

EN LIGNES

REVUE TRIMESTRIELLE DE L'ASBL PATRIMOINE FERROVIAIRE TOURISTIQUE



N° 45 - MARS 2001
PRIX : 303 BEF - 7,5 EUROS



UN SIECLE DE VAPEUR

NOUVEAU !

UN SIECLE DE VAPEUR

EEN EEUW STOOM

Le PFT a le plaisir de vous annoncer le sortie de presse d'un nouvel ouvrage intitulé « Un siècle de vapeur ».

Ce livre est un recueil de photos ferroviaires, avec un thème central, une formule qui séduit un large éventail d'amateurs. On y trouve un cocktail de photographies, toutes en noir et blanc, allant du début des années 1900 jusqu'à la fin des années '70.

Le livre est divisé en cinq chapitres :

- Période 1835 à 1930 (Etat Belge et compagnies privées);
- Période 1931 à 1945 (SNCB avec numérotation à 4 chiffres);
- Période 1946 à 1966 et au-delà (SNCB avec nouvelle numérotation à cinq chiffres);
- Chemins de fer Vicinaux et industriels;
- Locomotives à vapeur étrangères (France, Luxembourg, Pays-Bas), dont une grande partie est toutefois photographiée en Belgique lors de parcours transfrontaliers.

Le livre, présenté au format oblong 26x21 avec couverture cartonnée rigide, présente 127 photos issues de collections privées; presque toutes sont inédites. La reliure est réalisée au fil de lin.

Les légendes sont bilingues français/néerlandais.

Son prix de vente est fixé à 24,5 Euros (soit 988 BEF) + frais d'envoi (poids 1200 g).

Modalités de paiement reprises en page 3.
Communication : "un siècle de vapeur".

Petites annonces

Annnonce 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).

Annnonce 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 : conducteurs agréés à rouler sur le réseau SNCB pour les régions de Leuven, Schaerbeek, Antwerpen-Noord et Soumagne, maîtrisant la langue de la région. Conducteurs retraités ou pré-retraités. Monique VAN EECKE ☎ 0479/405766 ou 04/253197.

A VENDRE : une collection de dias originales : NS à partir de 1991, SNCB, PFT, DB, CSD, PKP, ACTS et Short Lines. Liste sur demande ou sur internet. Ton Machielsens, Strijenstraat 15, NL-4901 VA Oosterhout. E-mail : mchlsn@zonnet.nl
Internet : <http://home.zonnet.nl/mchlsn>

CHERCHE : photos ou photocopies des gares suivantes : L94 : Petit-Enghien, Mark, Isières, Beert-Bellinghen; L96 : Genly, Blaregnies; L98A : Wiheries, La Cambuse, Audre-

gnies, Angre, Angreau, Roisin-Autreppe; L99 : Warquignies; L100 : Vaudignies, Neufmaison, Sirault, Villerot, Warquignies-Rivages; L102 : Flénu, Flénu-Produits, Grand Hornu, Wasmuël; L106 : Oisquerq, Virginal, Fauquez, Ecaussinnes-Nord; L107 : Mignault, Houdeng-Goegnies, La Louvière-Bouvry; L108 : Fauroeux, Peissant, Grand-Reng; L109 : Hyon-Cipty, Harmignies, Velle-reille, Estinnes, Merbes-Ste-Marie, Biennelez-Happart, Solre-St.Géry.
VAN HOYDONCK Alf, Heidebloemstraat 79, 9100 Sint-Niklaas, ☎ 03/777.31.39.

CHERCHE : photos et tous documents concernant l'automotrice 806.
Steenhoff Thomas, Oude Nijvelsebaan 98, 1652 Alsemberg. FAX : 02/380.09.07.
E-mail : rsteenhoff@planetinternet.be

PTVF

Le Petit Train à Vapeur de Forest organisera sa traditionnelle grande fête de la vapeur les 21 et 22 avril de 10.00 à 18.00. Au programme : circulation de nombreuses locomotives (vapeurs, Diesel et électriques) originaires de différents pays, sur le réseau en 5 et 7¼ de pouces; exposition de modèles en construction; librairie ferroviaire, etc.
Renseignements : PTVF, Ch. de Neerstalle 323 B, 1190 Forest, ☎ 02/376.69.96,

PFT-agenda

Samedi 31 mars :

Adieu aux locomotives type 15

Samedi 12 mai : Voyage PFT

Samedi 23 et dimanche 24 juin :

75 ans de la SNCB : portes ouvertes à Mons et Cuesmes avec la participation du PFT.

Samedi 4 août : Voyage grand public vers Clervaux.

NOUVEAU !!

Avez-vous la casquette PFT ?
150 BEF + frais d'envoi (100 g)

Et le T-Shirt avec la 202.020 ?
395 BEF + frais d'envoi (300 g) - tailles S - M - L - XL - XXL + tailles enfants à partir de 2 ans à spécifier à la commande.



EN LIGNES

Revue trimestrielle éditée par l'ASBL

PFT

PATRIMOINE FERROVIAIRE TOURISTIQUE



Rédacteur en chef : Jean-Luc VANDERHAEGEN.

Rédaction

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

Remerciements (par ordre alphabétique)

E. BARRAZUOL, Armand BEERLANDT, William BOECKX, Roger CRICKELAIRE, Paul DE BACKER, Pascal DUBOIS, Alain ELOOT, Patrick FRANTZEN, Stephan GELAUDE, Marc GRIETEN, Dave HABRAKEN, David HAYDOCK, Benjamin LANOOT, Eric PAULUS, Walter PINET, Marc RIGUELLE, Philippe SCHOLL, Cédric SOLTYS, la SNCB, Yves STEENEBRUGGEN, Christian VANHECK, Eddy VERVOORT.

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 : 0475/71.20.28
FAX : 065/66.45.41
pftsp@hotmail.com
Internet : www.pftsp.be

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

Modalités 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 : ☎ 0475/71.20.28
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°45 - Mars 2001

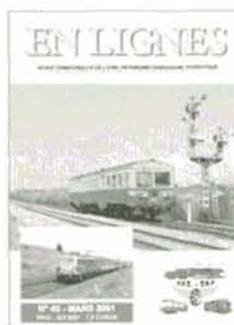


PHOTO 45-01 C'est fini !
L'ultime chandelier du réseau a baissé définitivement ses palettes le 20 janvier dernier, à Florenville. Le 9 avril 1992, le 4508 assurant un omnibus Bertrix-Virton, franchit le chandelier C32. J-L VANDERHAEGEN.

Les 26 n'ont plus de bavettes jaunes. Voir page 24



PHOTO 45-03 Une vue du voyage PFT au Maroc : l'automotrice ZM 3 à Sidi Abdallah. A. DEFECHEREUX.

PHOTO 45-02 L'ex. 6034 est réutilisée en Italie en tête de trains de désherbage. Elle est ici photographiée en gare de Pontedera Casciana Terme, le 10 novembre 2000. P. HERBIET.

S O M M A I R E

PFT-Service 2

Editorial 4

La fin de la saison 2000 du PFT 5

Le long de la Vesdre en 1962 6

Hier - Aujourd'hui 10

Actualité étrangère 11

Le matériel ex. SNCB en Italie 18

Actualité belge 21

Statistiques	21
Locomotives électriques	21
Les 26 sans bavettes	24
Locomotives Diesel	26
Automotrices électriques	28
Autorails	29
Voitures - Wagons	29
Infrastructure	30
Le dernier chandelier	32
Actualité diverse	34
Réseaux industriels	42

Radiations 44

Le point sur les travaux TGV 45

Le voyage PFT au Maroc 52

PFT-Boutique 59

EDITORIAL

Vous avez été nombreux à renouveler votre abonnement à la revue "En Lignes", et nous avons l'honneur d'accueillir de nombreux nouveaux abonnés, attirés sans doute par sa présentation "tout couleurs".

Votre soutien va nous permettre de poursuivre nos objectifs principaux, à savoir l'acquisition et la préservation de matériel ferroviaire belge, sa mise en valeur dans notre site de Saint-Ghislain, et le développement de la ligne I28 Ciney-Spontin-Yvoir. Au moment où vous lirez ces lignes, sans doute notre collection de matériel se sera-t-elle agrandie par l'arrivée, après deux ans de tractations, d'un engin prestigieux : la 1805. Nous ne manquerons pas de vous la présenter.

Notre abri de Saint-Ghislain accueille maintenant l'entièreté du matériel, hormis celui en restauration à Schaerbeek. Nous avons mis à profit les mois d'hiver pour rapatrier celui qui était encore parsemé dans différents dépôts de la SNCB.

Enfin, le dossier de la I28 continue à évoluer, puisque le second avenant au contrat de gestion Etat/SNCB impose une prise de décision par les pouvoirs compétents quant au devenir des lignes touristiques.

Une année qui promet d'être riche en événements...

Bonne lecture



PHOTO 45-04 La 1805 en tête de l'International 323 Oostende - Köln, approche de Bruxelles. Anderlecht, 21 mars 1984. Pierre HERBIET.

La société Electrabel a tenu à réagir sur certains points développés dans notre article "Le déclin du trafic charbonnier" paru dans *En Lignes* 42. Voici le droit de réponse *in extenso*.

page 12

- Toutes les centrales nucléaires belges et d'Europe occidentale fonctionnent nuit et jour depuis plus de 30 ans sans le moindre incident ayant mis en danger leurs utilisateurs ou leurs riverains. Peut-on en dire autant de la plupart des activités humaines ?
- D'un point de vue écologique, même s'il est aujourd'hui indispensable d'investir massivement dans certaines formes d'énergie renouvelable pour couvrir quelque 10 % des besoins d'électricité en Europe à l'horizon 2015/2025, il est reconnu presque unanimement par les énergéticiens et les climatologues que les centrales nucléaires n'occasionnent aucune nuisance atmosphérique. Cette dernière affirmation n'est pas valable pour toutes les formes de combustion classique en ce qui concerne les rejets atmosphériques. Quant à la gestion des déchets résultant du cycle du combustible et du démantèlement des centrales nucléaires, elle est maîtrisée par l'homme et offre plusieurs types de solutions scientifiquement et techniquement prouvées. Reste au monde politique de prendre ses responsabilités dans ce dossier.
- Il n'a jamais été dans l'intention des autorités belges et des électriciens belges d'assurer la "quasi totalité" des besoins électriques au départ des centrales nucléaires. Comme vous en parlez d'ailleurs, les sources d'approvisionnement des centrales électriques ont toujours été diversifiées (charbon, gaz naturel, gaz de récupération, nucléaire, fuel), ceci afin de ne pas mettre tous nos oeufs dans le même panier. A ce titre, Electrabel a investi, ce dernier quart de siècle, près d'une centaine de milliards de BEF pour terminer la polyvalence de ses centrales thermiques en matière de combustible.

page 13

Electrabel aurait cessé d'approvisionner ses centrales par chemin de fer pour une "raison d'ordre politique". Cette affirmation est erronée. Voici les 3 raisons économiques qui justifient la décision d'Electrabel :

1. Le volume de charbon consommé par nos centrales électriques est passé de 6,5 millions de tonnes par an en 1960 à 3 millions de tonnes en 2000, soit une réduction de moitié.
2. La libéralisation des voies navigables en Belgique a conduit à une diminution considérable des droits de navigation qui sont passés de 100 % à 10 %.
3. Le transbordement du charbon d'un bateau de mer vers une péniche peut se faire directement en mer, sans passer par le stade de stockage au sol, ce qui réduit encore les coûts de transport de manière significative et supprime les coûts de manutention du stockage intermédiaire.

page 13 : le texte insinue que "la SNCB se plaint depuis longtemps de la facturation élevée de l'électricité", et que "la SNCB se fournira à meilleur prix auprès d'autres compagnies" :

- La SNCB a toujours bénéficié des mêmes avantages tarifaires que toutes les catégories de clients, tant industriels que particuliers, tels que prescrits dans le passé par le Comité de Contrôle de l'Electricité et du Gaz. Par ailleurs, une autre raison est due au fait que les pointes de consommation de la SNCB ont toujours correspondu avec les pointes de consommation de l'ensemble du réseau électrique. Il est donc normal que le kWh acheté à ces moments-là soit plus cher que le kWh acheté aux heures creuses. Electrabel a toujours mis tout en oeuvre pour aider la SNCB à réduire au strict minimum ses besoins au moment de la pointe.
- L'appel d'offre lancé par la SNCB pour la fourniture de ses besoins en électricité s'est conclu cet été par la signature entre la SNCB et Electrabel d'un contrat d'une durée de deux ans (2001 et 2002).

Ces deux éléments prouvent d'une part qu'Electrabel offre des tarifs très compétitifs par rapport à ses concurrents et d'autre part qu'Electrabel entretient des relations commerciales et techniques ayant pour objectif d'offrir la solution énergétique idéale à ses clients".



PHOTO 45-05 *Après de laborieuses négociations, le PFT a enfin réussi à préserver une 18 de la démolition. Il s'agit de la 1805. Cette machine ne sera toutefois pas conservée en état de marche. Le 8 mars 1982, elle attend le départ à Gent-St.-Pieters, en tête d'un International pour Köln.* Jean-Luc VANDERHAEGEN.

La fin de la saison 2000 du PFT s'est terminée par quatre manifestations, auxquelles vous avez été fort nombreux à prendre part.

Le 21 octobre, nous vous avons proposé de visiter l'Atelier Central de Salzinnes, jumelé à la découverte de l'ancien dépôt vicinal de Burdinne. Vu le nombre de participants, nous avons été obligés de scinder le groupe, et de mettre en marche les 4602 et 4605. Pendant que le premier groupe visitait Salzinnes, le second embarquait dans le 4602, prenait la direction de Statte puis Moha, où un l'ancien bus 147 de la STIL assurait la correspondance jusqu'à Burdinne. L'après-midi, c'était au tour du 4605 de rejoindre Moha, tandis que le 4602 amenait ses voyageurs à Salzinnes. Là, lors de la visite de cet important établissement, nous avons tous été impressionnés par le grand savoir-faire et par les équipements performants dont dispose cet atelier.

Du 28 octobre au 4 novembre, le PFT s'est envolé vers le Maroc pour un inoubliable voyage, dont vous lirez le résumé aux pages 52 à 57.

Le 2 décembre, le dernier voyage de l'année nous a emmené à Monschau où, comme tous les ans, se tient un marché de Noël comptant parmi les beaux d'Allemagne. Notre train, composé de voitures M2 et de la voiture-buffet du PFT, était remorqué par les 6077 et 202.020.

Enfin, la toute dernière manifestation de l'année fut l'ouverture de notre abri-musée de Saint-Ghislain le 16 décembre. Ici aussi vous avez été nombreux à nous rejoindre. Un grand merci.

La fin de saison 2000 du PFT



PHOTO 45-06 *L'ancien dépôt vicinal de Burdinne, conservé par la SRWT comme entrepôt, est partiellement occupé par le TTA pour abriter du matériel. L'autorail ART 50 s'y trouve et circule sur quelques dizaines de mètres de voies reposées en 1997 par les bénévoles du TTA. Cet engin, construit en 1933, termina sa carrière de 1955 à 1971 sur la ligne Mol - Donk (à 4 files de rails) où il remorquait des wagons à voie normale grâce à des buttoirs et un attelage SNCB. Il fut acquis par le TTA en avril 1973.* Marc GRIETEN.



PHOTO 45-07 *Le 2 décembre, le train spécial du PFT vient d'arriver à Monschau. M. GRIETEN.*

Le long de la Vesdre, en été 1962

Troisième et avant dernière partie de notre promenade le long de la Vesdre l'été 1962. Nous découvrirons cette fois l'imposant viaduc de Dolhain.

PHOTO BD-119 →

Construit en 1842, haut de 18 mètres et long de 262 mètres, le viaduc de Dolhain est constitué de 21 arcades de 10 mètres d'ouverture. Son style de construction est unique en Belgique. Cet ouvrage est, avec celui de la Gueule (Hammerbrücke), un des deux viaducs les plus importants de la ligne 37. Durant la Seconde guerre mondiale, il fut à deux reprises victime de destructions : le 10 mai 1940 par l'armée belge pour tenter de ralentir l'avancée de l'ennemi, et le 7 septembre 1944 par l'armée allemande lors de sa retraite. Le 31 août 1962, l'International 86 Bruxelles-Midi 14.20 - Köln 17.23, mené par une locomotive du type 204 du dépôt de Schaerbeek, franchit l'imposant ouvrage.



PHOTO BD-120 ↓ Le 7 juin 1962, le même train approche de Dolhain-Vicinal. La rame est intégralement composée de voitures internationales du type I1 de la SNCB. La rame visible sur la photo précédente est renforcée d'une voiture du type K1 de seconde classe, accouplée derrière la machine.





PHOTO BD-121 Le jeudi 7 juin 1962, l'omnibus 4172 Verviers-Central 17.08 - Herbesthal 17.28, quitte la gare de Dolhain-Vicinal. La rame, composée de deux voitures du type K3 et d'une voiture BD du type K1, est remorquée par une type 29 du dépôt d'Herbesthal.

PHOTO BD-122 Le même jour, un peu plus tard, la même locomotive redescend la ligne 37, ici non loin de Dolhain, en tête du train de messageries 41100 Herbesthal 18.42 - Verviers 18.58/19.24 - Liège-Guillemins 19.55.



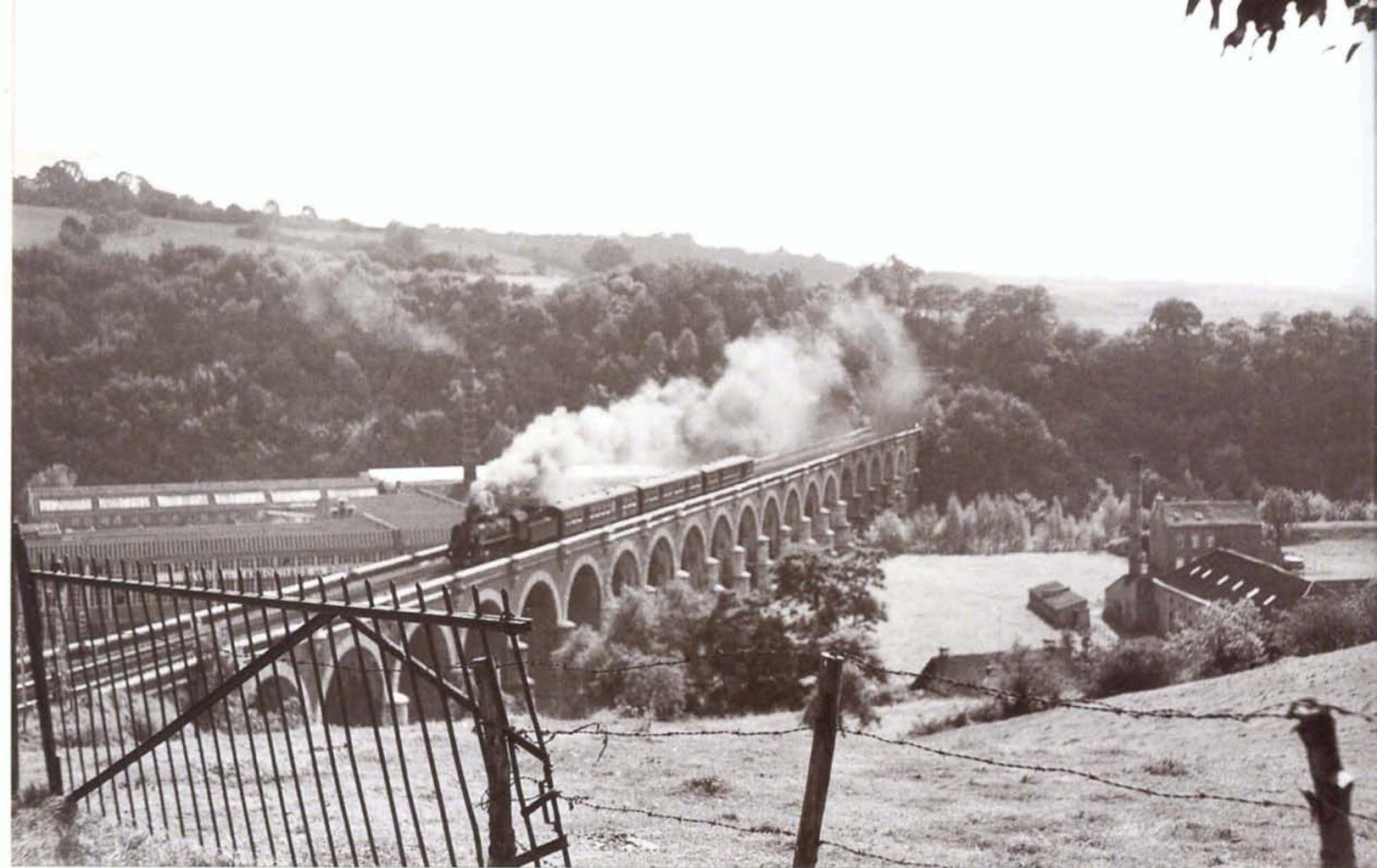


PHOTO BD-123 Juste après avoir traversé le tunnel de Vieille-Foulerie, la ligne 37 franchit une nouvelle fois la vallée de la Vesdre par le viaduc de Dolhain, également appelé viaduc de Vieille-Foulerie. Le vendredi 31 août 1962, l'omnibus 4160 Verviers-Central 15.15 - Herbesthal 15.34, composé de trois voitures M2 et tracté par une type 29 non identifiée du dépôt de Herbesthal, traverse l'ouvrage.

PHOTO BD-124 Le même jour, un autorail du type 603 (future série 43) non identifié, du dépôt de Kinkempois, franchit le viaduc de Dolhain avec l'omnibus 4167 Herbesthal 16.25 - Verviers-Central 16.43. Encore quelques secondes et le train s'engouffrera dans le tunnel de Vieille-Foulerie (longueur 167 mètres).



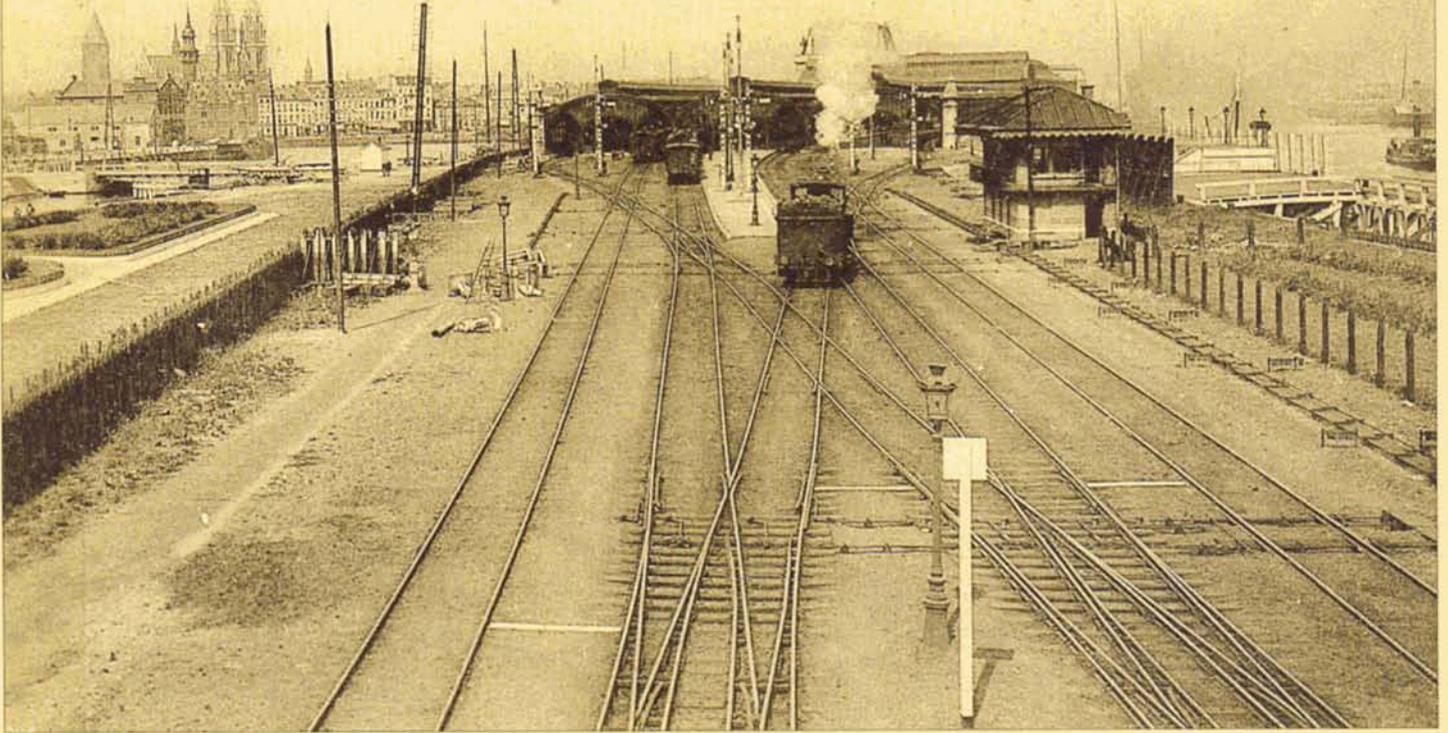


PHOTO BD-125 Le 3 août 1962, le TEE M19 "Saphir" Frankfurt - Oostende, assuré par une rame Diesel allemande du type VT11.5 de la DB, franchit le viaduc de Dolhain. A l'avant-plan, on voit la route Aachen - Verviers.

PHOTO BD-126 Le 3 août 1962, l'International 76 Oostende 09.51 - Köln 14.37 surplombe la Vesdre du haut du viaduc de Dolhain. La rame, composée d'un fourgon SNCB, de 4 voitures allemandes et de deux voitures I1 de la SNCB, est remorquée par une locomotive Diesel du type 205 de Kinkempois. Derrière le train, on voit le tunnel de Vieille-Foulerie. La construction des piles des arcades de l'ouvrage est très particulière, avec des chaperons saillants.



OSTENDE-MARITIME - Hier



Afin de faciliter les correspondances avec les paquebots assurant les liaisons de et vers l'Angleterre, une seconde gare, baptisée Ostende-Maritime (également appelée Ostende-Quai) fut mise en service le 3 novembre 1896. Elle était établie à proximité immédiate des quais d'accostage des bateaux, et était distante de 130 mètres de la gare d'Ostende-Ville. Simultanément, un nouveau tracé fut mis en service entre Zandvoorde et la nouvelle gare. Le bâtiment définitif de la gare fut officiellement inauguré le 1er août 1913, et remplaça la gare provisoire en bois. En 1919, on commença à songer à fusionner les deux gares afin de concentrer le trafic et de réduire les frais d'exploitation. Ce n'est toutefois qu'en octobre 1935 que tous les trains en provenance de Brugge furent déviés vers Ostende-Maritime. La gare fut entièrement réaménagée, le nombre de voies fut porté de 6 à 11, tandis que quatre nouveaux quais furent aménagés à côté des trois existants. C'est également à ce moment que furent construits deux nouveaux faisceaux de garage. Le premier, de 17 voies, fut établi sur l'emplacement d'un ancien atelier de wagons; le second, de 10 voies, une nouvelle cabine de signalisation électrique (block 63), un nouveau dépôt de locomotives (en remplacement de l'ancien dépôt d'Ostende-Ville) et un atelier de voitures, le tout complété par un ensemble de voies de circulation, furent construits. La gare d'Ostende-Ville fut définitivement fermée au trafic des voyageurs le 5 avril 1946, et démolie en 1956. Le document ci-dessus fut immortalisé vers 1912. La construction du bâtiment de la gare, visible à l'arrière-plan, était alors en cours d'achèvement. L'élargissement des installations nécessita le comblement du Brandarisdok et du canal de liaison, visibles sur la gauche. La seconde photographie montre le même site 88 ans plus tard, le 4 août 2000. Christian DOSOGNE.

Aujourd'hui



Actualité étrangère

Suisse

Les Be 4/4 du RM prennent leur retraite

Le Regionalverkehr Mittelland (RM), regroupant les réseaux Emmental-Burgdorf-Thun (EBT), Solothurn - Moutier Bahn (SMB) et Vereinigte Huttwil Bahnen (VHB), possédait une petite série de locomotives électriques mise en service à partir de 1932. Ces machines, les plus anciennes encore en activité sur les voies à écartement normal en Suisse, ont été garées au milieu de l'année dernière.

C'est dans le cadre de l'électrification à la tension de 15 kV 16 Hz 2/3 du réseau de l'EBT et du SMB, en 1932, que furent commandées un total de 10 locomotives, à raison de 8 pour l'EBT et 2 pour le SMB.

Construites par SLM à Winterthur et SAAS (Sécheron) et numérotées Be 4/4 101 à 108 EBT et Be 4/4 171 et 172 SMB, ces petites BoBo de 64,7 t développaient une puissance de 1600 CV et pouvaient circuler à 80 km/h. Des engins identiques furent mis en service à la



PHOTO 45-08 Le 14 août 2000, la Be 4/4 102 de l'EBT assure un train local de marchandises, ici en gare de Huttwil. Cette locomotive est préservée par le RM comme engin historique en état de marche.
Yves STEENEBRUGGEN.

même époque sur le réseau du Bodensee-Togenburg Bahn (BT). Ils furent radiés en 1988 (Be 4/4 11 à 16).

Durant plus d'un demi-siècle, ces vaillantes petites BoBo ont arpenté l'ensemble des lignes du réseau, en tête de trains régionaux et locaux tant de voyageurs que de marchandises.

Cinq d'entr'elles, soit la moitié de l'effectif, sont heureusement conservées : les Be 4/4 101, 104 et 105 par Classic Rail, et les Be 4/4 102 et 171 par le RM comme engins historiques. Ces deux machines ont encore assuré quelques trains durant la période betteravière en octobre et novembre 2000.

PHOTO 45-09 Le 13 septembre 1988, la Be 4/4 103 de l'EBT remorque un caboteur entre Burgdorf et Thun, ici dans les environs d'Oberdiessbach. Cette ligne fut mise en service en deux étapes : le 12 mai 1881 entre Burgdorf et Hasle-Rüegsau par l'Emmentalbahn (EB), et le 21 juillet 1899 entre Hasle-Rüegsau et Thun par le Burgdorf-Thun Bahn (BTB). L'entièreté de la ligne fut électrifiée le 21 juillet 1899 (donc dès son inauguration pour la seconde section) en courant triphasé 750 V 40 Hz distribué par deux fils aériens. Il s'agissait de la première application mondiale du courant triphasé sur une ligne à voie normale. C'est en 1933 que la ligne fut réélectrifiée en 15 kV 16 Hz 2/3.
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



Allemagne

Les ET 403 résuscitées

Le Prignitzer Eisenbahn Gesellschaft (PEG) a acquis les trois automotrices de la série 403 de la DB. Pour rappel, ces rames furent louées de 1982 à 1993 par la compagnie d'aviation Lufthansa pour assurer des relations entre les aéroports de Düsseldorf et Frankfurt (voir EL 15 p. 58-59). Le PEG n'a pas encore dévoilé la future réutilisation de ce matériel.

Bientôt le chant du cygne pour les E 103

La prestigieuse série 103 de la DB s'éteindra en juin 2001. Construite à 145 exemplaires (103.101 à 245) de 1968 à 1975, et précédée en 1962 des quatre prototypes E 03.001 à 004 (puis 103.001 à 004), la série est en plein déclin depuis trois ans, victime de la mise en service des nouvelles locomotives de la série 101 (145 machines livrées de 1997 à 1999) et de la progression constante des services assurés par les ICE. Au début de l'année, moins de 50 unités étaient encore en activité. En juin prochain, seules trois machines devraient subsister : la 103.222 (engin renuméroté 750.003, servant pour des essais), la 103.245



Remorqué par la 103.185-5, une des dernières 103 en livrée d'origine, le train D424 Köln-Hbf - Oostende traverse la gare de Köln-Deutz en ce glacial après-midi du 14 janvier 2001. Christian VANHECK.

(dernière machine de la série qui sera conservée comme engin historique) et la 103.220 qui est revêtue de la livrée "Touristik Zug". Dans leur roulement, on trouve un service fort intéressant pour les amateurs belges : la remorque des IC 424 et 423 entre Köln ⇄ Aachen (Oostende).

Desserte de Losheim en ... vapeur !

Au milieu du mois de janvier, la desserte marchandises de la gare de Losheim (frontière belge) a été assurée par la lo-

comotive à vapeur 94.1538 ! (machine prussienne 0-5-0 T du type T16). Elle fut en fait utilisée plusieurs jours dans le roulement marchandises de l'EBM (voir EL 43 page 30).

Ce n'est d'ailleurs pas la première fois que des locomotives à vapeur sont réutilisées ces derniers temps en service commercial en Allemagne. En 2000, plusieurs 52 appartenant à des associations d'amateurs ont ainsi assuré des trains de travaux pour le compte de firmes privées, solution certainement moins coûteuse que de louer des machines à la DB AG !

PHOTO 45-10 Les E 103 sont longtemps restées les locomotives les plus célèbres de la DB. Dans les années 70' et 80', elles étaient omniprésentes sur tous les documents publicitaires. En juin prochain, ces prestigieuses machines se retireront de la scène ferroviaire. Le 2 avril 1997, la 103.164-0 remorquait l'EC 29 à destination de Wien-West. Le train, ici photographié le long du Rhin à Boppard, était composé d'une rame de 11 voitures autrichiennes. Cette machine fut réformée le 3 août 1998 au dépôt de Frankfurt. Yves STEENEBRUGGEN.



Berlin-Malmö privatisée

Depuis le 5 novembre 2000, les trains rapides de nuits EN 110 et 111 Berlin-Zoo - Malmö (avec traversée maritime par ferry entre Sassnitz et Treleborg), sont assurés par la société Georg Verkehrsorganisation (GVG). La rame, composée d'une voiture-couchettes provenant des Chemins de fer slovaques (ZSR) et d'une seconde provenant des Chemins de fer tchèques (CD), est normalement remorquée par la locomotive électrique 109-2 (ex. 109.013 DB) appartenant au pool d'ADtranz et louée par le Westfälischen Almetalbahn (WAB). L'EN 110 circule les lundis, jeudis et samedis jusqu'au 31 mars 2001. En sens inverse, l'EN 111 circule les mercredis, vendredis et dimanches. A partir du 1er avril, ils circuleront tous les jours, au moins jusqu'au 9 juin 2000.

Des 1116 pour la DB

La DB a commandé 25 locomotives semblables à celles de la série 1116 des ÖBB (version autrichienne de l'EuroSprinter), bicourant 15 kV 16,7 Hz et 25 kV 50 Hz. La commande des 195 machines de la série 152 "EuroSprinter" sera de ce fait diminuée de 195 à 170 unités. Les 1116 seront utilisées vers l'Autriche et la France.

Coopération Vossloh - Angel Trains

Angel Trains, la plus grosse entreprise de leasing de matériel ferroviaire britannique, a annoncé la création d'une joint-venture avec Vossloh (le constructeur des locomotives de la série 77 de la SNCB), afin de pénétrer le marché continental de location de matériel : Locomotion Capital Ltd, avec siège à

London. Locomotion Capital va travailler en collaboration avec Locomotion Service GmbH, filiale de Vossloh Schienenfahrzeugtechnik et va acheter, céder en location, et gérer un parc de locomotives, principalement Diesel. Locomotion Service s'occupera de la modernisation et de la remise à neuf des locomotives. Les deux entreprises entendent servir l'ensemble du continent européen.



PHOTO 45-11 Un vent de réforme plane également sur les locomotives électriques 25 kV de la série 171 de la DB (ex. E 251 de la DR). Depuis novembre 2000, elles ont en effet été retirées des services voyageurs sur la Rubelandbahn (voir EL 39 p. 14-15) au profit de machines Diesel de la série 218. Les 171 devraient encore assurer le trafic marchandises jusqu'au prochain mois de juin, leur avenir devant ensuite être très incertain. Le 5 avril 1999, la 171.011-0 (ex. E 251.011 de la DR) attend en gare de Blankenburg son prochain départ pour Elbingerode. Philippe DE GIETER.

France

SNCF : importantes commandes de matériel

Des TGV ...La SNCF a passé à Bombardier Transport et Alstom Transport commande de 22 rames TGV Duplex, assortie d'une option pour 60 rames supplémentaires. Le montant de l'investissement s'élève à 17 milliards de FB. Bombardier (à Brugge et à Crespin) construira les deux voitures de 1ère classe et tous les bogies porteurs de chaque rame. La livraison s'étalera d'octobre 2002 à février 2004.

L'option sur les 60 rames supplémentaires sera progressivement levée par la SNCF en fonction de l'évolution de la demande après 2003, de la mise en service du TGV-Est en 2006, et du TGV Perpignan-Barcelona.

Rappelons que la SNCF dispose depuis 1996 d'un parc de 30 rames Duplex, lequel sera bientôt renforcé par les 12 rames commandées en 1999.

... des automotrices...

Le 13 novembre 2000, la SNCF a signé un contrat avec le même consortium pour la construction de 72 automotrices du type TER 2N NG (Train Express Ré-

gional à 2 Niveaux Nouvelle Génération). La commande se répartit en 30 rames bicaisses, 25 tricaisses, et 17 quadricaises. Bombardier assurera l'assemblage de 89 voitures et des 203 bogies porteurs. Seuls les convertisseurs statiques seront construits en Belgique, par les ateliers Alstom de Charleroi. Cette commande est assortie d'une option pour 426 véhicules supplémentaires. A noter que les CFL ont également pris une option pour l'acquisition de 36 rames TER 2N NG, par tranches de 12.

.. et des Diesel

La SNCF a lancé un appel d'offres européen pour la fourniture de 124 locomotives Diesel dédiées au trafic fret, dont 69 CC de 2500 à 3200 kW pour le trafic longue distance, et 55 BB de 1200 à 1800 kW pour le trafic régional. Ces engins sont appelés à remplacer les BB 466.000, BB 467.000, A1A A1A 468.000 et 468.500, et même les CC 472.000. Leur mise en service pourrait débuter dès 2003.

En attendant, la SNCF a pris en location auprès de la firme allemande Vossloh (le constructeur des 77 SNCB), une série de six locomotives Diesel du type G1206, semblables aux 77. Ces machines, louées pour 3 ans et numérotées

BB 471.001 à 006, sont testées dans la région de Strasbourg et pourraient préfigurer les 55 machines de puissance moyenne.

Ces commandes font suite à celles passées auprès d'Alstom pour les 120 locomotives électriques pour le trafic fret. D'une puissance de 4200 kW et limitée à 140 km/h, la série, baptisée "Prima", sera subdivisée à raison de 90 bicourant 1,5 kV - 25 kV 50 Hz (BB 427.000), 29 tritension 1,5 kV - 25 kV 50 Hz - 15 kV 16,7 Hz (BB 437.000) et une prototype tritension 1,5 kV, 3 kV et 25 kV 50 Hz (BB 437.500). La première BB 427.002 a été présentée à la presse le 28 novembre 2000 à Belfort. A plus long terme, la SNCF envisage de commander 300 locomotives électriques supplémentaires, pour faire face au doublement du trafic fret prévu à l'horizon 2010. Notons au passage qu'Alstom a présenté à Belfort le 1er décembre 2000, soit trois jours après la BB 427.002, un nouveau prototype quadricourant directement basé sur la Prima. Cette machine, de construction modulaire, sera disponible dans une multitude de versions différentes, même Diesel, de quoi satisfaire bon nombre de réseaux dont la SNCB pour la commande du futur type 14.



La nouvelle garde-robe des locomotives "Fret"

Comme déjà signalé dans *En Lignes 43* page 31, toutes les locomotives SNCF dédiées au trafic marchandises sont progressivement repeintes dans une nouvelle décoration alliant le vert jade et le gris, avec l'inscription FRET apposée dans un losange blanc au milieu de la caisse. Malgré que le parc de traction ait été scindé entre les différents secteurs d'activité, il n'est pas rare de voir des machines Fret en tête de trains de voyageurs, ou des engins dédiés au trafic voyageurs "Grandes Lignes" remorquant un train de marchandises. Comme quoi l'habit ne fait pas le moine... Pour rappel, le numéro des locomotives Fret débute par un 4, celui des machines "Grandes Lignes" par un 1 (voir détails dans *En Lignes 38* p. 18-19).

La BB 467.426 au crochet du train de nuit 5919 Paris - Alès - Nîmes, ici à l'arrêt en gare de Grand' Combe-La-Pise, le 11 novembre 2000.

Christian VANHECK.



La BB 425.543 garée à Tours-St.Pierre-des-Corps, le 5 novembre 2000. Derrière celle-ci, on distingue une de ses soeurs dans la désormais ancienne livrée gris béton.

Ch. VANHECK.

Un nouveau logo TGV

Le 14 septembre, la SNCF a présenté son nouveau logo TGV, au graphisme plutôt inattendu. Ainsi, en le regardant à l'envers, il ressemble à un escargot ! Ce n'est pas la première fois qu'un chemin de fer utilise un animal lent pour désigner du matériel rapide. Dans les années '70, les E 444 italiennes, qui circulaient régulièrement à 200 km/h, avaient été baptisées "Tartaruga" (tortue). Ce nouveau logo qui, avant son lancement, fut jugé par un public externe et interne, a été créé pour valoriser tous les produits TGV. Le nouveau logo est progressivement appliqué à l'ensemble des rames TGV Sud-Est (sauf les rames orange et les 9 rames tricourant), Atlantique et Réseau.



Toujours au dépôt de Tours-St.Pierre-des-Corps, voici la A1A A1A 468.536 revêtue de sa nouvelle parure.

Christian VANHECK, 5 novembre 2000.

étranger en bref...

CANADA

● VIA Rail a acheté à Alstom 139 voitures qui, à l'origine, étaient destinées aux trains de nuits dans le Tunnel sous la Manche. En juin 2000, trois voitures avaient été testées au Canada.

NORVEGE

● Après un ultime sursis, les derniers *gros nez* norvégiens ont été officiellement retirés du service commercial le 7 janvier dernier. Le tout dernier train fut assuré le 26 décembre 2000, entre Trondheim et Hamar, remorqué par les Di3 629 + 623 + 628. Pour certaines, la carrière ne s'arrête heureusement pas ici. Une locomotive est encore stationnée en gare de Finse où elle est utilisée comme chasse-neige. Plus intéressant : les Di3 619, 633, 641 et 643 ont été vendues au Kosovo, et les 626, 630 et 622 (pour pièces) en ... Italie (Sicile) !

SUISSE

● Les Chemins de fer Fédéraux suisses (CFF) et la compagnie du Bern - Lötschberg - Simplon ont conclu le 17 août 2000 un nouvel accord de collaboration. En bref, les CFF reprendront le trafic voyageurs longue distance (IC et EC); en contrepartie, le BLS reprendra l'exploitation du RER de Berne.

USA

● Le TGV américain - l'Acela Express - exploité par AMTRAK, a été mis en service sur le corridor Washington - New-York - Boston le 11 décembre. Le nombre de relations, actuellement deux allers-retours quotidiens, sera progressivement augmen-

té d'ici à l'été prochain. L'Acela Express, qui emprunte la ligne classique, relie Washington à New York (350 km) en 2h30, soit une réduction du temps de parcours de 30 minutes. L'Acela Express est dérivé du TGV français. Les 20 rames pendulaires sont construites par Alstom et Bombardier.

LUXEMBOURG

● Les CFL ont dernièrement retiré du service les locomotives électriques 3604, 3606, 3613 et 3620.

● Les ME 26 louées au pool Siemens (voir EL 43 p. 8) semblent poser pas mal de problèmes, principalement liés à l'informatique de bord.

● Après les essais réalisés en juillet et novembre 2000 avec la machine Diesel 9901 de la Class 66 de l'HGK (voir EL 41 p. 17), les CFL envisagent de commander une série d'engins semblables.

● La 801 accidentée à Luxembourg le 23 octobre 1999, a finalement été réparée en août 2000 (voir EL 42 p. 29).

HONGRIE

● Les *gros nez* hongrois n'auront également pas atteint le troisième millénaire. Les quatre dernières locomotives, les M61.006, 010, 019 et 020 ont été radiées le 28 décembre 2000. Le tout dernier train assuré a circulé le 21 décembre.

PAYS-BAS

● NS-Cargo (Railion) envisage de remplacer les dernières locomotives Diesel de la série 2200 encore utilisées dans l'enclave de la Flandre zélandaise (ligne Terneuzen - Zelzate) par des 202 de la DB (ex. série 110 de la DR).

● Après avoir acquis des 63 SNCB, ACTS a maintenant racheté plusieurs locomotives Diesel du type 771 des Che-

mins de fer tchèques. Il s'agit de machines possédant des pare-brise fort semblables à ceux des automotrices de la série 900 de la SNCB, en forme de "masques de plongées".

● Ces derniers mois, les NS sont confrontés à une forte croissance du nombre de voyageurs. Pour faire face au manque de matériel qu'engendre cette situation et en attendant la livraison de la nouvelle tranche d'automotrices de type DD-IRM dont la mise en service s'étalera de 2002 à 2005 (voir EL 42 p. 30), les NS ont acquis d'occasion une série de 150 voitures du type Bm235 de la DB (96 B, 36 A et 18 BD). Le projet d'acquies ou de louer 100 voitures USI à la SNCF a ainsi été rejeté, en raison des nombreux problèmes techniques rencontrés sur les voitures K4 louées à la SNCB (identiques aux USI), notamment la fermeture des portes, le chauffage et les liaisons électriques avec d'autres types de voitures. Avant leur transfert aux Pays-Bas, les voitures subiront une révision en Allemagne et seront repeintes dans la décoration bleue et jaune des NS. Les premières sont attendues dans les prochains jours. En attendant l'arrivée des premières voitures Bm 235, les NS ont loué 26 voitures à la DB, 6 du type ABm225, 2 du type BDm273 et 18 du type Bm235. Deux rames ont été formées, chacune comprenant 9 voitures DB et une NS. Elles sont utilisées depuis le 18 décembre 2000 dans les IC Den Haag - Venlo et Den Haag - Heerlen (chaque rame assure 3 allers-retours) et resteront en service jusqu'au mois d'avril ou de juin. Vu les nouvelles prévisions de croissance du trafic, les NS envisagent d'augmenter la commande des automotrices DD-IRM de 124 caisses supplémentaires.



Chine

Durant l'année 2000, les Chemins de fer chinois ont mis en service des nouvelles rames Diesel à grande vitesse entre Beijing et Tianjin (160 km). La rame est composée de 10 voitures à deux niveaux, encadrées par deux énormes locomotives Diesel carénées possédant deux bogies à 6 essieux. La vitesse maximale atteint 180 km/h. Ces nouveaux trains relient les deux villes en +/- 01h20.

Le 18 novembre 2000, une rame à destination de Pékin attend le départ en gare Tianjin.
Benjamin LANOOT.

Angleterre : les nouvelles rames "Voyager" de Virgin

Pour rappel (voir *En Lignes* 37 p.41), le 9 décembre 1998, Virgin Rail Group avait conclu un contrat d'une valeur de 60,4 milliards de francs belges avec Bombardier pour :

- la construction de 78 rames Diesel comportant au total 352 voitures;
- l'entretien de ces rames et des véhicules constituant la flotte de Virgin, et ce, jusqu'en 2012.

La construction de ce matériel a été réparti sur trois sites de Bombardier : Brugge, Crespin (F) et Wakefield (GB). Baptisées "Maiden Voyager" et inventoriées dans la Class 220, les 78 rames se décomposent en :

- 40 rames pendulaires à cinq caisses;
- 4 rames pendulaires quadruples;
- 34 rames non pendulaires quadruples.

La composition nominale d'une rame comportera 4 voitures :

- une voiture-pilote T1 comprenant un compartiment de seconde classe de 42 sièges, des toilettes et un espace bagages;
- une voiture intermédiaire T2 comprenant un compartiment de seconde classe de 58 sièges et un shop distribuant des boissons et autres articles;
- une voiture intermédiaire T3 comprenant un compartiment de seconde classe de 62 sièges, et des toilettes;
- une voiture-pilote T4 comprenant un compartiment de première classe de 26 sièges, des toilettes, une cuisine et un compartiment pour le chef de train.

Cette composition pourra éventuellement varier, par adjonction de voitures intermédiaires du type T3.

Toutes les voitures sont motrices. Elles sont chacune équipées d'un moteur Diesel de 560 kW. Celui-ci entraîne un



PHOTO 45-12 La première rame fut transférée de Brugge à Ath le 20 octobre 2000, ici en passage à Denderleeuw. Le lendemain, elle fut testée entre Ath et Silly pour mesurer les éventuelles perturbations à la signalisation. Marc GRIETEN.

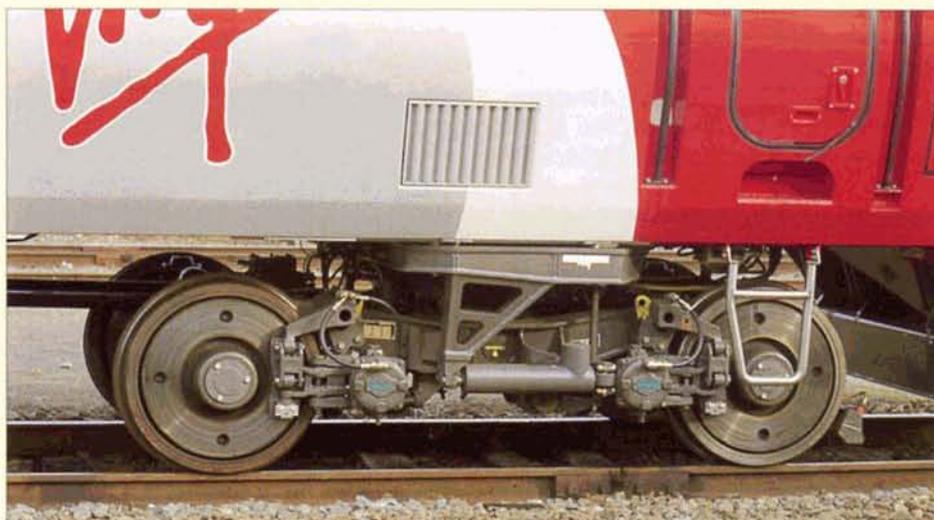


PHOTO 45-13 Seul l'essieu intérieur de tous les bogies est moteur. Il est entraîné par le moteur de traction via un arbre à cardan visible à gauche. Christian DOSOGNE.

alternateur fournissant du courant alternatif à deux moteurs de traction fixés sous la châssis de la caisse. Les deux moteurs du type triphasé asynchrone de 235 kW chacun, entraînent à leur tour les deux essieux intérieurs de chaque bogie, par l'intermédiaire d'un arbre à

cardan et d'une boîte d'engrenages. L'alternateur alimente également un convertisseur statique de 90 kW qui fournit toute l'énergie nécessaire aux auxiliaires de la voiture (éclairage, climatisation, etc.). La vitesse maximale en service sera limitée à 200 km/h.

PHOTO 45-14 La rame est photographiée lors des essais entre Ath et Silly, au Bois du Coucou, le 21 septembre 2000. Philippe SCHOLL.





En gare de Ath, le 21 septembre 2000, la rame Virgin attend son prochain parcours vers Silly, aux côtés de quatre 55 TVM. CD.

A bord du train, plusieurs systèmes électroniques originaux fourniront des informations aux voyageurs, comme par exemple la destination, les prochains arrêts, les correspondances, etc. Ces informations seront également visibles à l'avant du train et sur les parois extérieures à proximité des portes. Les passagers ayant réservé une place trouveront leur nom affiché sur un écran encastré dans le rebord du porte-bagage, juste au-dessus de leur fauteuil.

Chaque passager disposera d'une prise audio sur laquelle il pourra brancher un casque pour écouter de la musique ou la radio, ainsi qu'une prise de 220 V permettant le branchement d'un ordinateur portable ou d'un chargeur de GSM.

Le contrat d'entretien stipule qu'à partir de l'automne 2002, Bombardier doit fournir chaque jour 70 rames en état de marche, en 23 points de départ et 16 dépôts répartis dans tout le pays. Pour mener à bien cette opération pendant les 12 années couvertes par le contrat, Bombardier a construit un atelier baptisé Central Rivers, à Wakefield, près de Birmingham, ville dans laquelle 30 trains finiront leur service en soirée.

La première rame est sortie de l'usine de Brugge au milieu du mois d'octobre 2000. Elle fut immédiatement soumise à une campagne d'essais intensifs avant son envoi Outre-Manche. Durant ces essais, la vitesse fut progressivement augmentée, de 160 à 200 km/h. Ils se sont déroulés de nuit, entre Aalter et Gent-St.Pieters.

La rame fut présentée à la presse le 6 décembre 2000 à Brugge, avec un parcours de démonstration jusqu'à Oostende, en présence de Sir Richard Branson, président de Virgin.

La première rame pendulaire débutera ses essais dans le courant du mois d'avril prochain, en France.



Vue intérieure de la cabine de conduite.

Stephan GELAUDE.



La rame Virgin lors de sa présentation à la presse à Brugge, le 6 décembre 2000. St. GELAUDE.



PHOTO 45-15 *Le parcours de démonstration à la presse, à son arrivée à Oostende. Ph. DG*

Nouvelles du matériel ex. SNCB en Italie



PHOTO 45-16 La plupart des automotrices Budd en attente de révision sont garées à Marmiolo. A l'extérieur de l'atelier, six d'entre elles sont garées, posées sur deux rangées de voies provisoires.
Pierre HERBIET, 11 novembre 2000.

Au fil du temps, de plus en plus de matériel réformé SNCB trouve asile en Italie. On peut ainsi rencontrer des locomotives Diesel des séries 59, 60, 80 et 84, des automotrices type 54, 55 et plus récemment 56 (Budd), des autorails ES 200, et enfin des voitures des types M2 et M3 (voir EL 36 pages 15-18, 40 pages 43-46 et 32 pages 4-11).

Dans le futur proche, il est quasiment certain que de nouvelles séries iront couler leurs vieux jours sous le soleil italien. Des tractations sont en effet en cours entre différentes sociétés spécialisées dans le rachat et le reconditionnement de matériel, et la SNCB, pour acquérir des engins Diesel des séries 51 et 62, et même probablement toutes les 71 et 75 !

Le Ferrovía Suzzara-Ferrara (FSF), un réseau privé implanté en Emilie Romagne, recherche quant à lui des locomotives électriques. La SNCB a proposé de revendre quelques 25. Toutefois, le prix demandé est jugé trop élevé par le FSF.

En attendant l'arrivée de ce matériel, voici quelques photos d'engins dont nous avons retrouvé la trace.

PHOTO 45-18 Les trois rames Budd acquises par le réseau du SATTI (voir EL 18), les 133, 145 et 148, sont garées à Savigliano, gare située non loin des ateliers "Metalmeccanica Milanese" de Moretta, où elles seront prochainement reconstruites. Pierre HERBIET, 7 novembre 2000.



PHOTO 45-17 Les automotrices 140 et 146 sont garées à hauteur des quais de l'ancienne gare de Marmiolo (située sur la ligne désaffectée qui reliait Montova à Montichiari).
Pierre HERBIET, 11 novembre 2000.





PHOTO 45-19 ↑ et PHOTO 45-20 ↗
Les automotrices 138 et 139 sont garées dans un grand hall, à Marmirolo.
Pierre HERBIET, 11 novembre 2000.

PHOTO 45-21 Treize locomotives de la série 80 se trouvent en Italie. Ci-contre, le 10 septembre 1999, une machine de la firme de travaux de voie Gleismac, immatriculée T 1894, manoeuvre à Valerca. Il s'agit de l'ex. 8042. Peu de modifications ont été apportées, si ce n'est le montage du garde-fou à hauteur des portes d'accès, le montage de nouveaux marche-pieds, l'installation d'un nouveau système d'aspiration et de filtrage d'air (visible le long du capot moteur), et bien sûr la décoration.
Pierre HERBIET.



PHOTO 45-22 ↑ et PHOTO 45-23 ↗ Deux autres ex. 80 de Gleismac, utilisées par la firme CO GE MAR, photographiées à Gazo di Bigarello. A gauche la T1751, à droite la T1848 devant deux de ses soeurs.
Pierre HERBIET, 19 juin 1998 et 10 septembre 1999.



En juin 1999, l'ex. 8048, aujourd'hui immatriculée T3687 et appartenant à la firme de travaux de voie RIC à Empoli, oeuvrait sur un chantier à San Croce. Son état est resté pratiquement inchangé à l'exception des marche-pieds modifiés. Les autres locomotives exilées en Italie sont les 8005, 8013, 8014, 8021, 8022, 8023, 8029, 8030, 8038, 8042, 8043 et 8048. Toutes ont quitté la Belgique en 1986, 1987 et 1988.
E. BARRAZUOL.



PHOTO 45-24 et PHOTO 45-25 *Beaucoup plus impressionnant : la 6034, entièrement repeinte en jaune avec des bandes décoratives rouges, châssis et toiture en gris. Elle appartient à une firme privée qui l'utilise en tête de trains de désherbage. Le 10 novembre 2000, elle oeuvrait sur la ligne Firenze - Pisa. Ci-dessus, elle traverse la gare de Pontedera Casciana Terme. Ci-dessous, arrêt en gare de Piza Centrale, malheureusement trop court pour découvrir la célèbre tour penchée... Cette locomotive a entretemps déjà été revendue à une firme de Firenze.*

Pierre HERBIET.



STATISTIQUES DU MATERIEL MOTEUR

LIVRAISONS D'ENGINS NEUFS		SORTIES DE RÉVISIONS		VENTES		ABRÉVIATIONS		
1335 : 24-08-2000 FKR	7506 : 01-02-2001 FNND	602 : 18-12-2000 M	8260 : 12-10-2000 RG	GLI : La Louvière G.I.	1336 : 06-09-2000 FKR	607 : 14-06-2000 M	8266 : 22-12-2000 RG	HAVN : Havinnes
1337 : 19-09-2000 FKR	6233 : 01-02-2001 FKR	611 : 22-11-2000 M	8267 : 26-10-2000 RG	LC : révision confort	1338 : 02-10-2000 FKR	618 : 23-11-2000 M		LCV : Couvin
1339 : 13-10-2000 FKR	7601 : 01-02-2001 FSR	621 : -10-2000 M		LKG : Kortrijk-Goederen	1340 : 26-10-2000 FKR	632 : 01-09-2000 M		LL : Arlon
1341 : 13-11-2000 FKR	8466 : 31-12-2000 FNND	970 : 22-12-2000 RI		LNC : Monceau	1342 : 24-11-2000 FKR	1201 : 24-11-2000 RG		LPT : Piéton
1343 : -12-2000 FKR	8501 : 01-02-2001 FNND	1503 : 11-10-2000 L1		LQV : Quévy	1344 : -12-2000 FKR	2103 : 16-10-2000 RIK2		LSLF : Liers
4105 : 03-11-2000 FHS		2111 : 08-11-2000 RIK2		LT : révision technique	4106 : 03-11-2000 FHS	2113 : 16-11-2000 RIK2		LUX : Luxembourg (L)
4106 : 03-11-2000 FHS		2117 : 27-11-2000 RIK2		LUXTR : Luxembourg Triage (L)	4107 : 03-11-2000 FHS	2123 : 11-12-2000 RIK2		LZVH : Zeebrugge Voorhaven
7724 : 28-09-2000 FNND		2216 : 25-10-2000 RG		M : modernisée	7725 : 17-10-2000 FNND	2323 : 13-11-2000 LT		MKM : Stockem
7725 : 17-10-2000 FNND		2330 : 17-10-2000 LT		MRV : Rivage	7726 : 25-10-2000 FNND	2335 : 09-10-2000 LC		NK : Kinkempois
7726 : 25-10-2000 FNND		2345 : 27-10-2000 LT		P : passage	7727 : 10-11-2000 FNND	2348 : 22-12-2000 LC		RAND : Anderlues Cokeries
7727 : 10-11-2000 FNND		2349 : 22-11-2000 LT		RG : révision générale	7728 : 18-11-2000 FNND	2621 : 22-11-2000 RG		RI : révision intermédiaire
7728 : 18-11-2000 FNND		7383 : 12-10-2000 RG		RIK2 : 2e révision intermédiaire	7729 : 19-11-2000 FNND	7388 : 17-11-2000 RG		RPORT : Dry Port Charleroi
7729 : 19-11-2000 FNND		8233 : 08-12-2000 RG		RZ : rame Diesel à vide				UM : en unités multiples
				VNOY : Viernoy				ZR : rame Diesel à vide
				= : parcours à vide				① : lundi
				② : mardi				③ : mercredi
				④ : jeudi				⑤ : vendredi
				⑥ : samedi				⑦ : dimanche

Programme des révisions prévues à l'AC Salzennes pour 2001

Suivant le programme établi pour l'an 2001, l'Atelier Central de Salzennes qui, pour rappel, opère les révisions de toutes les locomotives électriques et Diesel du parc ainsi que celles d'automotrices postales, devrait assurer au total 83 révisions ou modifications d'engins. On notera le passage en RG de six vénérables 22.

- **60 locomotives électriques** (série 11 : 2 RIK; série 12 : RG; série 16 : 2 RI; série 20 : 1 RG; série 21 : 18 RIK; série 22 : 6 RG; série 23 : 10 LC et 7 LT; série 25 : 4 RG; série 25.5 : 1 LT et 2 LC; série 26 : 2 RG, 3 LC et 1 L);
- **15 machines Diesel de manoeuvres** (toutes pour révision générale : neuf 73, trois 74, trois 82);
- **5 locomotives Diesel de ligne** (les 5507, 5517, 5521 et 5533 (RI + modifications - voir série 55) et la 6319 pour modification (équipement TBL 2 - voir série 62/63);
- **3 automotrices postales.**

Locomotives électriques

séries 12 et 13

● Afin d'éviter l'arrêt aux points-frontières pour effectuer le changement du disque rouge placé en queue sur le dernier wagon des trains de marchandises circulant entre la Belgique et la France et vice-versa avec la même locomotive, toutes les machines des séries 12 et 13 seront progressivement pourvues de deux lanternes de queue identiques à celles utilisées par la SNCF. Ces lanternes possèdent une batterie d'une autonomie de 24 mois. Un pictogramme est apposé sur les cabines de conduite des engins déjà pourvus de tels disques.



Le 3 octobre 2000, la 1209 arrive en gare de Somain, en tête du train 44712 en provenance de Gent-Zeehaven. David HAYDOCK.

série 12

● Depuis le 3 décembre 2000, les 12 assurent, uniquement le dimanche, une nouvelle paire de trains entre Zeebrugge-Voorhaven (le nouveau faisceau électrifié - voir EL 43 p. 45) et Frethun.

- 41462** : LZVH 12.16, FR 12.38 P, Torhout 12.54 P, FMC 13.45 P, FRE 15.20
- 49775** : FRE 17.15, FMC 19.08, LKG 19.20/21.50, LZVH 23.02.

La 9ème journée de roulement des 12 a été reprise par une locomotive Diesel

de la série BB 467.400 de la SNCF. Elle n'assure toutefois qu'un parcours de nuit jusqu'à Merelbeke.

42029 LDV 00.20 - FKTR 02.00

42024 FKR 03.08 - LDV 05.06.

Notons encore que les 12 n'assurent plus les trains 41771 Achères-Ath et 41775 Achères-Mons, tandis que le train 47001 n'est plus assuré au départ de Bobigny, mais bien d'Aulnoye (départ 06.54 - voir EL 43 page 34).

série 13

● Depuis le 3 décembre 2000, le roulement des 13 est passé de 15 à 19 journées (935 à 953). La principale nouveauté consiste en leur utilisation en tête de trains de marchandises. Les prestations se répartissent en trois blocs principaux :

- **jours 935 à 943** : traction de tous les IC-A Oostende ↔ Welkenraedt/Eupen. Durant la journée 935 ①-⑥, un train de locomotives circule entre l'atelier de Merelbeke et celui d'Oostende (15962 FKR 15.00 - FSD 16.09).

- **jours 944 à 947** : traction de tous les IC-G Oostende ↔ Antwerpen-Centraal. Ces trains sont théoriquement prévus en rames réversibles, la locomotive se trouvant côté Oostende.

- **jours 948 à 953** : sont utilisées pour le trafic marchandises, par couplage de deux locomotives en UM :



Le 22 décembre 2000, passage à Schieren du train 44931 Bressoux-Bettembourg, remorqué par les 1333 et 1305. A l'avant-plan, on aperçoit la voie unique vers Bissen. Ch. VANHECK.

948 + 949 :

②-⑤ : FVY 17.00 - 44933 - 18.43

LUXTR 20.18 - 43956 - 23.51 FBX

①⑦ : réserve

⑥ : FVY 11.51 - 44931 - 14.36 LUXTR
16.10 - 43936 - 17.51 FVY

MKM = BET 21.39 - 44922 - 23.09

MKM = LL

①⑥⑧ : réserve

950 + 951 :

②-⑤ : FBX 00.35 - 43955 - 03.41 LUXTR

04.33 - 44914 - 06.20 FBX 09.35 -

44931 - 14.39 BETT 16.11 - 44936
- 17.51 FVY

①⑦ : réserve

⑥ : NK = FBX 16.39 - 43955 - 20.25
LUXTR = FVY

952 + 953 :

②-⑤ : LL = BET 18.20 - 44974 - 19.16

Peu avant leur engagement à Stockem, deux locomotives de la série 13 ont été placées du 28 novembre au 1er décembre en tête du train de pétrole 48943 (Feluy - Basel) de Ronet (12.33) à Luxembourg-Triage (16.15). Au retour, elles remorquèrent le train 44910 entre Luxembourg-Triage (17.48) et Namur. Les deux machines remorquant normalement ces trains restaient présentes en tête de la rame, derrière les deux 13.

La prochaine étape est attendue au prochain horaire d'été du 10 juin, date à

Le 16 décembre 2000, le train 44931 Bressoux - Bettembourg, remorqué par les 1310 et 1332, arrive à Luxembourg. Christian VANHECK.





PHOTO 45-26 A la suite de mouvements de grèves qui ont paralysé le réseau français plusieurs jours de septembre 2000, l'Orient Express Venezia - Boulogne a été détourné le 27 septembre par la Belgique jusqu'à Oostende, où une correspondance vers London était assurée. La rame, composée de pas moins 18 voitures, était remorquée par la 2722, ici à son arrivée à Schaerbeek. J-L VANDERHAEGEN.

partir de laquelle les 13 devraient être engagées entre Antwerpen et le triage de Woippy près de Metz.

Il est envisagé de remplacer, peut-être déjà pour le mois de juin, toutes les locomotives de la série 20 de Stockem par des 13. Les 20 seront réaffectées à Antwerpen-Noord et/ou à Hasselt et remorqueraient les trains lourds vers Montzen. Ce transfert, sera lourd de conséquence pour une bonne partie des 51 d'Antwerpen-Noord et d'Hasselt.

série 15

- Depuis la fin du mois d'octobre, toutes les locomotives de la série 15 ont été garées à l'atelier de Kinkempois. Cette mesure semble surtout avoir comme origine leur manque de fiabilité, mais également le nombre toujours plus

important de locomotives de la série 13 entrant en service et libérant ainsi d'autres locomotives. Les 1501 à 1504 sont toutefois maintenues dans un parfait état de marche de manière à pouvoir être immédiatement remises en service si besoin en était. En fait, seule la 1503, sortie de révision intermédiaire le 11 octobre 2000, est encore sporadiquement utilisée, accouplée à la nouvelle voiture de mesure I11, pour procéder depuis la mi-janvier à une campagne de contrôles des caténaires sur l'ensemble du réseau (mesures de la hauteur des fils et leur désaxement). A cette fin, elle fut équipée d'un pantographe du type Faiveley AX identique à ceux équipant les 13. A l'issue de cette campagne de mesure, elle sera garée. Quant à la 1505, la révision intermédiaire qu'elle subissait à Salzinnes depuis

le mois d'octobre a tout simplement été stoppée. Elle pourrait donc être la première de sa série à être réformée.

série 22

Pas de 22 aux couleurs de B-Cargo. Le projet, sous l'égide de Märklin, de repeindre une 22 dans la décoration verte de B-Cargo, a malheureusement été abandonné. A la place, Märklin s'orienterait dans la remise en peinture d'une troisième locomotive de la série 16.

série 23

Les 2305 et 2344 accidentées à Stockem le 20 janvier 2000 seront finalement toutes les deux réparées. Les travaux sur la 2305 sont actuellement en cours. La 2344 suivra.

PHOTO 45-27 Combien de temps verra-t-on encore les 20 sur la ligne du Luxembourg ? La relève se profile à l'horizon, en l'occurrence les machines de la série 13. Le 28 octobre 2000, la 2013 remorquait l'EC 97 Iris, vu ici dans les environs de Gembloux. On remarquera une nouvelle voiture-restaurant (ex. I10) qui, à ce moment, n'avait pas encore reçu les dessins et inscriptions RESTO (voir à ce sujet l'actualité des voitures). Pierre HERBIET.



Les 26 sans bavettes jaunes



Avec la sortie de révision de la 2621 le 22 novembre 2000, il ne subsiste plus qu'une seule 26, la 2633, pourvues de bavettes jaunes sur les faces frontales des cabines de conduite. L'occasion est ici donnée de retracer l'historique de l'apparition de cette décoration et de la disparition progressive des bavettes jaunes (également appelées trapèzes jaunes) qui ornèrent au total deux machines de la série 20 et seize de la série 26.

PHOTO 45-28 La 2630 en tête d'une courte rame de produits chimiques, gravit la rampe d'Hennuyères le 12 octobre 1990. Le numéro est peint dans la bavette jaune. J-L VDH.

La 2631 fut la dernière locomotive repeinte en bleu avec la bavette, sortie de Salzinnes le 29 mars 1983.

En ce qui concerne la série 20, les 2006 et 2016, toutes deux accidentées au début des années '80, furent prématurément repeintes en bleu lors de leur réparation. Elles sortirent d'atelier respectivement en juillet 1980 et en août 1981.

La 2006 perdit déjà curieusement ses bavettes en décembre 1981, tandis que la 2016 les conservera jusqu'à sa révision en 1989 (date de sortie : 06-06-1989).

La 2633 est désormais devenue un oiseau rare, puisqu'elle est la dernière machine encore décorée de bavettes jaunes qu'elles pourraient toutefois encore conservée quelques années !

Après la sortie de révision de la 2627 dans la livrée jaune le 28 mai 1980, les 26 sorties ultérieurement de révision reçurent une nouvelle décoration bleu-acier avec bandes de visibilité jaunes.

La première 26 repeinte en bleu fut la 2629, sortie le 7 juillet 1980, qui fut également la toute première machine monocourant repeinte en bleu. A ce moment, le dessin de la livrée bleue des séries 20 et 26 présentait sur les faces avant une bavette jaune de forme et de grandeur identique à celle de la livrée à dominante de jaune, dans laquelle était apposé le numéro de l'engin.

A partir du milieu de 1983, la décoration bleue fut simplifiée, par la simple suppression de la bavette jaune. Le numéro de l'engin inscrit en bleu au milieu de la bavette fut dès lors repeint en jaune sur le fond bleu de la caisse.



PHOTO 45-29 La décoration actuellement en vigueur sur les 26 est celle que l'on peut voir ici sur la 2607 : livrée bleue sans bavette jaune, cablot et prise pour la liaison sono avec un train de voyageurs de part et d'autre du numéro, et phares du dernier modèle. Gastuche, 21 mars 1989. Jean-Luc VANDERHAEGEN.



La 2635 en tête d'un train de gaz dans les environs de Marche-les-Dames le 29 novembre 1989.

Jean-Luc VANDERHAEGEN.

LES LOCOMOTIVES AVEC BAVETTES

N°	DATE DE SORTIE AVEC BAVETTES	DATE DE SORTIE SANS BAVETTES
2006	-07-1980	-12-1981
2016	-08-1981	06-06-1989
2605	10-12-1982	17-03-1987
2613	14-12-1982	17-06-1987
2615	30-06-1982	07-05-1998
2616	19-01-1982	- -1988
2619	16-04-1982	10-10-1994
2620	03-11-1981	27-06-2000
2621	15-07-1981	22-11-2000
2624	09-10-1980	08-05-1996
2628	11-06-1981	14-05-1997
2629	07-07-1980	24-12-1985
2630	14-12-1980	27-06-1997
2631	29-03-1983	31-08-2000
2632	17-03-1981	07-04-1995
2633	29-04-1981	
2634	01-04-1981	17-11-1997
2635	01-03-1982	28-06-1994



PHOTO 45-30 Deux mois après avoir revêtu la livrée bleue, la 2621 remorque le direct 815 Liège-Oostende.

Jean-Luc VANDERHAEGEN, 3 septembre 1981.

PHOTO 45-31 La 2006 conservera ses bavettes jaunes jusqu'en 1989. On la voit ici à Bakenbos, en tête de l'EC 95 Iris Bruxelles-Midi - Chur.

J-L VDH, 9 décembre 1987.



série 25

Verra-t-on bientôt des 25 en Italie? La compagnie privée FSF a en effet demandé à la SNCB la possibilité de racheter des locomotives électriques en occasion. La SNCB a proposé de vendre des 25. Toutefois, le prix demandé, 25 millions l'unité, aurait refroidi le FSF... Comme son nom l'indique, le FSF exploite la ligne Suzzara-Ferrara (82 km), située en Emilie Romagne, au nord de Bologna. Cette ligne est en cours de reconstruction à double voie, avec électrification en 3.000 V, le but étant de créer un nouveau couloir alternatif pour le trafic marchandises vers l'Adriatique afin de désengorger la ligne Parma-Bologna. Pour cela, quatre réseaux ont décidé de fusionner : le FSF, FP, FBP et FV pour former le FER : Ferrovie Emiliano-Romagnole.

Locomotives Diesel

série 51

● Depuis le 4 décembre 2000, du lundi au vendredi, les 51 de Charleroi assurent à nouveau des trains de voyageurs sur la ligne de Couvin (journée GN 06). A noter que ces trains sont composés de rames non réversibles de voitures M2. Leur roulement, comportant 7 journées, est reproduit ci-contre.

● Les 5130 (Antwerpen-Noord) et 5148 (Charleroi-Sud) ont été mises hors exploitation au 1er février 2001 à la suite d'une avarie grave à leur moteur Diesel.

série 55

● Faisant suite à la modification de la 5526 pour circuler sur la relation du "Rhin d'Acier" (voir EL 42 p.35), quatre autres machines subiront la même opération cette année à l'AC Salzennes. Il s'agit des machines suivantes (entre parenthèses le mois de prise en main) : 5517 (03-2001), 5533 (05-2001), 5507 (07-2001) et 5521 (09-2001).

● L'utilisation des 55 bleues en tête de trains de marchandises vers le Luxembourg aura été des plus éphémère. En effet, depuis le 3 décembre 2000, la traction des trains concernés a été reprise par les locomotives de la série 13. De ce fait, le roulement ZE des 55 bleues ne comprend plus qu'une seule journée (!) :

- ① : train P4028 FVY - LSLF (ce parcours est remorqué par trois locomotives, la 55 bleue est normalement située en troisième position), puis train P4016 LSLF - FVY avec retour à vide à NK.
- ②-③ : train P4016 LSLF- FVY puis mar-



PHOTO 45-32 Depuis le 3 décembre, les navettes avec les trains de fonte en fusion ne sont plus assurées par des 62 mais bien par des 55, comme ici la 5535 en tête d'une rame vide, photographiée à la sortie de Ougrée le 17 janvier 2001. Kristof AVONDS.

Roulement GN des 51 de Charleroi

GN 01 :	FCL 07.00 - 77620 - 07.30 RPORT 08.14 - 77621 - 08.35 FCL 10.29 - 77622 F - 11.10 RPORT 11.42 - 77623 F - 12.12 FCL 12.55 - 67603 - 13.20 LNC
GN 02 :	LNC 09.18 - 95588 09.33 GCRA 10.02 - 95589 - 10.10 LNC
GN 03 :	LNC 08.40 - 77070 - FMS = FEQ 16.25 - 38861 (en UM avec GN 04) - 17.11 GLI = FEQ
GN 04 :	GLI 08.33 - 38740 (uniquement $\Phi + \Phi$) - 10.09 RANDL = VNOY 10.25 - 37042 (uniquement $\Phi + \Phi$) - 10.36 RANDL 11.23 - 77121 (uniquement $\Phi + \Phi$) - 12.00 LPT - FEQ 16.25 - 38861 (en UM avec GN 03) - 17.11 GLI = FEQ
GN 05 :	FFR 08.02 - 77073 - 08.54 ATH = FGH 10.43 - 77210 - 11.23 FTY = HAVN 13.19 - 47052 17.00 LQV = FMS
GN 06 :	LCV 4677 FCR 4659 LCV 4681 FCR 8761 LCV 4687 FCR 4668 LCV ZR 4668 LWC
GN 07 :	entretien

① : un seul service : FEO 11.47 - 95614 - 12.45 LNC 13.33 - 67606 - 13.59 - FCL = LNC

② : un seul service, en UM : FEQ 07.19 - 38865 - 08.00/08.30 - 38866 - 09.07 FEQ 11.11 - 38867 - 11.50 = LNC

- chandises 44936 FVY 19.50 - NK 21.11
- ③ : marchandises 44931 NK 08.50 - FVY 11.09, puis rame vide 4016 FVY - FL, puis train P4016 FL - FVY
- ④ : rame vide RZ 4016 FVY 14.00 - FL 15.22, puis 4016 FL - FVY

On peut s'étonner du fait que les trains P 4017, 4018, 4027 et 4028 Liers ↔ Gouvy continuent d'être assurés par des 55 à chauffage à ... vapeur !

Le roulement ZO des 55 à chauffage à vapeur comporte 3 journées :

- ZO 01 : FVY 4028 LSLF 4017 FVY
- ZO 02 : FVY 4027 LSLF 4018 FVY
- ZO 03 : FVY 7486 FNO 08.45 - ZR 7486 - 08.54 FVI 09.30 - 74221 - 10.00 FVY 10.50 FVI = FVY 12.31 - 74222 - 12.50 FVI 13.31 - 74223 - 13.50 FVY = MRV 17.00 - 47975 (uniquement $\textcircled{1}\textcircled{2}\textcircled{3}$) - 18.30 FVY.

La catastrophe de Remicourt

PHOTO 45-33 Le 11 janvier, un train de ballast remorqué par les 5950 et 5947 est violemment entré en collision avec les 7601 et 7615, dans les environs de Remicourt sur la LGV2. Les deux 76 se trouvaient accouplées en queue d'un lourd train d'approvisionnement de traverses en béton, lequel était occupé à manoeuvrer dans un "Poste". Les dégâts sont considérables et le bilan humain très lourd : un conducteur tué, un blessé grave et un blessé léger. Les deux 59, entièrement détruites, et les deux 76, gravement endommagées, ont toutes été mises hors exploitation au 1er février 2001. Pierre HERBIET.



Locomotives de manoeuvres : le grand chambardement

La livraison des nouvelles locomotives de la série 77 commence à menacer sérieusement les anciennes machines de manoeuvres. On assiste aux premiers remaniements qui toucheront à terme l'ensemble du parc. Toutefois, au début de l'année, le nombre de 77 en service (29) n'a pas permis d'éliminer les séries anciennes (84 et 85) du fait, d'une part, du manque chronique d'engins de manoeuvres à Antwerpen et, d'autre part, du départ définitif d'Antwerpen, en novembre 2000, de toutes les 76 vers Voroux pour les travaux de la LGV2.

Les premières victimes sont bien sûr les locomotives de la série 85, dont 7 unités ont déjà été radiées en février et mars 2000. Désormais, les jours de toutes les 85 subsistantes (11 engins) ainsi que des 84 (15 engins), sont comptés. Si l'effectif des 77 le permet, elles ne termineront pas le premier semestre de 2001. Ces locomotives sont proposées à la vente. Au cas où un repreneur décidait de les acquérir, elles seraient immédiatement arrêtées et cédées.

Les deux locomotives de la série 71 (7102 et 7103) et les 7502 à 7506 ont quant à elles été vendues à deux firmes italiennes de travaux de voie. Bien qu'elles auraient pu rester plus longtemps en activité, la SNCB n'a pas voulu rater cette occasion de les vendre à un bon prix car il n'est pas certain qu'une telle opportunité se serait représentée.

En ce qui concerne la série 70, trois machines seront garées à brève échéance, les 7003, 7004 et 7005. Seules, les 7001 et 7002, en sursis, devraient encore rester en activité quelques temps mais ne devraient pas survivre au-delà de 2001.

La livraison rapide des 77 n'a pas comme seule conséquence la réforme des séries anciennes, elle commence à entraîner un remaniement complet du parc. Ainsi, les 74 qui étaient spécialisées aux services de pousse sur les bosses de triage d'Antwerpen-Noord, se sont vues reléguées aux manoeuvres portuaires, en remplacement des 84 et 85. Les 82 prennent également la relève des 84 et 85. Une partie des 82 remplacées par les 77, devront immigrer vers d'autres dépôts. On pense ici plus particulièrement à Schaerbeek, où les vénérables 80 sont à bout de souffle. Toutefois, le départ des 76 vers le chantier de la LGV2 et le manque chronique d'engins de manoeuvres dont souffre depuis plusieurs années Antwerpen, limitent actuellement l'impact de l'arrivée des 77. Il n'en sera plus de même dans quelques mois, lorsque l'effectif permettra d'entamer cette fois la relève de certaines locomotives de ligne, non seulement à Antwerpen, mais également à Merelbeke, Kinkempois et Charleroi (séries 51 et 62/63).



Les deux 77 exposées au nouvel atelier de traction de Charleroi-Sud lors des journées "portes ouvertes" des 21 et 22 octobre 2000, ont été rapatriées le 24 octobre de Monceau à Antwerpen en tête d'un lourd train de tuyaux. Seule la 7722 tractionnait, la 7721 étant placée comme véhicule. Le train est ici visible sur la ligne 26, peu avant le point d'arrêt de Saint-Job.
Christian DOSOGNE.

série 62/63

- Le 4 décembre 2000, la 6233 a été victime d'une collision avec un camion sur le tristement célèbre passage à niveau de la chaussée de Ninove à l'entrée de la gare de Renaix. Cet accident survient 5 jours après une collision similaire à Deerlijk, qui impliqua une automotrice Break. Gravement endommagée, la 6233 a été réformée, avec mise hors exploitation au 1er février 2001.

- A l'instar des 55 TVM, quatre 62 seront prélevées du parc afin de pouvoir être utilisées sur la LGV 2, pour y assurer notamment les trains de maintenance. A cette fin, elles seront pourvues de la TBL 2, équipement indispensable pour pouvoir circuler sur la LGV 2. La 6319 sera la première machine modifiée; elle sera prise en main à Salzannes dans le courant du mois de novembre.



PHOTO 45-34 Le 12 décembre 2000, passage exceptionnel à Bruxelles-Midi des 7613 + 7604 remorquant un train de travaux.
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



Le 9 septembre 2000, l'association anglaise ADL a parcouru la ligne industrielle 207 Herentals - Zittaard, établie le long du canal Albert. La rame, composée de deux voitures historiques K1 de première classe, était encadrée par la 7602 et la 7702. Le train est ici photographié dans les environs de Olen-Buul. Eddy VERVOORT.

série 77

● D'ici à la fin mai 2001, une dizaine de 77 sera livrée à l'atelier de Charleroi-Sud. Cet atelier sera ainsi le second, après Antwerpen-Noord, à posséder ce type d'engins à son effectif. A cette fin, la 7722 a été envoyée à la fin du mois de décembre à Monceau pour l'initiation des conducteurs.

série 84

● A la suite de problèmes à la transmission hydraulique, la 8466 du dépôt d'Antwerpen-Noord a été mise hors exploitation au 31 décembre 2000. Il s'agit ainsi du dernier engin moteur de la SNCB radié durant le second millénaire. Voir également à ce sujet notre rubrique "Radiations".

série 85

● A la suite d'une avarie à sa transmission, la 8501 a été mise hors exploitation le 1er février 2001.

Automotrices électriques

série 800 (quadruples)

● A l'instar des voitures M4 et des automotrices de la série 601 à 782, la SNCB envisage d'entamer la modernisation des automotrices quadruples de la série 800. A cette fin, une rame devrait être modifiée dans le courant de cette année à titre de prototype.



PHOTO 45-35 Comme prévu, la 9206 a été placée à la fin du mois de novembre 2000 en monument sur un piédestal devant les bâtiments de l'Atelier Central de Salzinnes. Voir à ce sujet En Lignes 44 page 31. Pierre HERBIET.



Le 5 décembre 2000, le nouvel autorail de mesure EM 130 a parcouru l'"Athus-Meuse". Il est ici photographié lors de son passage à Bertrix. Alain ELOOT.

Autorails

série 41

● Depuis le 8 janvier dernier, le roulement TA des autorails de la série 41 est passé de un à trois jours, reprenant ainsi l'entièreté des trains Hasselt ↔ Mol. Courant février, un 41 est arrivé à Antwerpen pour l'initiation du personnel.

● Au 1er janvier, seuls les 4101 à 4107 avaient été livrés. Depuis leur timide mise en service commercial le 9 octobre 2000, de nombreux problèmes ont été décelés. Il s'agit principalement d'avaries mineures, mais qui entraînent souvent l'immobilisation de l'engin, comme le chauffage des compartiments et des problèmes lors de l'ouverture ou de la fermeture des portes. Certains jours de novembre et décembre 2000, aucun autorail n'était disponible pour assurer l'unique service prévu !

Voitures - wagons

Rénovation des T2

● Au moment où vous lirez ces lignes, la dernière des six voiture-lits du type T2 de la SNCB, non transformée, la voiture 05151 - UIC 61-88-7570 159-3, va entrer à Mechelen pour révision R3.

Pour rappel, ce sont les voitures 61-88-7570 160 et 159 qui reçurent les premières la nouvelle robe, respectivement le 20 novembre 1996 et le 5 juin 1997, lors de leur passage en révision R2 à l'atelier d'Oostende. Les cinq autres T2 ont par la suite subi une révision R3 à Mechelen, comprenant la rénovation intérieure et extérieure dont la suppression de la deuxième fenêtre WC, l'ajout des feux de fin de convoi et une ligne blanche de séparation des teintes bleue et rouge.

Voici la date de sorties de R3 des T2 :

05153 - UIC 61 88 7570 161 :	17-12-1998
05152 - UIC 61 88 7570 160 :	23-06-1999
05110 - UIC 61 88 7570 158 :	22-12-1999
05109 - UIC 61 88 7570 157 :	22-06-2000
05108 - UIC 61 88 7570 156 :	19-12-2000

Transformations en vue

● Deux voitures I6 B et une I6A vont être modifiées pour transporter des vélos, et seront incorporées dans des trains internationaux. En outre, un fourgon Dms sera transformée en voiture bar-dancing.

Nouvelle commande de Sgnss

● La SNCB a commandé 300 wagons porte-conteneurs du type Sgnss, pour un investissement de 562 millions de francs. Ce contrat s'ajoute aux 500 wagons identiques déjà commandés en 1999, dont les premiers exemplaires devraient prochainement être livrés. Cette nouvelle tranche de Sgnss est appelée à remplacer les wagons porte-conteneurs actuellement loués à différentes sociétés.



PHOTO 45-36 A la suite d'une prise en écharpe à Jette en septembre 2000, l'autorails ES 401 du district Centre, a été réparé à l'atelier de Schaerbeek. A cette occasion, conformément aux nouvelles règles, il a été repeint en jaune. Pour rappel, cet engin fut le premier des six autorails transformés avec nouveau moteur Mercedes-MTU. Issu de la reconversion du 4307, il était sorti de l'Atelier Central de Mechelen le 16 juillet 1993. Il arborait alors une décoration verte avec moustaches jaunes. Voir à ce sujet En Lignes 17 p. 49. L'ES 401 dans sa nouvelle robe à Schaerbeek, le 14 janvier 2001. Christian DOSOGNE.



La voiture T2 n°05108 photographiée dans sa nouvelle livrée à Forest-Midi le 24 décembre 2000.



PHOTO 45-37 La voiture-restaurant 16.007 est sortie d'atelier le 29 octobre 2000. Contrairement à la première voiture modifiée (16.006), la 16.007 est sortie de transformation pourvue de décorations de circonstance et de la mention RESTO. La décoration très particulière de ces voitures donne une agréable touche de couleur dans les rames de livrées homogènes, comme par exemple l'EC Iris. Forest-Midi, 30 novembre 2000. J-L VANDERHAEGEN.

Infrastructure

ligne 96/1

● La liaison 96/1 a été mise à simple voie le 23 octobre 2000. Cette liaison, établie entre la bifurcation d'Ecaussinnes et la bifurcation de Soignies, permet aux trains (uniquement de marchandises) de rejoindre la ligne 117 à la ligne 96 et vice versa, côté Mons.

ligne 161

● L'ancienne gare de Mont-St.Guibert a été démolie le 14 novembre dernier. Seul subsiste le local abritant la cabine de signalisation du block 19, en attendant sa reprise prochaine par la nouvelle cabine d'Ottignies.

Par ailleurs, l'ancien centre de tri des colis d'Ottignies, qui servit de 1998 à 1999 de gare provisoire durant les travaux de construction du nouveau bâtiment, a également été rasé durant les mois de novembre. Ce site fera place à 96 emplacements de parking payant pour les automobilistes.

ligne 163

● Voici quelques précisions concernant la situation actuelle de la gare de Bastogne-Sud. La gare est toujours occupée par des agents de la SNCB. La rue contournant entièrement la gare n'est pas réservée qu'aux bus, les autos y ont également accès.

L'ancienne ligne 163 entre Bastogne-Sud et Bastogne-Nord a été bétonnée, non pas pour permettre le passage des bus afin de désengorger la localité, mais bien pour y établir une piste cyclable "Ravel". Cette nouvelle piste quitte l'ancienne ligne 163 vers Gouvy après l'ex. PN sur la route Bastogne-Houffalize, pour rejoindre l'ancienne ligne 164 Bastogne-Wiltz, elle aussi aménagée en Ravel.

Nivelles : on modernise

● Depuis la fin de l'été dernier, d'importants travaux de modernisation des installations de la gare de Nivelles ont été entamés et se poursuivront jusqu'à l'été prochain.

Les premiers travaux ont concerné le renouvellement des quais : nouveaux pavages, remplacement des luminaires et des abris pour voyageurs. Un nouveau système de signalisation et de sonorisation sera prochainement installé. Un nouveau parking pouvant accueillir une centaine de voitures est en cours d'aménagement le long de la rue Georges Willame, sur l'emplacement de l'ancienne voie 4 désaffectée. L'ancien parking se trouvant de l'autre côté de la gare sera quant à lui rénové.

ligne 123 : Galmaarden

La nouvelle gare de Galmaarden a été mise en service à la fin de l'année 2000. En mémoire des nombreux mineurs flamands qui transitaient par cette gare pour se rendre dans les charbonnages wallons, une exposition permanente sur le charbon a été installée dans la gare, tandis qu'à l'extérieur, deux tours en métal représentant des châssis à molettes de charbonnages ont été élevées à l'entrée du bâtiment.



PHOTO 45-38 La nouvelle gare de Galmaarden, dont l'entrée est flanquée de châssis à molettes en mémoire des nombreux mineurs flamands qui ont transité par cette gare. On remarquera les grandes parois vitrées baignant la gare de lumière. Kristof AVONDS.



PHOTO 45-39 L'ancienne gare de Mont-St.Guibert a été démolie le 14 novembre 2000. Seul subsiste le petit local renfermant le block 19 visible à l'extrémité gauche du bâtiment. Cette gare fut inaugurée le 14 juin 1855, quelques jours après la mise en service du tronçon La Hulpe - Gembloux. En 1992, les bâtiments annexes de la gare avaient déjà été rasés, dont l'ancien hall à marchandises (à droite). J-L VANDERHAEGEN, 21 juin 1992.



PHOTO 45-40 La nouvelle gare de Mont-St.Guibert a été inaugurée fin 2000. Le minuscule bâtiment ne comporte qu'une salle d'attente et un guichet. Alain DEFECHEREUX.

A la fin de l'hiver débiteront les travaux de prolongement du passage sous voies vers la rue Georges Willame, ce qui évitera à de nombreux voyageurs de faire le long détour par le passage à niveau, surtout pour les navetteurs qui garantiront leur véhicule au nouveau parking.

Le "Main Hub" en service

● La SNCB a mis en service en novembre 2000 le nouveau terminal de transport combiné, le "Main Hub". Ce terminal est établi en bordure de la gare de triage d'Antwerpen-Noord et de la ligne 11, sur un terrain de 30 ha. Un faisceau de huit voies de grande longueur a été construit, au-dessus desquelles évoluent un ensemble de trois grues-portiques géantes, dont la partie supérieure est longue de 83 mètres. Un parking de conteneurs couvrant une surface de 15 ha et pouvant accueillir 9.000 caisses est installé à côté. Dans sa première phase de fonctionnement, le "Main Hub" offre une capacité annuelle de 350.000 conteneurs.



PHOTO 45-41 Le nouveau terminal de transport combiné "Main Hub" d'Antwerpen-Noord a été mis en service en novembre 2000. Derrière la 8440 se trouvant dans un des faisceaux du triage d'Antwerpen-Noord, on aperçoit deux des trois grues-portiques géantes, dont la longueur de la partie supérieure atteint 83 m. Pierre HERBIET, 22 décembre 2000.

La tour-horloge de Gent-Sint-Pieters

En 2002, la superbe tour-horloge dominant la gare de Gent-St-Pieters sera démolie... et reconstruite pierre par pierre. En fait, depuis plusieurs années, la tour s'incline de plus en plus, un peu comme la célèbre tour de Pise, en moyenne d'un centimètre par an, à tel point que son inclinaison actuelle dépasse 35 cm. Pour remédier à cette situation qui, à la longue, pourrait s'avérer dangereuse pour les nombreux passants dans la rue, il a été décidé de la reconstruire mais de façon beaucoup plus solide. A noter que l'ensemble de la tour et la gare de Gent-St.Pieters datent de 1912; l'ensemble est heureusement classé comme monument historique.



PHOTO 45-42 En 2002, la superbe tour-horloge dominant la gare de Gent-St-Pieters sera entièrement reconstruite. Le 16 juillet 1985, la 6333 attend le départ en tête d'un IR à destination d'Eeklo. Jean-Luc VANDERHAEGEN.

Le dernier chandelier du réseau à vécu !



PHOTO-THEME 38 ↓ Le 6 mai 1989, le train de minéral 48911, remorqué par les 204.004 et 5403, franchit le chandelier. Serge MARTIN.

Le 20 janvier dernier fera date dans l'histoire de la signalisation belge. C'est en effet ce jour-là que le tout dernier chandelier du réseau a baissé définitivement ses palettes. Il s'agit du célèbre chandelier à deux mâtures C32 de Florenville. Simultanément, le block 32 de Florenville et l'ensemble des signaux mécaniques qu'il commandait, ont été supprimés et remplacés par de nouveaux signaux lumineux commandés par la cabine PLP de Bertix. Le dernier refuge des signaux mécaniques sur l'Athus-Meuse se situe à Saint-Vincent-Bellefontaine (block 37); mais pour combien de temps encore ?



PHOTO-THEME 38 ↓ Le 19 mai 1990, le 4601 en balade sur l'Athus-Meuse, traverse la gare de Florenville. On aperçoit les deux signaux d'arrêt commandant la sortie de la gare en direction de Bertix. Pierre HERBIET.

PHOTO-THEME 38 ↑ Le chandelier vu de face, lors du passage du 4505 se dirigeant vers Bertix. Jean-Luc VANDERHAEGEN.





PHOTO-THEME 38 ↑ Le 3 mars 1983, le 4301 quitte Florenville en direction de Virton. A gauche, le signal d'entrée de la gare. Il s'agissait du dernier signal mécanique encore pourvu de trois palettes : une palette d'arrêt rouge, une palette avertisseur jaune et une palette de manœuvre violette. Pierre HERBIET.

PHOTO-THEME 38 → Le 4 juin 1986, après avoir assuré un train de marchandises de Schaerbeek à Athus, la 6086 et la 6016 traversent la gare de Florenville lors de leur retour vers Bruxelles. P. HERBIET.

PHOTO-THEME 38 ↓ Le 7 mai 1992, le PFT organisa un voyage sur l'Athus-Meuse à l'aide des 5926 SNCB et 5927 PFT. La palette située sur le petit mâteau autorise l'entrée en gare sur une voie déviée. Serge MARTIN.





Les travaux de reconstruction de la ligne 147 se poursuivent. Durant l'automne 2000, les voies ont été ballastées, opération suivie, durant l'hiver, par l'électrification de la ligne. Ci-dessus : le 20 septembre 2000, les 6221 + 6273 remorquent une rame de ballast dans les environs de Fleurus. Ci-dessous PHOTO 45-43 ↓ Le 10 janvier 2001, la 8465 en tête d'un train d'électrification. Cédric SOLTYS et Pierre HERBIET.



ligne 166

● La gare de Wiesme a été entièrement détruite par un incendie le 6 janvier dernier. Il y a plusieurs années, cette ancienne gare située entre Houyet et Beauraing avait été vendue par la SNCB à des particuliers.

Divers

La SNCB célèbre son 75ème anniversaire



Tout au long de l'année, la SNCB fêtera son 75ème anniversaire. A cette occasion, un logo commémorant cet événement a été dessiné, et accompagnera durant toute l'année, l'image de la

SNCB sur les affiches, dépliants, etc. De par ses couleurs et son graphisme, ce logo véhicule un esprit qui symbolise à la fois : le mouvement et la vitesse; le passé et l'avenir; l'horizon, le voyage, l'ouverture; et bien sûr les deux dates. Quelles festivités nous réserve la SNCB? Bien peu de choses filent. On parle de journées "Portes Ouvertes", à Liège, Gent, Mons et Hasselt. Y aura-t-il des circulations historiques ?

Le service du Patrimoine Historique de la SNCB espérait remettre 2 locomotives à vapeur en état de marche : les 29.013 et 12.004. On devra sans doute déchanter, à tel point que, actuellement, on doit craindre qu'il n'y aura pas le moindre panache de vapeur faute d'engins en état de marche... La 29.013 aurait dû quitter la Belgique en décembre 2000 à destination de l'atelier de Meiningen, établissement allemand spécialisé dans la révision et la réparation de locomotives à vapeur. Toutefois, des problèmes aux bandages auraient empêché son départ... Elle fut fina-

lement entièrement démontée en février dernier à Salzinnes et acheminée vers Meiningen, posée sur trois wagons ... ! Il avait également été envisagé de remettre en état de marche la locomotive électrique 2801. Toutefois, l'état lamentable des 2801 et 2802 garées depuis plusieurs années à l'extérieur sans la moindre protection, a fait s'élever la facture à ... 12 millions de francs, alors qu'il y a deux ans 1,2 million aurait suffi; sans commentaire...

D'autres projets, plus réalistes annoncent la 204.004, la 6041, le 4006, la 2912 (101.012). Nous en saurons plus dans notre prochain numéro.

En définitive, faute de vedettes, il risque donc d'y avoir fort peu si pas du tout de circulation en matériel historique, ceci par manque de prévoyance, de volonté et de budget...

Dernière mouture du RER

Le groupe de travail RER a présenté de nouvelles propositions. Parmi celles-ci, le nombre de lignes passerait de 6 à 9, avec des nouveautés tangibles, comme une meilleure prise en compte de la Région bruxelloise, l'arrivée de nouveaux terminus (Basse-Wavre, Villers-la-Ville, Zottegem) et un partage de la traversée de Bruxelles par trois itinéraires (ligne 28, Jonction Nord-Midi, tunnel Josaphat), dont voici la mouture :

- La ligne R1 partirait de Zottegem et Geraardsbergen pour rejoindre, via la Jonction Nord-Midi, Leuven et Arenberg.
- La R2 relierait Nivelles, via la Jonction Nord-Midi, d'une part, à Louvain-la-Neuve (où est envisagé un prolongement jusqu'au parc industriel avec aménagement d'un parking de dissuasion) et d'autre part, à Villers-la-Ville.
- La R3 aurait comme origine Braine-l'Alleud, et relierait l'aéroport de Bruxelles-National via la ligne 26, et le tunnel Schuman-Josaphat.
- La R4 partirait d'Enghien et se dirigerait vers Hal, la Jonction Nord-Midi, le tunnel Schuman-Josaphat, Mechelen et enfin Haacht.
- La R5 relierait Aalst à Bruxelles-Nord via Denderleeuw, Jette, la ligne 28 et la Jonction Nord-Midi.
- La R6 partirait de Dendermonde pour rejoindre Braine-le-Comte en passant par la Jonction Nord-Midi.
- La R7 démarrerait de Hal pour se diriger vers la ligne 26 jusqu'à Schaerbeek, avant d'emprunter la ligne 28 vers Bruxelles-Midi.
- Enfin, la R9 relierait Basse-Wavre à Denderleeuw, via le tunnel Schuman-Josaphat, l'aéroport de Bruxelles-National, Schaerbeek et Jette.
- (R8, 10, 11 et 12 = lignes de bus).

Etude pour un RER liégeois

Cette année démarrera l'étude d'un Réseau Express liégeois (REL). Le REL vise à accroître l'utilisation du réseau ferré desservant toute l'agglomération liégeoise de manière à compléter l'offre actuelle de bus par une offre de trains rapides à vocation urbaine. L'étude, qui sera réalisée par les deux ministres (fédéral et wallon) des Transports, Isabelle Durant et José Daras, cherchera à connaître le potentiel de clientèle du rail, à déterminer les techniques utilisables pour accroître le rôle des transports en commun en coordination avec le réseau de bus actuel, et à fixer les investissements nécessaires.

Modification des tarifs

Des modifications tarifaires sont intervenues le 1er février dernier. En moyenne, les tarifs sont augmentés de 3 % (plus précisément 2,99 %...) mais les voyageurs fidèles sont favorisés. Personne n'a plus intérêt à acheter un billet à prix normal, mieux vaut examiner les différentes formules proposées.

- La grande nouveauté est l'instauration d'une carte de fidélité nominative valable un an. D'un coût de 2.900 F; elle permet de bénéficier d'une réduction de 25 % sur les billets tant en première qu'en seconde classe et d'un retour gratuit s'il est effectué le même jour après 19 h (sauf les dimanches et jours de fêtes).
- Le Pass 9+ est remplacé par le Rail Pass qui permet, pour 2.280 F en seconde classe et 3.500 F en première classe, d'effectuer 10 voyages simples.
- Le Golden Railpass est supprimé en seconde classe vu que les seniors voyagent depuis le 1er juillet 2000 pour 100 F. En première classe, son coût est ramené de 2.030 à 1.800 F.
- Le Go Pass augmente de 1.490 à 1.550 F, le Multi Pass (voyage aller-retour pour 3, 4 ou 5 voyageurs) passe à 1.370, 1.550 et 1.710 F et est désormais disponible dans les trains.
- Les différentes formules de Pass ne peuvent plus être utilisées qu'après 9h (sauf les samedis, dimanches, jours fériés et tous les jours durant les vacances) afin de réserver les capacités de transport pour les navetteurs.
- Le billet weekend, dont le tarif est resté inchangé (40 % de réduction au 1er voyageur ou 60 % de réduction du 2 au 6ème voyageur), ne peut plus s'utiliser à l'aller qu'à partir du vendredi 19 h et le retour le samedi ou dimanche. Ce changement a été décidé afin d'éviter les surcharges des trains durant les heures de pointe des

De nouveaux signaux

Lors de travaux avec empiètement possible du gabarit de la voie parcourue, par exemple par une grue travaillant dans la voie voisine, il est fait usage pour arrêter les trains durant l'opération soit de signaux d'arrêts fixes non permissifs, soit de signaux mobiles rouges, jaunes et verts présentés par des agents. Dans ce dernier cas, afin d'éviter la mobilisation de plusieurs agents, des nouveaux signaux lumineux temporaires ont été testés sur un chantier à Chastre. Deux nouveaux signaux TW (Travaux-Werken) sont utilisés :

- un signal TW jaune, dont la cible est de couleur jaune avec un liseré noir et les lettres TW apposées également en noir, pouvant présenter le feu vert ou jaune;
- un signal TW rouge, dont la cible est de couleur rouge avec un liseré blanc et les lettres TW apposées en blanc, pouvant présenter le feu vert ou rouge.

Lorsqu'il n'y a pas d'empiètement du gabarit de la voie parcourue, le signal TW jaune et la signal TW rouge présentent tous deux le feu vert. Lorsque le gabarit est engagé, le signal TW jaune présente le feu jaune, et le signal TW rouge présente le feu rouge imposant l'arrêt du train en amont de ce signal. Dès que le gabarit de la voie est libre, le feu vert se substitue au feu rouge et autorise le train de poursuivre son mouvement.

En dehors de la période où l'empiètement est possible, les signaux TW sont soit déposés, soit masqués par un panneau noir portant en blanc une croix de Saint-André et les caractères TW.



PHOTO 45-44 ↖ et PHOTO 45-45 ↗ Les nouveaux signaux TW sont utilisés pour la protection de travaux avec empiètement possible du gabarit de la voie parcourue, ici à Blanmont (signal TW jaune) et Chastre (signal TW rouge).
Alain DEFECHEREUX, 11 janvier 2001.

- vendredi après-midi et lundi matin.
- L'Accès Pass (cartes pour trajets courts entre deux gares) est supprimé suite à un manque de succès.
- Enfin, la limite d'âge pour les détenteurs de cartes-train scolaires est ramenée de 30 à 26 ans.

D'autre part, la SNCB étudie actuellement un "tarif-train", qui vise notamment à éluder la fraude. Ce tarif serait celui appliqué en gare majoré d'une taxe de 250 BEF, dans tous les cas. Le personnel d'accompagnement des trains n'aurait pas la possibilité de supprimer cette surtaxe. Dès lors, pour permettre aux voyageurs embarquant dans un point d'arrêt non gardé de ne pas payer le supplément, un nouveau billet serait édité, vendu notamment dans les commerces. Il permettrait, au départ de n'importe quel PANG, d'atteindre une gare proche, pour le prix de base. S'il désire prolonger son parcours, le prix déjà payé serait défacturé du billet.

Eurostar en déficit

Le déficit annuel d'Eurostar est de l'ordre de 7,5 milliards de francs belges. Ce chiffre correspond aux déficits cumulés des trois réseaux (SNCF, SNCB et Eurostar UK). Eurostar, en déficit depuis le début de son activité en 1994, ne devrait pas atteindre l'équilibre avant 2003.

La SNCB dans le rouge

Le résultat net de la SNCB pour le premier semestre de 2000 est repassé dans le rouge, avec une perte de 328 millions de francs, comparé au gain de 3,4 milliards pour la même période en 1999, malgré un chiffre d'affaires en hausse de 10% et une augmentation des revenus générés par le secteur voyageurs de 6,8% (1,12 milliard). L'écart se justifie par l'absence de résultats exceptionnels. En 1999, une opération de sale and lease back avait permis de dégager plus de 2,5 milliards. Sur le plan de l'exploitation, le bénéfice est lui aussi en repli, passé de 868 millions en 1999 à 534 millions en 2000.

Ateliers de Luttre et de Monceau : on ferme !

L'Atelier Central de Luttre et l'ancien atelier de wagons de Monceau ont fermé leurs portes à la fin de l'année 2000.

L'Atelier Central de Luttre démarra ses activités en 1875. Il assurait alors des révisions de locomotives à vapeur. Plus tard, il se spécialisa dans la révision et la réparation de wagons, principalement de particulier. Il était également spécialisé dans les réparations des trains de roues des wagons. Depuis ces dernières années, il n'assurait d'ailleurs plus que cette dernière activité.

C'est le nouvel atelier de wagons de Monceau qui a repris les activités de ces deux anciens établissements.

Portes ouvertes au nouvel ateliers des wagons de Monceau et au nouvel atelier de traction de Charleroi-Sud

Les 21 et 22 octobre 2000, la SNCB a organisé en collaboration avec Cockerill-Sambre-Usinor un grand week-end de découvertes intitulé "Rail & Acier". Au programme, il était possible de découvrir le nouvel atelier de traction de Charleroi-Sud, le nouvel atelier des wagons de Monceau et le laminoir de Carlam à Châtelet. Deux trains effectuaient des navettes entre les trois sites : une rame réversible formée de voitures M2 remorquées par la 6234, et l'autorail historique 4006. Celui-ci tomba toutefois en panne, ce qui nécessita son remplacement, le dimanche, par une rame de deux voitures M2 encadrées par deux 62.

Une équipe incendie à l'atelier de Charleroi-Sud

A l'occasion de l'ouverture du nouvel atelier de traction de Charleroi Sud, il a été décidé de mettre sur pied une équipe incendie SNCB pour la protection du site, sur base de l'organisation qui existe déjà à l'Atelier Central de Mechelen et chez Caterpillar Belgium à Gosselies. Ainsi, depuis le 20 octobre 2000, l'atelier de Charleroi-Sud dispose d'un véhicule d'intervention du type Mercedes 608D acquis d'occasion aux pompiers de Moordrecht aux Pays-Bas. L'achat en occasion de ce genre de véhicules s'explique par le fait qu'ils circulent fort peu et qu'ils sont parfaitement entretenus.

D'autres véhicules et équipes d'interventions seront prochainement actifs dans les établissements les plus importants du réseau.



PHOTO 45-46 L'Atelier Central de Luttre disposait d'un pont à peser. A ce titre, il a procédé à de nombreux pesages d'engins, notamment ceux sortant de construction, comme ici la 1181, photographiée le 18 novembre 1985, sur un transbordeur de l'atelier. J-L VDH.

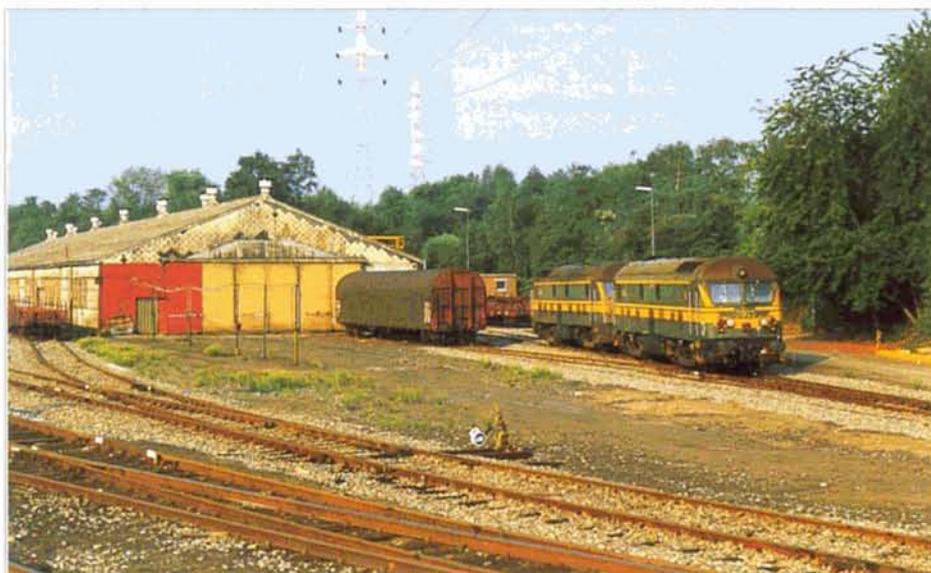


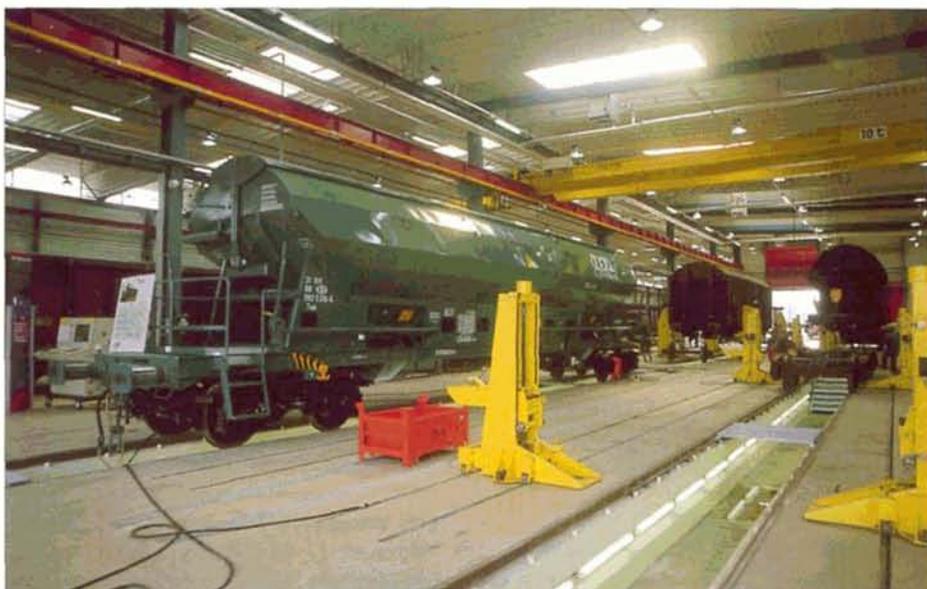
PHOTO 45-47 L'ancien atelier des wagons de Monceau a été fermé à la fin de l'année 2000. Le 24 août 1997, les 5905 + 5946 manoeuvrent devant l'atelier. Pascal DUBOIS.



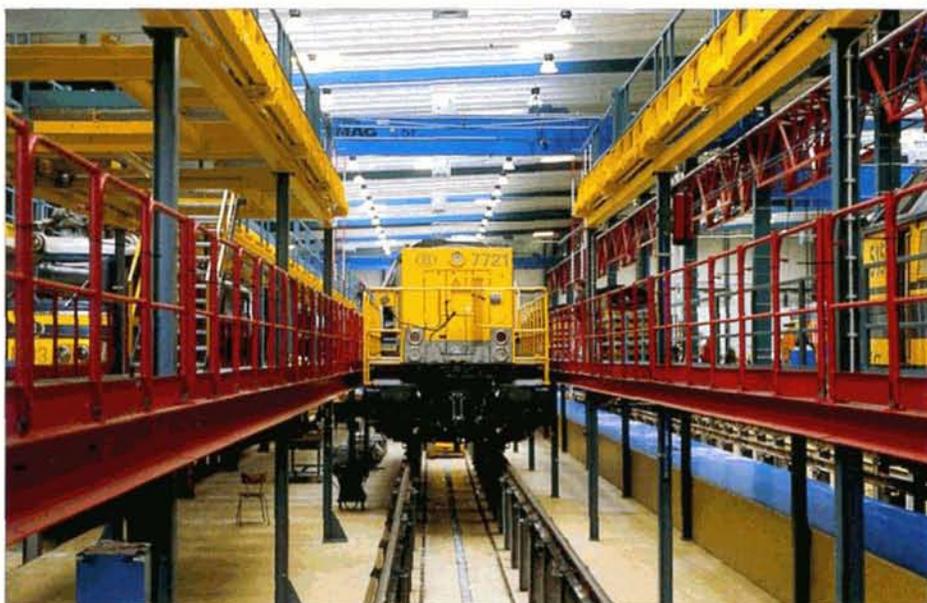
Le véhicule d'intervention du type Mercedes 608D de l'atelier de traction de Charleroi-Sud, le 22 octobre 2000. Christian DOSOGNE.



La navette assurée par une rame de deux voitures M2 encadrée par deux 62, attend son prochain départ du laminoir de Carlam vers l'atelier de Charleroi-Sud. Ch. DOSOGNE.



Une vue intérieure du nouvel atelier de wagons de Monceau, prise lors du week-end "Rail & Acier", le 22 octobre 2000. Il se compose de deux halls : le premier, comportant trois voies de 150 mètres de longueur, est affecté aux petites interventions (entretien et réparation). Le second, comprenant trois voies de 66 mètres, est spécialisé dans les travaux lourds. L'atelier a une capacité d'entretien de 15.000 wagons par an. Christian DOSOGNE.



Le même jour, visite intérieure de l'atelier de traction de Charleroi-Sud. Il est chargé de l'entretien courant de 320 engins. Il comprend un total de 12 voies dont 10 passantes, réparties dans un ensemble de 4 halls. Christian DOSOGNE.

En marge de l'horaire d'été

Quelques adaptations aux nouveaux horaires du 10 juin sont projetées, dont :

- **ligne 26** : prolongement des L Mechelen ↔ Hal de la série 3500 vers Enghien et Geraardsbergen. La desserte d'Enghien et de la ligne 123 sera donc grandement améliorée, avec un service de base de, respectivement, trois et deux relations par heure. Cadencement : Mechelen xx.07, Hal xx.12, Enghien xx.23, Geraardsbergen xx.42. Au départ de Geraardsbergen, les trains partiront aux heures 22. La prolongation de ces trains entraînera la suppression des trains P suivants :

7575 Geraardsbergen 07.28 - Enghien 07.46
7542 Geraardsbergen 12.16 - Enghien 12.34
8570 Geraardsbergen 16.15 - Enghien 16.33
8573 Geraardsbergen 17.15 - Enghien 17.33
7570 Enghien 07.34 - Geraardsbergen 07.52
8571 Enghien 16.17 - Geraardsbergen 16.35
8576 Enghien 18.17 - Geraardsbergen 18.35

- **ligne 36C** : à la suite de l'exploitation temporaire à simple voie de la ligne 36C à partir du mois de mai, les horaires des trains seront détendus de 1 à 4 min suivant les relations.

- **ligne 42** : sur demande des CFL, les IR-m quitteront Luxembourg aux heures 22 au lieu de 13. L'arrivée à Liège-Guillemins se fera aux heures 44 au lieu de 43.

- **ligne 43** : les trains L Jemelle - Liers partiront de Jemelle 11 min plus tard (aux heures 24 au lieu de 13). De ce fait, ils seront probablement limités à Herstal.

- **ligne 130** : scission des trains L Wavre - Charleroi - Namur. Au départ de Wavre, les L seront limités à Tamines (horaire inchangé). Un second L, sans correspondance avec les L Wavre-Tamines, assurera le trajet entre Tamines et Namur (cadencement Tamines xx.17 - Namur xx.43).

- **ligne 154** : la tranche Namur-Dinant des IC-M sera temporairement supprimée et remplacée par la prolongation des IR-n (Essen-Namur) jusqu'à Dinant. Nouveau cadencement des IR-n : Charleroi xx.26/xx.33, Namur xx.06/xx.15, Dinant xx.42. Les automotrices de la série 800 atteindront donc Dinant, en remplacement des AM type 96.

- **lignes 161/162** : les horaires des IC-J, IC-M, trains internationaux et de certains trains P rapides, seront détendus de 2 min entre Bruxelles et Ottignies. Ajout de 1 min des IR-I, L et des trains P lents. Entre Libramont et Arlon, détente de 4 min pour les trains IC-J et internationaux.



PHOTO 45-48 A l'atelier de Charleroi-Sud, toujours lors du week-end "Rail & Acier" démonstration du lavage de la 9126, à l'aide d'une grue Gottwald de 100 t. Pierre HERBIET.

Charleroi
21 > 22 octobre 2000 de 10 à 18 heures *

Billet gratuit valable en 2ème classe

sur les navettes de train :
Charleroi-Sud - Codaill Sambre Carlam
Charleroi-Sud - Atelier et gare de triage de Monceau
Charleroi-Sud - Atelier de Traction de Charleroi

Rail & Acier
La fusion du service fer

* : voir dépliant pour les modalités pratiques.
Les horaires précis sont affichés dans les différents sites

Un billet spécial a été émis à l'occasion du week-end "Rail & Acier", donnant droit aux navettes organisées entre les trois sites.

Modification du fonctionnement de la SNCB

Un accord en cours de négociation à l'initiative de la ministre Ecolo des Transports Isabelle Durant, pourrait profondément modifier le fonctionnement de la SNCB. Globalement, on assisterait à une reprise en main de la société par le gouvernement. La loi du 21 mars 1991, qui octroyait une large autonomie à la SNCB, pourrait être modifiée cette année. Tous les administrateurs du Conseil d'Administration seraient remplacés (certains pourraient toutefois être reconduits). La composition du futur conseil se fera en accord avec la majorité du Gouvernement. Ainsi, les écologistes auront enfin leurs représentants au CA...

Le coût du vandalisme

Rien que pour les 6 premiers mois de 2000, les actes de malveillance ont coûté 130 millions à la SNCB. Durant cette période, la SNCB a enregistré 1.382 actes de malveillance contre ses installations et son personnel. Ces statistiques font état de 364 cas de détérioration du matériel, en particulier de graffitis, qui ont occasionné 27 millions de

frais en 1999.

On compte également de nombreuses agressions contre le personnel d'accompagnement (80), des vols (129), des jets ou dépôts d'objets sur les voies (68), l'utilisation abusive du système d'alarme des trains (33). Et c'est sans parler des fausses alertes à la bombe (9), des débuts d'incendie criminel (17) et de sabotage



PHOTO 45-49 Le 3 novembre 2000, à Neerpelt, la 6253 assurant un IR-e à destination d'Antwerpen-Centraal, est décorée à l'occasion du dernier train assuré par un conducteur de Mol. Ce n'est certainement pas sans un grand pincement au coeur que ce cheminot aura mené à bon port son ultime convoi. Dave HABRAKEN.

d'installations de sécurité (3). A ces dommages viennent s'ajouter les nombreux désagréments causés aux voyageurs et au personnel (trains en retard, supprimés, etc.). Autant d'éléments qui ternissent l'image de la SNCB.

Les frais encourus par la SNCB sont en hausse constante. Les auteurs sont rarement retrouvés et ceux qui le sont sont la plupart du temps insolvable. Ainsi, pour les années 1998 et 1999 confondues, la SNCB n'a récupéré que 43.788 F sur les frais occasionnés par le nettoyage des graffitis, qui se sont élevés à environ ... 150 millions de francs !

Plan décennal d'investissement 2001-2010

Le plan décennal d'investissement 2001-2010 projeté par la ministre des Transports Isabelle Durant est très ambitieux. L'objectif avoué est d'attirer 50% de nouveaux voyageurs à l'horizon de 2010.

En plus du RER de Bruxelles, ce plan promet la réouverture de nombreuses lignes : 86/86 bis Renaix - Leuze - Blaton (2005), 154 Dinant - Givet (2004), 97 Quiévrain - Valenciennes (2003), 165/167 Aubange - Mont-St-Martin (2003), 150 Jemelle - Rochefort (2003), 163 Libramont - Bastogne (2003) et 141 Court-St-Etienne - Nivelles (2005).

Un milliard et demi servira à rouvrir ou créer de nouveaux points d'arrêts.

Les trains seront plus nombreux et plus fréquents (+ 41 %), notamment les IR. La desserte sera élargie en soirée. Les gares seront modernisées, sécurisées, et offriront un service accru.

Le tout nécessitera l'engagement de plus de 5.000 cheminots et 645 milliards, dont seuls 520 sont budgétés. Le gouvernement devra donc faire un effort s'il veut arriver à ses objectifs de mobilité.

La journée TTB en recul

La traditionnelle journée Train-Tram-Bus (sans les bus du TEC en grève...!) qui s'est déroulée le samedi 30 septembre 2000, a connu un recul sensible. Ainsi, le nombre de participants n'a pas dépassé les 44.000. Il s'agit du plus bas score enregistré depuis l'organisation, en 1983, de cette journée (le record étant de 153.967 en 1990 mais, il est vrai, la manifestation était alors organisée les deux jours du week-end; la plus basse fréquentation avant celle de 2000 était de 52.237 en 1998). La comparaison avec les précédentes éditions doit toutefois se faire

avec des réserves, car de nombreuses catégories de personnes bénéficient d'importantes réductions, notamment les seniors de 65 ans et plus qui voyagent gratuitement sur le réseau De Lijn, et depuis le 1er juillet 2000, pour 100 francs sur le réseau SNCB.

Comme à l'accoutumée, ce sont les destinations côtières qui ont drainé le plus de monde, entre 15.000 et 20.000 voyageurs, ainsi que Bruxelles et les traditionnelles destinations touristiques. A noter que le tram de la côte a transporté à lui seul pas moins de 11.000 voyageurs...! La SNCB avait mis en marche 71 trains supplémentaires.

Air-France : Paris↔Bruxelles en Thalys

Air France conclut actuellement un accord avec Thalys en vue d'acheminer ses passagers entre Paris ↔ Bruxelles non plus par avion, mais bien par TGV. Si l'accord se concrétise, Air France arrêtera totalement ses vols Paris ↔ Bruxelles à compter du 25 mars prochain. A cette même date, un cinquième Thalys Bruxelles-Aéroport Charles de Gaulle sera instauré, pour assurer les correspondances avec les principaux vols d'Air France. Actuellement, Air France assure 5 liaisons - déficitaires - entre les deux capitales.

BASF n'assurera momentanément pas la traction de ses trains en Belgique

Depuis plusieurs mois, la firme chimique allemande BASF étudiait la possibilité d'assurer elle-même la traction de ses propres trains jusqu'à son usine d'Antwerpen, comme elle le fait déjà depuis 1998 sur le réseau allemand (voir à ce sujet EL 42 page 47). Il n'en sera rien, du moins dans une futur proche, puisque BASF et B-Cargo ont conclu un nouveau contrat de collaboration pour une durée d'un an, se traduisant par un meilleur service et une réduction des coûts. Actuellement, une relation BASF Antwerpen ↔ Ludwigshafen circule 6 jours par semaine (pas le samedi), suivant l'horaire reproduit ci-après. Sur le réseau allemand, ces trains sont remorqués par les locomotives BASF 145 CL 001 à 003 ou par la 128.001 prototype AEG 12 X) qui fait partie du pool ADtranz. A son arrivée à Aachen-West, le train est repris par deux locomotives de la série 55 jusqu'à Montzen, tandis que la machine BASF assure l'allège en queue du train vers le tunnel de Gemmenich.

46102 ①-⑤ (⑦ = 46100)

Ludwigshafen BASF :	02.56
Köln-Eifeltr :	09.32/36
Aachen-West :	11.33/12.07 (en queue)
Montzen :	12.34/13.30
	⑦ : 12.34/19.51
Antwerpen-Noord :	16.19/17.15
	⑦ : 22.42/07.30
BASF Antwerpen :	17.55 (① : 08.14)

46103 ①-⑤ et ⑦

BASF Antwerpen :	03.00
Antwerpen-Noord :	03.37/07.07
	⑦ : 17.25 / 00.53
Montzen :	10.25/11.05
	⑦ : 09.09 / 11.05
Aachen-West :	11.29/14.20
Ludwigshafen BASF :	21.44



La 145 CL 001 appartenant à BASF, en tête du train 46102 Ludwigshafen - Antwerpen BASF. Aachen-Hbf, 19 janvier 2001. A. BEERLANDT.

Interpénétration de locomotives Diesel de la série 1800 des CFL jusqu'à Ronet et ... Hasselt !

Depuis le 3 décembre 2000, les trains de conteneurs 43936/43935 (Antwerpen-Oorderen - Italie) circulent via la ligne 42, et sont remorqués de Bettembourg à Hasselt par deux 1800 des CFL. C'est la première fois que des 1800 circulent en trafic régulier au-delà de Visé en direction de Hasselt.

Toujours depuis le 3 décembre 2000, les 1800 atteignent à nouveau Ronet, avec une rotation de nuit :

- 49950 ①-⑤

Luxembourg Triage : 20.12
Bertrix : 23.09
Ronet : 01.14

- 47973 ②-⑥

Ronet : 02.13
Virton : 06.09
Dudelange : 09.39

et, uniquement le lundi, avec un parcours de jour :

- 41926 ①

Bettembourg : 07.41
Bertrix : 10.16
Ronet : 12.15

(retour à vide Ronet 13.47 - Bertrix 15.40 - Luxembourg 18.48).

43936 ②-⑥ (deux 1800 CFL en UM)

Bettembourg 08.21
Troisvierges : 10.43/48
Gouvy : 11.10/15
Stoumont : 11.52/12.07
Aywaille : 12.21
Bressoux : 12.57
Visé-Bas : 13.09
Tongeren : 13.35/13.44 (⑥ : 13.35 P)
Hasselt : 14.08 (⑥ : 14.01)

Le lundi, les deux 1800 circulent à vide de Gouvy (12.14) à Hasselt (15.09).

43935 ①-⑤ (deux 1800 CFL en UM)

Hasselt 15.41
Tongeren : 16.16
Visé-Bas : 16.37
Angleur : 16.58
Aywaille : 17.28
Vielsalm : 18.15/38
Gouvy : 18.58
Troisvierges : 19.11
Luxembourg : 20.43

Le samedi, les deux 1800 retournent à vide de Hasselt (14.30) à Bettembourg (17.55).



PHOTO 45-50 Depuis le 3 décembre 2000, le train de conteneurs 43935 Antwerpen-Oorderen - Italie et retour est remorqué entre Hasselt et Bettembourg par deux 1800 des CFL. Le 29 décembre 2000, le train 43935 quitte Hasselt. A droite, on aperçoit l'atelier de traction de Hasselt. Kristof AVONDS.

Industrie

Bombardier Brugge

Bombardier Transport à Brugge a reçu une commande de la société DE LIJN pour la livraison de 10 caisses intermédiaires à plancher bas pour les trams de la ligne de la Côte belge. La livraison et la mise en service de ces caisses seront effectuées d'ici l'été 2002. DE LIJN devrait commander 22 caisses supplémentaires, dont 11 cette année, et 11 en 2002. La valeur du contrat s'élève à 250 millions de francs, et atteindra 800 millions lorsque la totalité de la commande sera passée.

Comparées aux 16 caisses intermédiaires existantes qui ont été livrées par Bombardier de 1994 à 1996, les caisses de la nouvelle commande bénéficieront d'améliorations. La section à plancher bas aura une longueur de 4,8 m au lieu de 3 m auparavant. Le nombre de places assises sera augmentée de 14 à 26, soit une capacité totale de 81 places au lieu de 70. L'habillage extérieur sera en polyester, une rampe d'accès escamotable sera prévue pour les fauteuils roulants, ainsi qu'un espace doté d'un ancrage pour ces fauteuils. Deux afficheurs supplémentaires indiquant le

prochain arrêt seront installés au-dessus des passages intérieurs. Enfin, des paravents seront prévus de chaque côté de la porte d'entrée.

Le site Bombardier de Brugge peut voir son avenir proche assuré, avec un volume de commandes très important dont : les locomotives de la série 13 de la

SNCB, les autorails Virgin, des véhicules pour le Docklands Light Railway de London, les voitures à deux étages du type M6 pour la SNCB, les caisses intermédiaires pour les trams DE LIJN, certains éléments des rames TGV Duplex pour la SNCF, et enfin plusieurs commandes de trams pour des réseaux étrangers.



PHOTO 45-51 La locomotive 300640 (English Electric 1956, ex. NS 640 radiée le 02-06-1991), appartenant à la firme de travaux de voie Strukton, a une nouvelle fois été utilisée sur le réseau belge. En octobre 2000, elle oeuvrait sur un chantier à Auvélais. Au début de l'année, elle se trouvait à Hasselt. Elle est ici photographiée dans la cour à marchandises de la gare d'Hasselt, le 22 janvier 2001. Kristof AVONDS.

Essai d'une Class 66



PHOTO 45-52 Le 27 janvier, la De 61 en tête du 52602 entre Leuven et Stockem, photographié à la sortie de Libramont. Ph. DE GIETER.

Du 20 au 27 janvier, la DE 61 (future 9902) du réseau privé allemand HGK (voir EL 41 page 17), a été testée par la SNCB afin de lui octroyer une éventuelle homologation pour la circulation sur le réseau.

Le samedi 20 janvier, elle fut d'abord testée au site du Bois du Coucou entre Ath et Silly pour la détection d'éventuelles perturbations à la signalisation. Le 22 janvier, elle fut transférée de Ath à l'atelier de Merelbeke, pour être testée, le 25 janvier, entre Gent et Kortrijk (essais de stabilité de la caisse et des bogies), accouplée à la voiture de mesures. Le samedi 27 janvier, elle fut envoyée à vide de Merelbeke à Leuven, et mise en tête du train de marchandises 52602 qu'elle remorqua jusqu'à Stockem, accompagnée par les deux locomotives électriques prévues au service. De Stockem, elle rejoignit Merelbeke à vide. Ces deux parcours avaient pour but de contrôler ses performances de freinage.

La circulation des locomotives Diesel de la class 66 sur les réseaux belge (voir EL 43 page 38) et luxembourgeois se heurte toutefois à un problème majeur. En effet, il s'est avéré que la partie inférieure du carter des moteurs de traction se trouve à la limite du gabarit, avec des roues neuves. De ce fait, lorsque le diamètre des roues diminue, les carters se retrouvent plus bas que la hauteur de certains éléments se trouvant entre les rails, en particulier les crocodiles ou certains tabliers de pont. Ce problème ne pourra être résolu que par une nouvelle disposition des moteurs de traction dans les bogies.

PHOTO 45-87 →

Encore une vue du 52602, ici à Florée. Seule la 2631 tractionne avec la DE 61, la 2314 étant remorquée comme véhicule. Pierre HERBIET.



PHOTO 45-53 La DE 61 lors des parcours de mesures des perturbations à la signalisation. Bois du Coucou, 25-01-2001. En queue de la rame se trouvent les 5501 + 5506 TVM.



PHOTO 45-54 Le 25 janvier, la DE 61 quitte Gent-St-P. en direction de Kortrijk. La rame composée de la voiture de mesure 00013 et de trois fourgons Dms. J-L VANDERHAEGEN.



Réseaux industriels

Cockerill-Sambre

Vers 1993, Cockerill-Sambre Charleroi loua puis acheta 28 gros wagons à 6 essieux pour le transport de brames auprès de la firme française Rolanfer. Il s'agit en fait d'anciens wagons polonais pour le transport de blindés. Ces 28 wagons, classés dans le type Sammps avec immatriculation française, se répartissent en deux séries : 6 wagons courts et 22 wagons longs. Leur charge autorisée peut varier de 60 à 101 t selon le positionnement du chargement.

Ces véhicules ont toujours été entretenus par Rolanfer. Lors d'une révision, les bogies ont été modifiés, tandis que les châssis ont été repeints dans la teinte bleu clair de Cockerill-Sambre. Ces wagons sont engagés en pool avec les 56 wagons SNCB pour le transport de brames entre l'aciérie de Marcinelle et le laminoir de Carlam à Châtelet, à raison de 6 rotations journalières de 1000t. La traction est assurée par des 73.



Ci-dessus : un des 22 wagons longs, chargés de 4 brames, exposé à l'atelier des wagons de Monceau, lors du week-end "Rail & Acier", le 21 octobre 2000. Ci-dessous : un des wagons courts, photographié à Marcinelle le 9 décembre 2000. Christian DOSOGNE.



A propos de la 72 de DUFERCO-Clabecq

Dans *En Lignes* 43 page 52, nous avons publié une photographie de la locomotive 72 en service depuis mars 2000 chez DUFERCO-Clabecq. Voici quelques précisions complémentaires sur cette série d'engins construits par la firme française Fauvet-Girel. La 72 fait partie d'un lot non pas de trois, mais bien de quatre locomotives construites pour le site sidérurgique d'Espérance-Longdoz à Liège. Après la fusion avec le groupe Cockerill, les quatre machines, qui prirent les numéros 70 à 73, furent utilisées principalement aux hauts fourneaux de Seraing. Actuellement, les 70 et 73 sont garées hors service en très mauvais état chez CMI à Seraing, la 72 se trouve chez DUFERCO-Clabecq, et la 71 attend un éventuel acquéreur pour reprendre du service.

DIA 45-55 et DIA 45-56

Sur ces deux documents datant du 18 juin 1977, on peut voir les locomotives Fauvet-Girel 70, 71 et 72 travaillant aux hauts fourneaux de Seraing. On remarquera la couleur orange de la caisse de la machine 71.

Yves STEENEBRUGGEN.



Amylum

Les deux locomotives Diesel du type V106 de la firme Amylum d'Aalst qui, pour rappel, furent mises hors service durant le mois de septembre 2000, ont été ferrailées aux alentours du 5 novembre 2000 (voir à ce sujet *En Lignes* 44 page 43).

La 518 CMI chez INEOS

La firme INEOS (ex. BP - Chemicals) implantée à Zwijndrecht sur la rive gauche de l'Escaut, a pris en leasing depuis le mois d'octobre 2000 la locomotive 518 de Cockerill Mechanical Industries (CMI). Il s'agit de la dernière machine de ce type construite par CMI, suite à une commande des Chemins de fer danois, qui dut être annulée.

La 518, baptisée "Leon" par INEOS, remplace effectivement depuis octobre 2000 le locotracteur Cockerill "Gustaaf" qui y était en service depuis 30 ans.

A noter que deux autres machines, les 519 et 520, sont actuellement en cours de finition dans les ateliers CMI d'Ougrée. Initialement prévues pour être utilisées chez DUFERCO-Clabecq, ces deux dernières devront toutefois être utilisées ailleurs; ces locotracteurs ne sont en effet pas appréciés à Clabecq, où les deux unités présentes sur le site (les 502 et 505) étaient en panne au début de janvier.

Redécouverte d'un locotracteur Deutz A4L514R

Dans *En Lignes* 43 pages 12 à 18, nous avons traité des petits locotracteurs Deutz du type A4L514R qui furent utilisés en Belgique. Nous venons de redécouvrir un d'entr'eux que nous pensions démolie comme indiqué dans le tableau à la page 15. Il s'agit de la machine portant le numéro de construction 55815, qui est toujours utilisée par la sucrerie du Groupe Sucrier à Moerbeke-Waas.

Pour rappel, cette machine, construite en 1954, fut livrée le 5 juillet de la même année à la sucrerie d'Escanaffles.

Avec le locotracteur 56854 de la sucrerie de Brugelette, ce sont donc deux engins de ce type qui sont encore régulièrement utilisés en Belgique.

PHOTO 45-58 →

Le locotracteur Deutz 55815 en service à la sucrerie de Moerbeke-Waas lors de la campagne betteravière de l'automne 2000. A l'arrière-plan, on aperçoit l'ancienne gare de Moerbeke.

Kristof AVONDS, 27 octobre 2000.



Le nouvel engin rail-route du type Zephyr en service chez Amylum à Aalst, en remplacement des deux locomotives du type V106. Roger CRIKELAIRE, 3 novembre 2000.



PHOTO 45-57 La locomotive CMI 518 en location chez INEOS à Zwijndrecht, photographiée le 19 novembre 2000. Kristof AVONDS.



Radiations

L'année 2000 s'est terminée avec une seule réforme, celle de la 8466, mise hors exploitation le 31-12-2000 à la suite d'un problème à la transmission.

Par contre, 2001 a très mal débuté, puisque les 4 engins impliqués dans la collision de Remicourt sur la LGV2 le 11 janvier dernier, ont été mis hors exploitation au 01-02-2001 (5947, 5950, 7601 et 7615). Onze autres locomotives ont été mises hors exploitation à la même date : les 5130 d'Antwerpen-Noord (avarie au moteur Diesel), 5148 de Charleroi-Sud (avarie au vilebrequin du moteur Diesel), 6233 de Merelbeke (collision au passage à niveau de Renaix le 4-12-2000), 8501 d'Antwerpen-Noord (avarie à la transmission) et les 7102, 7103, 7502, 7503, 7504, 7505, 7506 toutes d'Antwerpen-Noord et vendues en Italie.

Le bilan de l'année 2000

Durant l'année écoulée, 15 engins parmi 6 séries ont été réformés, ce qui est relativement peu par rapport à 1999, où pas moins de 40 véhicules furent radiés. La traction électrique n'a pas été touchée, si ce n'est par la mise hors exploitation au 1er février 2000 des deux der-

nières automotrices Budd (134 et 143). Par contre, le parc Diesel s'est vu amputé des 5124, 5145, 5319, 6205, 7501 (première de sa série à être réformée) 8466, 8504, 8506, 8512, 8513, 8514, 8517 et 8525, parmi lesquelles trois accidentellement (5319, 6205 et 7501).

Parallèlement, la SNCB a mis en service pas moins de 70 engins répartis en quatre séries, un véritable record puisqu'il faut remonter à pas mal d'années pour atteindre un tel chiffre.

On a ainsi assisté, après plusieurs mois de retard, à l'arrivée des 7 premiers autorails de la série 41.

La construction des automotrices type 96 s'est clôturée avec la livraison des rames 556 à 570.

Enfin, la fourniture des locomotives électriques de la série 13 et des locomotives Diesel de la série 77 s'est poursuivie, avec 24 unités pour chaque série : 1321 à 1344 et 7706 à 7729.

Que nous apportera l'année 2001?

Côté mises en service, on assistera probablement à l'achèvement de la livraison

des 13 qui, pour rappel, ont été commandées à 60 exemplaires.

L'effectif des 77 se verra accroître de +/- 25 machines supplémentaires. Antwerpen-Noord ne sera plus l'unique dépôt détenteur de 77, puisque Charleroi-Sud se verra doté d'une dizaine d'unités.

La livraison des autorails série 41 devrait enfin atteindre sa vitesse de croisière, avec la réception mensuelle attendue de deux rames à partir de mars.

Cette année, on pourrait bien assister à un véritable séisme sur le plan des réformes. L'arrivée massive des 77 entraînera la disparition des dernières locomotives des séries 71, 75, 84 et 85, probablement de toutes les 70, et de plusieurs machines des séries 51 et 62/63. En traction électrique, à l'exception d'engins accidentés, la réforme pourrait se limiter à la série 15 et, en cas de vente en Italie (voir notre rubrique "Actualité"), à quelques locomotives de la série 25

Nous publions ci-après la fiche historique de la 8466. Les fiches des 15 engins réformés au 01-02-2001 seront publiés dans notre prochain numéro.

Constructeur :	Baume & Merpent
Livraison à la SNCB :	20-03-1959 à Monceau
Numérotation :	252.031 : 20-03-1959 - 01-10-1959 252.106 : 01-10-1959 - 31-12-1970 8531 : 01-01-1971 - 15-03-1972 8466 : 29-11-1972 - 31-12-2000

8466

Dépôt d'affectation : Monceau : 16-03-1959 - 28-12-1962
Antwerpen-Noord : 28-12-1962 - 31-12-2000

Radiation : suite avarie à la transmission hydraulique, mise hors exploitation le 31-12-2000



PHOTO 45-59 Le 1er mars 1982, la 8466, encore pourvue de simples phares blancs, manoeuvre à l'Atelier Central de Mechelen. VDH

Le point sur les travaux TGV



Les chantiers des lignes nouvelles de Bruxelles vers Liège et la frontière allemande, ainsi que vers la frontière hollandaise battent leur plein. Les voies commencent aussi à se poser. Tour d'horizon de ces travaux titanesques, arrêté fin janvier 2001.

L 1 Bruxelles frontière française

Lembeek - Bruxelles

Les travaux de construction du bâtiment voyageurs de la gare de Halle ont commencé par le placement des loges de chantier, à l'exclusion de tout autre travail.

A Lot, le remplacement des tabliers de pont sur la Senne se poursuit. Celui de la voie B est maintenant opérationnel, tandis que celui de la voie A est en travaux, pour une mise en service prévue au mois de mars. En règle générale, s'ils ne passent pas sur la ligne 96N, les trains vers Bruxelles roulent par la ligne 96E (ancienne voie lente), tandis que ceux vers Halle roulent à contre-voie depuis Lot jusqu'à l'entrée de Halle.

Les travaux se poursuivent entre Forest et Bruxelles-Midi, avec la création des faisceaux M et T. La plate-forme définitive de la voie B de la ligne 96 et des deux voies TGV se dessine; à l'entrée du Midi, le gril est modifié pour permettre la réception des futures voies de la ligne 50A. Il a même été prévu dans la plate-forme la construction des piles d'un éventuel viaduc qui permettrait aux

PHOTO 45-60 L'énorme trafic engendré par la construction des lignes nouvelles exige parfois des mesures exceptionnelles... Le 29 novembre 2000, quatre 76 assurent la remorque d'un train de ballast de Quenast à Louvain, vu à Ripain sur la ligne 115. B. DIEU.



A Lot, le remplacement du tablier du pont sur la Senne de la voie B de la ligne 96 qui s'est déroulé les 28 et 29 octobre 2000 a nécessité un déploiement de grands moyens. C. D.

TGV de rejoindre Schaerbeek et son terminal controversé par la ligne 28. On ne sait jamais...

L2 : Bruxelles - frontière allemande

Bruxelles-Leuven

La situation entre Bruxelles-Nord et Diegem est stationnaire. Entre Diegem et Zaventem, la pose de la future voie A (vers Liège) est terminée et son électrification a été effectuée par la firme CEI. La mise en service de cette nouvelle infrastructure est effective depuis le début du mois de décembre. Les trains y cir-

culent désormais depuis l'entrée de Diegem jusqu'à la sortie de Zaventem, où un raccord provisoire permet de rejoindre l'ancienne voie A. Les trains vers l'aéroport empruntent donc maintenant la nouvelle bifurcation.

Entre Nossegem et Herent, les emprises sont maintenant bien dégagées, et la reconstruction d'ouvrages d'art permettant le passage de quatre voies se poursuit.

Une voirie sur deux est en général coupée pendant que l'autre est réaménagée; un basculement s'opère ensuite pour permettre les travaux à l'ouvrage correspondant.



PHOTO 45-61 Le viaduc des voies TGV entre Herent et Leuven. A droite, les piles rapprochées marquent le passage de la ligne 36 sous les voies TGV. Leuven, 20-12-2000. B.D.



A l'entrée de la gare de Leuven côté Bruxelles, les terrassements du viaduc qui enjambera le canal Leuven-Mechelen ont commencé des deux côtés de la rive, pendant que se poursuit la construction de l'ouvrage qui mènera ces deux voies en gare.

Les deux voies de la ligne 36 qui permettront l'accès à la gare latérale côté Bruxelles et aux voies 1 et 2 sont posées; leur électrification va commencer pour une mise en service au changement d'horaires, avec un retard d'environ neuf mois sur le calendrier initial.

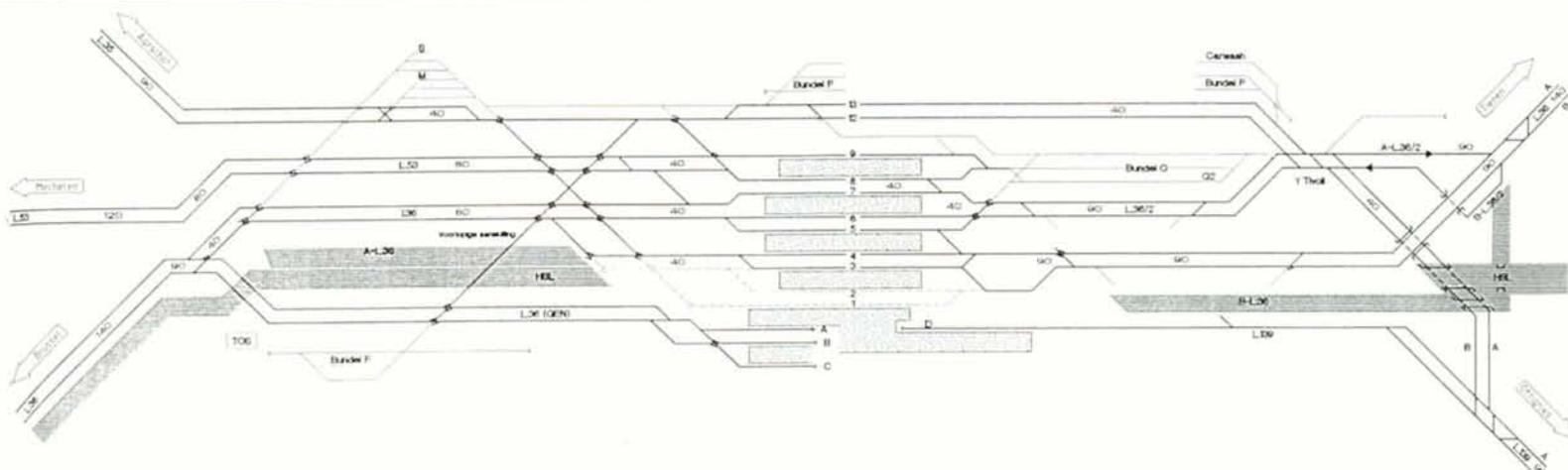
Côté Liège, les deux voies de la ligne 36 entre les bifurcations Molenbeek et Tivoli ont été démontées et les travaux qui permettront la pose des deux voies TGV ont commencé.

Leuven - Liège

Si la pose de voies a bien débuté de Vortex vers Leuven, il reste encore quelques travaux à peaufiner avant l'arrivée de la voie provisoire. Ainsi, l'infrastructure est terminée de Bierbeek à St-Truiden, tandis que des finitions, telles la pose de clôtures et de merlons antibruit sont encore effectuées jusque Landen.

PHOTO 45-62 ↖
L'entrée de Leuven côté Bruxelles. Les deux voies d'accès vers la gare latérale et voies 1 et 2 attendent leur électrification. Leuven, 20 décembre 2000. A droite, le toboggan d'accès au viaduc de la ligne 36N. Baudouin DIEU.

PHOTO 45-63 ←
La bifurcation Tivoli côté Liège de la gare de Leuven. Un TGV emprunte la nouvelle voie B. Au centre, les deux voies ont disparu pour permettre l'adaptation de l'assiette à l'arrivée de la L2 en gare de Leuven. Leuven, 20 décembre 2000. Baudouin DIEU.



La situation en gare de Leuven, lorsque seront mises en service les voies d'accès à la gare latérale côté Bruxelles. Document : TUC RAIL.

Ensuite, à partir de la BK 64 (situation début janvier), il est possible d'apercevoir le portique de pose de la voie provisoire, l'îlot, le train de coupe et les premières 59 en tête de trains de ballast...

Un petit rappel sur la pose de la voie s'impose peut-être. En tête de chantier, on trouve le portique à pneus de la société française SECO-DG; celui-ci est chargé de mettre à l'emplacement de la voie définitive des panneaux de voies prémontés de 18 mètres, avec traverses bois et rails de 50kg. Ce portique est alimenté par une navette automotrice qui prend en charge les panneaux quelque 5,4 km en arrière, où opère le train de coupe. Dès que la voie provisoire est posée, un train de ballast dépose une couche de 10 cm, qui est bourrée et réglée. Les longs rails soudés sont ensuite déposés par un train Robel, en général de nuit pour ne pas entraver l'avance journalière du chantier.

Ensuite, on trouve la partie la plus intéressante de la pose de voies, avec le train de coupe. Celui-ci, grâce à des portiques automoteurs roulant sur les longs rails soudés sommairement attachés et courant le long de la voie provisoire, enlève les panneaux de voies prémontés, qui sont chargés sur la navette et transportés en tête de chantier, les remplace par des traverses béton et met en place sur celles-ci les longs rails soudés. La suite du chantier devient plus traditionnelle, avec les trains de ballast, bourreuses, régaleuses, stabilisateurs, soudures aluminothermiques, libération des contraintes, etc. Derrière le chantier "voie" peuvent se dérouler les divers chantiers caténaires, signalisation, essais en ligne,... Le tout nécessite l'ouverture d'une quarantaine de chantiers et la mise en route d'une vingtaine de trains de travaux par jour, ce qui justifie largement la base de travaux de Voroux, ses six cents wagons, soixante locomotives et 250 agents...

La pose de la voie provisoire a malheureusement été entachée par une collision survenue le jeudi 11 janvier, lorsqu'un train de ballast a percuté à plus de 40 km/h le train de coupe, sur le territoire de la commune de Remicourt. Les 5950 et 5947 du train de ballast se sont encastrées dans les 7615 et 7601 du train de coupe, faisant dérailler également plusieurs wagons. On déplore hélas la mort du conducteur du train de ballast - qui appartenait au dépôt de Kinkempois - et deux blessés dont un grave.

PHOTO 45-64 La firme française TSO (Travaux du Sud-Ouest) est présente sur le chantier de la LGV2. Le 23 octobre 2000, deux locomotives TSO sont arrivées à Voroux. Il s'agit d'ex. 211 rachetées à la DB. Le 22 novembre 2000, une d'entr'elles remorquait un train de ramassage. P. HERBIET.



Vue aérienne de la ligne nouvelle le long de l'autoroute E40, à hauteur de la station-service de Bettincourt, près de Waremme. On remarque le radier en béton rendu nécessaire par la mauvaise qualité des terrains rencontrés. Document : SNCB, Denis MOINIL.





La société française SECO-DG est également présente sur le site. Deux locomotives Diesel ex. 211 de la DB l'ont accompagné : les AT3 ATA 0087 et 0007, ici visibles encadrant une rame de wagons autodéchargeurs Vads utilisés pour la mise en place de la sous-couche de ballast. Base de Voroux, 10 novembre 2000. Roger CRIKELAIRE.



PHOTO 45-65 Les 59 ont refait leur apparition sur les chantiers TGV... La 5947 en queue d'un train de ballast attend de décharger à hauteur de Waremme le 20 décembre 2000. P. HERBIET.



Le 10 novembre 2000, un train de pose de poteaux de signalisation opère entre Voroux et Ans. En tête, la 7625. Roger CRIKELAIRE.

Les travaux de pose des caténaires ont commencé entre Voroux et Ans, chantier également alimenté par la base de Voroux.

La gare des Guillemins

La construction de la nouvelle gare des Guillemins est maintenant bien engagée. Pour rappel, quatre phases vont se succéder pour permettre l'aménagement définitif de la nouvelle gare. Ces phases alternent travaux de génie civil (construction du bâtiment voyageurs et du parking) et travaux d'équipements ferroviaires (voies, caténaire, signalisation).

Le développement successif de ces phases peut se présenter comme suit :

Phase A : les travaux débiteront par la construction des quais 1, 2 et 3, de la structure du bâtiment voyageurs et de l'impressionnante charpente métallique du futur édifice. Pendant cette phase sera également construite la première partie du parking " Mandeville ".

Phase B : il s'agit de la modernisation du gril d'entrée côté Ans, pour permettre de simplifier ce faisceau et d'autoriser une vitesse des trains de 100 km/h au lieu de 40 km/h actuellement; cette faculté sera autorisée grâce au report de 150 m vers l'Allemagne de la gare proprement dite, allongeant d'autant la distance de freinage des trains descendant les plans inclinés et supprimant également le pont-tube à la sortie côté Aachen. L'accès à la ligne 34 s'effectuera par un passage inférieur déjà construit (site Hemricourt), mais qui ne sera entièrement opérationnel qu'à l'automne 2001. Cette modification permettra également une réception des trains de l'axe Bruxelles-Allemagne (qui représentent 50% de la clientèle) côté ville plutôt que côté colline.

La phase C concerne la construction du quai 4, l'achèvement de la structure de la gare et de la charpente métallique. Pendant cette phase seront aménagés les faisceaux de garage.

L'objectif est de construire des quais rectilignes facilitant l'entrée des trains en gare et l'embarquement des voyageurs. Des 13 voies actuelles, il en restera 9 et les 5 quais de 8 mètres de large seront particulièrement spacieux et confortables. Trois d'entre eux, d'une longueur de 450 mètres, pourront accueillir les doubles rames Thalys.

L'architecture de la gare des Guillemins a fait l'objet d'un concours international, remporté par l'architecte espagnol Santiago Calatrava, à qui on doit déjà les gares de Zürich, Stadelhofen, Lyon-Satolas et Lisbonne.



Esquisse de la nouvelle gare des Guillemins, dessinée par l'architecte espagnol Santiago Calatrava.

Document : EURO LIEGE TGV.

Enfin, en phase D, on construira le quai 5, la seconde partie du parking " Mandeville ", l'aménagement de l'accès à la ligne 125 et celui du gril, côté Meuse.

Il ne restera alors qu'à démolir l'actuel bâtiment voyageurs.

Toutefois, l'accès aux quais, mis en service progressivement, s'effectuera jusqu'à la fin des travaux par l'ancienne gare. Quant au futur bâtiment administratif de la SNCB, il se situera entre le parking à cinq étages et la gare actuelle. Cet immeuble de 12.000 m², construit sur cinq niveaux, sortira de terre en 2002; il permettra d'accueillir 500 agents. Largement vitré, ce bâtiment qui s'organisera autour d'une galerie centrale baignée par la lumière naturelle, viendra s'arrimer au parking existant.

Quant à la nouvelle gare, elle sera déplacée de quelque 150 mètres vers la Meuse par rapport au bâtiment actuel. C'est la SNCB, par sa filiale Euro Liège TGV dont elle détient 75% des parts, qui a été chargée d'étudier et de réaliser la nouvelle gare, dont les travaux de gros œuvre du bâtiment voyageurs et du parking côté Cointe ont débuté le 6 novembre dernier (phase A). Ce premier lot, qui représente un investissement de 3,9 milliards de francs belges, a été attribué à une association momentanée dans laquelle on retrouve Galère, CFE, Duchêne et Wust.

La gare s'organisera essentiellement

sur trois niveaux : le centre de voyage et le couloir sous-voies, les quais et enfin les passerelles.

Au départ du couloir sous-voies, les quais seront accessibles via des escaliers fixes et mécaniques et des ascenseurs panoramiques. Au départ des passerelles, ils le seront grâce à des escaliers fixes et mécaniques.

Des tapis roulants, situés côté Meuse, permettront de ramener sans effort les voyageurs des quais vers les passerelles.

Le bâtiment de gare proprement dit se veut un vaste espace ouvert sur la ville. Il n'y a pas de façade au sens classique du terme, donc pas d'obstacles, pas de murs mais une structure rythmée, transparente, qui conférera à l'édifice une extraordinaire fluidité. Les matériaux employés (pierre naturelle, béton, acier et verre) renforceront encore son caractère architectural. Accessible aussi bien côté ville que côté colline, la gare deviendra un trait d'union entre les deux quartiers.



PHOTO 45-66 La gare des Guillemins côté Bruxelles. Le très bel ouvrage routier qui permettra d'atteindre la dépose-minute et les parkings est déjà construit. On aperçoit nettement les quais en courbe, qui disparaîtront au profit d'un alignement droit. Liège-Guillemins, 18 octobre 2000.

Baudouin DIEU.



PHOTO 45-67 Vue d'ensemble du chantier prise depuis la tranchée couverte précédant l'entrée du tunnel. Vaux sous-Chèvremont, 20 décembre 2000. Baudouin DIEU.

Devant la gare, côté ville, une nouvelle place, aérée, permettra d'admirer l'ampleur de l'édifice. Les voyageurs pénétreront en gare, abrités par un auvent : à gauche, le centre de voyage et ses guichets ; à droite, le bar et le restaurant ; au-delà, dans le couloir sous-voies qui permettra d'accéder aux quais, se trouveront les salles d'attente, des commerces et des services. On pourra directement rejoindre le quai 1 sans passer par la gare.

Côté colline, la gare sera accessible directement depuis l'autoroute, en empruntant le pont et le viaduc qui mèneront à la plate-forme routière, à la dépose-minute et au parking de 800 places aménagé sur trois niveaux en sous-sol. Au départ de la plate-forme routière, les voyageurs pourront rejoindre leur quai par une des deux passerelles qui surplomberont les voies. Quelques services

et commerces seront abrités sous la pergola attenante à la colline.

L'ensemble des installations des Guillemins sera commandé par le nouveau block 45, de type PLP (poste à logique programmable), dont le bâtiment est déjà construit au bord de la Meuse, près du pont du Val-Benoît. A terme, il commandera, outre la gare des Guillemins, le quadrilatère de Kinkempois, la ligne 34 jusque Liers, la ligne 36 jusqu'au-delà de Waremme et la ligne 37 jusque Chênée, y inclus la sortie des TGV de la L2 à Ans et leur accès à Chênée.

Le planning de mise en service de la nouvelle cabine, dont une première tentative avait déjà été programmée au printemps 98, est maintenant le suivant :

- début 2001 : Liège-Palais et la zone d'Ans, déjà en PLP;

- premier semestre 2001 : zone d'Angleur;
- deuxième semestre 2002 : quadrilatère;
- de novembre 2001 à octobre 2004 : grils Est et Ouest, faisceaux de la nouvelle gare et entrée de la ligne à grande vitesse à Chênée;
- après 2003 : zone Waremme-Remicourt et Liers-Herstal.

Liège - frontière allemande

On ne parle pas beaucoup de ce chantier, pourtant déjà bien avancé sur le territoire de Vaux-sous-Chèvremont. Ainsi, depuis plus d'un an, un accès ferroviaire a été installé à Chênée pour permettre l'évacuation des déblais du tunnel de Soumagne. Cette voie, qui emprunte le tracé de l'ancienne ligne 38, aboutit peu avant la Vesdre. Elle continuera, lorsque les ouvrages seront terminés, jusqu'au tunnel où s'opérera le chargement des wagons.

Dès la sortie de Chênée, un ouvrage en construction, qui comptera deux culées et deux piles dont l'une sera implantée dans le lit de la rivière, permettra le franchissement de la Vesdre; pour ce faire, la largeur de la rivière a été réduite provisoirement. La ligne nouvelle poursuit ensuite sur l'ancienne assiette de la ligne 38 jusqu'à hauteur de la rue des Combattants, où le tracé poursuit en légère courbe pour rejoindre l'entrée du tunnel. Un ouvrage mixte acier/béton, qui comportera deux travées reposant en leur milieu sur une pile cylindrique de 3,5 mètres de diamètre, est aménagé au croisement des rue des Combattants, Pré de la Tour et l'accès aux établissements Magotteaux. La circulation routière sera complètement revue à cet endroit, avec création d'un giratoire autour de la pile du pont. Cet ouvrage se poursuit par une tranchée couverte, qui permettra l'approche du tunnel de Soumagne.

L3 Bruxelles - frontière hollandaise

Berchem- Antwerpen

Dès la sortie de la gare de Berchem, la pose des nouvelles voies de surface (qui porteront le numéro de ligne 59) a débuté jusqu'à la bifurcation de la ligne 12. En sous-sol, d'énormes travaux de terrassement visent à ériger les tunnels qui permettront d'atteindre les niveaux inférieurs de la gare Centrale. Pour ce faire, le tronçon compris entre la Arendstraat et l'entrée de la gare Centrale, a été divisé en deux dans le sens de la longueur : la partie gauche lorsqu'on va vers Antwerpen, est occupée par les deux voies en service de la ligne 25, tandis que la partie droite n'est qu'un immense chantier, essentiellement souterrain.



PHOTO 45-68 La Vesdre sera traversée, à la sortie de Chênée, par un ouvrage mixte acier-béton, construit à l'emplacement de l'ancienne ligne 38. Chênée, 20 décembre 2000. B. DIEU.

Les ouvrages d'art, qui se superposent dès la Provinciestraat, sont construits à partir de puits ouverts en surface; ils doivent en outre respecter les impératifs de classement architectural de ce tronçon qui, côté rue, présente une succession d'arches, d'arcades et de ponts cintrés.

La dalle de couverture de cette partie est en place sur toute la longueur, et son étanchéité est en voie d'achèvement; sous la verrière d'Antwerpen-Centraal, la pose des voies a d'ailleurs déjà débuté pour qu'un basculement des actuelles voies 1 à 3 vers les futures voies 4 à 6 (situées à l'emplacement des anciennes voies 8 à 10) puisse s'effectuer au changement d'horaire du 10 juin prochain. Elles sont posées sur dalle de béton puis seront enrobées dans une chape. Les quais qui les desserviront sont en cours de construction et permettront la réception de deux rames Thalys accouplées.

Côté Koningin Astridplein, les travaux de forage sous la gare sont déjà bien avancés; ainsi, après le fonçage des colonnes qui soutiennent la structure du bâtiment et servent de voûte au tunnel Nord-Sud, l'excavation des déblais a commencé, à 25 mètres sous terre....

Antwerpen - frontière hollandaise

Les travaux commencent après le passage du canal Albert, où un nouveau viaduc doit être érigé. A hauteur de la nouvelle gare de Groenendaallaan, le terrassement des deux voies supplémentaires est en construction, avec la mise en place des poutrelles au-dessus de l'avenue. Ici, les six voies seront desservies par des quais de 350 mètres et deux accès piétons. Respectivement, on trouvera les lignes 25, 12 et 27A, cette dernière occupant l'infrastructure en construction.

Au-delà de cette nouvelle gare, un immense complexe d'appareils de voies sera établi entre les voies actuelles et l'autoroute A12; il permettra à la fois le détachement de la ligne nouvelle vers son nouveau tracé, et une transition entre les différentes lignes grâce à des appareils franchissables à 60 ou 90km/h en voie déviée.

Nous reviendrons plus en détail sur les chantiers d'Antwerpen dans le prochain numéro.

Remerciements à TUC RAIL, Euro Liège TGV et Eurostation.

PHOTO 45-72 La construction de la future gare de Groenendaallaan. Les poutrelles de béton traversent déjà la chaussée. Une correspondance train-tram sera établie à cet endroit. Antwerpen, 8 décembre 2000. Baudouin DIEU.



PHOTO 45-69 Les nouvelles voies de la ligne 59. A gauche et à droite viendront les deux voies qui seront affectées à la desserte des voies inférieures. Berchem, 8-12-2000. B.D.



PHOTO 45-70 Le triangle de Berchem, le 8 décembre 2000. On distingue les nouvelles voies de la ligne 59, la pose de la nouvelle bifurcation vers la ligne 12, l'entrée du tunnel qui permettra de rejoindre les étage inférieurs. Baudouin DIEU.



PHOTO 45-71 L'intérieur de la gare Centrale d'Antwerpen. La future voie 6 est posée sur béton, desservie par un large quai. Celui des voies 4 et 5 est déjà construit. Ils permettront de recevoir deux rames TGV accouplées. Baudouin DIEU.



LES 59 A VOROUX



PHOTO 45-73 Malgré leur grand âge, les 59 sont toujours bien à l'oeuvre, et s'avèrent même indispensables pour les besoins de la construction de la LGV2. Ces dinosaures du diesélothique attendent ici leur prochaines missions à la base de Voroux. Serge MARTIN.

Avec l'ouverture à l'exploitation de la base LGV de Voroux, les dix infatigables 59, pour rappel les 5905, 5916, 5917, 5926, 5936, 5939, 5941, 5946, 5947 et 5950, s'avèrent toujours des outils indispensables à la bonne évolution du chantier.

Avant leur utilisation sur la LGV2, elles avaient déjà eu l'occasion d'assurer des trains de travaux lors du remplacement du viaduc de Hammerbrücke sur la ligne 37.

Depuis le début de la pose de la voie sur la LGV2 en mai 2000 entre Voroux et Ans, elles se chargèrent principalement de la traction des trains lourds (ballast et rails).

Jusqu'au 1er octobre 2000, elles assurèrent également une relation de trafic diffus entre Kinkempois et la base, via la ligne 36A.

Durant cette période, les 5916, 5936, 5939 et 5950 furent à tour de rôle détachées à Leuven pour prendre en charge les trains d'électrification de la firme Engema opérant principalement à Leuven, mais également sur le chantier de Zaventem.

Jusqu'au 23 septembre 2000, elles assurèrent également bon nombre de trains de travaux sur la ligne 36 entre Ans et Liège.

Depuis le 2 octobre 2000, elles sont essentiellement actives sur la LGV2. Sporadiquement, elles sont expédiées un peu partout pour prendre en charge des trains d'approvisionnement indispensables à la poursuite du chantier, principalement vers Kinkempois, mais également Schaerbeek, Monceau, Leuven ou encore Clabecq. Ainsi, le 16 novembre 2000, ce ne sont pas moins de trois UM (unités

multiples) de 59 qui furent sollicitées pour se rendre à Schaerbeek, Monceau et Clabecq pour reprendre des trains urgents en relais. Le 25 octobre, la 5950 fut même appelée à la rescousse du train 32442 Antwerpen-Kinkempois (rame de 3900 t), remorqué par une 26 et une 23, resté en détresse à Waremmé. Au départ de Kinkempois, la montée de la ligne 36A avec un train lourd (1800 t maximum pour deux 59) est un spectacle d'une rare beauté, surtout pour les oreilles.

Pour remorquer les 4 à 6 trains de ballast journaliers et le train de longs rails soudés, les 59 doivent être épaulées par des 55 et des 62/63 de Kinkempois. En effet, chaque train nécessite la présence de trois machines.

Après la trêve de fin d'année, les travaux ont atteint le 8 janvier dernier leur rendement maximum, nécessitant l'arri-

vée de 55 et 62/63 supplémentaires, d'autant plus que plusieurs 76 sont toujours détachées à Bruxelles-Petite-Île pour les travaux de Lot.

Malheureusement, les travaux ont été ternis le 11 janvier par le terrible et inexplicable accident de Remicourt (voir page 26). Les quatre locomotives impliquées dans cette catastrophe, les 5947, 5950, 7601 et 7615, ont toutes été réformées. Du 25 août au 26 octobre 2000, la 5947 avait subi à Kinkempois d'importants travaux de réfection d'une de ses cabines de conduite. A cette occasion, les deux cabines furent entièrement repeintes.

Ajoutons encore que le niveau de fiabilité des 59 à Voroux est devenu acceptable, ce qui n'était pas le cas lorsqu'elles étaient utilisées sur la LGV1 au départ de la base de St-Druon.



PHOTO 45-74 Le 30 août 2000, la 5950 ramène une rame de ballast vide à la base travaux de Voroux. En queue du train se trouvent les 5946 et 5936. Serge MARTIN.



DIA 45-75 *Le 23 février 1983, le 4006 assurant un omnibus pour Poperinge, vient de quitter leper.*

Pierre HERBIET.

Souvenir des autorails de la série 40

DIA 45-76 *Entre 1978 et mai 1982, les autorails de la série 40 assuraient une petite escapade sur la ligne 34 jusqu'à Herstal. Au départ de Hasselt, l'autorail y était en fait expédié à vide. Il assurait ensuite le semi-direct 9590 Herstal 15.20 - Hasselt 16.11, train qui ne circulait que les mercredis, jeudis et vendredis. Le 10 septembre 1981, le 4002 vient d'arriver à Herstal.*

Pierre HERBIET.



Le voyage PFT au Maroc



Du 28 octobre au 4 novembre 2000, le PFT a organisé un grand voyage au Maroc. Ce périple restera gravé dans la mémoire de tous les participants, tant par l'accueil chaleureux des cheminots marocains, que par la réussite du programme proposé.

Une des activités principales du PFT consiste en l'organisation de voyages à caractère ferroviaire. Parmi ceux-ci, on peut aisément faire référence à divers périples qui se sont déroulés à l'extérieur de nos frontières : ont ainsi été visités les réseaux polonais, hongrois et danois. Le PFT n'avait néanmoins jamais quitté l'Europe, le nombre de possibilités de visites originales, voire de curiosités hors des sentiers battus étant quasiment illimité. C'est pourquoi, lorsqu'il a été fait allusion à un voyage sur le continent africain, et plus précisément au Maroc, d'aucuns se sont demandé quelle était la raison d'un tel projet. En fait, les Chemins de fer marocains ont la particularité d'utiliser quotidiennement diverses séries de matériel d'origine belge : la visite en terre chérienne s'imposait donc tout naturellement !

Au travers de cet article, une synthèse de ce voyage sera proposée, en met-

PHOTO 45-77 *Le premier train spécial affrété par le PFT mit en scène trois voitures ex-K3 de la SNCB, accompagnées, en queue, par un fourgon générateur, le tout remorqué par la locomotive polonaise E-1019. Le convoi est ici photographié sur la ligne de Marrakech, à Sidi Abdallah, dans un décor particulièrement aride.* Jean-Luc VANDERHAEGEN.

tant en évidence les faits saillants de l'organisation. Il ne sera que très brièvement fait allusion à l'histoire et à l'organisation des chemins de fer au Maroc : un article de fond a en effet été publié

dans le numéro 37 (mars 1999) de la revue *En Lignes*, auquel le lecteur désirent de plus amples informations est convié. Néanmoins, une brève synthèse s'impose.



PHOTO 45-78 *La toute première photo du voyage, réalisée en gare de Casablanca-Voyageurs, juste après notre descente du train venant de l'aéroport de Mohammed V : la E-1317 en tête du train 21 en provenance de Tanger. Avec la température dépassant largement les 25 °, il nous était difficile de s'imaginer qu'au même moment la Belgique grelottait et subissait les fureurs d'une tempête !* Yves STEENEBRUGGEN.

1. Présentation du réseau ferroviaire marocain

Il convient d'attirer l'attention sur quelques éléments historiques, mais également sur l'exploitation actuelle et le matériel utilisé.

Aspects historiques

L'origine effective du rail au Maroc remonte à 1911, lorsque l'armée française (le Maroc fut un protectorat français et espagnol jusqu'en 1956) décida la construction d'un réseau en voie de 60 cm dans les régions de Casablanca, Kenitra et Oujda. Dès 1920, un réseau à voie normale (qui s'est substitué au réseau militaire) est exploité par trois compagnies privées (CFM, compagnie des Chemins de fer du Maroc, CTF, compagnie Tanger-Fès, et CMO, compagnie du Maroc oriental), utilisant toutefois un équipement et un matériel semblables, les principes et les standards utilisés par l'ex. compagnie française du Midi étant grosso modo appliqués. En 1963, est créé l'ONCF, l'Office national des Chemins de fer, issu de la fusion des trois sociétés susmentionnées.

Exploitation actuelle

En 2000, l'ONCF exploite un réseau de 1908 kilomètres, dont 1003 sont électrifiées (en courant continu, à la tension de 3000 V) et 302 établis à double voie. L'épine dorsale du réseau relie Marrakech (au sud) à Oujda (à l'est), en passant par Casablanca, Rabat, Sidi Kacem, Meknès et Fès. S'y greffent diverses lignes de marchandises dédiées au trafic de trains de phosphates (le Maroc est le troisième producteur mondial et le premier exportateur), entre autres vers Safi, Oued Zem et Jorf Lasfar. Le réseau marocain est le plus rapide d'Afrique, puisque les "trains navettes rapides" (TNR) relie, depuis 1984, Casablanca à Rabat, et cela à la vitesse de 160 km/h, l'exploitation étant assurée avec l'équivalent des automotrices Break de la SNCB.

Matériel de l'ONCF

Actuellement, le matériel se compose de diverses séries, qui ont pour la plupart une filiation avec des engins qui circulent sous d'autres latitudes. Le tableau *infra* en donne une brève description.



PHOTO 45-79 Après notre arrivée à Casablanca, toute l'après-midi fut consacrée à la visite du dépôt de Casablanca-Roche Noire, ce qui permet aux participants de se familiariser avec le matériel moteur de l'ONCF. Ici, la E-1016 en compagnie d'une E-1600 et d'une E-1100 attend son prochain service.
Jean-Luc VANDERHAEGEN, 28 octobre 2000.



PHOTO 45-80 Après avoir manoeuvré de lourds trains de phosphate, la DK-560 rentre au dépôt. Toutes les locomotives de manoeuvres arborent une livrée à dominante de vert.



PHOTO 45-81 Dans le triage de Casablanca-Roche Noire, pas moins de trois locomotives polonaises de la série DG manoeuvrent simultanément.
Kristof AVONDS.

MATERIEL ELECTRIQUE

SÉRIE - N°	CONSTRUCTEUR- ANNÉE	PUISSANCE	FILIATION
E-1001-1023	Kolmex (PL) 1975	3000 kW	ET 22 PKP
E-1101-1122	Mitsubishi (Japon) 1976	2848 kW	
E-1201-1208	Mitsubishi (Japon) 1982	2848 kW	
E-1251-1262	Mitsubishi (Japon) 1984	3900 kW	
E 1301-1318	SCIF (Maroc) 1991/1993	4600 kW	BB 7200 SNCF
E-1351-1359	SCIF (Maroc) 1992/2000	4500 kW	BB 7200 SNCF
ZM 1-8	BN-ACEC 1984	1416 kW	AM 300 SNCB
ZM 11-16	BN-ACEC 1992	1416 kW	AM 300 SNCB

MATERIEL DIESEL

SÉRIE - N°	CONSTRUCTEUR- ANNÉE	PUISSANCE	FILIATION
DF-101-114	Alsthom 1968-1970	2650 kW	CC 72000 SNCF
DH-351-361	GM (USA) 1974	2429 kW	GT 26 CW GM
DH-366-368	GM (USA) 1974	2429 kW	GT 26 CW GM
DH-371-374	GM (USA) 1982	2429 kW	GT 26 CW GM
DG-201-237	Fablok (PL) 1973-1975	589 kW	SM 42 PKP
DI-501-518	GM (USA) 1973-1984	736 kW	
DK-551-561	GM (USA) 1983-1984	1472 kW	GT 26 CW-2 GM
DM-601-619	Brush (GB) 1953-1955	817 kW	

Quant au parc remorqué, il se compose de voitures équivalentes aux voitures Corail de la SNCF (168 exemplaires), de voitures polonaises Kolmex (82 exemplaires) et de voitures ex. SNCB des types K1 (135), M1 (49), K2 (125) et I3 (10), achetées entre 1982 et 1991. A l'heure actuelle, seules subsistent 60 voitures du type K2, principalement engagées sur les trains de nuit, en l'absence de climatisation.



PHOTO 45-83 La rame de notre premier train spécial attend à quai à Casablanca-Voyageurs, son accouplement avec la E-1019. Jean-Luc VANDERHAEGEN.

2. Faits marquants du voyage PFT au Maroc

Le voyage du PFT s'est effectué durant le congé de la Toussaint, entre le 28 octobre et le 4 novembre 2000. Quarante-six personnes y participaient; outre une majorité de Belges, on recensait également des Français, des Suisses, des Américains, un Luxembourgeois, un Néerlandais, un Italien, un Allemand et un Autrichien.

SAMEDI 28 OCTOBRE 2000

C'est vers 9 heures que le noyau dur du PFT s'est retrouvé à l'aéroport de Bruxelles-National, en vue de procéder à l'enregistrement des bagages et à l'embarquement dans un Boeing 737-400 de la Sabena assurant le vol SN 3821 Bruxelles-Casablanca. L'arrivée dans la capitale économique du Maroc s'est faite vers midi.

Dès notre descente d'avion, nous sommes épris par un soleil de plomb, la chaleur dépasse les 25°, température toutefois jugée fraîche par les cheminots qui allaient nous accueillir !

Nous attend dans l'aérogare, la chef de gare de Casablanca Aéroport (Moham-



PHOTO 45-82 La voiture 1055, ex. K2 de la SNCB, garée en gare de Fès, le 2 novembre 2000. On remarquera ses bogies d'origines SNCF. Jean-Luc VANDERHAEGEN.

med V), qui se charge de faciliter et d'accélérer les opérations de contrôle des passeports et de douane, et surtout de retarder le train V2006 assuré avec l'automotrice "Break" ZM 7 qui va emmener le groupe vers la gare de Casa Voyageurs. Nous faisons également la connaissance de Aziz Hanafi, cadre à la Direction du Transport de l'ONCF, qui va accompagner les participants pendant toute la semaine de voyage.

A l'arrivée à Casa Voyageurs, nous sommes dirigés vers notre hôtel, exploité par une chaîne française bien connue. Une des constantes du voyage sera effectivement d'être hébergés dans des hôtels situés à proximité directe des gares (ce fut particulièrement utile, surtout après de longues journées consacrées à la prise de photos); ces derniers appartenaient d'ailleurs précédemment aux Chemins de fer marocains.

Mais comme pour tous les voyages organisés par le PFT, il n'est guère possible de perdre du temps inutilement, et c'est donc tout naturellement que le groupe prend immédiatement la direction du dépôt de Casablanca où il fut accueilli par le Chef d'établissement qui lui fait visiter les lieux. On recense cinq dépôts au Maroc, dont le plus important est sans conteste celui de Casablanca. Il héberge en effet 90% des engins électriques (locomotives et automotrices), ainsi que des engins Diesel de manoeuvre des séries DG, DI, DK et DM (60% du parc). Outre la maintenance du matériel, le dépôt est également chargé de la gestion du personnel de conduite, des visites simplifiées du matériel remorqué et du relevage des trains accidentés dans la région de Casablanca. Cette première après-midi permet donc aux participants de se familiariser, via des "photos-butoirs", aux grandes séries de locomotives de l'ONCF.



PHOTO 45-84 En gare de Casablanca-Voyageurs, le train CO à destination de Oujda attend le départ. Derrière la locomotive E-1309, se trouve un des tout derniers fourgon-générateurs provenant de la modification d'une K2 SNCB. Jean-Luc VANDERHAEGEN.



PHOTO 45-85 Arrêt-photo dans les environs de El Khemisset des Ouled Bouziri, le 29 octobre 2000.

Yves STEENEBRUGGEN.

La soirée étant libre, certains se sont dirigés vers le restaurant de l'hôtel, d'autres vers le port afin de se familiariser avec l'excellente et très fine cuisine marocaine.

DIMANCHE 29 OCTOBRE 2000

La deuxième journée est consacrée à la ligne qui relie Casablanca à Marrakech. Un train spécial est affrété pour parcourir les 246 kilomètres. Il est composé de la locomotive E 1019, de trois voitures ex. K2 de la SNCB et d'un fourgon générateur pour l'alimentation de la rame. Cette première excursion est l'occasion de découvrir un pays rempli de contrastes, entre les zones urbaines (où se côtoient tant les quartiers résidentiels qu'hélas les bidonvilles) et les régions rurales, dans des paysages (semi-) désertiques.

Le réseau des chemins de fer est lui aussi étonnant puisqu'il combine un système d'exploitation proche de celui existant à la SNCF (signalisation, uniformes et grades du personnel,) et un matériel dont la provenance est variée. Il convient, dans cette optique, de souligner les excellentes relations qui se sont tissées entre l'ONCF et la SNCB, principalement au travers de l'échange de cheminots afin de partager leurs expériences spécifiques: la mise en service des automotrices ZM identiques à nos "Break" n'est certainement pas étrangère à cet état de fait.

De nombreux arrêts-photos vont émailler la journée, aux endroits les plus

spectaculaires. Il faut en effet savoir que l'organisateur avait eu l'occasion de découvrir le pays quelques mois auparavant. La ligne étant majoritairement à voie unique, des arrêts sont réalisés dans les gares de croisement, ce qui permet aux participants de photographier également des trains du service régulier. Certaines gares méritent l'intérêt: on peut citer celle de Settat (prononcer Statte), bordée de palmiers et dans laquelle est installée (ainsi que, par ailleurs, dans les grandes stations du réseau) une mosquée; on peut aussi mentionner celle de Benguerir, qui est la gare de départ d'une des principales lignes de trains de phosphates vers Safi (sur l'Océan atlantique). La ville de Benguerir se caractérise aussi par la présence de la base d'atterrissage d'urgence des navettes spatiales de la NASA !

Après la traversée de moult oueds, le franchissement de collines diverses et la découverte de panoramas extraordinaires, nous arrivons en milieu d'après-midi à Marrakech, une des plus belles villes du Maroc. Après la visite de l'atelier de traction, les uns profitent pour faire une petite sieste bien méritée, les autres pour se rafraîchir sous une bonne douche, tandis que les téméraires firent un plongeon dans la piscine de l'hôtel. Il faut préciser que la température approchait ici des 30 degrés ! Quel contraste avec la tempête qui a sévi durant toute la semaine en Europe!

Après cette relaxation, c'est le départ vers le centre pour y découvrir la Médina et ses souks et y déguster un excellent couscous !

A suivre ...



PHOTO 45-86 Dernier arrêt-photo dans la palmeraie de Marrakech. Philippe DE GIETER.

Notre lecteur Monsieur Paul De Backer nous a transmis d'intéressantes précisions concernant l'article "Une ancienne remorque vicinale en Norvège" publié dans notre précédent numéro.

- La photo publiée à la page 10 n'est pas l'AR 294 mais bien le 291. Il est facilement reconnaissable du fait qu'il ne possédait pas de portes pliantes automatiques mais bien des portes coulissantes. L'auteur du document est Monsieur E. BOUWMAN, et fut prise à la station de Dilzen Dorp le 4 août 1954.
- Page 11 : ces autorails ont effectivement été mis en service à partir du 1er novembre 1954 sur la ligne Tervuren-Tienen, mais la ligne était déjà démontée entre Tervuren et Vossem. Ils furent donc affectés à la relation (Bruxelles Place Dailly à certaines heures), Vossem, Hamme-Mille (et -semble-t-il plus loin à certaines heures). Ils circulaient tout-à-fait exceptionnellement jusqu'à Tienen.
- Sur la ligne Tienen - Sint-Truiden, le service voyageurs par autorails (à deux essieux) avait déjà été supprimé le 2 octobre 1954 (le service pour le transport des betteraves restera en activité jusqu'en 1957 jusqu'à Sint-Truiden et ensuite limité à Halle-Boeienhoven jusqu'en 1961). Tout-à-fait exceptionnellement, on a cependant vu l'un ou l'autre de ces autorails à bogies circuler sur une partie de cette ligne à l'occasion de services spéciaux pour le pèlerinage de Hakendover. Ce fut encore le cas après la suppression le 20 avril 1957 de Vossem - Hamme-Mille (et du service des autorails à bogies) : le lundi de Pâques (22 avril 1957), un service assuré par autorail "aérodynamique"



Voici une autre vue d'un autorail aérodynamique, ici l'AR 296 photographié en gare de Riemst le 5 juin 1953, prêt au départ pour aller vers Maaseik. Collection : Pierre HERBIET.

roula de Weert St. G. (le dépôt d'attache) jusqu'à Hakendover et retour.

- Les remorques terminèrent leur service avec la suppression du service ferré Tongeren - Maaseik, le 1er septembre 1954 (même si jusqu'au 24 décembre 1954, il subsista quelques services scolaires entre Tongeren et Lanaken). Elles furent vendues fin janvier 1956.
- La légende de la photo montrant l'intérieur de la remorque 72 indique que l'aménagement reste inchangé. Les sièges (recto-verso avec poignée "boule") ont cependant (en 1977 je crois) été enlevés et remplacés par des sièges disposés tous dans le même sens.
- Les remorques vicinales furent d'abord numérotées 106, 107 et 108. La 106 (ex. 19500 SNCV) a été détruite lors de l'incendie du dépôt du réseau de Trondheim en 1956 (sa plaque d'imma-

trication a été récupérée par Monsieur Jacques Cohn et est exposée au Mupdofer). Les deux remorques subsistantes furent renumérotées 71 et 72. La 71 qui subsiste est l'ex. 107 et l'ex. 19501 SNCV.

De plusieurs lecteurs par Internet

Plusieurs lecteurs nous ont interrogé via Internet sur plusieurs points d'actualité et rumeurs, dont la démolition de la gare de Ponderôme et les futures locomotives Diesel de la série 56.

Nous pouvons catégoriquement répondre que la gare de Ponderôme n'a, à ce jour, pas été démolie (mais bien celle de Vonèche - voir EL 44); et que la SNCB n'a jusqu'à présent pas établi le moindre cahier de charge pour une hypothétique série 56.

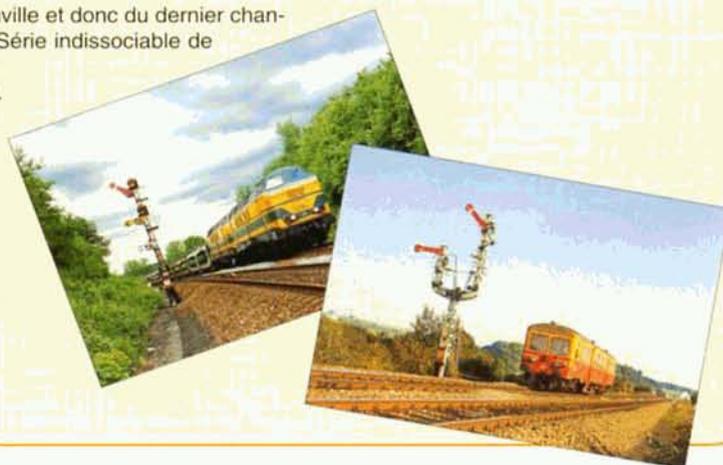
PHOTO-THEME N° 38

A la suite de la suppression de la signalisation mécanique à Florenville et donc du dernier chandelier du réseau, nous consacrons le photo-thème 38 à ce sujet. 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 38.

- 38-01 204.004 + 5403 (voir page 32)
- 38-02 4601 (voir page 32)
- 38-03 4505 + chandelier (voir page 32)
- 38-04 4301 (voir page 33)
- 38-05 6086 + 6016 (voir page 33)
- 38-06 5926 + 5927 + chandelier (voir page 33)
- 38-07 5105 + train de pétrole, à hauteur du chandelier
- 38-08 6016 + 6086 à hauteur du signal d'entrée côté Bertrix
- 38-09 4509 à hauteur du chandelier
- 38-10 5309 + minerais à hauteur du chandelier



PFT-Editions

- Les locomotives Diesel type 201 - série 59 BEF 1977 EUROS 49,00 1905 g
- Promenade ferroviaire au Pays d'Ath BEF 750 EUROS 18,59 860 g
- Le rail Bruxellois en images BEF 450 EUROS 11,16 550 g
- Indicateur de 1935 (réédition) BEF 795 EUROS 19,71 615 g
- Indicateur de 1940 (réédition) BEF 262 EUROS 6,50 250 g
- Les trams verts de Charleroi en images BEF 490 EUROS 12,15 550g
- Histoire de la signalisation en Belgique - tome I BEF 990 EUROS 24,54 950 g
- Le chemin de fer en Hesbaye liégeoise BEF 950 EUROS 23,55 750 g
- Les traways vicinaux de Charleroi et du Centre BEF 950 EUROS 23,55 950 g

UN SIECLE DE VAPEUR



NOUVEAU !!

UN SIECLE DE VAPEUR

127 photos - format 21 x 27 cm

PRIX : 988 BEF - 24,5 EUROS - 1200 g.

Autres éditions

- Vapeur en Belgique - tome I (par Phil Dambly) BEF 1950 EUROS 48,34 1390 g
- Vapeur en Belgique - tome II (par Phil Dambly) BEF 1950 EUROS 48,34 1905 g
- Petite histoire de la gare de Namur BEF 320 EUROS 7,93 390 g
- La ligne 128 Ciney - Yvoir BEF 295 EUROS 7,31 550 g
- La ligne 126 Ciney-Statte BEF 395 EUROS 9,79 400 g
- La ligne du Luxembourg (Ed. CFFL) BEF 995 EUROS 24,67 650 g
- Les locomotives polycourant de l'artère Paris-Bruxelles (Ed. du Cabri)
 - volume I BEF 1480 EUROS 36,69 400 g
 - volume II BEF 1480 EUROS 36,69 550 g
- La ligne 24 (par Michel Hanssens) BEF 995 EUROS 24,67 810 g
- Tramways Bruxelles et Anvers (cartes postales anciennes) BEF 1095 EUROS 23,55 750 g
- Les vicinaux du groupe de Leuven BEF 950 EUROS 24,54 800 g
- En Belgique sur les rails d'autrefois (Ed. du Cabri) BEF 1300 EUROS 32,23 750 g
- De Knokke à La Panne (Ed. Retro) BEF 1095 EUROS 27,14 600 g
- Les Vicinaux du Brabant BEF 1700 EUROS 42,14 1300 g
- Les locomotives à vapeur types 64 et 81 BEF 1300 EUROS 32,23 850 g

En Lignes

En Lignes

- abonnement 2001
 - Belgique BEF 1008 EUROS 25,00
 - étranger (Europe) BEF 1210 EUROS 30,00
 - étranger ((hors Europe) BEF 1533 EUROS 38,00
- numéros 1 à 8 BEF 80 EUROS 1,98 100 g
- numéros 9 à 11 BEF 120 EUROS 2,97 100 g
- numéros 12 à 15 BEF 140 EUROS 3,47 100 g
- numéros 19 à 20 BEF 160 EUROS 3,97 100 g
- numéro 24 BEF 180 EUROS 4,46 100 g
- numéros 26 à 31 BEF 220 EUROS 5,45 100 g
- numéros 34, 36, 39, 40 BEF 240 EUROS 5,95 100 g
- numéros 41 à 44 BEF 303 EUROS 7,50 200 g
- reliure pour EN LIGNES BEF 450 EUROS 11,16 550 g

En Lignes hors série

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



Photos

Photos En Lignes

Les photos et diás publiées dans les EN LIGNES et portant un numéro (par exemple PHOTO 45-24 ou DIA 45-76), peuvent être obtenues au format 10x15 cm en couleurs, sauf les numéros suivis de la mention NB (par exemple PHOTO 45-29 NB) qui sont des photos noir et blanc. ATTENTION: numéro(s) à préciser à la commande sur carte postale, lettre, internet ou fax. Date limite de commande : le 20-04-2001; date de livraison: +/- 30/05/2001. Les photos des EN LIGNES précédents ne sont plus disponibles !

Renseignements et commande :

☎ 065/72.80.72 - Fax : 065/66.45.41 - ✉ pftsp@hotmail.com

- Prix par photo BEF 40 EUROS 1 7 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, internet ou fax. Pas de date limite, toutes les photos sont disponibles.

- Prix par photo BEF 150 EUROS 3,72 7 g

Photos-thèmes

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

- N° 3 : La locomotive 6036 BEF 402 EUROS 10,00 75 g
- N° 4 : La locomotive 6215 BEF 402 EUROS 10,00 75 g
- N° 6 : Les automotrices ex. SNCB en Italie BEF 402 EUROS 10,00 75 g
- N° 23 : Les voitures M3 ex. SNCB en Italie BEF 402 EUROS 10,00 75 g
- N° 24 : Locos série 15 sur les lignes 125-130 BEF 402 EUROS 10,00 75 g
- N° 27 : Autorails séries 45 et 46 du dépôt de Ath BEF 402 EUROS 10,00 75 g
- N° 29 : Les 6700 ACTS (ex. 63 SNCB) BEF 402 EUROS 10,00 75 g
- N° 30 BD ■ : Un samedi-midi à Lot (EL 38 p; 12) BEF 1210 EUROS 30,00 75 g
- N° 31 : Voyage PFT au Danemark (15 photos) BEF 605 EUROS 5,00 105 g
- N° 33 : La ligne Diesel Trois-Ponts - Gouvvy BEF 402 EUROS 10,00 75 g
- N° 34 : La locomotive Diesel 204.004 / 5404 BEF 402 EUROS 10,00 75 g
- N° 35 : La ligne Diesel Rivage - Trois-Ponts BEF 402 EUROS 10,00 75 g
- N° 36 : Locos à vapeur préservées par la SNCB BEF 402 EUROS 10,00 75 g
- N° 37 : La gare de Quiévrain (traction Diesel) BEF 402 EUROS 10,00 75 g
- N° 38 : Les signaux mécaniques de Florenville BEF 402 EUROS 10,00 75 g



PHOTO-THEME 38 FLORENVILLE

voir page 58

Articles divers

Pin's

- Locomotive Diesel type 201 BEF 100 EUROS 2,48 16 g
- Locomotive Diesel série 60 verte BEF 100 EUROS 2,48 16 g
- Locomotive Diesel série 60 jaune BEF 100 EUROS 2,48 16 g
- Autorail 4333 + remorque 732.10 BEF 100 EUROS 2,48 16 g
- Locomotive électrique 101.012 bicoloré BEF 100 EUROS 2,48 16 g
- Locomotive électrique 101.012 vert foncé BEF 100 EUROS 2,48 16 g
- Locomotive à vapeur type 81 BEF 100 EUROS 2,48 16 g

Cartes postales

- Série 1 à 6 (12 vues SNCB + CFL par série) BEF 150 EUROS 3,72 105 g
- Série 7 (12 vues SNCB - voir EL 38 page 3) BEF 150 EUROS 3,72 105 g
- CP 8 à 17 : 10 cartes noir et blanc des gares de Spontin, Frameries, Ciney (2X), Gouvvy, St. Ghislain, Trois-Ponts, Remouchamps et Huy BEF 202 EUROS 5 80 g
- CP B : 4 cartes postales noir et blanc du tram B BEF 101 EUROS 2,50 40 g

Calendriers LOCO

- Années disponibles : 1979, 1980, 1982-1989, 1991-1993, 1995, 1997, 1998
 - BEF 202 EUROS 5,00 550 g
- 2001 BEF 403 EUROS 10,00 550 g

Commande et frais d'envoi

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.

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 E 1,00	BEF 45 E 1,12	
jusque 250 g	BEF 55 E 1,36	BEF 80 E 1,98	
jusque 350 g	BEF 65 E 1,61	BEF 130 E 3,22	

jusque 500 g	BEF 90 E 2,23	BEF 130 E 3,22
jusque 1000 g	BEF 120 E 2,97	BEF 220 E 5,45
jusque 2000 g	BEF 140 E 3,47	BEF 295 E 7,31
jusque 3000 g	BEF 225 E 5,58	BEF 390 E 9,67
jusque 4000 g	BEF 260 E 6,45	BEF 520 E 12,89
jusque 5000 g	BEF 290 E 7,19	BEF 630 E 15,62

■ ARTICLE EN VOIE D'ÉPUISEMENT

