
 P09 : FCR 21.50 - **15549** - 22.58 FBPI 23.53 - **15504** - 00.53 FCV

### série 441-490, 501-570 : la série est au complet !

La 570, la toute dernière automotrice type 96, a été réceptionnée par la SNCB le 25 mai 2000. Pour rappel, c'est en décembre 1992 que la SNCB avait passé la commande des 120 automotrices triples du type 96, auprès de Bombardier Eurorail, associé à GEC-Alstom/ACEC Transport. La commande était divisée en deux sous-séries :

- 50 rames bicourant 3 kV / 25 kV (441 à 490);
- 70 rames monocourant 3 kV (501 à 570).

La première rame, la 441, était sortie de l'usine de Brugge le 12 février 1996. La livraison de la seconde tranche débuta avec la 501 le 20 mai 1998.

Depuis le 28 mai, les AM 96 sont engagées sur la ligne du Luxembourg, où elles assurent la majorité des IC-J Bruxelles-Midi - Luxembourg.

Toutefois, en raison du nombre de places plus réduit dans les AM 96, quelques IC-J circulant aux heures de pointe restent assurés par des automotrices Break. Il s'agit des trains suivants : entre Bruxelles et Luxembourg : 2116 et 2117 (du lundi au vendredi), 2119 (tous les jours mais uniquement durant période touristique) et 2121 (uniquement le dimanche en dehors de la période touristique); entre Luxembourg et Bruxelles : 2128 (du lundi au vendredi, ainsi que les samedis et dimanches mais uniquement durant la période touristique), 2129 (du lundi au vendredi) et le 2141 (le dimanche en dehors de la période touristique).

Le nouveau roulement des AM 96 comporte une surprise, en l'occurrence le train international "Le Grand Ducal" 102/103 Luxembourg - Bruxelles, auparavant assuré par une rame tractée.

Ajoutons encore que les AM 96 assurent le samedi et dimanche les IC-I Charleroi - Bruxelles, avec poursuite comme train L jusqu'à Antwerpen. Ces trains étaient auparavant assurés par des automotrices de la série 900.

Les AM 96 assurent désormais toutes les relations suivantes :

- IC-C : Anwerpen - Lille
- IC-D : Lille - Herstal
- IC-E : Tongeren - Knokke/Blankenberge
- IC-F (uniquement Ⓞ) : Landen - Liège
- IC-I : Charleroi - Antwerpen
- IC-J : Bruxelles - Luxembourg
- IC-K : Gent - Genk
- Int 102/103 Luxembourg - Bruxelles



PHOTO 43-45 La toute dernière automotrice type 96, photographiée à Brugge peu après sa sortie d'usine. Sur la même voie, on distingue la 1331 livrée elle aussi quelques heures auparavant. Jean-Luc VANDERHAEGEN, 17 juin 2000.



PHOTO 43-46 Nouvelles venues sur le réseau des CFL depuis le 28 mai 2000 : les automotrices type 96, avec les IC J Bruxelles - Luxembourg. Alain DEFECHEREUX, 25 juin 2000.



## Autorails

### série 41

● Après son déchargement à Hasselt le 14 avril 2000, le 4101 a effectué ses premiers tours de roues sur le réseau belge le 26 avril, avec deux allers-retours entre Hasselt et Aarschot. Ce même parcours fut reconduit le 3 mai. Le 5 mai, le 4101 fut acheminé à vide de Hasselt à l'atelier de Merelbeke, en vue d'effectuer des essais de freinage du 9 au 12 mai entre Merelbeke et Tournai (deux allers-retours chaque jour). Le 12 mai, après son arrivée à Tournai lors du second parcours de la journée, l'autorail fut dirigé vers Ath. Le lendemain, le samedi 13 mai, il effectua des parcours de mesures entre Ath et Silly pour déceler d'éventuelles perturbations à la signalisation lors de freinage électromagnétique. Le 15 mai, le 4101 parcourut trois fois le trajet Mons-Quévy. Après le troisième retour, il regagna l'atelier de Merelbeke via Ath, Geraardsbergen et Zottegem, en effectuant tous les arrêts sur les lignes 123 et 122 pour tester ses performances. Les 18 et 19 mai, il circula entre Ath et Silly pour tester le système d'antipatinage. Pour ce faire, il fut équipé d'un système projetant du savon devant les roues. Il fut ensuite immobilisé durant une semaine à Merelbeke, suite au grippage d'un pont d'essieu qui dut être remplacé. Le 19 juin, le 4101 partit aux bancs d'essais de stabilité de marche de la SNCF situés à Villeneuve et Vitry-sur-Seine. Le 4101 fut de retour en Belgique au début du mois de juillet. Les 27, 28 et 31 juillet, il fut testé en charge (lesté de blocs de frein) sur les fortes rampes entre Ronet et Libramont (deux allers-retours chaque jour). La livraison des exemplaires suivants



**PHOTO 43-47** Le 15 mai, le 4101 effectua trois aller-retours entre Mons et Quévy. Il est ici photographié entre Cuesmes et Frameries, en direction de Quévy. Philippe DIEU.



**PHOTO 43-48** Le 4101 reçu sur la voie 1 de la gare de Quévy. Philippe DIEU, 15 mai 2000.

se heurte toujours à deux difficultés principales : d'une part, les problèmes de livraison, par les sous-traitants d'Alstom, des éléments de l'aménagement intérieur et, d'autre part, les innom-

brables tracasseries de la SNCF pour autoriser le passage des 41 sur son réseau comme marchandise roulante. Le 4102 est toutefois arrivé en Belgique, à Mouscron, le jeudi 3 août 2000.



**PHOTO 43-49** Lors de son retour de Mons à Merelbeke, le 4101 simula un parcours omnibus entre Geraardsbergen et Melle. Lierde, 15 mai 2000. Pierre HERBIET.



## TGV

**Déraillement d'un Eurostar à plus de 250 km/h**

Le 5 juin dernier, 4 bogies sur les 24 de la rame Eurostar 3101/3102 (SNCB) ont déraillé dans les environs de Croisille (Arras) sur la LGV Nord. La rame, qui circulait alors à près de 300 km/h, est heureusement restée dans l'axe de la voie. Une dizaine de voyageurs ont été très légèrement blessés, dont le conducteur qui a dû être hospitalisé en état de choc. Le déraillement a été causé par la désolidarisation du bras de réaction de la

transmission d'un des essieux du bogie arrière de la motrice de tête. Ce déraillement a bien sûr entraîné de très grosses perturbations durant plusieurs jours. Les deux motrices sont en réparation à l'AC Mechelen.

**Voitures - wagons****La première I10 Resto**

La première voiture-restaurant issue de la transformation d'une voiture du type I10 est sortie de l'Atelier Central de Mechelen le 19 juin 2000.

Apte à 200 km/h, elle a été peinte dans une toute nouvelle décoration que nous vous laissons le soin de découvrir sur la photo ci-dessous. On notera l'absence d'une inscription quelconque indiquant qu'il s'agit d'une voiture Resto. Cette livrée très bizarre ne reposant sur aucune décoration actuelle, semble avoir soulevé pas mal de protestations. Au début du mois de juillet, cette voiture, numérotée 16006, a déjà été incorporée dans l'EC 97 "Iris" entre Bruxelles et Luxembourg et, au retour, dans l'EC 90 "Vauban". Le vendredi et dimanche, elle assurait le TA 1291/1290 "Freccia del Sole" Oostende ↔ Ancona.



PHOTO 43-50 Les nouvelles couleurs de l'été : la première voiture-restaurant issue de la transformation d'une voiture I10, numérotée 16006 et UIC 61 88 88-90 006-4. Schaerbeek, 20 juin 2000. Jean-Luc VANDERHAEGEN.

**■ Une M2 en nouvelle décoration !**

Dans le but d'attirer l'attention des touristes sur les gigantesques travaux en cours sur le "Pier", la jetée de Blankenberge, NV Pier Station, en collaboration avec l'administration communale, la SNCB et Märklin, a eu l'idée de placer une voiture en exposition. Il s'agit de la voiture M2 42458, transformée par l'Atelier Central de Mechelen et entièrement repeinte dans la couleur des M4 modernisées. Sortie le 19 juin, elle fut acheminée jusqu'à Zeebrugge, et ensuite, le 22 juin, transportée par camion jusqu'à Blankenberge où elle fut placée sur la digue devant l'esplanade de la jetée. Les visiteurs pourront y trouver des informations relatives au futur complexe, mais aussi sur la ville et la SNCB. Cette exposition, dénommée "Train City", fut officiellement ouverte au public le 30 juin et restera accessible jusqu'au 30 juin 2002.



PHOTO 43-51 La M2 42458, photographiée lors de son arrivée dans la gare marchandises de Zeebrugge, le 20 juin 2000. Jean-Luc VANDERHAEGEN.



PHOTO 43-52 La voiture sur son piedestal devant la jetée de Blankenberge, où vous pourrez la voir jusqu'au 30 juin 2002. Laurence VANDERHAEGEN, 2 juillet 2000.





La dégingle du patrimoine historique de la SNCB se poursuit, avec cette fois la démolition à Haine-St.Pierre des voitures du type N, ex. Nord-Belge. Ces voitures avaient pourtant toutes été entièrement révisées à grand frais vers les fin des années '70. Depuis lors, elles sont restées garées sans aucune utilisation, à l'extérieur, à tout vent, avec le résultat que voici... R. CRIKELAIRE, 5 mai 2000.



IFB (Inter Ferry Boat) repeint actuellement une série de 60 wagons Eaos du type 6506B0 dans une nouvelle décoration bleue pour la circulation en trains complets entre les ports de Zeebrugge et d'Antwerpen. Nous reviendrons prochainement plus en détails sur ces wagons. Le premier Eaos ICFB en bleu, n° UIC 33 88 533 0 320-8. Zeebrugge, 18 avril 2000. Christian DOSOGNE.



PHOTO 43-53 B-Cargo a entrepris au milieu de l'année la réception de 100 nouveaux wagons porte-conteneurs Sgnss à bogies, commandés en 1998 à la firme roumaine ASTRA. Du type SNCB 3714B2, ils sont peints dans la couleur de B-Cargo et numérotés 31 88 455 2 000 à 099. Le nouveau wagon porte-conteneurs Sgnss 31 88 455 2 027-5. Merelbeke, 27 juin 2000. Jean-Luc VANDERHAEGEN.

En fait, il était prévu de l'intégrer dans les TA 1375 et 1481. Seulement voilà, elle ne peut fonctionner sans alimentation extérieure, ce qui est très gênant lors d'arrêts prolongés comme ceux de Jemelle. Pour rappel, au total 5 voitures I10 doivent être transformées en voitures-restaurants. Toutes ne devraient pas porter la même décoration.

### Nouveaux wagons Shimms

B-Cargo a commandé une nouvelle série de 500 wagons porte-coils du type Shimms auprès de la firme polonaise Zastal. Ces wagons seront spécialement conçus pour transporter des produits semi-finis sidérurgiques (coils noirs) à des températures élevées, de l'ordre de 300°C, en trafic inter-usines. Ils auront la particularité d'être équipé de bogies Y25 HI-LOAD conçus pour une charge par essieu de 25 tonnes, construits par la firme polonaise PAFWAG (ADtranz) dans sa nouvelle usine de Wroclaw. Ils seront également munis d'un système de calage automatique des coils dans les berceaux. Ce système, mis au point conjointement par la DB, la SNCF et la SNCB, sera pour la première fois installé sur une grande série de wagons. Leur livraison débutera au printemps 2001.

## Infrastructure

### Affaissement sur la LGV 1

Le 7 mars, un affaissement de terrain a été constaté sur la LGV 1, à hauteur de Rumes, près de la frontière française. Un ralentissement à 80 km/h a immédiatement été appliqué sur un tronçon de 1500 mètres. Dès le 24 mars, un petit poste fut érigé au bord de la voie B (sens France - Belgique), occupé dès 6 heures du matin et jusqu'au passage du dernier TGV, par un agent. Ce dernier est en liaison directe avec le dispatching central qui, à tout moment, peut ordonner l'arrêt d'un TGV.

Le 29 mars, un dispositif de détection mesura un nouvel affaissement de deux centimètres.

Face à la gravité de la situation, la SNCB entreprit le 3 avril des opérations de consolidation du sol, consistant à réaliser des forages inclinés, de part et d'autres des deux voies, et d'injecter un béton-mousse jusqu'à 26 mètres de profondeurs. Ces travaux ont duré jusqu'au début du mois de mai.

Ces affaissements seraient provoqués par la nature du terrain, constitué d'une couche de calcaire située à une trentaine de mètres de profondeur et la présence sous-jacente de la nappe aquifère du Tournaisis. La formation de puits naturels est fréquent dans cette région. Si les mouvements du sol devaient se poursuivre, la SNCB pourrait être amenée à couler une dalle de béton sous les deux voies de ce



tronçon, ce qui nécessiterait l'interruption de la circulation sur une voie, avec comme conséquence de graves répercussions sur l'exploitation de cette ligne.

### ligne 36A

La liaison directe entre Voroux et Kin Kempois a été officiellement remise en service le 28 mai. La liste des trains empruntant cette ligne, avec les heures de passage à Voroux, est publiée ci-après :

54900 ②-⑥	00.22	NK - FGZH
34192 F②-⑥	01.13	RMB - FSR
59400 ②-⑥	01.33	FGZH - NK
34243 ②	01.39	NSR - ZAND
54201 ②-⑥	02.00	NK - FNND
34243 ③-⑤	02.17	NSR - ZAND
32403 ②-⑥	03.34	ZAND - NK
52400 ②-⑥	04.15	FNND - FBX
95301 F②-⑥	05.24	FNND - MRV
55421 ①-⑤	05.35	FSR - FBX
RE 7401 ①-⑤	06.20	Welkenr.-Waremmé
95430 ①-⑤	07.15	NK - GVX
74130 F①-⑤	10.29	NK - FVR
32442 ①-⑥	11.31	ZAND - NSR
74131 F①-⑤	11.53	FVR - NK
52604 ②-⑤	14.21	FNND - MKM
34242 ①-⑤	22.19	NSR - ZAND
54200 ①-⑤	22.26	NK - FNND
59401 ①-⑤	22.37	FGZH - NK
31490 F①-⑥	22.56	FSR - RMB

### ligne 45A

Pour rappel, à la fin de 1999, la DB a fermé la section allemande de la ligne 45A Wevercé - Jünkerath, entre Jünkerath et Losheim (frontière belge). Depuis le 1er juillet 2000, l'exploitation de la ligne a officiellement été reprise par une nouvelle société privée dénommée "Eisenbahnverkehrsgesellschaft im Bergisch-Märkischen Raum" (EBM). Un exploitant de bois situé à Losheim est à nouveau desservi depuis le 8 juin. Voir à ce sujet, l'actualité étrangère page 30.

### ligne 50A

Depuis le 28 juin 2000, un nouveau tronçon de la ligne 50A est parcourable à 160 km/h. Il s'agit de la section comprise entre la bifurcation de Sint-Katharina-Lombeek BK 18 (Essene-Lombeek) et la BK 26.300.

### ligne 51 : extension à Zeebrugge

Le 15 mars 2000, la SNCB (B-Cargo) a mis en service un nouveau terminal dans l'avant-port de Zeebrugge. Ce faisceau, dénommé "Bundel Voorhaven-west", est partiellement électrifié. Il est situé à +/- 2 km au-delà du faisceau principal de réception des trains de marchandises de Zeebrugge, après le pont de la route nationale 34 (Oostende-



Le nouveau faisceau "Voorhaven-west" de Zeebrugge. La nouvelle gare de Zeebrugge-Strand sera située à la droite du faisceau. Christian DOSOGNE, 02 janvier 2000.

Knokke). Il permettra de manutentionner de nouveaux trains express complets de marchandises.

En outre, en juin 2001, la ville de Zeebrugge disposera d'une seconde gare qui sera intitulée "Zeebrugge-Strand" (Zeebruges-lage). Un accès direct à la plage sera réalisé à l'aide d'un pont piétonnier qui franchira les voies se dirigeant vers l'avant-port de Zeebrugge. Tous les trains auront alors cette gare comme terminus, mais probablement uniquement durant les week-ends. L'actuelle gare de Zeebrugge, située à

proximité d'écoles, devrait rester desservie durant la semaine.

### ligne 166

Après la gare de Vonêche démolie en juin dernier (voir l'encart ci-dessous), la SNCB a décidé de se séparer de celle d'Anseremme. Cette fermeture est très mal accueillie par les cheminots, du fait que près de 100.000 voyageurs transitent par cette gare. Un accord aurait été établi entre la SNCB et les loueurs de kayaks d'Houyet pour vendre des titres de transport combinés train + kayak.

### ■ Adieu Vonêche...

La célèbre gare de Vonêche a été démolie durant la fin du mois de juin dernier. Tout le monde regrettera la disparition de cette petite gare typique. Depuis sa construction, et au fil des ans, elle était restée inchangée, comme si les aiguilles du temps n'avaient jamais tourné. Elle était située au fond d'un vallon, à la sortie d'un tunnel et, il y a peu, était encore équipée de signaux mécaniques dont deux chandeliers comptant parmi les plus connus du réseau. Combien sommes-nous à avoir rêvé de cette gare qui nous faisait retourner un siècle en arrière? Encore une fois, personne n'a cru bon de préserver ce patrimoine historique. A quand le prochain massacre?



PHOTO 43-54 La gare de Vonêche occupait un site remarquable. Le 13 octobre 1984, elle voyait passer le 4006 effectuant une excursion spéciale. J-L VANDERHAEGEN.



# Ligne 42 : épilogue de l'électrification



Le long feuilleton à rallonge de l'électrification de la ligne 42 s'est finalement achevé au mois de mai dernier, avec la mise sous tension de la dernière section entre Rivage et Trois-ponts. Pour l'occasion, la SNCB avait organisé un programme de festivités durant le week-end des 27 et 28 mai, avec notamment la gratuité sur la ligne 42 et la mise en marche d'un train par heure.

## L'inauguration

L'inauguration officielle s'est déroulée le jeudi 25 mai, avec deux trains mis en marche, l'un entre Liège et Trois-Ponts remorqué par la 1313, le second entre Luxembourg et Trois-Ponts, tracté par la

Arrivé à Trois-Ponts du train inaugural en provenance de Luxembourg. Marc RIGUELLE.

3008 des CFL. Les deux convois entrèrent simultanément en gare de Trois-Ponts, sur la voie 3. Pour fêter cet événement, la SNCB, les CFL et les communes parcourues organisèrent, durant le week-end des 27 et 28 mai, un programme d'animations tout le long de la ligne avec, notamment, la mise en marche d'un train toutes les heures dans les deux sens entre Liège et Gouvy, entièrement gratuits (mais uniquement de Rivage à Gouvy). Le dimanche 28, la circulation des trains fut malheureusement sérieusement perturbée jusqu'en milieu d'après-midi suite à une tempête causant la chute d'un arbre sur les caté-

naires entre Rivage et Aywaille.

## L'électrification et les travaux

Pour rappel, alors que dans les années '80 la SNCB s'orientait vers un abandon pur et simple de la ligne 42, c'est surtout sous la pression intensive des CFL et du Grand Duché de Luxembourg que la SNCB a finalement décidé au début des années '90 d'électrifier et de moderniser la ligne 42. Le Grand Duché de Luxembourg a d'ailleurs participé avec l'Union Européenne, à concurrence de 550 millions de francs, au financement des travaux.

La ligne fut mise sous tension en quatre étapes, étalées sur une période de 7 ans : en 1993 Liège - Rivage (- Marloie); en décembre 1993 le tronçon frontalier Gouvy - Troisvierges était mis sous tension; en septembre 1999, c'était au tour de la section Gouvy - Trois-Ponts, et enfin en mai 2000, du dernier maillon entre Rivage et Trois-Ponts, section dont les travaux furent rendus très difficiles en raison du tracé et des nombreux tunnels qu'il a fallu assainir et adapter pour le gabarit de la traction électrique. Outre l'électrification, la ligne a fait l'objet d'une modernisation complète comprenant notamment, et malheureusement, la mise à simple voie de la ligne entre Aywaille et Trois-Ponts, fragilisant lourdement l'exploitation, la suppression de 11 passages à niveau, la pose de câbles à fibre optique, le renouvellement de la signalisation qui sera prochainement commandée depuis une nouvelle cabine



PHOTO 43-55 Le 25 mai, arrivée à Trois-Ponts des deux trains inauguraux de la traction électrique. A droite : le train en provenance de Liège remorqué par la 1313; à gauche, la 3008 avec le convoi provenant de Luxembourg. Des drapeaux belges et luxembourgeois sont collés sur les deux machines. Marc GRIETEN.



électronique basée à Rivage, le rafraîchissement des gares de Aywaille, Trois-Ponts et Gouvy, et prochainement celle de Vielsalm. Le relèvement de la vitesse de 90 à 100 km/h, couplé à la pose de longs rails soudés, doit encore intervenir. Au total, l'électrification et la modernisation de la ligne auront coûté plus de 900 millions de francs, un investissement très lourd à supporter pour gagner seulement 6 à 7 minutes. L'emploi d'autorails pendulaires aurait pourtant permis de faire mieux pour beaucoup moins cher...

### La traction

Les 3000 CFL assurent désormais la traction de tous les IR Liers ↔ Luxembourg, des IR 4023, 4026 (①-②) et 4028 (③④) entre Gouvy et Liège et du train touristique 1138/1139 Haarlem ↔ Luxembourg entre Liège ↔ Luxembourg. Les autres IR Gouvy-Liège restent assurés (provisoirement?) par des 55 bleues. Ces trains sont en effet composés de voitures M2 qui ne peuvent pas être alimentées en 1500V 50Hz, qui est la tension délivrée par une 13/3000 lorsqu'elle circule sous une caténaire 25kV 50 Hz.

Les TA (1379, 1371 et 1397) sont remorqués de Maastricht à Rivage par une locomotive de la série 21 ou 27. Une 13 assure ensuite le relais jusqu'à Gouvy, où elle cède sa place à une 3600 des CFL qui amène le train à Thionville (les 13 et 3000 n'étant pas encore autorisées à circuler en France). Le vendredi, la 13 qui assure le 1379 de Rivage à Gouvy, retourne ensuite à Rivage pour relayer le 1397 et l'amener à Gouvy.

**1379** circule les ③ du 02-06 au 20-09-2000

Maastricht	15.54/16.07
Rivage	17.05/17.08
Gouvy	18.03/18.24

**1371** circule les ③ jusqu'au 27-10-2000, et les ④ jusqu'au 30-01-2001

Maastricht	17.49/18.04
Rivage	18.49/19.04
Gouvy	19.59/20.24

**1397** circule les ③ + ④

Maastricht	18.19/18.34
Rivage	19.21/19.32
Gouvy	20.27/21.24



**PHOTO 43-56** Le 25 mai, parallèle entre la 1320 assurant la réserve pour le train inaugural, la 1313 du train inaugural, et la 3010 assurant un IRm en provenance de Luxembourg. Marc GRIETEN.



Durant le week-end inaugural des 27 et 28 mai, le service IR Liège-Luxembourg était renforcé par des trains limités au parcours Liège-Gouvy. Un de ces trains démarre de la gare d'Aywaille en ce 27 mai, tiré par la 1312. Christian VANHECK.



Le 24 mai, un train de rodage des caténaires, composé de quatre 13 et d'une 15, parcourt deux fois la section Rivage - Trois-Ponts. Il est photographié à Stoumont. M. RIGUELLE.



**PHOTO 43-57** L'automotrice 469 fut exposée en gare de Trois-Ponts, les 27 et 28 mai. Marc GRIETEN.



**PHOTO 43-67** Présence exceptionnelle d'un train de Break à Rivage le 28 mai, remplaçant entre Liège et Rivage la rame bloquée plus loin sur la ligne 42 à la suite de la chute d'un arbre. Pierre HERBIET.



## Divers

### La catastrophe d'Aiseau

C'est donc l'acte inconscient de trois adolescents qui a causé la catastrophe d'Aiseau, le 18 avril dernier. Un bloc de béton posé dans la pointe du coeur d'un aiguillage a provoqué le déraillement de l'automotrice 716 qui assurait le train local 4581 Namur-Charleroi. Le train s'immobilisa quelques dizaines de mètres plus loin, en engageant le gabarit de l'autre voie. Au même instant, l'IR-n 3331 Essen-Jambes, assuré par la 819 et roulant à près de 100 km/h, percuta la 716, avec le bilan que l'on connaît : le conducteur de la 716 tué et plusieurs blessés.

La voiture B de la 716 (7161) est détruite et sera réformée. L'autre voiture (7162) pourrait servir pour recomposer une nouvelle rame avec un élément AB d'une autre automotrice accidentée. Quant à la 819, la voiture B (8194) a subi d'importants dégâts, mais devrait être reconstruite.



PHOTO 43-58 Après le choc entre les deux automotrices, la 819 poussa la 716 une centaine de mètres. A l'avant plan, l'essieu moteur et l'essieu porteur du premier bogie de la 716. A. DEFECHEREUX.

### Suppression des relations transfrontalières Mons-Aulnoye

La suppression des relations transfrontalières Mons-Aulnoye le 28 mai dernier a suscité beaucoup de mécontentement, tant à la Province du Hainaut, qu'au Comité consultatif des usagers et de l'autre côté de la frontière. Il est vrai que peu de voyageurs empruntaient ces trains : en moyenne une dizaine par train en semaine, 3 ou 4 le week-end.



PHOTO 43-59 La voiture B de la 716 a littéralement été coupée en deux par la 819. A. DEF.

Mais cela peut s'expliquer par le manque d'information, les horaires irréguliers, les mauvaises correspondances peu attractives et les tarifs excessifs (310 francs pour un aller simple de 34 km Mons-Aulnoye!). Comme ces relations desservaient le week-end toutes les gares de la ligne 96 entre Mons et Quévy, les gares et points d'arrêts de Frameries, Genly et Quévy ne disposent désormais plus d'aucun train le week-end!

Pour les voyageurs de la région, la suppression de cette relation transfrontalière est encore aggravée par la suppression d'une des deux relations TGV Namur - Mons - Paris.

### La gare d'Aalter mieux desservie

Depuis le 28 mai dernier, les IC-G Oostende-Antwerpen font un arrêt supplémentaire à Aalter. Nul doute que cela devrait entraîner une hausse du nombre de voyageurs embarquant à Aalter.

### Modification des tarifs

C'est finalement le 1er juillet que sont entrés en vigueur les nouveaux tarifs, accordant de fortes réductions pour certaines catégories de voyageurs, conséquence du deuxième avenant au contrat de gestion signé le 17 mai dernier entre l'Etat et la SNCB. :

- les enfants de 6 à 12 ans voyagent désormais gratuitement en 2ème classe. En semaine, cette gratuité n'est valable qu'après 9 heures du matin. Aucune restriction d'horaire n'est de vigueur les week-ends et jours fériés. Les enfants doivent être accompagnés par un adulte payant (maximum 4 enfants gratuits par adulte);
- les seniors de 65 ans et plus ne paient plus que 50 francs par trajet. Restriction : en semaine, le voyage doit s'effectuer après 9 heures du matin. Pas de restriction le week-end,

sauf entre le 15 mai et le 15 septembre, et les week-ends prolongés de Pâques, Pentecôte et Ascension, durant lesquels les tarifs normaux seront d'application;

- depuis le 1er septembre, les fonctionnaires fédéraux bénéficient d'une forte réduction de la carte-train, dont la part restant à leur charge a été ramenée en moyenne de 46 à 12 % (en seconde classe);
- les écoliers jusqu'à 18 ans bénéficient depuis le 1er septembre d'une réduction de 45 % du prix normal de la carte-train.

Dorénavant, la SNCB ne pourra majorer ses tarifs qu'au prorata de ses performances. Ainsi, le taux de régularité des trains devra au moins atteindre 95 % (trains à l'heure ou avec 5 minutes maximum de retard). Si ce chiffre est atteint, une augmentation annuelle de 1,5 % sera autorisée. Au mois de mars 2000, la régularité a atteint une valeur de 95,7 %. Sur un total de 5.075 trains qui ont circulé durant les heures de pointe du matin vers Bruxelles, 72 accusaient un retard supérieur à 20 minutes, dont 32 étaient imputables à la SNCB.

### Meilleure lisibilité des horaires vers l'aéroport

Afin d'améliorer la lisibilité des horaires des trains vers l'aéroport de Bruxelles-National, ceux-ci sont désormais indiqués en bleu sur les tableaux horaires à fond jaune dans les gares (par analogie avec la couleur rouge caractérisant les trains internationaux). En outre, la SNCB a autorisé Biac à afficher en permanence à la gare de Bruxelles-Midi les heures de départ des avions de toutes les compagnies à l'aéroport de Bruxelles-National, avec identification des vols. Dans le futur, d'autres gares afficheront également les heures de départ des avions.



## Résultats en hausse pour le premier trimestre

Durant le premier trimestre, la SNCB a enregistré, par rapport à la même période de 1999, une augmentation de 7 % de la vente de billets, Pass et cartes-trains. Durant cette période, le chiffre d'affaires a atteint 20,7 milliards, soit une nette progression de 7,5 %. Les recettes propres se sont élevées à 11,1 milliards (+ 13,8 %), dont 3,5 milliards (+ 8,2 %) pour le trafic intérieur, 1,7 milliards (+ 17,7 %) pour le trafic international (correspondant à une augmentation du nombre de voyageurs de 8,8 % pour les trains internationaux classiques, 18,3 % pour les Eurostar, 20,7 % pour les Thalys et 60 % pour les TGV vers la France), 3,4 milliards pour B-Cargo (+ 8,8 %) et 1,4 milliards pour ABX (+ 13,8 %). Ajoutons que, depuis le lancement de la vente de billets par Internet avec livraison à domicile, la SNCB vend, par mois, pour 8 millions de francs par ce système.

### Pas de Thalys à l'Expo 2000

La prolongation envisagée chaque samedi de la relation Thalys 9409 Paris (départ 06.55) - Bruxelles jusqu'à Hanover (arrivée 14.02) et 9364 au retour (départ Hanover 15.30 - Paris à 23.05) ne s'est finalement pas réalisée en raison du coût élevé. Il faut également bien admettre que l'horaire proposé était complètement fantaisiste puisque, comme il ne circulait que le samedi, il ne laissait au visiteur ou bien qu'une bonne heure sur place (!), ou une semaine s'il voulait revenir en Thalys...

### Le RER jusqu'à Mons, Charleroi et Namur?

L'exécutif du gouvernement wallon estime que le réseau RER projeté par la SNCB est totalement insuffisant, et exige son extension dans un rayon de 60 kilomètres de façon à atteindre Mons, Charleroi et Namur. Le ministre des Transports de la région wallonne, José Daras, a déclaré : «*Il est urgent de moderniser le réseau wallon. Nous ne pouvons plus accepter qu'on nous réponde que, bien sûr, c'est nécessaire, mais qu'il y a d'autres priorités, comme Schaerbeek-Formation... Si on laisse faire la SNCB, le RER ne sera pas là avant 2050*».

Le gouvernement wallon exige que les premiers travaux soient entrepris dès 2001 pour la mise en service du RER sur les lignes 124 et 161. Il exige également la mise à 3 ou 4 voies de ces lignes, que des noeuds de communication soient aménagés à Nivelles, Gembloux, Ottignies, Braine-le-Comte, Soi-



**PHOTO 43-60** A l'occasion de l'EURO 2000, de nombreux trains spéciaux ont été mis en marche, non seulement par la SNCB, mais également par d'autres réseaux, notamment un train en provenance du Danemark composé d'une rame complète de voitures-couchettes des DSB, et un train en provenance de la Tchéquie. Le 10 juin, sept trains, tous composés de voitures M2 et remorqués par des locomotives de la série 22, attendent à Schaerbeek le soir pour ramener les supporters vers Welkenraedt, Luxembourg, Genk, Oostende, Tournai, Kortrijk et Charleroi. Pierre HERBIET.

gnies et La Louvière, avec aménagement de parkings et une desserte de bus dans un rayon de 10 km, l'augmentation des fréquences de façon à rendre le train réellement attractif pour espérer concurrencer la voiture (en heures de pointe, le minimum serait de six trains par heure dans chaque sens), la création de nouvelles relations directes vers Bruxelles au départ de Wavre, Nivelles via Court-Saint-Etienne, Charleroi via Fleurus et Ottignies et l'établissement d'une antenne vers l'aéroport de Gosselies, et la réouverture de la ligne 141 entre Nivelles et Manage.

### Une nouvelle ligne Bruxelles-Namur-Charleroi?

La SNCB étudie la faisabilité de créer à long terme une nouvelle ligne rapide qui relierait Bruxelles à Charleroi via Namur. Elle serait en grande partie établie le long de l'autoroute E411 et desservirait Dausoulx et l'aéroport de Gosselies. Les actuelles lignes 124 et 161 ne serviraient alors plus que pour le trafic local.

### La liaison projetée entre l'Aéroport de Bruxelles et la ligne d'Antwerpen soulève des protestations

Comme on le sait, la SNCB construira une liaison directe entre, d'une part Mechelen, et d'autre part la ligne 25/27 à hauteur de Vilvoorde, avec l'aéroport de Bruxelles-National. Au départ de l'aéroport, la nouvelle ligne passera d'abord sous la piste de décollage 25R, la chaussée de Haacht et un terrain de golf. Elle se séparera ensuite en deux branches. La première, d'une longueur de 7 km, devrait rejoindre Vilvoorde en passant par Machelen et le village de Peutie. La plus grande partie du tracé est prévue en tunnel, soit 4,7 km. Entre l'autoroute E19 et la Noordstraat, tronçon compris entre deux tunnels, il est prévu d'établir une gare et un vaste parking qui

sera relié à la E19 par une nouvelle bretelle. Il est également prévu de construire une gare à marchandises pour le trafic fret aérien. A Vilvoorde, la ligne formera un Y pour se diriger aussi bien vers Bruxelles que vers Mechelen. La seconde branche sera construite en bordure de l'autoroute E19 jusqu'à Mechelen. Les autorités locales et les habitants de Peutie s'opposent au passage de la nouvelle ligne à travers le village, même si le tracé prévu est en tunnel. De plus, il traversera des zones agricoles et une zone de nature protégée qui subiront des dégâts lors de la construction. Ils se disent déjà obligés de subir des nombreuses nuisances provoquées par l'autoroute E19 toute proche, la nouvelle caserne et un nombre croissant d'entreprises. Ils rétorquent également que l'investissement nécessaire pour établir cette ligne sera considérable pour les quelques minutes de gains à escompter (9,3 milliards de francs selon les estimations). Quoi qu'il en soit, la SNCB n'espère pas ouvrir cette liaison avant 2008, voire même 2010.

### Le second terminal TGV remis en cause

Le Parlement bruxellois s'est prononcé à l'unanimité, y compris l'opposition, contre le projet de second terminal TGV que la SNCB projette d'établir dans la gare de formation de Schaer-



**Ne dites plus Bruxelles QL!**  
Comme nous en faisons déjà écho dans notre EL 41 p. 33, la gare de Bruxelles-Quartier Léopold a été rebaptisée au changement d'horaires du 28 mai en "Bruxelles-Luxembourg". Jean-Luc VANDERHAEGEN.





### Les Trains-Autos quittent la gare de Schaerbeek

C'est donc le 26 mai que les TA ont quitté pour la dernière fois Schaerbeek, après 40 ans de spécialisation dans ce trafic. Dorénavant, les voyageurs devront embarquer leur auto à Denderleeuw.

Ci-dessus à gauche : le tout dernier jour, les autos attendent leur chargement dans la cour de la gare de la gare de Schaerbeek.

Ci-dessus à droite : PHOTO 43-61 La 8032 manoeuvre une dernière fois les wagons porte-autos. Alain DEFECHEREUX.

Ci-contre : PHOTO 43-62 Le tout nouveau terminal TA de Denderleeuw. Au total, deux fois trois voies ont été aménagées pour l'embarquement des autos, de même qu'un vaste parking et des locaux d'accueil. Les rampes d'accès sont également nouvelles.



beek (Bruxelles-Europa).

Le Parlement remet complètement en cause ce projet jugé mégalomane. La SNCB estime que la jonction Nord-Midi est saturée, ce que met en doute le Parlement, jugeant la saturation non justifiée au plan du trafic ferroviaire : 60 à 65 TGV par jour à l'horizon 2010. Un groupe d'experts internationaux doit prochainement vérifier la validité ou non de cette saturation. En fait, les députés bruxellois s'opposent à une opération purement immobilière qui valoriserait les terrains de la SNCB. Le coût pharaonique estimé par la SNCB pour la construction de cette gare, 54 milliards de francs, est jugé irréaliste et ruineux.

En ce qui concerne le RER, le Parlement bruxellois demande qu'il soit progressivement mis en exploitation sur les lignes convergeant vers Bruxelles. Il s'oppose, en l'état actuel des choses, à la mise à quatre voies des lignes 124 (Bruxelles-Nivelles) et 161 (Bruxelles-Ottignies) sur le territoire bruxellois, arguant le fait que le réseau acceptait davantage de trafic il y a trente ans, sans que l'on parlât de saturation!

### Le RER continue de soulever des protestations

Ce sont maintenant les habitants du quartier d'Uccle-Stalle qui rejettent la mise à quatre voies de la ligne 124 entre Bruxelles et Nivelles, invoquant qu'il n'est pas prouvé que la capacité de la ligne soit insuffisante. Ils proposent d'aménager des longues voies de dé-

passement sur des sites appropriés qui ne poseraient pas de problèmes particuliers. Si en théorie cela est possible, il n'en irait toutefois pas de même en cas de problèmes de circulation.

Le projet de réouverture de la ligne 141 entre Court-Saint-Etienne et Genappe suscite des levées de boucliers. Selon le bourgmestre Jacques Cosse de Court-Saint-Etienne, la reprise du trafic constituerait un danger aux passages à niveau vu qu'ils ne sont équipés que d'une signalisation visuelle. Il va de soit que, si la ligne devrait être rouverte au trafic voyageurs, la SNCB reconstruirait tous les passages à niveau! Le bourgmestre déclare que la remise en service de la ligne 141 ne ferait qu'allonger la durée de fermeture du passage à niveau de la route nationale 275, ce qui nuirait à la relance du commerce dans le nouveau centre! Il ajoute encore que le bus offre davantage de confort aux voyageurs (sic!). Comme quoi tous les prétextes sont bons pour contrecarrer un projet, ce qui n'a pas tardé à faire monter la moutarde au nez de l'opposition...

### Réaffectation de la gare de Malmedy et d'Antwerpen-Dam

L'ancien hangar à marchandises de Malmedy, entièrement rénové, est devenu un "relais infos" pour les touristes. Il abrite également une exposition retraçant l'histoire de la ligne de 1885 à ce jour, ainsi qu'un superbe réseau de chemin de fer miniature. Quant à la gare d'Antwerpen-Dam, elle sera aménagée en centre d'infos et en café-restaurant, et sera baptisée "De

Wachtzaal" (la salle d'attente). Elle pourra accueillir des expositions diverses.

### Semaine de la mobilité

Fin septembre sera organisée la première semaine de la mobilité. La SNCB y participera en montant une exposition en gare de Bruxelles-Midi, axée sur le futur réseau RER. Les visiteurs pourront découvrir, entr'autres, une maquette grandeur nature du futur matériel roulant, construite en bois par l'AC Mechelen.

### Fusion entre ABX et La Poste

Afin de faire face à la concurrence accrue du marché des express et petits colis, ABX et La Poste ont décidé d'unir leurs forces. La Poste apportera son Business Unit Express & Colis, tandis qu'ABX-Logistics transférera son centre de tri, son service Monocolis et le système informatique qui lui est lié. La nouvelle société qui sera leader du marché belge, travaillera au sein du réseau international d'ABX-Logistics, tout en s'intégrant au système E-commerce développé par La Poste qui sera lancé cette année. La nouvelle société devrait être opérationnelle pour le 30 septembre prochain.

### Localisation des engins moteurs par GPS?

A titre d'essai, dans le but d'évaluer les appareils proposés par différents fournisseurs, la SNCB va équiper quelques locomotives des séries 11, 12, 23, 55 et 73



d'un équipement GPS, de façon à connaître à tout moment l'endroit précis où elles se trouvent. L'équipement GPS à bord de l'engin reçoit des signaux émis par des satellites GPS, calcule ainsi les coordonnées de la locomotive et envoie ces données à un point central via un GSM.

### Les resquilleurs en hausse

Le nombre de resquilleurs du rail ne cesse d'augmenter. En 1999, les accompagnateurs de trains ont dressé 134.729 constats, soit une augmentation de 25 % par rapport à l'année précédente (107.818 en 1998). Les irrégularités constatées se répartissent à raison de 67 % pour des voyageurs sans titre de transport, et 33 % pour des titres non valables.

### Drôles de trains!

Depuis le changement d'horaires du 28 mai, la désignation de certains trains sur les tableaux horaires porte parfois à grande confusion pour les voyageurs. Ainsi, les week-ends, les trains omnibus circulant entre Antwerpen ↔ Bruxelles sont désignés IC du fait qu'ils circulent comme IC au-delà de Bruxelles jusqu'à Charleroi. De même, en semaine, les omnibus Nivelles ↔ Bruxelles sont appelés IR du fait qu'ils poursuivent leur route comme IR jusqu'à Antwerpen. Par contre, les trains P circulant durant les heures de pointe entre Bruxelles et Nivelles sont maintenant désignés comme L, alors qu'ils ne desservent pas toutes les gares ! Comment se retrouver facile-

*Le 21 avril 2000, la 2009 assurant l'EC 97 "Iris" (Bruxelles-Chur) tomba en détresse à Ciney. En conséquence, l'EC 90 "Vauban" (Milano-Bruxelles), qui devait être repris à Luxembourg par la même machine, dut être acheminé jusqu'à Arlon par la 1807 CFL. Le train est vu ici à l'entrée de la gare de Kleinbettingen.* Christian VANHECK.



**PHOTO 43-97** Dans le courant du mois de juin dernier, les derniers vestiges du charbonnage du Roton à Tergnée ont été démolis. Situées en bordure de la ligne 130, les installations de triage de ce charbonnage, qui fut le dernier à avoir fermé ses portes en Wallonie en 1986, étaient prisées par les photographes et les amateurs d'archéologie industrielle, qui regretteront sa disparition. Le 20 octobre 1994, un IR Liège-Charleroi, remorqué par la 2226, longe le site. Jean-Luc VANDERHAEGEN.

ment dans toute cette soupe, surtout pour les personnes non habituées ?

### Bientôt des locomotives Diesel SNCF à Châtelet

En attendant l'autorisation de circulation en Belgique des locomotives polytensions de la série 36.000 de la SNCF, des trains de marchandises pourraient dès le mois de décembre 2000 être remorqué par des locomotives Diesel de la SNCF jusqu'à Monceau et Châtelet.

## Réseaux industriels

### CEI Melle

GTI-Electrotec (ex. CEI), spécialisée dans les travaux d'électrification, a acquis un second locotracteur pour assurer des manoeuvres et des trains de travaux au départ de ses installations situées dans l'ancienne cour à marchandises de la gare de Melle. Il s'agit du locotracteur Cockerill 3873/1965, entièrement révisé par CMI. Nous ignorons son précédent propriétaire. Le premier locotracteur (voir EL 42 page 48) devrait prochainement revêtir la même livrée.







**PHOTO 43-65** Depuis le début de l'année, les locomotives en service chez SIDMAR à Gent, reçoivent, lors de leur passage en révision, une décoration quelque peu remaniée : caisse en jaune clair coupée par une ligne rouge, châssis et traverses de tête zébrés de lignes blanches et rouges, toitures de la cabine et du capot en noir, comme ici sur la machine 16 (Cockerill 4254/1974). Kristof AVONDS.



**PHOTO 43-64** Le nouveau locotracteur Cockerill (n° 3873/1965) de la firme GTI (ex. CEI). Melle le 8 mai 2000. Kristof AVONDS.



**PHOTO 43-66** L'usine chimique de Prayon-Rupel à Willebroek a mis en service dans le courant du mois de mars 2000 un nouveau locotracteur Cockerill, acquis en occasion et entièrement révisé par Locorem-CFD à Sclessin. Nous ignorons l'origine de cet engin. Il remplace un ancien locotracteur Cockerill (n° 3405/1954). Prayon-Rupel, 23 mars 2000. Kristof AVONDS.

### Mise en service d'une locomotive à bogies chez DUFERCO-Clabecq

Dans le courant du mois de mars dernier, CMI (Cockerill Mechanical Industries) qui, pour rappel, gère le parc moteur du réseau industriel de DUFERCO-Clabecq, a envoyé une nouvelle locomotive très particulière à Clabecq. Il s'agit d'une impressionnante locomotive à bogies qui auparavant était en activité chez Cockerill à Seraing. Dans les années '60, Cockerill avait commandé trois locomotives de ce type auprès de la firme française Fauvet-Girel. D'une masse de 80 tonnes, ces engins à transmission électrique possèdent un moteur Diesel Poyaud de 600 CV. Spécialement conçues pour les réseaux industriels, ces machines peuvent circuler à vitesse lente et constante pour effectuer, par exemple, le chargement ou le déchargement de wagons, ou le triage à la bosse. Leur grande force de traction leur permet de remorquer sans peine des charges très lourdes sur des profils difficiles. Cockerill numérotait les trois locomotives de 70 à 72. Elles ont été garées vers le milieu des années '90. A notre connaissance, il s'agit des trois seuls engins de ce type ayant circulé en Belgique. Après révision et équipement d'un dispositif de télécommande à distance, la locomotive 72 a été remise en activité et affectée au réseau industriel de DUFERCO-Clabecq.

**PHOTO 43-63** Le 16 mai 2000, la locomotive 72 (ex. Cockerill à Seraing), manoeuvre le long du canal Charleroi-Bruxelles, au côté d'un couplage des locotracteurs 40 et 46. Kristof AVONDS.





# Radiations

Une fois n'est pas coutume, aucune radiation n'est intervenue durant le second trimestre de l'année.

Le troisième trimestre a par contre débuté dès son premier jour, le 1er juillet 2000, par la réforme de la 5145 d'Has-selt pour avarie à son moteur Diesel.

En ce qui concerne l'avenir des 2305 et 2344 gravement accidentées à Stockem le 20 janvier dernier, un devis a été demandé pour leur reconstruction. La 2305 pourrait être reconstruite au départ de la 2307 (endommagée lors de la collision d'Hatrival le 13 mai 1992). Dans ce cas, étant donné que la 2307 fut mise

hors écritures le 1er octobre 1998, elle devra soit être reprise dans les inventaires, soit reprendre le numéro de la 2305.

Nous publions ci-après les fiches historiques des engins radiés durant le premier trimestre 2000.

## 6205

<b>Constructeur :</b>	La Brugeoise et Nivelles à Nivelles	
<b>Livraison à la SNCB :</b>	21-09-1962	
<b>Numérotation :</b>	212.105 :	21-09-1962 - 31-12-1970
	6205 :	01-01-1971 - 01-04-2000
<b>Dépôts successifs :</b>	Merelbeke :	29-09-1962 - 01-04-2000
	Monceau :	01-06-1997 - 01-05-1999
	Merelbeke :	01-05-1999 - 01-04-2000
<b>Livrées successives :</b>	livrée d'origine :	09-1962 - 12-1970
	ancienne livrée verte :	01-1971 - 08-1981
	livrée jaune :	10-1981 - 04-2000
<b>Radiation :</b>	suite collision à l'atelier de Merelbeke le 22 mars 2000	
<b>Mise hors exploitation :</b>	01-04-2000	

**PHOTO 43-71** Le 18 novembre 1977, la 6205 encore habillée de l'ancienne décoration verte, attend son prochain service devant l'atelier de Schaerbeek. Jean-Luc VANDERHAEGEN.



**PHOTO 43-72** Le 8 août 1988, la 6205 manoeuvre en gare d'Eeklo, à cette époque encore pourvue d'une signalisation mécanique. Jean-Luc VANDERHAEGEN.



# 5124

**Constructeur :** Cockerill-Ougrée, n°3756  
**Livraison à la SNCB :** 24-05-1962  
**Numérotation :** 200.024 : 24-05-1962 - 31-12-1970  
 5124 : 01-01-1971 - 01-02-2000  
**Dépôts successifs :** Schaerbeek : 24-05-1962 - 16-01-1971  
 Kortrijk : 16-01-1971 - 31-05-1987  
 Merelbeke : 31-05-1987 - 01-02-2000  
**Livrées successives :** livrée d'origine : 05-1962 - 09-1971  
 livrée verte 1970 : 09-1971 - 02-1978  
 livrée jaune : 02-1978 - 02-2000  
**Radiation :** suite avarie au moteur Diesel  
**Mise hors exploitation :** 01-02-2000  
**PHOTO 43-73** Le 13 mai 1982, un direct Schaerbeek-Lille approche de Beert-Bellingen. Jean-Luc VANDERHAEGEN.



# 8504

**Constructeur :** F.U.F. à Haine St.Pierre  
**Livraison à la SNCB :** 09-11-1956 à Antwerpen-Dam  
**Numérotation :** 252.004 : 09-11-1956 - 31-12-1970  
 8504 : 01-01-1971 - 31-12-1999  
**Dépôt d'affectation :** Antwerpen-Dam : 09-11-1956 - 31-12-1999  
**Radiation :** suite déstandardisation  
**Mise hors exploitation :** 31-12-1999

**PHOTO 43-74** Retour à vide des 8504 + 8509 + 8506 du triage d'Antwerpen-Noord vers l'atelier d'Antwerpen-Dam. Ekeren, 11 avril 1981. J-L VANDERHAEGEN.



# 8506

**Constructeur :** F.U.F. à Haine St.Pierre  
**Livraison à la SNCB :** 16-11-1956 à Antwerpen-Dam  
**Numérotation :** 252.006 : 16-11-1956 - 31-12-1970  
 8506 : 01-01-1971 - 01-03-2000  
**Dépôt d'affectation :** Antwerpen-Dam : 16-11-1956 - 01-03-2000  
**Radiation :** suite déstandardisation  
**Mise hors exploitation :** 01-03-2000

**PHOTO 43-75** La 8505 photographiée à Antwerpen-Zandvliet, le 7 février 1986. Pierre HERBIET.



# 8512

**Constructeur :** F.U.F. à Haine St.Pierre  
**Livraison à la SNCB :** 12-12-1956 à Antwerpen-Dam  
**Numérotation :** 252.012 : 16-11-1956 - 31-12-1970  
 8506 : 01-01-1971 - 01-03-2000  
**Dépôt d'affectation :** Antwerpen-Dam : 21-12-1956 - 01-02-2000  
**Radiation :** suite déstandardisation  
**Mise hors exploitation :** 01-02-2000

**PHOTO 43-76** Une belle brochette de locomotives de manœuvres, toutes datant de l'origine de la traction Diesel (séries 70, 72, 84 et 85), garées au dépôt d'Antwerpen-Dam, le 19 novembre 1977. Au centre, la 8512 encore habillée de sa livrée d'origine. Elle ressortira de révision dans la nouvelle livrée verte avec bandes jaunes en forme de Z en décembre 1978. J-L VDH.





## 8513

**Constructeur :** F.U.F. à Haine St.Pierre  
**Livraison à la SNCB :** 27-12-1956 à Antwerpen-Dam  
**Numérotation :** 252.013 : 27-12-1956 - 31-12-1970  
 8513 : 01-01-1971 - 01-03-2000  
**Dépôt d'affectation :** Antwerpen-Dam : 27-12-1956 - 01-03-2000  
**Radiation :** suite déstandardisation  
**Mise hors exploitation :** 01-03-2000

**PHOTO 43-77** La 8513 dans sa livrée d'origine, à Essen, le 9 avril 1980. Elle entrera en révision générale en septembre 1980, et ressortira en janvier 1981 habillée de la nouvelle livrée verte avec bandes jaunes en forme de Z. Jean-Luc VANDERHAEGEN.



## 8514

**Constructeur :** F.U.F. à Haine St.Pierre  
**Livraison à la SNCB :** 03-01-1957 à Antwerpen-Dam  
**Numérotation :** 252.014 : 03-01-1957 - 31-12-1970  
 8514 : 01-01-1971 - 01-03-2000  
**Dépôt d'affectation :** Antwerpen-Dam : 03-01-1957 - 01-03-2000  
**Radiation :** suite déstandardisation  
**Mise hors exploitation :** 01-03-2000

**PHOTO 43-78** Longtemps, la 8514 fut attirée pour assurer le service des manoeuvres en gare d'Essen. Jean-Luc VANDERHAEGEN, 26 octobre 1978.



## 8517

**Constructeur :** F.U.F. à Haine St.Pierre  
**Livraison à la SNCB :** 26-02-1957 à Monceau  
**Numérotation :** 252.017 : 28-02-1957 - 31-12-1970  
 8517 : 01-01-1971 - 01-03-2000  
**Dépôt d'affectation :** Monceau : 26-02-1957 - 25-06-1963  
 Antwerpen-Dam : 25-06-1963 - 01-03-2000  
**Radiation :** suite déstandardisation  
**Mise hors exploitation :** 01-03-2000

**PHOTO 43-79** La 8517 à l'atelier d'Antwerpen-Dam, le 29 mai 1998. Cette machine conserva sa livrée d'origine jusqu'en octobre 1977 (sortie de révision mars 1978). Jean-Luc VANDERHAEGEN.



## 8525

**Constructeur :** F.U.F. à Haine St.Pierre  
**Livraison à la SNCB :** 28-06-1957 à Monceau  
**Numérotation :** 252.025 : 28-06-1957 - 31-12-1970  
 8525 : 01-01-1971 - 01-03-2000  
**Dépôt d'affectation :** Monceau : 28-02-1957 - 13-12-1959  
 Antwerpen-Dam : 13-12-1959 - 14-01-1960  
 Monceau : 14-01-1960 - 22-10-1962  
 Antwerpen-Dam : 22-10-1962 - 01-03-2000  
**Radiation :** suite déstandardisation  
**Mise hors exploitation :** 01-03-2000

**PHOTO 43-80** La 8525 fut équipée en fin de carrière de ventelles du groupe de refoidissement provenant d'une locomotive de la série 84 (à comparer avec la photo de la 8517 ci-dessus). Antwerpen-Dam, 1er juin 1999. Jean-Luc VANDERHAEGEN





# Le point sur les travaux TGV



*Avec les vacances qui se terminent, l'activité sur les chantiers TGV a repris de plus belle. L'objectif à atteindre reste mai 2002 pour une mise en service du tronçon Louvain-Liège. Tour des chantiers en ce début du mois d'août.*

## L1 Frontière française - Lembeek

### Lembeek-Bruxelles-Midi

La mise en conformité de la bifurcation "Ring" à Halle, entre la gare et Lembeek, reste la priorité absolue, pour que le tronçon Bruxelles-Lembeek puisse être parcouru à plus de 200 km/h dans le but de valider le système de signalisation TBL2 qui, pour rappel, doit équiper la L2 Bruxelles-Allemagne.

Les appareils de voie, posés provisoirement, doivent être enlevés, la signalisation adaptée et la caténaire posée définitivement. Les quais en bois des voies 6 et 7 à Halle doivent être démontés. A l'issue de ces travaux réalisés essentiellement de nuit et qui doivent être terminés pour le début du mois de septembre, il ne sera plus possible aux trains du service intérieur de transiter par les voies 6 et 7 de Halle pour rejoindre la ligne 96 à Lembeek.

Parallèlement, les ponts métalliques empruntés par les lignes 96 et 96E (voie lente) pour enjamber la Senne à Lot doivent aussi être remplacés. Ces travaux, dont certaines phases nécessiteront la mise hors service de deux voies, ne devraient pas perturber le trafic. Il sont prévus être terminés vers la fin de l'année, ce

**PHOTO 43-81** Reprise de service sur les chantiers TGV pour les 59 rescapées... Deux locomotives stationnent au stand d'approvisionnement à gazoil de la base de Voroux le 28 juillet 2000. Baudouin DIEU.

qui clôturera définitivement l'aménagement de la ligne 96 entre Halle et Forest, à part l'érection d'un bâtiment voyageurs digne de ce nom pour la ville de Halle.

A l'entrée de Bruxelles-Midi, les ponts-bacs de la ligne 50A Bruxelles-Gent ont été mis en place; la rectification de la voie pourra alors commencer pour permettre la libération de l'emprise et la pose des trois voies supplémentaires. Ces travaux sont toujours menés au départ de la base de travaux de Petite-Ile, dont la fermeture a été reportée en raison du nombre encore important de trains à traiter.

## L2 Bruxelles - frontière allemande

### Schaerbeek-Leuven

Hormis le dégagement de l'emprise nécessaire à la construction de la base de travaux du côté de l'ancien faisceau B de la gare de formation de Schaerbeek (près de Vilvoorde), peu d'activités visibles sont à signaler.

A Diegem, le pont ferroviaire enjambant le ring de Bruxelles est terminé, de même que l'assiette de la future voie B (vers



**Mise en place des ponts-bacs sur la ligne 50A à hauteur du pont Viereendeel, à l'aide d'une grue Saerens de 1000 t. Forest-Midi, 24 juin 2000. Christian DOSOGNE.**



Bruxelles) de la ligne 36. Par contre, la nouvelle voie A, qui occupe la place de l'ancienne troisième voie, est en cours de pose entre Diegem et Zaventem, où le quai définitif de cette voie est d'ailleurs terminé. Cette phase de travaux permettra la mise hors service de l'actuelle voie A dans le but d'aménager définitivement les quais de la gare de Zaventem.

Dans cette gare, le pont routier à proximité du block 4 est en reconstruction, après qu'une passerelle pour piétons, située une centaine de mètres vers Liège, ait été mise en service. Celle-ci, fort bien située puisque près d'un important établissement scolaire, permettra d'ailleurs un deuxième accès aux quais. La plate-forme de la future voie A est prête à recevoir la superstructure.

Entre Zaventem et Kortenberg, des travaux qui permettront un accès vers l'aéroport venant de Leuven, non prévus à l'origine, ont été entamés. Jusque Herent, ce sont les passages supérieurs et inférieurs qui subissent toujours soit une réfection complète, soit une adaptation au nouveau gabarit des quatre voies; le passage sous-voies pour piétons en gare de Veltem fait l'objet d'un ralentissement à 60km/h.

A Herent, les travaux se poursuivent pour permettre le passage des deux voies TGV sous la voie B de la ligne 36; l'amorce de la nouvelle courbe est maintenant bien visible, bien qu'aucun terrassement important n'ait encore été effectué.

Leuven. Côté Bruxelles, l'ouvrage qui permet aux voies TGV de passer au dessus de la voie B de la ligne 36 prend forme. La plate-forme qui part de celui-ci jusqu'en gare est presque terminée; elle recevra les deux voies TGV encadrées par celles de la ligne 36, ainsi que le futur faisceau F, qui comptera en principe trois voies.

Côté Liège, à hauteur de la bifurcation Tivoli, la ligne 139 a retrouvé ses deux voies qui, bien qu'équipées de leur caténaire, ne sont pas encore en service. Celle-ci devrait avoir lieu dans le courant du mois de septembre. Les trains de voyageurs Leuven-Ottignies pourront alors retrouver la voie D de la gare latérale.

La nouvelle voie B de la ligne 36, qui court depuis la bifurcation Tivoli jusqu'à la bifurcation Molenbeek est également posée; sa mise en service, en mars 2001, permettra l'adaptation de l'assiette à la ligne TGV. Ceux qui le désirent peuvent observer facilement tous ces chantiers depuis une passerelle à l'allure futuriste, située à l'endroit idéal... Une seconde, à quelques centaines de mètres, est en construction. Merci d'avoir pensé aux amateurs...

## Leuven - Liège

De Bierbeek à Bettincourt, les chantiers



**PHOTO 43-84** L'entrée de la gare de Leuven à la bifurcation Tivoli. La future voie B de la ligne 36 est posée. Leuven, le 28 juillet 2000. Baudouin DIEU.



**PHOTO 43-83** L'avancement du chantier à hauteur de Lincent. Il reste encore pas mal de travail à effectuer avant la pose de la superstructure, 28 juillet 2000. Baudouin DIEU.



**A hauteur de Voroux, la pose du " poste de raccordement " est entamée. A gauche, la voie qui donne accès à la base de travaux. Voroux, 17 juin 2000. Armand THONET.**

sont avancés à des degrés divers; c'est le tronçon compris entre Bettincourt et Lincent qui semble prendre du retard. La construction d'ouvrages d'art et l'aménagement de la plate-forme sont

toujours en cours. Il faudra encore poser la couche de forme, placer les drains, les caniveaux de ruissellement et les caniveaux à câbles avant de mettre en place la sous-couche... L'ensemble de-



vrait toutefois être terminés pour le début de l'année prochaine.

Entre Bierbeek et Boutersem, de même qu'à hauteur de Bettincourt, les travaux de génie civil sont terminés. En dehors de ces tronçons, on en est aux parachèvements : pose de caniveaux, de bacs à plantes et des clôtures.

La pose de la voie devrait débuter vers la mi-octobre, selon la technique utilisée sur la L1, depuis Voroux vers Leuven.

Mais de la voie a déjà été posée... Dès la mi-mai, l'entreprise française SECO-DG a mis en oeuvre, grâce au portique à pneus déjà utilisé sur la L1, la voie provisoire à l'emplacement de la voie B (vers Bruxelles) depuis la base de Voroux jusque Ans. Aussitôt la voie posée, les premiers trains ont déchargé les longs rails, les traverses béton et une couche de ballast.

Actuellement, les deux voies sont en place, mais n'ont reçu que deux passes de ballast, au lieu des six prévues. Les vénérables 59, bien qu'arrivées sur place, n'ont pas encore donné toute leur puissance dans ce nouveau chantier...

La gare d'Ans prend sa physionomie définitive : les cinq voies à quai sont placées, mais les deux voies TGV ne sont pas raccordées côté Liège. L'aménagement de la place de la gare et des parkings se poursuit.

A l'entrée de Liège, sur le site Hemricourt, une voie de la ligne 34 a été mise en service; elle permet maintenant le passage des trains des voies 11 à 14 vers Liège-Palais. L'autre voie évite toujours le tunnel par le côté Ville. De l'autre côté, les fondations de la nouvelle gare des Guillemins, déplacée pour mémoire de 150 mètres vers la Meuse, ont débuté. Le nouveau bâtiment, dessiné par l'architecte espagnol Calatrava, sera mis en service en 2005, soit trois ans après la date initialement prévue.

### L3 Bruxelles - frontière hollandaise

#### Berchem-Antwerpen

Les travaux d'aménagement de ce tronçon se poursuivent inlassablement. En gare d'Antwerpen-Centraal, la "cathédrale" prend forme, particulièrement à l'endroit des anciennes voies 7 à 10. La phase suivante des travaux impose en effet la remise en service des futures voies 4 à 6 de la gare de surface à cet endroit, pour libérer l'espace nécessaire aux autres voies, à l'emplacement des actuelles voies 1 à 3.

Le percement de la voûte du tunnel sous le bâtiment de la gare même se poursuit, toujours à l'aide de mini-tunneliers de 21



PHOTO 43-82 La gare d'Ans a trouvé sa physionomie définitive avec ses cinq voies à quai. Les voies 1 et 2 ne seront accessibles que pour les trains circulant sur la LGV. Ans, 28 juillet 2000. Baudouin DIEU.



PHOTO 43-85 La construction de "cathédrale" d'Antwerpen, à hauteur des futures voies 4 à 6. On distingue nettement les deux niveaux supérieurs. Marc GRIETEN, 23 mai 2000.



Des mini-tunneliers percent la voûte du futur tunnel de jonction Nord-Sud sous le bâtiment de la gare d'Antwerpen-Centraal, le 15 avril 2000. Baudouin DIEU.

mètres de diamètre.

#### Antwerpen - frontière hollandaise

Les travaux de terrassement et de construction des murs de soutènement

depuis le Dam jusqu'au Luchtbal sont maintenant bien entamés. Nous reviendrons dans une prochaine édition sur le phasage précis de ces travaux, à un endroit où les lignes supportent un trafic voyageurs et marchandises très dense.



# 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 activités diverses.

## 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 1450	EUROS 35,94	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-Stalthe	BEF 395	EUROS 9,79	650 g
<input type="checkbox"/>	La signalisation ferroviaire luxembourgeoise (CFFL-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"/>	Les Vicinaux du groupe de Leuven	BEF 990	EUROS 24,54	800 g

<input type="checkbox"/>	<b>INDICATEUR DE 1940</b>	BEF 262	EUROS 6,50	250 g
<input type="checkbox"/>	<b>En Belgique sur les rails d'autrefois</b>	BEF 1300	EUROS 32,23	750 g
<input type="checkbox"/>	<b>LES LOCOMOTIVES DIESEL TYPE 201 - SERIE 59</b>	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"/>	numéros 39, 40		BEF 240	EUROS 5,95	100 g
<input type="checkbox"/>	numéros 41 et 42		BEF 303	EUROS 7,5	120 g
<input type="checkbox"/>	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 série 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"/>	<b>LOCO 2001</b>	BEF 363	EUROS 9,00	550g

## PIN'S (PFT-Edition)

<input type="checkbox"/>	locomotive Diesel type 201	BEF 150	EUROS 3,72	15 g
<input type="checkbox"/>	locomotive Diesel série 60 verte	BEF 150	EUROS 3,72	15 g
<input type="checkbox"/>	locomotive Diesel série 60 jaune	BEF 150	EUROS 3,72	15 g
<input type="checkbox"/>	autorail 4333 + remorque 732.10	BEF 150	EUROS 3,72	15 g
<input type="checkbox"/>	locomotive électrique 101.012 bicoloré + moustaches jaunes	BEF 150	EUROS 3,72	16 g
<input type="checkbox"/>	locomotive électrique 101.012 vert foncé + moustaches jaunes	BEF 150	EUROS 3,72	16 g
<input type="checkbox"/>	locomotive à vapeur type 81	BEF 150	EUROS 3,72	16 g

## CASSETTE VIDEO (PFT-Vidéo)

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

## PHOTOS-THEME (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 - Gouvy	BEF 403	EUROS 10,00	75 g
<input type="checkbox"/>	<b>thème 34 : la locomotive 204.004 / 5404</b>	<b>BEF 403</b>	<b>EUROS 10,00</b>	<b>75 g</b>
<input type="checkbox"/>	<b>thème 35 : la ligne Diesel Rivage - Trois-Ponts</b>	<b>BEF 403</b>	<b>EUROS 10,00</b>	<b>75 g</b>
<input type="checkbox"/>	<b>thème 36 : locos à vapeur préservées par la SNCB</b>	<b>BEF 403</b>	<b>EUROS 10,00</b>	<b>75 g</b>

## 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"/>	<b>série 7 (12 vues SNCB - voir EL 38 page 3)</b>	<b>BEF 202</b>	<b>EUROS 5,00</b>	<b>105 g</b>
<input type="checkbox"/>	CP 8-11 : 4 cartes postales noir et blanc des gares de Spontin, Frameries, Ciney (2x)	BEF 101	EUROS 2,50	40 g
<input type="checkbox"/>	CP B : 4 cartes noir et blanc SNCV ligne 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 20-10-2000; date de livraison: +/- 30/11/2000. 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	EUROS 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



