
EN LIGNES



REVUE TRIMESTRIELLE EDITEE PAR L'ASBL

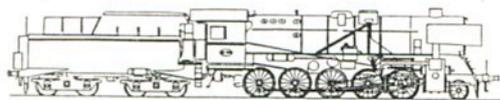
*Patrimoine
Ferroviaire
Touristique*

N° 20 - décembre 1994

VALEUR : 160 FB

Bureau de dépôt : 1180 Bruxelles 18

Editeur responsable : KOOB J-P, Square Vergote 6, 1200 Bruxelles



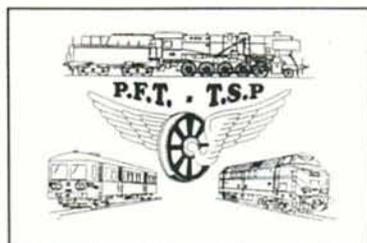
P.F.T. , T.S.P



EN LIGNES

Revue trimestrielle éditée par l'ASBL

PFT PATRIMOINE FERROVIAIRE TOURISTIQUE



ADRESSE PFT-asbl
Avenue des Eglantines, 15
B-1150 Bruxelles
Tél. 02770.51.82

NUMERO DE TVA
BE 435.339.562

ABONNEMENT

Pour recevoir "EN LIGNES" tous les 3 mois, il suffit de se faire membre du PFT en versant une cotisation annuelle de 600FB (pour l'étranger 700 FB) selon les modalités de paiement reprises ci-dessous, en mentionnant en communication : "membre 1995"

MODALITES DE PAIEMENT

- * si vous habitez la Belgique, il suffit de verser la somme requise sur le compte bancaire 001-1201789-35 de PFT-Bruxelles.
- * si vous habitez l'étranger
 - et possédez un compte courant postal, vous virez la somme, libellée en francs belges, sur le compte postal du PFT Bruxelles 000-1318999-90.
 - et ne possédez pas de compte courant postal, vous nous adressez soit un Eurochèque barré, libellé en francs belges au nom du PFT-Bruxelles, soit un mandat postal international, libellé en francs belges.

CHANGEMENT D'ADRESSE

Il suffit simplement de nous envoyer vos nouvelles coordonnées.

COURRIER

Pour toute correspondance, veuillez joindre une enveloppe timbrée self-adressée.

EN LIGNES

Les articles publiés n'engagent que la seule responsabilité de leurs auteurs. Aucun article ne peut être reproduit sans accord écrit du PFT.

RESTAURATION DU MATÉRIEL

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

DEPOT LEGAL A la parution

Le mot du Président

Ca y est, elle roule!

Le 11 septembre, journée du Patrimoine oblige, notre locomotive à vapeur a, enfin, effectué ses premiers tours de roues. Après de longs mois d'interminables palabres et de vérifications diverses nécessités pour son agrégation, l'autorisation est enfin tombée au lendemain des essais du 10 août : tout est en ordre pour le 11 septembre. Par deux fois, le rendez-vous avec le public avait été manqué, et une troisième fois aurait été la catastrophe, d'autant plus que plusieurs personnalités avaient été invitées à la manifestation.

Soyez-en sûr, le programme de l'année prochaine tiendra compte de cette nouvelle venue, presque opérationnelle maintenant en tête de trains spéciaux...

Cette bonne nouvelle ne doit pas nous faire oublier nos autres activités; c'est ainsi que, en collaboration avec Ediblanchart, nous éditons à nouveau le célèbre calendrier qui n'était pas paru en 1994. A deux, les risques financiers sont moins grands...

Pour cette fin d'année, vous pourrez également découvrir deux autres publications, et profiter des promotions que nous vous proposons. Voilà d'excellents cadeaux à des prix tout à fait raisonnables. N'hésitez donc pas!

Retenez aussi les dates de nos prochaines activités, pour ne pas être pris au dépourvu.

Bonne lecture, et à l'année prochaine.

IN MEMORIAM

C'est avec émotion que nous avons appris le décès le samedi 17 septembre dernier de M. Maurice PAGE, Administrateur-Directeur aux Services Généraux de la SNCB, à l'âge de 63 ans.

M. PAGE était connu dans le milieu des amateurs comme président de la Commission du Patrimoine historique de la SNCB; il avait, à ce titre, mis sur pied et avec les moyens dont il disposait, une structure de sauvegarde de tout ce qui touche à ce patrimoine : matériel, bâtiments, archives, etc.

Il avait également mis en place une réglementation qui précise les conditions de circulation des engins privés sur le réseau de la SNCB et soutenait toutes les initiatives de développement des réseaux touristiques.

Sa forte personnalité, son bon sens et ses décisions réfléchies en faisaient un interlocuteur privilégié.

Son rêve était de pouvoir enfin doter les chemins de fer belges d'un musée digne de ce nom, où seraient rassemblées les collections actuellement disséminées en divers endroits.

Puisse les dirigeants qui le suivront poursuivre son oeuvre avec le même entrain et la même conviction.

Le PFT présente à la famille de M. PAGE ses plus sincères condoléances.

COMMUNICATION

Un problème technique nous a empêché de diffuser le numéro 19 de "En Lignes" dans les librairies.

Les lecteurs qui désirent se le procurer peuvent virer la somme de 160F sur le compte 001-1201789-35 du PFT en mentionnant en communication "En Lignes 19". Nous nous ferons un plaisir de l'envoyer par la poste.

Photos de couverture

Première page

Après quatre années de patience, la 26.101 est enfin à l'honneur. Elle est vue à Boussu, entre St-Ghislain et Quiévrain, lors de la Journée du Patrimoine le dimanche 11 septembre dernier.

Photo : Christian DOSOGNE.

Dernière page : PHOTO 20-23

La 6084 vietnamienne en tête du train 59801 Merelbeke - St-Ghislain photographié à Scheldewindeke sur la ligne 122 Merelbeke - Zottegem. En seconde position : la 6272.

Photo : Jean-Luc VANDERHAEGEN, 26 avril 1984.

EN LIGNES 20

DECEMBRE 1994

SOMMAIRE

Le mot du Président.....	2
26.101 : Le jour le plus long.....	4
26.101 : Le jour J.....	6
HISTOIRE : La 6084 vietnamienne.....	10
Actualité étrangère.....	20
Actualité SNCB.....	24
- Matériel roulant.....	24
- Infrastructure.....	33
- Exploitation.....	34
- Divers.....	35
- L'actualité en images.....	37
- La 140 C 231.....	40
- La base TGV du "Coucou".....	42
- Le point sur les travaux TGV.....	43
Graphique PFT.....	48
Nouveautés.....	53
Curiosité ferroviaire.....	54
PFT-Boutique.....	55

REALISATION

Jean-Luc VANDERHAEGEN

REDACTEUR EN CHEF

Jean-Luc VANDERHAEGEN

REDACTION

Alain DEFECHEREUX, Baudouin DIEU, Philippe DIEU, Pierre HERBIET, Serge MARTIN, Jean-Luc VANDERHAEGEN, Eric VAN HOECK.

REMERCIEMENTS

Christian DOSOGNE, Philippe SCHOLL, Pierre BERCHEM, Christian VANHECK, Marc RIGUELLE, Philippe GOUSSET, Stefan DENAYRE, Pascal DUBOIS, Fabrice VACHAUDEZ, Marcel OVERTIN, Simon BARBIEUX, Claude VANDECASTEELE, M. RADEMAKERS, Robert BODDEWIJN, Yves REYNAERTS, Jean-Marc HOTTON.

AGENDA 1995

Vous pouvez déjà noter dans votre agenda les dates retenues pour nos principaux voyages en 1995. Comme d'habitude, le programme sera communiqué aux abonnés par le biais d'un "En Lignes" spécial; des modifications peuvent évidemment être apportées au programme ou aux dates retenues.

Samedi 18 mars :	tour de Bruxelles en train à vapeur;
Dimanche 9 avril :	la 26.101 entre Cincy et Spontin;
Samedi 22 avril :	voyage sur l'Athus-Meuse;
Samedi 20 mai :	adieu aux rames TEE;
Samedi 24 juin :	voyage à préciser;
Samedi 12 août :	la Baie de Somme;
Samedi 9 septembre :	voyage à préciser.

TRAVAUX PFT

Dimanche 18 décembre :	entretien ligne 128
Dimanche 22 janvier :	entretien ligne 128
Dimanche 19 février :	entretien ligne 128

Ceux qui désirent nous aider à l'entretien de la ligne 128 entre Cincy et Spontin (débroussaillage, élagage, etc.) peuvent prendre contact avec nous. Nous leur fixerons alors le lieu de rendez-vous. Tél. : 065/78.29.22. Les personnes désireuses de participer à la restauration de notre matériel peuvent nous joindre par écrit ou par téléphone (02/770.51.82).

PETITES ANNONCES

Locomotive à vendre! Monsieur MESTREL, tenancier du café "Le Crinquet" à La Glanerie, désire se séparer d'une locomotive de fantaisie dont la fonction première était de produire des marrons chauds... Elle pourrait néanmoins remplir d'autres fonctions comme cuisson et vente de hot-dogs, hamburgers, gaufres, etc. Ses caractéristiques principales sont : poids : 1200kg; hauteur : 2,4 mètres; longueur : 3 mètres; 2 fours avec système d'évacuation, four à gaz, etc. Tous renseignements auprès de l'intéressé : Chaussée Montgomery, 69 7611 LA GLANERIE. Tél. : 069/64.83.76.

Recherche : (pour achat ou copie) : Geschichte der Deutsche Kriegslokomotiven (Reihe 42 und 52) de Griebel & Wenzel. Christian MICHEL, 68, rue Evrard Doyen, 7390 Wasmuel ☎ 065/77.00.44.

RENOUVELLEMENT DES COTISATIONS

Avec la fin de l'année paraît aussi le dernier numéro 1994 de votre revue préférée...

Il est donc temps de penser au renouvellement de votre abonnement, par le biais de la cotisation annuelle.

La cotisation 1995 donne droit, comme les années passées, à l'abonnement à la revue trimestrielle "En Lignes", ainsi qu'aux numéros hors série qui paraissent à l'occasion des manifestations proposées par le PFT.

Le montant de la cotisation 1995 est fixé à 600FB pour les membres résidant en Belgique et à 700FB pour ceux qui restent à l'étranger. Les modalités de paiement sont les suivantes:

- si vous habitez la Belgique, vous versez ou virez la somme de 600FB sur le compte bancaire 001-1201789-35 du PFT-Bruxelles en mentionnant en communication "Cotisation 1995"; vous pouvez également nous envoyer un chèque libellé au nom du PFT avec une mention indiquant qu'il s'agit du règlement de votre cotisation;
- si vous habitez l'étranger
 - et possédez un compte courant postal, vous pouvez virer la somme de 700FB sur le CCP 000-1318999-90 du PFT-Bruxelles;
 - et ne possédez pas de compte courant postal, vous nous envoyez un chèque bancaire de 700FB libellé au nom du PFT-Bruxelles.

Le prochain numéro paraîtra vers le mois de mars; évitez-nous un travail supplémentaire - nous sommes tous bénévoles - en réglant votre cotisation à temps...

26.101 : le jour le plus long...

Depuis un certain week-end de Pâques de sinistre mémoire, les choses se sont enfin débloquentées pour notre 26.101, puisqu'elle est enfin autorisée - tout au moins provisoirement - à rouler sur le réseau de la SNCB.

Tout débuta le 10 août, jour où elle dut effectuer son examen de passage. Au programme : 2 allers-retours entre Schaerbeek et Mechelen en tête d'une rame de 8 voitures (7 voitures M2 et la voiture-buffet du PFT), soit une charge de 360 tonnes. De cette épreuve allait dépendre les autorisations futures de circulation et son immatriculation.

Voici le récit de cet événement historique.

Mercredi 10 août, 1h30

L'équipe d'allumage est déjà sur place. C'est qu'il vaut mieux s'y prendre à temps pour mettre le maximum de chances de son côté avant d'effectuer ce parcours d'essai primordial pour l'avenir de notre vapeur.

1h40

L'allumette est jetée et les fagots disposés dans le foyer s'embrasent, prélude au chargement de la grille.

2h10

Les flammes dévorent peu à peu les 2 m3 de bois. On pourra bientôt commencer à taper du charbon. Après les médiocres résultats obtenus au début de l'année avec du charbon vénézuélien, c'est à un tender plein

à ras bord de 10 tonnes de charbon en provenance de l'est de la France que notre machine pourra assouvir son appétit.

2h20

Tandis qu'un violent orage vient d'éclater au-dessus de Schaerbeek, offrant un impressionnant spectacle dans la cabine de conduite, les premières pelletées de charbon brûlent en envoyant loin aux alentours un épais nuage de fumée.

3h30

Tandis que le foyer est devenu une véritable fournaise et que le feu est étendu sur la grille, une seconde équipe s'active au long et méticuleux travail de graissage. On commence à entendre l'eau chanter dans la chaudière.

4h30

La pression commence à monter : le manomètre indique 1 bar. Le souffleur peut lentement être mis en action.

5h00

Le timbre s'élève : déjà 3 bars.

6h30

Tandis que le jour se lève, les soupapes se soulèvent: le timbre est atteint.

7h00

Après cette nuit d'orage, le ciel se dégage et le soleil darde ses premiers rayons.

7h30

Toute l'équipe s'active au nettoyage de la locomotive. La mise en feu d'une machine est une opération particulièrement salissante.

9h00

L'équipe de techniciens d'AiB-Vinçotte arrive sur place. Il restait en effet une formalité à accomplir pour l'agrégation de la chaudière par cet organisme : le tarage des soupapes et le contrôle du manomètre principal à l'aide d'un manomètre étalon.

9h30

Le manomètre étalon n'est pas le bon! Celui-ci est en effet gradué par unité d'un bar jusqu'à 100 bars et manque donc totalement de précision pour effectuer la mesure sur notre chaudière. Conséquence : il faudra attendre 40 minutes, le temps que l'un des techniciens de AiB face un rapide aller-retour jusqu'au bureau. L'équipe du Département T de la SNCB arrive sur place.

10h30

Le nouveau manomètre étalon est enfin fixé au corps de la chaudière (après avoir dû chercher longtemps les raccords adéquats) et indique une mesure pratiquement identique à quelques grammes près au manomètre de la locomotive. Le tarage des soupapes peut commencer. Si la première se lève exactement à la pression requise, il faut toutefois agir sur la vis de réglage de la seconde, opération rapidement réalisée.

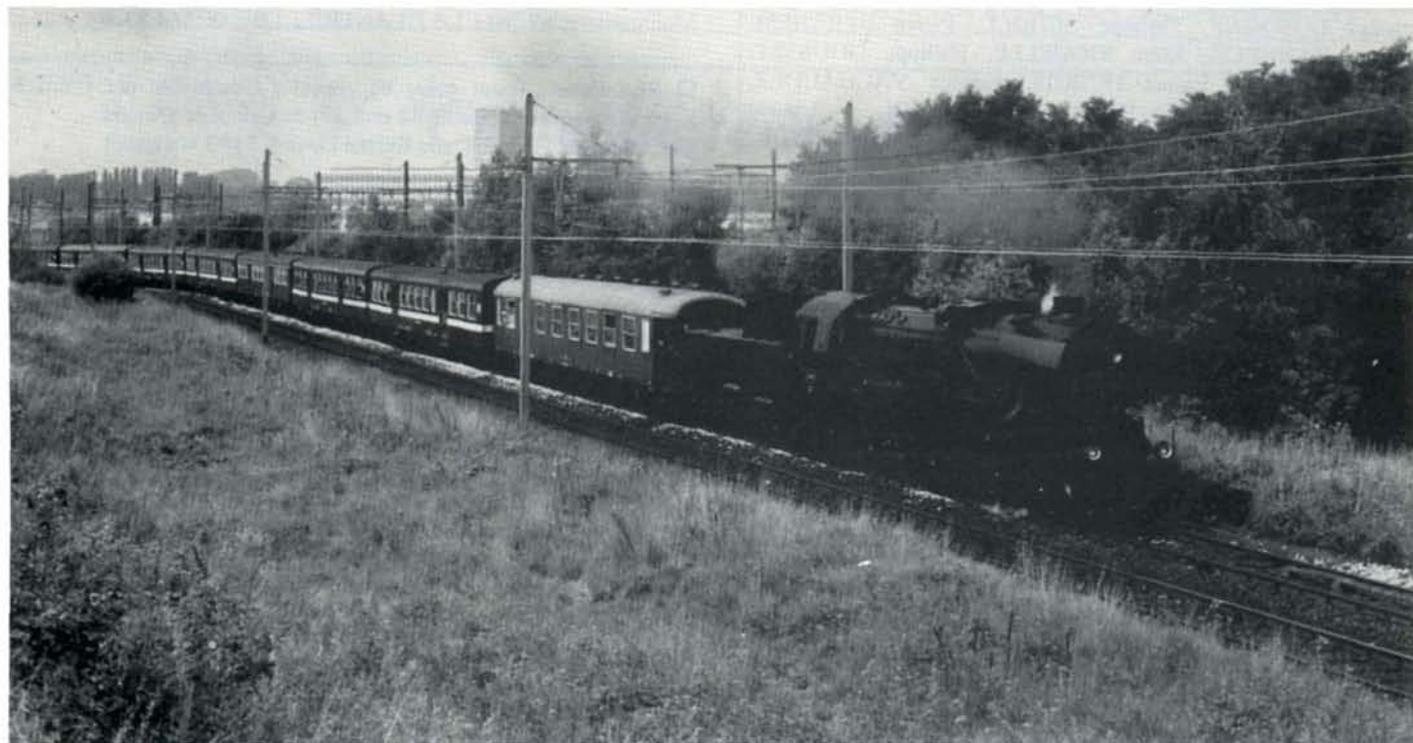


PHOTO 20-07 Un document historique : la première photo en ligne de la 26.101, à la sortie de Schaerbeek.

Photo : Serge MARTIN.



PHOTO 20-08 Passage empanaché à Epegem du second parcours d'essai Schaerbeek - Mechelen.

Photo : Serge MARTIN.

11h00

Les techniciens d'AiB déclarent la chaudière bonne pour le service et remplissent le formulaire destiné à la SNCB. En attendant la contre-signature du document par la Direction de la SNCB, la 26.101 peut déjà se placer en tête de la longue rame. Un essai complet des freins est alors exécuté.

12h30

Le document est acté et signé par la SNCB et l'autorisation définitive de circulation est immédiatement téléxée à Schaerbeek.

12h41

Le signal de départ est ouvert. Tous les coeurs de l'équipe du PFT se mettent à battre plus fort : on attendait ce moment depuis si longtemps! Depuis son arrivée en Belgique en juillet 1992, plus de deux années se sont écoulées au cours desquelles les innombrables formalités administratives ont été dûment remplies une à une sans la moindre exception, satisfaisant ainsi aux critères de sécurité dont certains ne semblent pas faire grand frais, mais ceci est une autre histoire...

12h42

Un coup de sifflet et le modérateur est ouvert. Après un bref patinage des roues sur les rails rendus glissants par l'huile gouttant de la machine, la rame s'ébranle lentement devant tout le personnel de l'atelier de Schaerbeek venu nous souhaiter bonne chance et admirer la chose; un long coup de sifflet les saluera au passage.

12h47

Après avoir traversé les vastes installations de la gare de Schaerbeek, le train arrive au signal de sortie, lequel présente le feu vert.

12h50

La rame est en voie principale sur la ligne 27, les coups d'échappement se font plus saccadés. La vitesse de 60 km/h est rapidement atteinte. En attendant le remplacement complet de son système de freinage, la vitesse maximale de la 26.101 est limitée à 60 km/h. En effet, pour satisfaire à la nouvelle réglementation concernant le frein qui entrera en vigueur au 1-1-1995, notre machine devra notamment être équipée d'un robinet de frein Oerlikon en lieu et place de l'ancien robinet Knorr à valves rotatives dont l'usage sera dorénavant interdit. Devront également être remplacés, le distributeur, le robinet du frein direct, la double valve d'arrêt et tous les tuyaux et conduites de frein; après quoi sa vitesse pourra être relevée à celle établie de par sa construction : 80 km/h. Mais nous voici déjà à Vilvoorde où un arrêt sera marqué pour faire un premier et rapide tour de la machine. Quelques échauffements à des coussinets de bielle sont constatés mais rien d'alarmant. Le parcours est ensuite poursuivi jusqu'à Mechelen. Quelques amateurs ainsi que les photographes officiels du PFT se trouvent en ligne pour immortaliser ce voyage historique.

13h12

Le train s'arrête voie 1 en gare de Mechelen. Aussitôt l'équipe descend pour une visite approfondie de tous les organes. Les échauffements constatés à Vilvoorde sont toujours là mais n'ont pas augmenté. Il faut bien laisser le temps aux coussinets de se roder, la plupart d'entr'eux étant neufs.

13h35

Le conducteur signale par téléphone que l'on peut repartir vers Schaerbeek. Un train croiseur doit d'abord passer; ensuite la voie sera libre pour nous. Pour éviter la remise

en tête de la machine, l'itinéraire de retour était tracé par Muizen - Weerde. Le signal s'ouvre, le train démarre lentement et passe sous l'imposant pont métallique de la ligne 25 et déjà arrive à Muizen.

13h55

Toujours par la ligne 27, nous regagnons Schaerbeek. Un long coup de sifflet au passage de l'atelier, et le train est reçu voie 15.

14h05

Découplée, la 26.101 peut évoluer par le triangle de la "cage aux ours". Les coups d'échappement arrachent quelques pierres au pont, qui dégingolent sur la machine, provoquant ainsi quelque émoi ...

14h30

Tout est prêt pour le second parcours d'essai. Le signal s'ouvre et c'est le nouveau départ. La machine est à présent conduite par les agents du Département, qui désirent se familiariser avec elle.

14h50

Après un parcours sans arrêts, le train arrive à Mechelen, cette fois sur la voie 6. Les échauffements constatés précédemment sont toujours présents sans toutefois avoir évolué. Vingt minutes plus tard, le train quitte Mechelen pour le dernier parcours.

15h37

Après un parcours sans encombre, le train arrive dans les installations de l'atelier de Schaerbeek; la rame est manoeuvrée à l'aide d'une locomotive de la série 80 tandis que la 26.101 est garée dans la remise.

16h30

Toute l'équipe du PFT se retrouve dans la voiture-buffet pour fêter au Champagne cette première sortie pleinement réussie de notre machine polonaise!

11 septembre : le jour J

Les essais du mois d'août, loin d'être une simple formalité, nous l'avons vu, avaient pour but l'obtention d'une agrégation provisoire nous permettant d'effectuer la prestation du 11 septembre, à l'occasion de la journée du Patrimoine dans la région de Mons-Borinage. Ces essais étaient capitaux pour notre locomotive, mais notre rendez-vous avec le public, déjà manqué deux fois, devenait pour nous une question d'honneur, de crédibilité et d'amour-propre. Ce week-end des 10 et 11 septembre nous combla au delà de nos espérances et se révéla autrement plus éprouvant : ligne plus difficile, parcours notablement plus long (près de 250 km), mise en chauffe étalée sur deux jours.

Nous avons décidé, pour palier à toute éventualité, d'acheminer la machine et sa rame dès le samedi midi, des petits ennuis de dernière minute pouvant ainsi être réparés à l'aise avant le grand jour. L'allumette est donc jetée dès 5h du matin, et l'équipe profite de la montée en pression pour effectuer les derniers réglages, le graissage et assurer les approvisionnements, toutes opérations qui deviennent peu à peu

routinières mais exigeant toujours le même soin. Le timbre est atteint sans incident, et la mise en tête est faite vers 10h30. La charge : quatre voitures BK de deuxième classe, notre voiture buffet, et la 5927 en queue, "froide" au cas où... soit près de 350 tonnes.

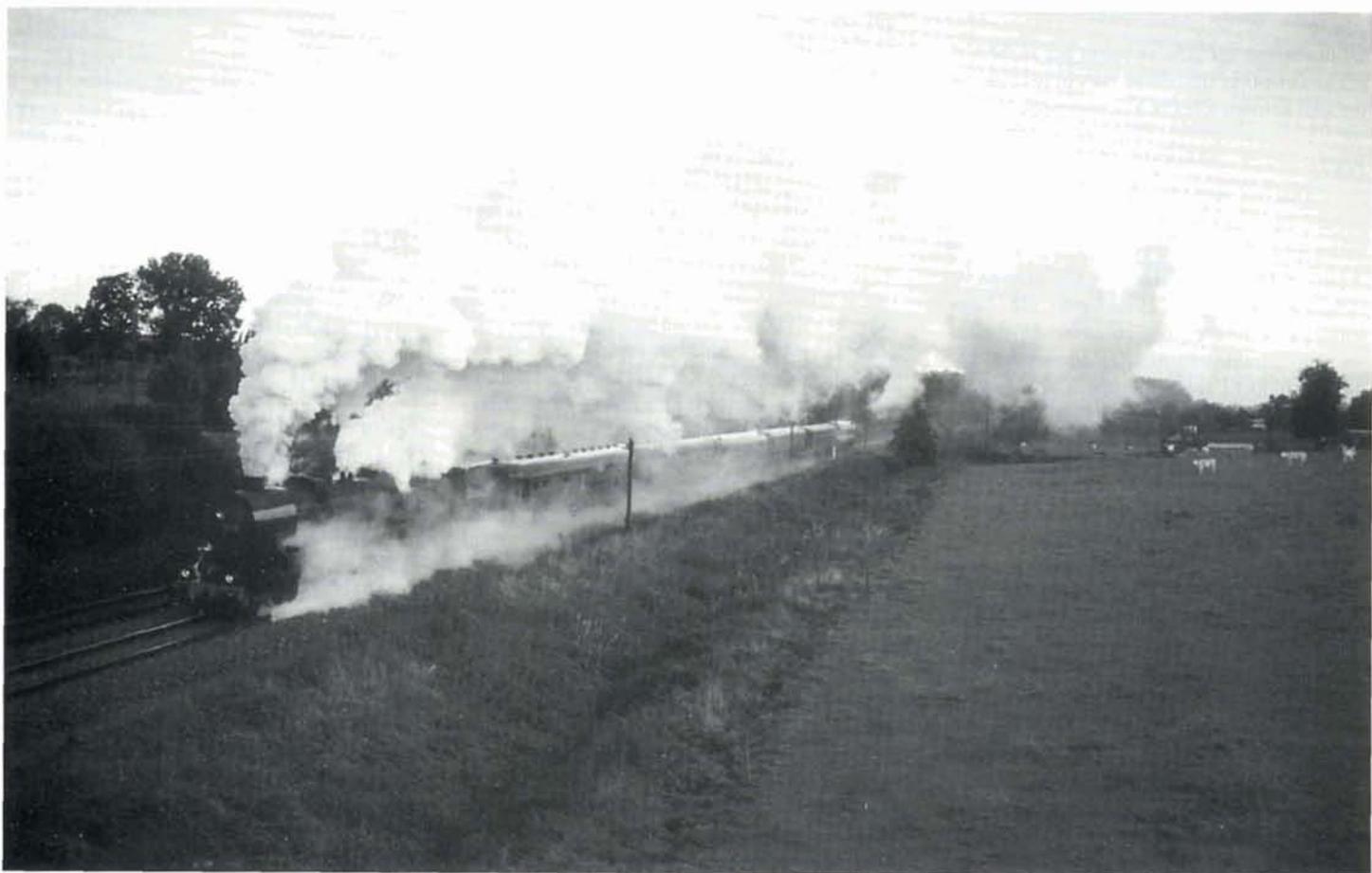
Le départ est donné à 11h30, et le convoi s'ébranle en direction de Schaerbeek, avant de se diriger vers la ligne 28, passer au dessus du canal à Cureghem, et s'élancer sur la ligne 96. Un premier arrêt d'une demi-heure à Halle devant un signal de sortie fermé nous permet de nous assurer que rien ne chauffe anormalement. L'attroupement sur le quai est assez conséquent...

Nous attaquons maintenant le tronçon le plus difficile du parcours (du moins pour les débutants que nous sommes encore) : la longue côte d'Hennuyères, qui est franchie à 40 km/h (il faut préciser que nous avons été garés à Hennuyères pour laisser passer l'IC de St.Ghislain, nous empêchant de prendre de l'élan!) grâce aux torrents de sueur du chauffeur qui se bat seul contre une pression qui ne demande qu'à tomber, un

niveau d'eau à tenir, une grille de 4 m² à charger uniformément, et un mécanicien qui lui bouffe sa vapeur. La suite entre Braine-le-Comte et Mons est plus aisée; mais pourquoi faut-il qu'une pluie diluvienne s'abatte sur la région, noyant le mécanicien qui n'en demandait pas tant et peste tout seul, la tête hors de l'abri, visibilité oblige? Le chauffeur rigole dans son coin : il n'est plus le seul à avoir sa liquette mouillée... Heureusement, le garage à Mons-Aviation nous ramène le soleil.

Le tender est réapprovisionné, le feu disposé pour la nuit, et une équipe réduite dort dans la voiture-buffet, veillant sur la bête et assurant l'alimentation minimum du foyer pendant la nuit. La vision de la machine, toute sombre dans le faisceau et fumant doucement, est impressionnante.

Le matin du 11, après une remise en chauffe un peu pénible sans briquettes, la machine et la rame sont prêtes à temps et nous pouvons faire une entrée triomphale en gare de Mons noire de monde, où nous embarquons les premiers voyageurs à destination de Quiévrain. Parmi ceux-ci



Le 10 septembre, lors de l'acheminement de la rame de Schaerbeek à Mons, la spectaculaire montée de la rampe d'Hennuyères que le chauffeur et les amateurs présents sur place ne sont pas prêts d'oublier.

Photo : Christian DOSOGNE.

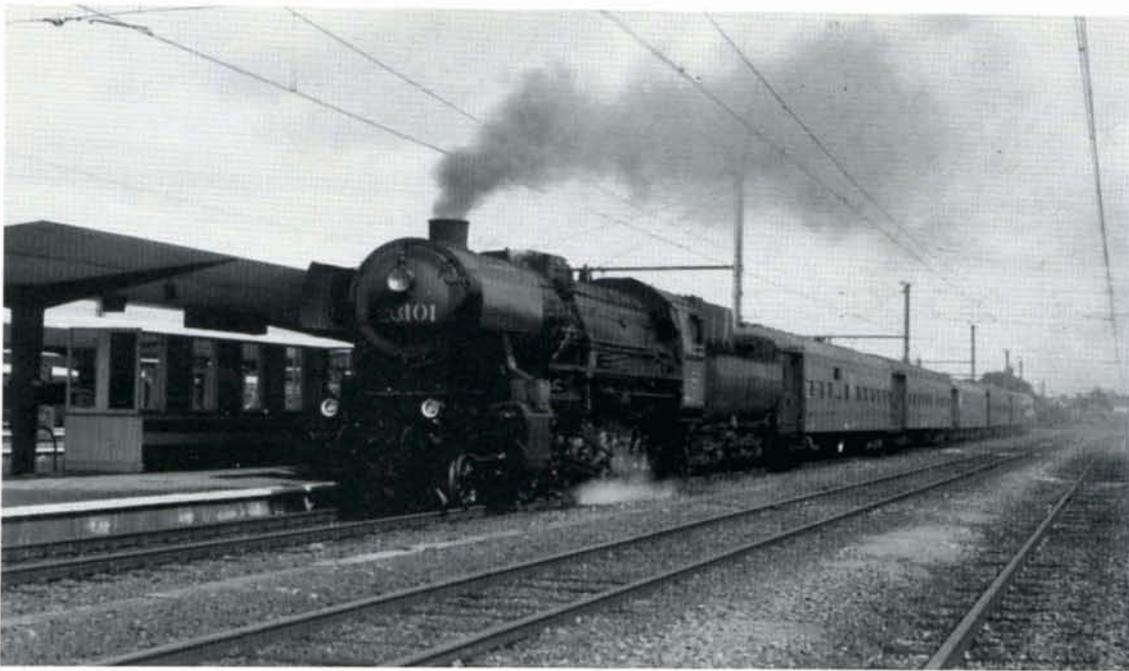


PHOTO 20-09
Lors du parcours d'acheminement, le train fut garé à plusieurs reprises, comme ici à Braine-le-Comte.

Photo : Jean-Luc VANDERHAEGEN



PHOTO 20-10 *A Mons, la 26.101 fut mise - l'instant d'une photo - à simple phare, la rendant ainsi pratiquement identique aux types 26 de la SNCB. La circulation avec un feu unique n'est pas tolérée par la réglementation de la SNCB, ce qui explique la présence des deux phares blancs lors des circulations.*

Photo : Jean-Luc VANDERHAEGEN.

figure un grand nombre d'invités, personnes qui de près ou de loin nous ont aidé à réaliser ce que nous pouvions appeler un rêve.

Ce parcours inaugural Mons - Quiévrain est un moment d'émotion intense pour tous ceux d'entre nous qui ont oeuvré sans relâche à la mise au point de la machine et à l'organisation des parcours. Le public partout présent, de nombreux cheminots de tous bords, le baptême de notre locomotive par Monsieur le Ministre Urbain, la fanfare des cheminots, bref, une ambiance extraordinaire et tout cela constitue la plus belle récompense de nos efforts et le meilleur encouragement pour l'avenir, où nous aurons à faire face à tant de travaux encore. Le soleil nous fait le plaisir de nous accompagner durant le plus clair de la journée, et les autres parcours entre St Ghislain et Quiévrain se font sans encombre, avec un public toujours renouvelé. Le retour à Bruxelles est réalisé de nuit, derrière notre 5927, et en chauffe pour des raisons de graissage.

Pour nous qui étions acteurs, ce week-end qui s'est révélé physiquement épuisant (mais riche en enseignements), a semblé passer aussi vite que l'éclair. Et si la machine qui nous attend assoupie dans un coin de l'atelier n'était pas là pour nous rassurer, certains pourraient peut-être penser avoir effectivement rêvé. Qu'il nous soit encore une fois permis de remercier ceux, et tout spécialement les cheminots, des ingénieurs aux soudeurs, qui nous ont soutenu, et sans lesquels tout ceci serait définitivement resté dans un carton poussiéreux.

Il nous reste maintenant à retrousser nos manches pour la suite. Demandez le programme !...



Deux vues illustrant les parcours entre Mons et Quiévrain. Ci-dessus : effervescence en gare de St. Ghislain peu avant un départ pour Quiévrain. Ci-dessous : PHOTO 20-11 Toute une ambiance qui sera bientôt révolue à Quiévrain : le château d'eau, la signalisation mécanique, le passage à niveau commandé manuellement et l'ancienne cabine cachée par la 26.101.

Photos : Christian DOSOGNE et Serge MARTIN.



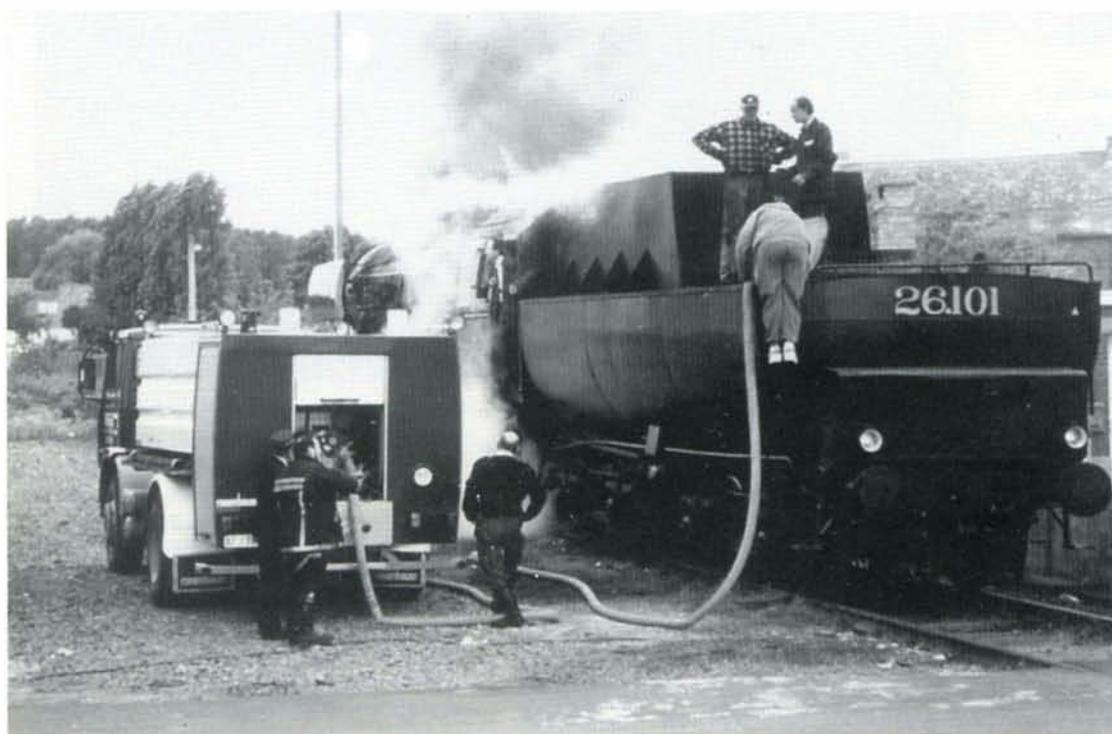


Attention, un ravitaillement peut en cacher un autre.

Un premier ravitaillement des pompiers de Quiévrain fut effectué suite au niveau d'eau trop bas dans le tender, empêchant le bon fonctionnement des injecteurs. Cette tâche revint au camion-citerne Renault d'une capacité de 8.000 litres, qui s'installa sur l'ancienne assiette de la voie vers Blanc-Misseron (photo ci-dessous).

En fin d'après-midi par contre, journée du Patrimoine oblige, un ravitaillement historique fut organisé à l'aide cette fois d'une autopompe de Dour (et non d'une "Pompadour"). Pour les puristes, ce Magirus "Mercur" est une ancienne autopompe des pompiers de Deerlijk

conçue par Landuyt. Seule une demi-douzaine d'exemplaires a vécu en Belgique au début des années cinquante. Il n'en reste actuellement plus que 3 ou 4 en service (photo ci-dessus).



Pour la petite histoire, signalons que, vu la faible capacité en eau du Magirus (2.000 L), celui-ci était raccordé au camion-citerne de Quiévrain qui était resté caché derrière une haie. Une échelle aérienne Renault fut déployée pour permettre d'immortaliser l'événement (attention, un amateur peut en cacher un autre...). Encore un grand merci pour la collaboration des pompiers de Quiévrain et de Dour.

*Organisation, texte et photos
Christian DOSOGNE.*

- HISTOIRE -

Il y a 10 ans : les essais de la 6084 vietnamienne

Voici dix ans, en 1984, l'industrie belge livrait de nouvelles locomotives diesel aux chemins de fer vietnamiens. Il nous a paru intéressant de retracer les essais effectués sur le réseau belge par la fameuse 6084 et, par la même occasion, de décrire brièvement le réseau vietnamien d'aujourd'hui.

C'est en 1981 que les chemins de fer vietnamiens passèrent commandant auprès de la Brugeoise et Nivelles d'une série de 16 locomotives diesel.

Dans un souci de simplicité et surtout de coût de construction le plus bas possible, la conception de ces machines était extrêmement sobre, n'incluant que le strict nécessaire.

Ces engins à 6 essieux tous moteurs (type Co'Co') sont équipés d'un moteur diesel et d'une transmission électrique classique.

Partie mécanique

châssis

Le châssis entièrement rigide est constitué de deux grosses poutrelles en forme de I reliées entr'elles par une série d'entretoises transversales et de plaques en acier formant le plancher, le tout assemblé par soudure.

La hauteur du châssis par rapport au niveau du rail est très grande puisque sa partie supérieure se situe à 1.700 mm du rail. Sa largeur est par contre très petite : seulement 1.800 mm.

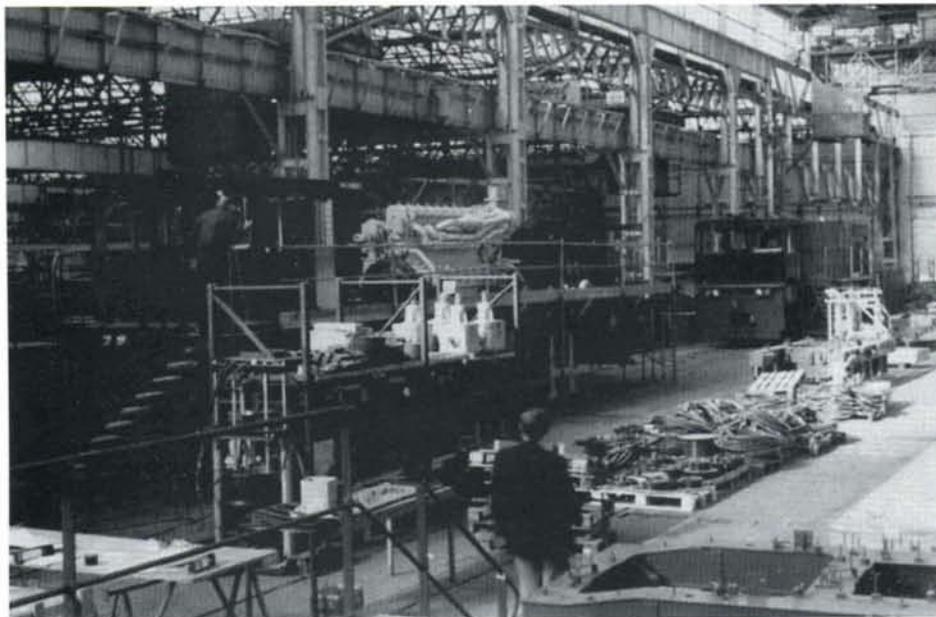
Le châssis ne supporte pas directement les organes de traction (précisons qu'il n'y a pas de buttoirs mais seulement un attelage automatique central), ceux-ci étant fixés sur une grosse tôle soudée verticalement aux deux extrémités du châssis.

caisse

La caisse de la locomotive, de forme entièrement carrée sans le moindre arrondi, se compose de deux parties.

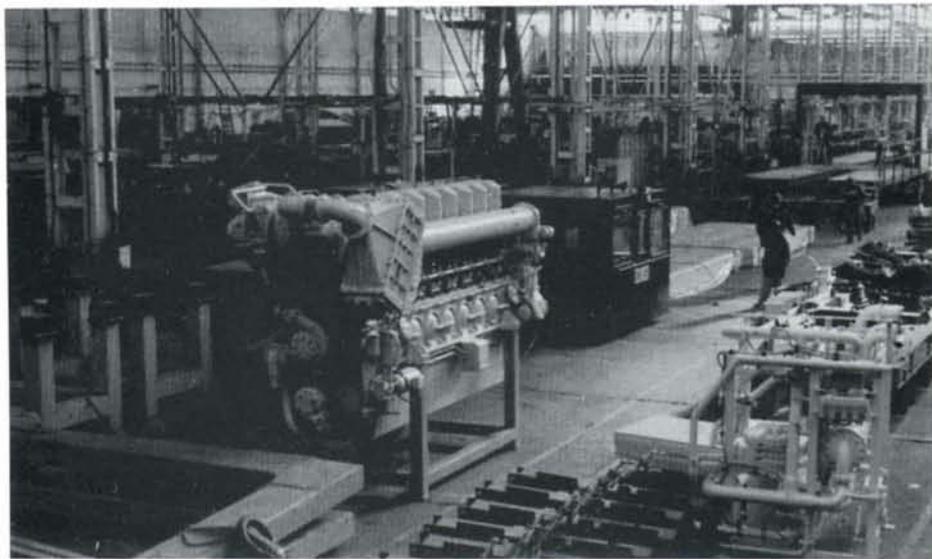
On trouve d'abord l'unique cabine de conduite posée sur une des extrémités du châssis et occupant toute la largeur de la machine, et ensuite un long capot moteur d'une largeur de 1.800 mm abritant l'ensemble de l'appareillage moteur.

La cabine de conduite est pourvue de deux portes latérales et est constituée de tôles et de profilés assemblés par soudure et rivetage. Les cloisons sont bourrées de laine



Deux vues de la chaîne de montage des locomotives vietnamiennes à la BN à Nivelles. Ci-dessus : une machine en cours de montage et une seconde à la finition. Ci-dessous : divers composants tels qu'un moteur diesel, la cabine de conduite de la D18E-605, le châssis d'un bogie et une partie du circuit de graissage. Dans le fond de l'atelier, on distingue la chaîne de construction des locomotives électriques de la série 27.

Photos : Christian DOSOGNE.



de verre. Elle possède 11 fenêtres placées à ses quatre côtés : trois donnant vue vers l'avant, deux vers l'arrière de part en part du capot moteur et trois sur les deux côtés latéraux dont une située dans la porte.

Le capot moteur est réalisé en tôles et profilés assemblés et boulonnés au châssis. Il comporte plusieurs portes latérales donnant accès à l'équipement. La toiture est composée de panneaux amovibles pour

l'enlèvement des grosses pièces comme le moteur diesel par exemple.

Deux tabliers sont flanqués le long du capot moteur à hauteur du châssis, et munis sur leur longueur de rambardes de sécurité.

bogies

Les bogies, d'une conception particulièrement simple et d'une forme peu usuelle, comportent trois essieux (type Co' Co').

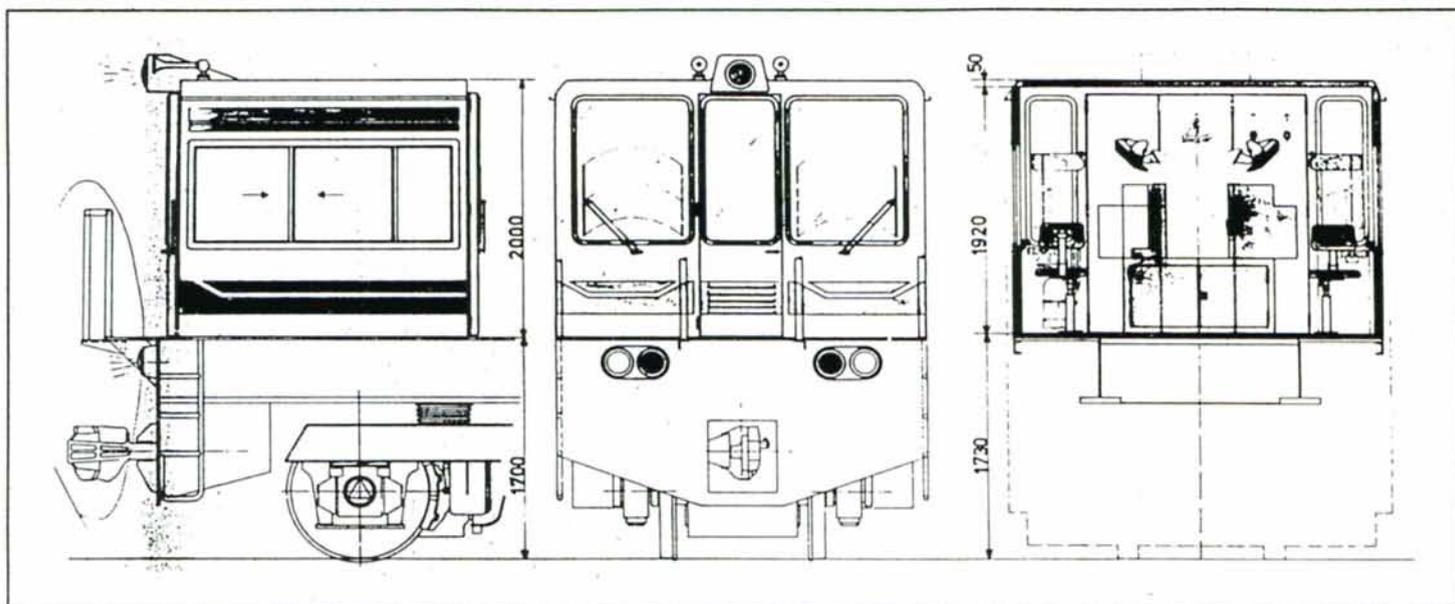


Schéma d'origine de la cabine de conduite. Dans le plan définitif, la porte d'accès a été remplacée par deux portes latérales, et la tôle de la traverse de tête épouse une forme différente.

Le châssis des bogies est constitué d'un cadre formé de tôles de construction mécano-soudée (voir schéma à la page suivante). Il repose sur chacune des boîtes d'essieu par l'intermédiaire de deux ressorts hélicoïdaux (suspension primaire) prenant appui sur la face supérieure de la boîte et encastrés dans le longeron. La suspension secondaire est réalisée à l'aide de 4 blocs "sandwich" en caoutchouc fixés sur les montants transversaux du bogie.

La transmission de l'effort de traction s'effectue sur un pivot central par l'intermédiaire de Silentbloks, tandis que deux amortisseurs anti-lacets atténuent les mouvements latéraux et transversaux.

Les roues sont monoblocs. Les boîtes d'essieu sont du type à "guide de boîte" réalisées en acier moulé et munies de roulements à rouleaux coniques.

Moteur diesel

Le moteur diesel est fourni par Cockerill. Il est du type TR240 CO à 4 temps à injection directe, 8 cylindres en ligne et suralimenté par une turbosoufflante mue par les gaz d'échappement. Il est en fait très similaire aux moteurs, mais à 6 cylindres (type 6TR240 CO), équipant les locomotives SNCB 6001 à 6004 et 6006 et les 7336 à 7395.

Sa puissance nominale atteint 1.472 kW à 1.000 tr/min. mais, en pratique, il est diminué à 1.229 kW pour faire face aux conditions climatiques tropicales (température de +45°C).

Un régulateur Woodward PGE définit 8 crans de marche auxquels correspondent une vitesse et une puissance déterminées du diesel.

Un double circuit d'eau assure le refroidissement d'une part du moteur et également,

via un échangeur de chaleur, celui de l'huile de graissage, et d'autre part de l'air à la sortie de la turbine d'aspiration du moteur via un échangeur eau/air. Les radiateurs sont situés horizontalement sur la toiture à l'avant du capot moteur, au-dessus du ventilateur.

L'air est aspiré latéralement et poussé vers le haut dans les radiateurs au moyen d'un ventilateur axial mû par l'arbre du moteur diesel par l'intermédiaire d'un arbre à cardan, d'une transmission angulaire et d'un embrayage hydraulique.

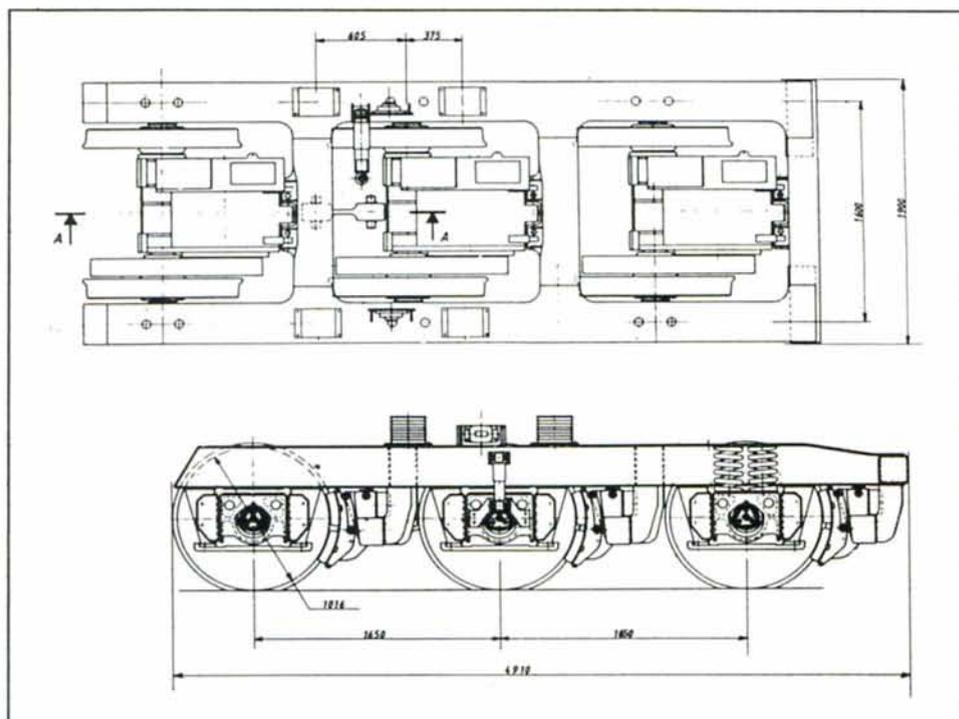
Un réservoir de fuel d'une capacité de 3.000 litres est rigidement fixé sous le châssis au centre de la locomotive.

Transmission électrique

Tout l'équipement électrique est fourni par les ACEC.

Un alternateur triphasé ACEC GA12-12 directement entraîné par l'arbre du moteur diesel alimente au travers d'un redresseur à diodes les 6 moteurs de traction connectés en série-parallèle en permanence.

Les moteurs ACEC LD352N du type série, à 4 pôles, ventilation forcée, d'une puissance de 190 kW, sont suspendus par le nez et refroidis par deux ventilateurs, un par bogie.



Plan du bogie de construction entièrement soudée.

La transmission moteur/essieu s'effectue par un pignon attaquant une roue dentée fixée à l'essieu.

Le circuit de traction se décompose en deux groupes de trois moteurs, les deux groupes étant couplés en permanence en parallèle. Les trois moteurs d'un même groupe sont connectés en série.

Les moteurs de traction possèdent deux crans de shuntage, à 36 et 58 km/h.

Equipement auxiliaire

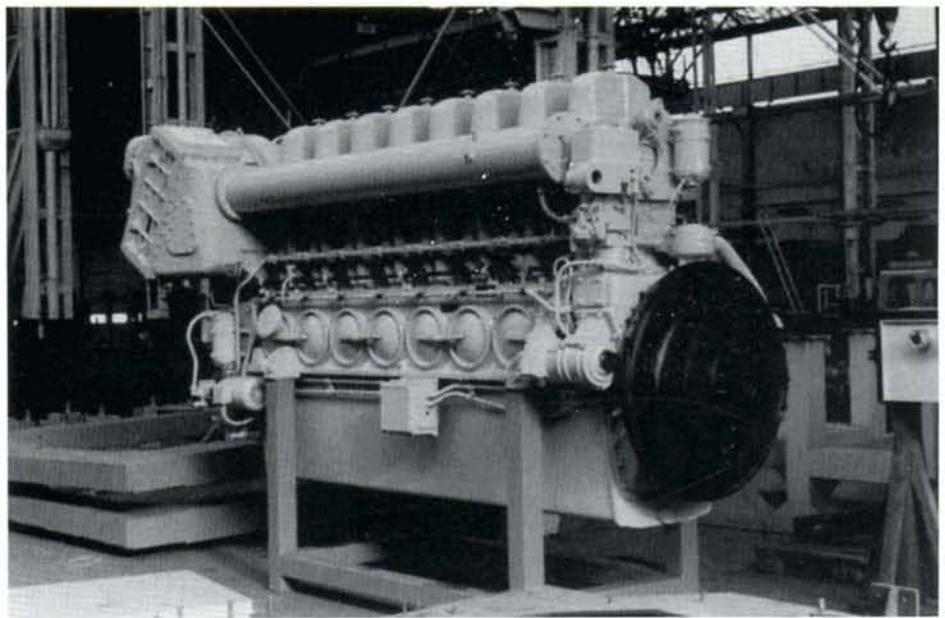
Le compresseur d'air, les deux ventilateurs des moteurs de traction et l'alternateur auxiliaire sont entraînés par l'arbre du moteur diesel par l'intermédiaire de courroies. L'alternateur auxiliaire assure l'alimentation des circuits d'asservissement et d'éclairage, la charge batterie et l'excitation de l'alternateur principal.

Le panneau de contrôle électrique est situé dans le capot moteur juste à l'arrière de la cabine de conduite. Des portes permettent son accès d'une part depuis la cabine de conduite, d'autre part depuis le capot moteur.

Equipement de freinage

La locomotive possède un équipement de freinage automatique et direct.

Chaque bogie dispose d'un distributeur et de 6 blocs de freinage (un par roue) qui sont actionnés chacun par un bloc-cylindre.



Le moteur diesel Cockerill 8TR240 CO à 4 temps, 8 cylindres en ligne et suralimenté par une turbosoufflante visible à la gauche du moteur. Sa puissance nominale a été réglée à 1.229 kW, dont 1.140 disponibles pour la traction.

Photo : Christian DOSOGNE.

Cabine de conduite

La cabine dispose de deux pupitres de commande, un par sens de marche, situés à gauche par rapport au sens de marche. Le bloc de contrôle pneumatique est installé dans la cabine.

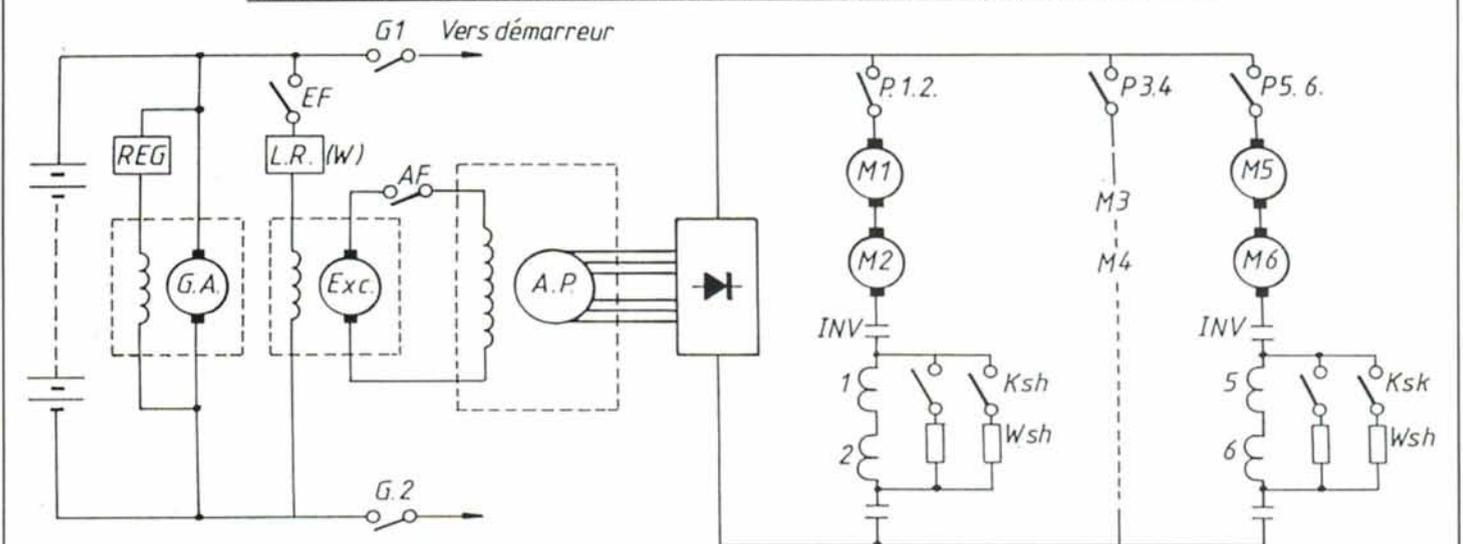
Le personnel de conduite dispose d'un chauffe-plats électrique.

Livrée

La caisse de la locomotive (capot moteur et cabine de conduite) est de couleur rouge. Une bande de couleur blanche ceinture entièrement la caisse à mi-hauteur, et forme un V sur la paroi frontale du capot et de la cabine.

Le châssis et les bogies sont en gris.

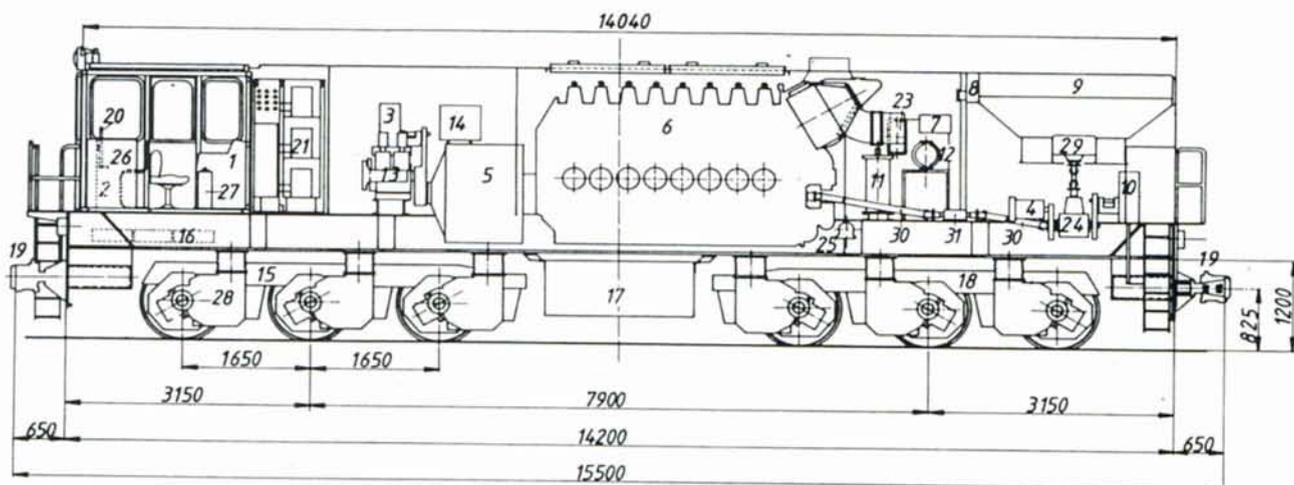
SCHEMA DE PRINCIPE SIMPLIFIE DU CIRCUIT DE PUISSANCE



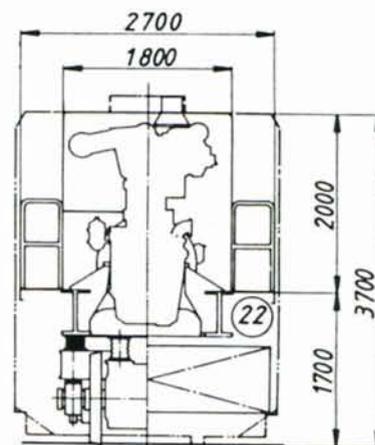
EQUIPEMENT ELECTRIQUE DE PUISSANCE - SCHEMA DE PRINCIPE SIMPLIFIE

EF : Contacteur d'excitation de l'excitatrice
 Exc : Excitatrice de l'AP
 AF : Contacteur d'excitation de AP
 AP : Alternateur Principal
 INV : Inverseur des moteurs de traction
 Ksh : Contacteur de shuntage des M.T.
 G1-G2 : Contacteurs de lancement du Diesel

LR : Régulateur de charge du Diesel
 M : Moteurs de traction
 P : Contacteurs de puissance
 REG : Régulateur de tension
 Wsh : Résistance de shuntage



- | | |
|--|---|
| 1. pupitre de conduite n° 1 | 17. réservoir de gasoil |
| 2. pupitre de conduite n° 2 | 18. bogie 2 |
| 3. ventilateur des moteurs de traction du bogie 1 | 19. attelage automatique |
| 4. alternateur auxiliaire | 20. frein à main |
| 5. alternateur principal | 21. armoire électrique |
| 6. moteur diesel | 22. réservoir principal d'air |
| 7. panneau de contrôle du moteur diesel | 23. filtre à air du moteur diesel |
| 8. réservoir d'expansion | 24. transmission angulaire |
| 9. radiateurs | 25. pompe de graissage |
| 10. ventilateur des moteurs de traction du bogie 2 | 26. panneau de contrôle du frein |
| 11. filtre à huile | 27. extincteur |
| 12. réfrigérateur du circuit d'huile | 28. moteur de traction |
| 13. compresseur d'air | 29. ventilateur de refroidissement du moteur diesel |
| 14. excitatrice | 30. transmission à cardan |
| 15. bogie 1 | 31. arbre intermédiaire |
| 16. coffre à batteries | |



Gros plan sur la cabine de conduite. On voit très bien sa forme entièrement carrée sans le moindre souci d'esthétique. On distingue le second pupitre de conduite pour la marche capot avant et la plaque de construction réunissant la BN, Cockerill et les ACEC.

Photo : Christian DOSOGNE.

CARACTERISTIQUES

effectif :	18
numéro DSVM :	D18E-601 à 618
type :	Co'Co'
écartement des voies :	1,067 m
constructeurs :	partie mécanique et montage : BN Constructions Ferroviaires et Métalliques à Nivelles partie électrique : ACEC à Charleroi moteur diesel : Cockerill à Seraing
moteur diesel :	Cockerill 8TR240 CO puissance nominale : 1.472 kW puissance brute : 1.229 kW puissance disponible pour la traction : 1140 kW
transmission :	électrique par 6 moteurs de traction ACEC LD352N
effort de traction :	19,7 T à 15,6 km/h
vitesse maximale :	105 km/h
masse totale :	96 T
masse par essieu :	16 T
diamètre des roues :	1,016 m
longueur totale :	15,500 m
largeur caisse :	2,700 m
hauteur toiture :	3,700 m
hauteur totale :	3,920 m
empattement des bogies :	3,300 m
empattement total :	11,200 m
hauteur totale :	3,800 m
gasoil :	3.000 litres

→ *Le pupitre de commande. On remarquera la simplicité des commandes avec, en particulier, le levier de traction situé au milieu; à sa droite, l'inverseur de sens de marche et à gauche la manette de commande du frein automatique. On distingue également le chauffe-plats électrique et à l'extrême droite une petite partie du bloc de contrôle pneumatique.*

Photo : Christian DOSOGNE.

↘ **PHOTO 20-01** *20 mars 1984 : la 6084 s'apprête à quitter les installations de la BN à Nivelles pour entamer la période d'essais.*

Photo : Jean-Luc VANDERHAEGEN.

Les essais en Belgique

Avant d'expédier les locomotives au Vietnam, les constructeurs, en collaboration avec la SNCB, ont testé durant trois mois la future D18E-602 et procédé à sa mise au point finale.

Pour cela, il a fallu adapter la locomotive aux exigences du réseau belge, notamment en ce qui concerne les bogies, modifiés à l'écartement normal (1,435 m) et le placement de deux traverses supportant les tampons et attelages classiques en remplacement de l'attelage automatique.

Notons également que la machine reçut une livrée provisoire dans laquelle la ceinture blanche était remplacée par deux bandes jaunes horizontales apposées à mi-hauteur sur la paroi frontale de la cabine et du capot.

Afin de faciliter son insertion administrative, la SNCB lui attribua le numéro 6084 (la vraie 6084 SNCB a été radiée le 1-7-1982) et l'affecta au dépôt de St. Ghislain.

La 6084 sortit par ses propres moyens de l'usine BN de Nivelles le 20 mars 1984 et fut dirigée vers l'atelier central de Luttre pour y subir la traditionnelle épreuve de pesée.

Elle rejoignit le même jour l'atelier de St. Ghislain.

Le 1er avril n'étant pas loin, des petits plaisantins firent courir le bruit comme quoi il s'agissait de la 6084 entièrement reconstruite !

Il faut préciser que tout portait à le croire : le numéro correspondait à une 60 retirée du service peu avant, sa couleur rouge et jaune était identique à la toute récente livrée "IC-IR" et son bruit quasiment identique à celui d'une 60!

→ **PHOTO 20-02** *L'usine de la BN à Nivelles était raccordée sur la ligne 141 Manage-Baulers. La 6084 franchit ici l'ancienne gare de Nivelles-Nord dont la cour à marchandises était à ce moment encore desservie. 20 mars 1984.*

Photo : Jean-Luc VANDERHAEGEN.





← **PHOTO 20-03** Encore une vue du parcours d'acheminement de la locomotive vers l'atelier central de Luttre, au passage à contre-voie à Obaix-Buzet. Il n'est en effet pas possible d'entrer dans la formation de Luttre en étant sur la voie normale vers Charleroi.
Photo : Jean-Luc VANDERHAEGEN.

↘ La 6084 photographiée au milieu des signaux mécaniques de Lessines alors qu'elle remorquait le train 58906 à destination de Merelbeke.
Photo : Christian DOSOGNE.

Au début du mois d'avril, les conducteurs de St. Ghislain suivirent une initiation à la conduite et au dépannage au cours de laquelle des parcours d'écolage furent organisés le 27 mars vers Quiévrain et Tertre. Après cette période, la 6084 assura pendant 3 mois en principe le roulement suivant :

- du mardi au jeudi :

LLZ 59801 FGH 07.10 - FKR 09.10 (parcours à vide)

ZZ 59801 FKR 10.50 - FGH 13.05 (en double avec une locomotive type 60 ou 62 de St. Ghislain, itinéraire tracé par Zottegem, Geraardsbergen, Enghien et Braine-le-Comte);

- le vendredi : travaux de mise au point et d'entretien;

- le samedi :

Z 58906 FGH 06.54 - FKR 09.32 (via Mons, Ath, Denderleeuw et Aalst);

Z 59801 FKR 10.35 - FGH 13.05 (via Zottegem, Geraardsbergen, Enghien et Braine-le-Comte);

- le dimanche et lundi : réserve

FGH = St. Ghislain

FKR = Merelbeke

Quelques parcours inhabituels furent toutefois réalisés :

- le 24 avril : St. Ghislain - Clabecq;
- le 30 avril : St. Ghislain - Warquignies, ensuite St. Ghislain - Antwerpen-Lillo;
- le 11 mai : St. Ghislain - Frasnes-lez-Anvaing.

Il faut noter que la conduite de la locomotive nécessitait en permanence la présence de deux agents en raison de la longueur démesurée du capot moteur réduisant considérablement la perception de la voie et des signaux en cas de circulation avec le capot vers l'avant.

← **PHOTO 20-04** Le train 59801 Merelbeke-St. Ghislain photographié à l'entrée de la gare d'Enghien le 28 avril 1984.

Photo : Pascal DUBOIS.



L'acheminement des 18 locomotives entre les usines BN de Nivelles et le port d'Antwerpen fut réalisé par la route, sur une remorque de 80 roues.

Ci-contre : le convoi exceptionnel transportant la D18E-605 stationne à la Dinantstraat à Anwerpen le 8 août 1984. Photo du milieu : le même jour au même endroit, la D18E-601 côtoie un bus de la ligne 1 du MIVA.

Photos : Ph. LAUVEYS.

Les essais n'ont donné lieu à aucun problème technique particulier, la locomotive était parfaitement fiable et l'adjonction d'une seconde machine servant de secours n'avait dès le début pas été jugé nécessaire.

Au terme des essais le 29 juin, la 6084 fut renvoyée à la BN à Nivelles, remise aux normes vietnamiennes (bogies, attelages, suppressions des tampons, décorations) et baptisée de son véritable numéro : D18E-602.

Jean-Luc VANDERHAEGEN.



Ci-dessus ↑ et ci-contre ↘

Deux vues en gros plan de la cabine de conduite. On constate très bien la forme entièrement carrée sans la moindre arête et la simplicité de construction.

Sous le numéro, on peut lire le nom du dépôt titulaire, et à côté de la plaque des constructeurs, les mentions : 82 T indiquant la masse totale de l'engin, K-G signifiant que la machine est pourvue d'un frein Knorr (K) régime marchandises (G), G 48t indiquant le poids-frein de la locomotive en régime de freinage marchandises, et la vitesse maximale autorisée de 80 km/h.

Photos : Marcel OVERTIN.





PHOTO 20-05 En tête du train 59801, la 6084 s'engage sur la défunte section Enghien - Braine-le-Comte de la ligne 123 et dépasse le célèbre chandelier autorisant l'accès en gare d'Enghien aux convois venant de Braine-le-Comte. 31 mars 1984.
Photo : Jean-Luc VANDERHAEGEN.



PHOTO 20-06 Toujours le train 59801 photographié à Galmaarden entre Geraardsbergen et Enghien.

Photo : Pierre HERBIET.



Le 18 avril 1984, un train de marchandises remorqué au départ de Valenciennes par la 6001, fut pris en relais de Quiévrain à St.Ghislain par la 6084. Le train est ici photographié entre Thulin et Hainin.

Photo : Marcel OVERTIN.



Le 30 avril 1984, la 6084 remorque un train de charbon vide entre St.Ghislain et le faisceau Lillo dans le port d'Antwerpen. Ce document la montre à Lillo, prête pour le retour à vide vers St.Ghislain.

Photo : Marcel OVERTIN.

Les chemins de fer vietnamiens en bref

Les chemins de fer vietnamiens : Dunog-Sat Viêt-nam (DSVM) furent créés en 1954 après les Accords de Genève.

Le réseau se composait alors d'environ 1.200 km de lignes à voie métrique (1,067 m) hérités des anciens réseaux du Yunnan et des chemins de fer indochinois.

Actuellement, le DSVM compte +/- 300 km de lignes à voie normale (1,435m) et +/- 2.300 km de lignes à voie métrique.

Le réseau se compose en fait d'un axe principal nord-sud, véritable colonne vertébrale sur laquelle se ramifient quelques courtes antennes, et longeant la côte du Golfe du Tonkin vers la Mer de Chine en reliant Hanoï à Ho-Chi-Minhville (ex. Saïgon), soit 1.739 km dont la construction s'étala de 1899 à 1936 (ligne du transindochinois).

Située dans le nord du pays, Hanoï est non seulement la capitale du Vietnam (trois millions d'habitants), mais également le centre névralgique du réseau, point de départ de 5 autres lignes. Les deux premières lignes, à écartement normal, relient d'une part Langson et la frontière chinoise (ancienne ligne à écartement métrique reconvertie à l'écartement normal), et d'autre part Thai Nguyen (importante ville sidérurgique) à Kep et au grand centre charbonnier de Haiphong (nouvelle ligne mise en service en 1960). Depuis les incidents de frontière avec la Chine en 1979, les deux points d'accès avec le réseau chinois (Lao Kay et Langson) sont fermés (ces deux lignes avaient joué un rôle capital durant la guerre américaine, pour le transport de matériel militaire en provenance de l'URSS et de la Chine).

Malgré les énormes efforts accomplis, l'ex-

ploitation du réseau est toujours archaïque, à l'image de ce pays ruiné et déchiré par 40 années de guerres et de luttes fratricides successives.

On trouve encore de nombreux rails courts et légers (25kg au mètre), de nombreux ouvrages d'arts branlants et du matériel vétuste et épuisé.

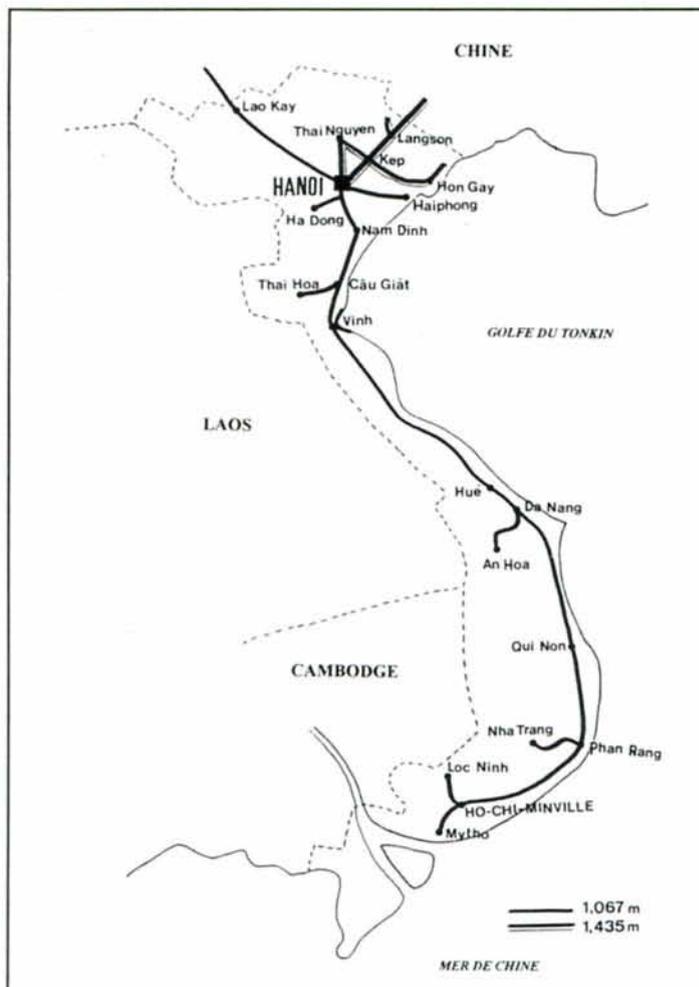
Le service voyageurs est totalement insuffisant face à la demande.

Entre Hanoï et Ho-Chi-Minhville, il se compose d'un unique aller-retour, auquel il faut ajouter quelques parcours partiels. La durée du trajet est proche des 60 heures, soit une vitesse moyenne de 30 km/h.

Au départ de Hanoï, il existe un service de banlieue ainsi que quatre allers-retours vers Haiphong et deux allers-retours vers Vinh. Les autres lignes sont généralement desservies par un seul train.

Le trafic marchandises joue un rôle vital dans l'économie vietnamienne, en particulier sur les lignes de Hanoï-Haiphong et Hanoï-Thai Nguyen-How Gay.

A noter que la ligne Phan Rang à Dalat (84



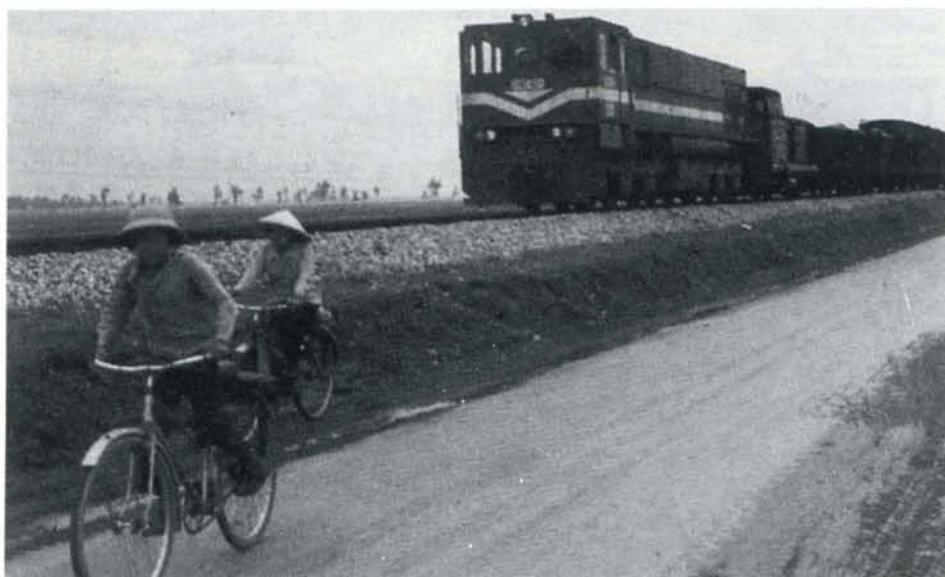
km dont 44 à crémaillère) est dans un état d'abandon total, et c'est précisément sur ce réseau que l'association suisse DFB (Dampfbahn Furka Bahn) a racheté des anciennes locomotives du FO cédées en 1947 au Vietnam (4 locomotives numérotées 31.201 à 31.204).

Le matériel

Le parc moteur du DSVN se compose encore de près d'une centaine de locomotives à vapeur (type 1-4-1 et 2-3-1) datant de l'époque coloniale, toutes à écartement métrique, auxquelles il faut ajouter 3 machines de la série Ty2 rachetées en Pologne en 1985 pour le réseau à voie normale.

Côté diesel, on compte environ 150 engins d'origines très diverses, parmi lesquels des machines françaises livrées par Alsthom vers 1959, des engins provenant des surplus de l'armée américaine (construction 1963 - série D9E), dix locomotives fournies par l'industrie tchèque en 1984 (série D12E), quinze engins livrées par l'Inde et, bien sûr, les D18E construites en Belgique.

Le parc remorqué se compose de +/- 700 voitures dont 600 datant des années trente, et plus de 4.000 wagons de tous types.



La D18E-611 en tête d'un train de marchandises sur l'artère principale du réseau reliant Hanoï à Saïgon. Photo : collection PFT.

AUTRICHE

Le contournement d'Innsbruck est en service

Les ÖBB ont officiellement inauguré le 28 mai dernier la nouvelle ligne de contournement de la ville d'Innsbruck, dont la construction avait été entamée en septembre 1989. Il s'agit de la première étape importante franchie dans le gigantesque projet de l'amélioration de la ligne du Brenner, dont la construction d'un nouveau tunnel de base sera l'élément capital.

Cette bretelle à double voie, longue de 13.238m, comprenant un tunnel de 12.750m (le plus long d'Autriche) et un impressionnant viaduc de 488m franchissant l'Inn et l'autoroute, a été conçue comme axe essentiellement marchandises, permettant au trafic en transit, notamment les trains de marchandises en provenance de l'Allemagne vers l'Italie via Kufstein et le Brenner, d'éviter la traversée de la gare d'Innsbruck. Le coût de construction de cette ligne avoisine les neuf milliards de FB, dont plus de la moitié pour le seul percement du tunnel. A noter que celui-ci ne fut pas construit sur des considérations liées à la topographie du terrain, mais bien pour supprimer toutes les nuisances acoustiques et autres; la protection de l'environnement est à ce prix!

Cette ligne est raccordée, d'une part à Baumkirchen, et de l'autre côté à Gärberbach. Son gabarit très large a été étudié pour admettre sans restriction la

circulation du trafic combiné vers l'Italie dans l'optique de la construction du futur tunnel de base sous le Brenner. La capacité de la ligne du Brenner est ainsi fortement accrue avec un trafic possible de 300 à 320 trains par jour au lieu de 250. La capacité de la ligne pourrait même encore s'accroître de plus de 50 trains par le biais de l'adaptation de la signalisation existante.

A noter que l'autoroute du Brenner voit toujours passer plus de 80 % des poids lourds qui transitent par l'Autriche, créant d'interminables files de camions et occasionnant des dégâts catastrophiques aux forêts des vallées avoisinantes. C'est pour ces raisons que l'Autriche a suivi l'exemple de la Suisse et interdira dans les prochaines années le transit de tous les poids lourds, qui devront donc embarquer sur les trains...

Encore une nouvelle série

Faisant suite à la construction des 50 nouvelles locomotives de la série 1063, les ÖBB prennent actuellement livraison de 20 machines dérivées des précédentes et numérotées dans la sous-série 1163. Il s'agit d'engins à 4 essieux moteurs (Bo'Bo') et à cabine unique centrale.

Par rapport aux 1063, les nouvelles venues se caractérisent avant tout par des formes beaucoup plus arrondies, et par une nouvelle livrée rouge et blanche. Côté motorisation, l'adoption de thyristors GTO a permis de réduire leur masse à 80 t. Elles sont équipées du frein à récupération. Leur construction est assurée par SGP (ainsi que Krauss-Maffei et Skoda) pour la partie

mécanique, et par ABB (ELIN et Siemens) pour la partie électrique. La 1163.001 (ABB/SGP Graz 80834/1994) a été réceptionnée au dépôt de Wien-Sud fin avril 1994. Elle y subira les différents tests avant sa réception définitive par les ÖBB.

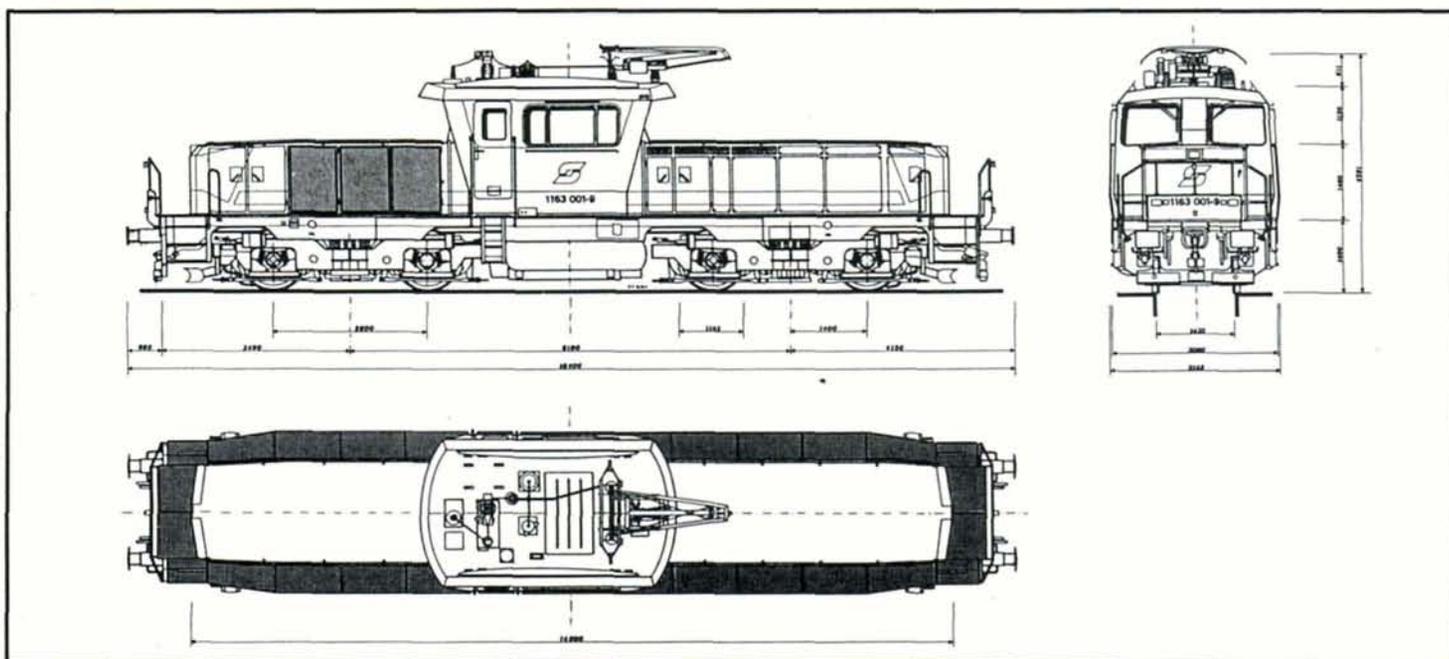
Ces locomotives seront affectées dans les districts de Villach et de Innsbruck, et seront utilisées aux mêmes tâches que les 1063 : services de manoeuvre, dessertes locales, trains de marchandises légers et même trains de voyageurs locaux, en remplacement de séries anciennes, notamment les 1245 datant de 1934 à 1940. Les ÖBB sont ainsi dotés d'une nouvelle et très performante série d'engins, tout à l'image de ce dynamique réseau.

Caractéristiques principales

Effectif :	20
Numérotation :	1163.001 à 1163.020
Type :	Bo'Bo'
Tension :	15 kV - 16 Hz 2/3
Vitesse maximale :	120 km/h
Puissance :	2.000 kW unihoraire 1.600 kW continu
Effort de traction :	max. : 26 T
Masse totale :	80 T
Longueur totale :	16,400 m
Diamètre des roues :	1,145 m
Moteurs de traction :	4 mot. asynchrones

Ci-dessous : la nouvelle 1163 des ÖBB.

Document : Schienenverkehr Aktuell.



Du nouveau matériel pour le Mariazellerbahn.

Les ÖBB exploitent une seule ligne métrique électrifiée (en 6,5 kV 50 Hz) : la célèbre Mariazellerbahn, reliant St.Pölten à Mariazell et à Wieselburg.

Actuellement, l'intégralité du service est assuré par les 16 vénérables locomotives du type 1099 construites de 1909 à 1914! En vue de remplacer ces engins octogénaires, les ÖBB ont commandé une série de 2 rames automotrices, soit 3 voitures motrices type 4090 (Bo'Bo', 328 kW en puissance continue), une voiture pilote type 6090 et 3 remorques intermédiaires type 7090. Ces rames pourront circuler en composition 4090 - 7090 - 6090 ou 4090 - 7090 - 4090. Vitesse maximum : 70 km/h. Freinage par récupération.

La première rame a effectué son parcours d'essai le 21 juillet dernier. A noter la présence de brun (couleur d'origine des véhicules anciens du Mariazellerbahn) dans la livrée de ce bel engin, à hauteur des fenêtres. Profitons de l'occasion pour signaler que la 1099.007 a reçu, lors de son passage en révision, une livrée d'un tout nouveau look, où domine le gris foncé, le gris clair, le rouge et le brun (chacun appréciera comme il l'entend l'aspect de ces vaillants engins).



La première automotrice du Mariazellerbahn : la 4090.001, accouplée à la voiture-remorque 7090.002, assure un parcours d'essai vers Mariazell. En queue de la rame, on distingue la locomotive diesel 2095.006. La livrée allie le brun à hauteur des fenêtres, le blanc pour la face avant et la moitié inférieure de la caisse, et enfin le rouge pour le bas de caisse, la toiture et le pourtour de la cabine de conduite. On constatera une fois encore l'effort plus que dynamique des chemins de fer autrichiens, malgré le résistance de certains pouvoirs politiques. Ober-Grafendorf, 30 août 1994. Photo : Stefan DENAYRE.

En bref...

FRANCE

INTERLOIRE : dernier né à la SNCF

Inauguré le 25 septembre dernier, INTERLOIRE est un train qui effectue le trajet Orléans - Nantes à la vitesse maximale de 200 km/h sur voies classiques; c'est un train à mi-chemin entre le TGV et les grands rapides classiques, et cela sans supplément de prix (une révolution à la SNCF!).

Les dix voitures Corail de 1ère et de 2ème classe qui composent ce train, ont été entièrement modernisées (couleurs intérieures plus douces, aménagement plus pratique et plus convivial). Ces voitures, équipées entre autres du téléphone, ont reçu une livrée en gris anthracite avec deux bandes de couleur (une blanche et une bleue) au bas de la caisse. L'inscription INTERLOIRE en peinture dorée figure sur la ligne blanche.

INTERLOIRE a coûté près de 80 millions de francs français (environ 500 millions de FB) et la facture a été partagée entre la SNCF et les deux régions exploitantes : le Centre et le Pays de Loire.

A terme, ce nouveau train devrait même concurrencer la route dans la mesure où il est plus rapide et plus confortable qu'une voiture particulière.

D'après Jean Bergognoux, président de la SNCF, ce train peut être pris comme exemple pour de futures liaisons interrégionales. Annonçons déjà les trains de l'an 2000 quand la SNCF fera circuler trois grands types de matériel : les TGV, les trains

rapides comme INTERLOIRE et les nouveaux automoteurs pour les liaisons locales et régionales.

ALLEMAGNE

L'ICE vainqueur

Suivant les résultats d'une étude comparative réalisée en Allemagne, c'est l'ICE qui bat de très loin tous les autres modes de transport en ce qui concerne la consommation d'énergie.

Ainsi, pour transporter un voyageur sur une distance de 100 kilomètres, la consommation d'énergie équivaut à 2,5 litres d'essence pour l'ICE contre 6 litres pour l'automobile et 7 à 11 litres pour un Airbus A320.200. De plus, l'ICE s'avère le transport le plus écologique et surtout le moins polluant.

Cette étude, menée par une commission gouvernementale, avait notamment pour but de démontrer le bien fondé des futures liaisons ICE en projet.

PAYS-BAS

Les premières automotrices à deux niveaux DD-IRM sont livrées.

De forme très futuriste, la première automotrice électrique à deux niveaux du type DD-IRM (=Dubbel-Dekkers-InterRegio Material) a été présentée à la presse le 26 mai dernier.

Il s'agit d'une série de 81 rames dont 47 triples et 34 quadruples, construites par la firme Talbot à Aachen et destinées aux relations interrégionales. Chaque rame est

formée de deux motrices (de seconde classe) encadrant une ou deux remorques (première et deuxième classe). Disposition des essieux : 2' Bo' + 2'2' + (2'2') + Bo' 2'.

Vu l'utilisation prévue sur de longs parcours, ces voitures disposeront d'un confort élevé avec, notamment, l'air conditionné, des espaces plus larges entre les sièges lesquels sont disposés à 4 places de front (2 + 2) en seconde classe et 3 places de front (1 + 2) en première classe. En outre, un petit ascenseur permet au minibar de passer d'un étage à l'autre.

Le nombre de places s'élève à 416 pour les rames triples, dont 277 assises (229 B et 48 A), 17 strapontins, 122 debout, et 558 pour les rames quadruples, dont 378 assises (313 B et 65 A), 28 strapontins, 192 debout.

Vers l'an 2005, plus de la moitié du parc voyageurs des NS devrait être composée de voitures à deux niveaux.

Une nouvelle livrée

Depuis de longues années, le matériel moteur des NS (Chemins de Fer Néerlandais) se caractérisait par une décoration de visibilité uniformément jaune.

Depuis peu, une nouvelle livrée rouge est apparue. Celle-ci distinguera dorénavant le matériel moteur de NS-Cargo, société indépendante de NS-Reizigers (NS-Voyageurs) qui s'occupe intégralement du trafic marchandises sur le réseau néerlandais. Le premier engin pourvu de cette nouvelle couleur est la locomotive diesel 6511, livrée neuve le 27 juin dernier.

SUISSE (Ch. VANHECK)

Des locomotives aux décorations très spéciales

Depuis quelques mois, plusieurs locomotives des SBB-CFF servent de support publicitaire pour diverses firmes ou événements, à l'image de ce qui se fait déjà depuis de nombreuses années dans les entreprises de transport urbain. Ainsi, depuis le 4 mai et pour une durée de 3 ans, la Re 460.015 sert de support "mobile" pour la firme AGFA. Au mois d'août, la Re 460.016 fut repeinte pour la firme chimique CIBA, suivie fin septembre par la Re 460.017 repeinte pour Märklin. A terme, 15 à 20 Re 460 devraient être concernées.

RhB (Rhätische Bahn)

La ligne Chur - Arosa présente la particularité d'être électrifiée en courant continu 2.400 V, alors que la majorité du réseau rhétique est alimenté en 11 kV 16 hz 2/3 (la ligne de la Bernina est, elle, électrifiée en 1.000 V =). Dès l'année prochaine, le RhB va entamer les travaux de conversion de cette ligne pour pouvoir l'alimenter en courant alternatif à partir de 1997. Les automotrices actuelles céderont alors la place à des Ge 4/4 I (série 601 à 610) accouplées à des rames réversibles. A noter que le creusement d'un tunnel sous la ville de Chur a été abandonné pour des raisons budgétaires. Les trains vers Arosa continueront donc à jouer au tram sur les premiers kilomètres de leur trajet.

Ge 4/4 III

Le RhB a pris livraison des nouvelles locomotives Ge 4/4 III (Bo'Bo') 641 à 649. Il s'agit de machines à moteurs de traction triphasés asynchrones alimentés par 2 onduleurs à thyristors GTO refroidis à l'huile. Des machines similaires ont été commandées par le BAM (Bière-Apples-Morges) (Ge 4/4 21-22, tension de 15 kV 16 hz 2/3) et le MOB (Montreux Oberland Bernois) (Ge 4/4 8001-8003, tension de 900 V =).

Le RhB souffre malgré cette livraison d'un déficit en machines électriques, et les nouvelles venues ne provoqueront pas la radiation à court terme de locomotives plus anciennes. Les légendaires "crocodiles" Ge 6/6 I ne sont donc pas menacées même si la Ge 6/6 I 413 a été radiée cet été. Il reste donc, à présent, 4 crocodiles en service : les 411, 412, 414 et 415.

RhB : Ge 4/4 III 641-649

constructeurs :	SLM-BBC, 1994
tension :	11 kV 16 hz 2/3
masse en service :	62 t
puissance continue :	2.400 kW
puissance unihoraire :	3.200 kW
effort de traction max. :	20 kN
vitesse maximale :	100 km/h
longueur totale :	16.000 m



↑ Une autre locomotive, la Re 4/4 II 11.238, a été repeinte dans une livrée représentant le filigrane d'un billet ferroviaire, à l'occasion du 75^{ème} anniversaire du SEV (Schweizerischer Eisenbahn Verband - Fédération suisse des Cheminots) et est vue ici en tête d'un train expo "Alpe-Transit" en gare de Luzerne le 29 juillet. Ph. : GOUSSET.



↑ La nouvelle Ge 4/4 III 645 "Tujetsch" du RhB en tête du train direct 531 Chur - St. Moritz, Samedan, 13 septembre 1994. Photo : Christian VANHECK.



PHOTO 20-12 La Ge 2/4 221 des RhB, affectée aux manoeuvres à Samedan, a été retirée du service cet été. Cette petite locomotive, construite par SLM, fut mise en service en...1913! (numérotée alors Ge 2/4 203). Son unique moteur monophasé, d'une puissance de 428 kW, était relié par bielles à un faux-essieu, qui transmettait le mouvement aux essieux moteurs à l'aide de bielles motrices. 27 juin 1984. Photo : J-L VDH

ITALIE

Livraison des premières E402.

Après les essais effectués avec les 6 locomotives prototypes du type E 402 (E 402.000 à 005) construites en 1988, les FS réceptionnent depuis le mois de juin les premières machines de série commandées à 40 exemplaires en 1992. La première unité, la E 402.007 livrée le 20 juin, a effectué ses premiers tours de roue au dépôt de Naples Smistamento avant de rejoindre le dépôt de Florence, où elle sera soumise à un cycle d'essai en ligne.

Puissance : 5.000 kW, masse totale : 86 t, vitesse maximale : 220 km/h, 4 moteurs de traction (Bo'Bo').

NORVEGE - SUISSE

Le 2 septembre, les chemins de fer norvégiens (NSB) ont commandé 22 locomotives électriques de la série EL 18 à un consortium mené par la firme norvégienne ABB Strømmen. Cette firme assurera la construction des caisses ainsi que l'assemblage final des machines; l'équipement électrique sera fourni par ABB Verkehersysteme AG à Zurich, tandis que SLM à Winterthur livrera les bogies et les transmissions.

Les futures EL 18 sont directement dérivées des Re 465 du BLS, elles-mêmes obtenues par modification des Re 460 (les fameuses locomotives 2000) des CFF. La principale différence résidera dans l'utilisation d'un onduleur par moteur de traction au lieu d'un pour 2 moteurs sur les Re 460.

Le contrat pour la livraison des EL 18 est le troisième succès à l'exportation pour la "locomotive 2000" après la commande de 20 machines série Sr 2 par les chemins de fer finlandais (VR) en mai 1992, et plus récemment de 20 locomotives par les chemins de fer indiens (IR). Avant la passation du marché, les NSB ont eu l'occasion de tester les Re 460.055 et 460.066 des CFF en leur faisant parcourir environ 60.000 km chacune sur le réseau norvégien.

USA

De nouvelles locomotives chez GM.

Ces 25 dernières années, General Motors et General Electric auront été les deux principaux constructeurs de locomotives aux Etats-Unis, la place de leader ayant été occupée par General Motors jusqu'à la moitié des années 80, époque à laquelle GE a supplanté GM.

C'est actuellement avec des morceaux de choix désignés SD70MAC et SD80MAC que GM relève le défi.

La SD70MAC bénéficie des tous derniers progrès technologiques accomplis par GM



La E402.007 des FS, non encore pourvue de ses numéros, photographiée à Caserta le 15 juin 1984. Par rapport aux prototypes, on note la forme entièrement différente et futuriste des cabines de conduite, ainsi que la livrée rouge et blanche. Photo : FIREMA.

et la firme Siemens Transportation System (filiale américaine de la firme allemande Siemens, qui fournit tout l'équipement électrique), comme par exemple l'équipement d'un alternateur fournissant du courant alternatif aux moteurs de traction via des thyristors en lieu et place de la traditionnelle génératrice à courant continu, qui jusqu'alors équipait la majorité des machines, l'emploi de moteurs de traction à courant alternatif qui procurent de nombreux avantages par rapport aux moteurs classiques, et la régulation du moteur Diesel contrôlée par des microprocesseurs.

C'est aussi avec cette locomotive que, pour la première fois, un engin diesel-électrique devient capable d'offrir un effort de traction au démarrage comparable à celui phénoménal des locomotives à vapeur type Y6B (2-8-8-2) de la compagnie du Norfolk & Western. Une autre innovation dont bénéficient les SD70MAC concerne les bogies d'une conception nouvelle permettant à l'essieu central (il s'agit de bogies à trois essieux moteurs type Co'Co') de bouger latéralement par rapport à l'axe du bogie. Testés sur quatre prototypes désignés SD60MAC construits en 1991-1992, ces bogies ont donné de très bons résultats au point de vue de l'usure des bandages. Alors qu'une locomotive CC traditionnelle doit subir un reprofilage des bandages approximativement tous les 145.000 kilomètres, les nouveaux bogies portent cet intervalle à 241.000 kilomètres.

Après de nombreux tests concluants, ce n'est pas moins de 350 SD70MAC que la compagnie du Burlington Northern a commandé à GM pour qui cette commande est considérée comme un gage d'honneur : ce fut en effet la consternation et une grande déception chez GM lorsque la compagnie CSX porta son choix sur l'acquisition de 197 AC44CW et 53 AC60CW de respectivement 4.400 HP (5.029 CV) et 6.000 HP (6.858 CV) auprès de General Electric.

Equipées du moteur 16 cylindres en V 710G3B, les SD70MAC ne disposent d'une puissance "que de 4.000 HP (4.572 CV)", mais leur avantage tient dans leur technologie plus moderne. Quant aux SD80MAC, dont 21 exemplaires ont déjà été commandés par la compagnie Conrail, elles seront pourvues d'un moteur de 20 cylindres en V d'une puissance de 5.000 HP (5.715 CV).

En outre, l'esthétique générale de la SD80MAC sera entièrement revue.

La montage des SD70MAC s'opère dans les usines GM de London au Canada tandis que la division de La Grange à Chicago assure la construction des divers composants. La livraison, qui a débuté au début de l'année, devrait s'étaler jusqu'en 1997.

Les SD70MAC seront principalement utilisées pour la remorque de trains de charbon en remplacement des célèbres SD40-2 arrivées à bout de souffle.

Avec ces deux commandes totalisant 371 unités de grande puissance, GM semble de nouveau sur la bonne voie. De plus, les ingénieurs de GM préparent eux aussi leur moteur de 6.000 HP (6.858 CV).

Attention, car la guerre des généraux ne fait que commencer...

La SD70MAC de General Motors. Ici, la 9400 du Burlington Northern.

Photo : GM-EMD



LOCOMOTIVES ELECTRIQUES

série 11

La 1184 est sortie de RIK2 à Salzinnes le 08-09-1994.

série 16

La 1606 est entrée à Salzinnes pour RG le 03-10-1994. C'est la première locomotive de cette série révisée à Salzinnes.

série 18

La 1805 est entrée pour révision générale le 02-09-1994. Il s'agit de la dernière des six machines de cette série à devoir subir une RG.

série 21

- Sont sorties de révision intermédiaire à Salzinnes, les 2127 (08-08-1994), 2112 (25-08-1994), 2103 (23-09-1994).

- **2130** : voir notre article page 25 relatif aux nouvelles locomotives électriques.

série 22

La 2246 est ressortie de RG et de réparation de Salzinnes le 12-08-1994, et la 2225 le 7-10-94.

série 23

- Le "sous-marin", alias la 2302, est sortie de LC (révision confort) le 05-08-1994.

- La 2374 (livrée jaune) est entrée en RG le 11.10.1994. Il ne reste ainsi plus que trois machines en livrée jaune : 2323, 2367 et 2380.

- Contrairement à ce qui est écrit dans le EN LIGNES 19 page 21, la 2307 n'est pas en cours de réparation. Celle-ci n'est même pas prévue à bref délai (se fera-t-elle même un jour ?).

série 26

Trois locomotives sont sorties de RG à Salzinnes : la 2626 (09-08-1994), la 2610 (31-08-1994) et la 2623 (17-10-1994). Ces deux dernières ont perdu à cette occasion leur livrée jaune (la 2626 était déjà en bleu). Seules les 2612 et 2627 possèdent encore la livrée jaune.

LOCOMOTIVES DIESEL

On ne note toujours aucune radiation d'engins diesel (situation arrêtée au 31-10-1994). Les locomotives des séries 83 et 84 (première tranche) sont donc toujours reprises dans les inventaires. Il en va de même pour de nombreux engins d'autres séries garés parfois depuis de longs mois, comme par exemple la 9114 à Monceau.

série 51

La 5113 (Merelbeke) est sortie de RG à Salzinnes le 09-08-1994.

séries 52 et 53

Collision frontale à Athus

Dans la soirée du 5 octobre, une grave collision frontale s'est produite à Halanzy entre deux trains de marchandises, suite à une erreur de signalisation.

Le premier convoi, le train de minerai 48915 en provenance d'Antwerpen et remorqué par les 5310 et 5213, se dirigeait vers Athus où il devait emprunter la nouvelle ligne de contournement en direction de Rodange. Le second convoi, le 49950 (rame de citernes vides) en provenance de Rodange et remorqué par les 5202 et 5317, fut par mégarde, dirigé vers la contre-voie

(suite à des travaux) alors qu'y circulait le 48915.

Les deux conducteurs n'ont malheureusement pas pu éviter la collision, d'autant plus que les conditions météorologiques étaient très défavorables avec un épais brouillard. Sous le choc estimé à 40 km/h, les quatre locomotives se sont encastrées, blessant légèrement les six conducteurs présents dans les cabines de conduite, tandis que plusieurs wagons se sont couchés, obstruant complètement la ligne.

Le trafic a totalement été interrompu durant plusieurs jours. La grue de secours de Schaarbeek fut même appelée en renfort pour relever les wagons.

Quant aux machines, les 5202 et 5310, qui se trouvaient chacune en tête d'un train, seront malheureusement ferrillées, tandis que les deux autres seront réparées.

série 59

- Après avoir subi une révision et une réparation à l'atelier de Merelbeke, la 5950 a repris le service dans le courant du mois d'août.

- Selon les prévisions, toutes les 59 seront retirées définitivement du service après les travaux de construction de la ligne TGV entre Bruxelles et la frontière française. Il n'est pas prévu qu'elles participent à l'établissement de la ligne TGV vers Liège et au delà.



PHOTO 20-13 La 6219 habillée dans une drôle de livrée "1971". On remarquera la grosseur inhabituelle de la ligne jaune à hauteur des phares (correspondant aux normes des bandes vertes de la livrée jaune), et l'interruption à hauteur des portes d'accès aux cabines de la petite ligne jaune supérieure.

Train 5065 Eeklo - Ronse, Sleidinge, 13 septembre 1994.

Photo : Serge MARTIN.

A propos des nouvelles locomotives électriques

La SNCB va devoir, dans un futur proche, acquérir de nouvelles locomotives électriques pour faire face aux électrifications de la ligne 42 et de l'axe Athus-Meuse, ainsi que pour assurer la traction des trains IC sur la future ligne TGV entre Leuven et Liège. Pour ce faire, les futurs engins devront avoir les caractéristiques suivantes: disposition des essieux Bo'Bo', bitension 3kV=25kV 50 hz, vitesse maximale de 200 km/h, puissance de 5.500 kW environ et moteurs de traction asynchrones triphasés.

Le marché pour la fourniture de ces machines a fait l'objet d'un appel d'offre européen lancé conjointement par la SNCB et les CFL, les besoins des deux réseaux étant respectivement de 70 et 30 engins. Le groupe de travail de la commission technique a retenu trois constructeurs sur les huit ayant répondu à l'appel : Siemens avec sa fameuse "Eurosprinter" (dont dérive la locomotive espagnole testée en juin et juillet 1992 en Belgique), ABB Henschel et ACEC Transport. Le choix du modèle

convenant le mieux techniquement doit intervenir prochainement, mais le choix définitif appartient quant à lui au milieu politique avec toutes les compensations que cela suppose; la commande ferme ne devra pas être passée avant le printemps 1995.

Dans la perspective de ce contrat, ACEC-TRANSPORT (filiale du groupe GEC-Alsthom), fournisseur potentiel des nouveaux engins, a demandé à la SNCB de pouvoir placer dans une locomotive un équipement de traction prototype répondant aux souhaits de notre Société Nationale (la Sybic d'Alsthom de configuration B'B' ne répondait pas aux spécifications).

Le choix s'est porté sur la 2130 dont la transformation a été effectuée à l'Atelier Central de Salzinnes; elle est sortie le 12 octobre 1994. L'équipement d'origine a cédé la place à quatre moteurs asynchrones triphasés alimentés par paires, par deux onduleurs de tension à trois niveaux à thyristors GTO. Ces deux onduleurs sont connectés en parallèle sur un circuit à

tension continue, alimenté soit directement sous caténaire continue 3kV, soit au travers d'un groupe transformateur + redresseur sous caténaire 25kV/50hz. Le transformateur est logé sous la caisse, entre les 2 bogies, à l'emplacement de l'ancien bloc à selfs. Les moteurs de traction asynchrones ont été construits en tenant compte des dimensions externes des moteurs du type LE 622 S, afin de pouvoir être montés dans les bogies classiques des locomotives de la série 21. La vitesse de la 2130 reste donc limitée à 160 km/h.

Extérieurement, outre le montage du transformateur, les seules modifications importantes consistent en l'isolement de la ligne de toiture pour le 25kV, le placement du disjoncteur pour le courant alternatif et l'utilisation d'un pantographe de marque Brecknell & Willis pour la circulation en 25kV/50hz (pantographe du poste de conduite 1). La 2130 a, par contre et c'est un peu dommage, conservé sa livrée ainsi que son matricule.



La 2130 après transformation en machine bitension 3kV/25kV à moteurs asynchrones triphasés. C'est le panto n° 1 Brecknell & Willis, pour le 25kV, qui est levé. AC-Salzinnes, 12 octobre 1994.

série 62

Une nouvelle "sous-livrée"

Au cours d'une révision intermédiaire opérée dans son atelier propriétaire, la 6219 (dernière locomotive de cette série possédant encore la livrée verte à Merelbeke), a été entièrement repeinte dans la même décoration (type "1971") à l'exception de ses deux faces avant, qui ont reçu des bandes jaunes de forme et grandeur identiques aux bandes vertes appliquées dans la livrée jaune. La 6219 a ainsi une allure bizarre; encore du travail en perspective pour les ardues modélistes!

L'avenir des 62

Vu que le parc diesel est devenu surabondant, les locomotives de la série 62/63 ne subiront plus de grande révision. Il ne devrait donc plus y avoir de nouvelles machines en jaune. En outre, toutes les locomotives garées pour avaries diverses depuis parfois de longs mois, seront radiées. On parle d'une radiation possible à court terme de trente unités, suivie après l'électrification de la ligne 73, d'un nouveau contingent d'une quinzaine d'engins. En outre, cinq machines ont été cédées le 1-8-1994 au Département Infrastructure :

- 6312 (Merelbeke) ⇨ District Nord-Est
- 6330 (Hasselt) ⇨ District Nord-Est
- 6217 (Monceau) ⇨ District Centre
- 6275 (Monceau) ⇨ District Sud-Ouest
- 6309 (Kinkempois) ⇨ District Sud-Est

série 73

La 7310 est sortie de RG à Salzinnes le 13-10-1994.

série 83

Un exemplaire de cette série est heureusement conservé par la SNCB pour le futur musée. Il s'agit de la 8319, qui fut présentée au public dans le cadre de la journée du Patrimoine à l'atelier d'Haine-St.Pierre où elle est actuellement préservée.

C'est par ses propres moyens qu'elle fut transférée de Monceau à Haine-St.Pierre.

AUTOMOTRICES

type "Budd"

Les premiers travaux de transformation des automotrices Budd ont débuté cet été comme signalé dans notre précédent numéro. Toutefois, contrairement à ce qui est écrit à la page 24 du numéro précédent, les

travaux à l'aménagement intérieur se font à l'atelier des voitures d'Oostende et non pas à l'atelier CIWLT.

Au début du mois d'octobre, il était encore trop tôt pour voir les premières transformations, les travaux portant surtout sur le démontage de l'aménagement intérieur, des châssis de fenêtres, des portes, et du traitement de la caisse, des marchepieds et du plancher. Ces opérations sont effectués à Mechelen (135, 139, 146, 150) et à Oostende (137).

type "151-270"

Encore une incendiée

Les automotrices de la série 151 à 270 n'ont décidément pas de chance. Après l'incendie qui a complètement ravagé la 173 en septembre 1993, ce fut au tour de la 199 un an plus tard. Aucune décision n'a encore été prise quant à son sort. Elle est actuellement garée à l'atelier central de Mechelen.

Deux automotrices sont ressorties de révision (AC-Mechelen) dans la livrée bordeaux : la 268 le 13 juillet, et la 176 le 4 septembre. La 158 se trouvait en révision dans le courant du mois de septembre.

type "break"

Deux 300 vendues aux CFL

Deux automotrices de la série 300 ont été vendues, dans le courant du mois d'octobre, au réseau CFL : il s'agit des 325 et 326. Les CFL ont choisi cette solution afin de diminuer sensiblement leurs redevances envers la SNCB pour les circulations du matériel belge sur le réseau luxembourgeois entre Sterpenich et Luxembourg.

Les deux automotrices ont reçu le sigle des CFL en remplacement du B; elles resteront toutefois intégrées sans discernement dans le roulement normal des 300.

Des "break" sur les lignes 124 et 25...

Une affectation spéciale a dû être recherchée pour les dernières automotrices de la série 300 non encore transformées. Il n'était en effet plus possible de leur faire assurer une liaison IC ou IR régulière du fait de leur effectif devenu désormais insuffisant (une dizaine de rames seulement au mois d'octobre).

C'est ainsi que depuis le 26 septembre, le roulement suivant est assuré par des automotrices break :

P 3721 (Châtelet) - Charleroi-Sud 6h14 - Mechelen 7h47;

P 3208 Mechelen 7h55 - Bruxelles-Midi 8h27 - (Schaerbeek);

L 8062 Schaerbeek 14h21 - Nivelles 15h16;

L 8088 Nivelles 15h24 - Mechelen 16h35;

P 4714 Mechelen 16h52 - Charleroi-Sud 18h27- (Châtelet).

Toutes les compositions ont déjà été aperçues : une break double, une triple, une double + une triple, deux doubles, trois doubles, deux triples, deux triples + deux doubles...

Rappelons que, jusqu'à la fin du service d'été 1994, une rame réversible M4 effectuait ce service (voir EN LIGNES 12 page 61).

Depuis juin 1984, ce roulement n'a toujours pas trouvé de matériel fixe! En effet, celui-ci fut d'abord confié en juin 1984 à quatre automotrices de la série 500. Ensuite, l'atelier électrique de Schaerbeek devait rassembler tout ce qui lui restait comme matériel disponible; c'est ainsi que l'on put voir tous les types d'automotrices doubles classiques et bien souvent même des compositions complètes de rames "Sabena". Plus tard, c'est une rame d'automotrices 900 qui prit la relève, mais toutefois pas d'une manière régulière. A partir de juin 1992, le service fut cette fois confié à une rame réversible de 6 voitures M4 (1 ADX + 5B), remorquée par une locomotive type 21 ou 27. Depuis le 26 septembre, c'est donc au tour des dernières 300 doubles d'apparaître sur ces trains et ainsi d'assurer pour la première fois un service régulier sur les lignes 25 et 124. Quelle surprise nous apportera le prochain changement de service? Les dernières break doubles vivent en effet leurs dernières semaines, et il faudra donc très bientôt trouver un autre matériel pour assurer ce roulement...

Notons au passage que le service omnibus Bruxelles-Nord - Nivelles est certainement la relation la plus variée en matériel puisque l'on peut y voir toutes les sortes d'automotrices sans exception (même les automotrices postales lors de la journée sportive du Gordel se déroulant chaque année un dimanche de septembre!).

...et sur la ligne 96

Depuis la timide apparition en 1993 des automotrices de la série 300 sur la relation IC I Schaerbeek - St.Ghislain, leur service s'est fortement étoffé depuis le 25 septembre dernier, puisqu'elles assurent désormais un tiers du trafic dont voici le détail (du lundi au vendredi seulement) :

IC I Schaerbeek - St.Ghislain : 805, 808, 811, 814, 817 et 820.

IC I St.Ghislain - Schaerbeek : 828, 831, 834, 837, 840 et 843.

Il s'agit principalement de 300 doubles (rames de 2 ou 4 automotrices suivant les heures), mais des triples apparaissent fréquemment dans les trains.



← PHOTO 20-15

Deux vues des deux automotrices vendues aux CFL.

Ci-contre : la 325 assure un IC Bruxelles-Midi - Luxembourg.

Watermael, 7 août 1994.

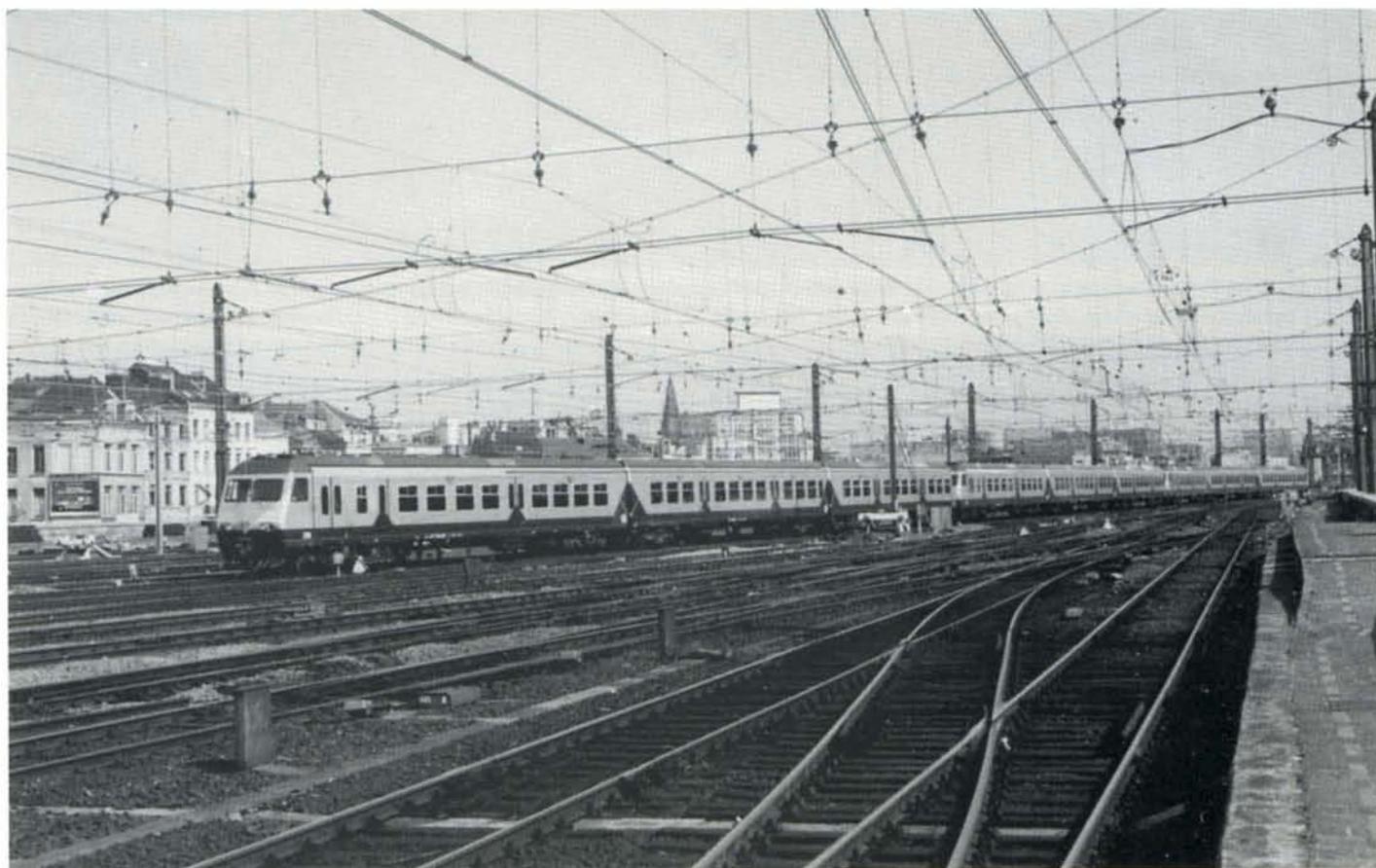
Photo : Jean-Luc VANDERHAEGEN.

↓ PHOTO 20-16

Ci-dessous : la 326 photographiée le 11 septembre 1992 dans le grill d'entrée de Bruxelles-Midi.

Ces deux rames arborent désormais le sigle CFL, mais restent intégrées sans discernement dans le roulement des 300 de Stockem.

Photo : Jean-Luc VANDERHAEGEN.



En octobre, des break doubles étaient encore sporadiquement visibles sur d'autres relations, comme les IC Gent - Bruxelles - Dendermonde - Lokeren et les IC Gent - Bruxelles - Dinant.

Une récapitulation complète de la transformation des 300 sera donnée dans notre prochain numéro.

type 600

La 619 est ressortie après révision dans la nouvelle livrée bordeaux.

type "96"

Une petite erreur s'est glissée dans la fiche technique des futures automotrices type "96" publiée à la page 23 du précédent numéro : un convertisseur électronique transformant du courant continu en un courant alternatif variable en amplitude et en fréquence est un onduleur et non pas un onduleur comme cela est écrit plusieurs fois dans la colonne "Partie électrique".

Par ailleurs, les automotrices de la tranche monocourant 3 kV (501 à 570), seront

conçues de façon à pouvoir être facilement reconverties en bitension si, plus tard, le besoin s'en faisait sentir.

Un bloc de béton sera installé en lieu et place du transformateur 25 kV (d'une masse de 4 tonnes), afin d'assurer le bon équilibrage de la caisse et améliorer l'adhérence des essieux moteurs.

A noter encore qu'il sera impossible d'accoupler une automotrice "96" avec une automotrice de la série 300 ou 900, en raison du boudin en caoutchouc de l'intercirculation qui laissera un espace de 25 mm entre les deux attelages.



PHOTO 20-24 Depuis le nouveau service d'hiver 1994-1995, le plus célèbre train de minerais : le 48911 est remorqué entre Ronet et Belval par deux locomotives de la série 1800 des CFL. 1813 + 1814, Gendron, 12 octobre 1994. Photo : Jean-Luc VANDERHAEGEN.



La 1601, alias la 1602 "maquillée", photographiée à Hastière lors du train d'adieu organisé par le GAR le 2 octobre dernier (voir page 38). L'inscription "ADDI 1600 2-10-1994" est inscrite sur son nez. Photo : Christian DOSOGNE.

La 140 C 231 de l'AJEFTA, en balade en Belgique, photographiée le 9 octobre dernier à Bruxelles-Midi, lors du voyage de retour vers Paris. À gauche : la 2007.



Incotestablement le point fort de la saison touristique du PFT : la première sortie de la 26.101 le 9 septembre. Ici, le démarrage de Thulin en direction de Quévrain.



Photo : Philippe GOUSSET



← *Ci-contre : pour la première fois en service régulier sur la ligne 25 : des automotrices break. Ici le train P 4717 Mechelen - Charleroi-Sud, composé de deux triples (410 et 329) et de deux doubles (423 + 413), marquant l'arrêt à Buda le 6 octobre 1994. A noter que seul ce roulement met en ligne des break sur des trains P et L.*

Photo : Pierre BERCHEM.

↗ *Au milieu : le train L 8062 composé d'automotrices doubles, photographié à Uccle-Calevoet le 29 septembre 1994.*

Photo : Pierre BERCHEM.

TGV Eurostar

Au moment où vous lirez ce numéro, les premières circulations commerciales de l'Eurostar auront débuté depuis le 14 novembre.

C'est le 17 octobre que la SNCB a dévoilé les tarifs de lancement (prix aller-retour) :

- 9980 FB en 1ère classe (repas inclus)
- 7960 FB en 2ème classe
- 4980 FB en 2ème classe (tarif spécial pour toute réservation faite 14 jours à l'avance).

Un tarif spécial est annoncé pour les groupes d'au minimum dix voyageurs.

Du début septembre jusqu'au 12 novembre, des TGV-Eurostar Bruxelles - Londres ont effectué tous les jours, sauf le dimanche, des marches d'endurance, étape indispensable avant leur mise en exploitation commerciale. La rame était occupée par +/- 400 voyageurs, pour la plupart des cheminots, soit 50% de la capacité. Ces parcours ont permis de mettre en évidence les derniers problèmes, et de faire découvrir et connaître le nouveau produit. Ils quittaient généralement Bruxelles-Midi à 8h28 (train 9117) et arrivaient à Londres Waterloo à 11h43. En sens inverse, ils quittaient la capitale anglaise à 18h27 (train 9152) et arrivaient à 21h43 à l'Euro-station de Bruxelles-Midi.

Un autre Eurostar, avec du personnel anglais, quittait Londres à 11h23 (train 9124) pour arriver à 14h38 à Bruxelles-Midi. Au retour il quittait Bruxelles à 18h18 (train 9157) et arrivait à Londres à 21h43.

Durant le mois de septembre, afin de palier à une détresse possible de l'Eurostar, une rame planton constituée de voitures DB et remorquée par une locomotive diesel de la série 51, a stationné à Bruxelles-Nord le matin, tandis qu'une seconde rame de voitures M4 + une locomotive série 27 assurait la réserve le soir à Tournai.

Le jeudi 13 octobre, L.A.R la Reine Paola et le Roi Albert II ont inauguré le service Eurostar qui reliera, dès le 14 novembre, Bruxelles et Paris à Londres. La rame royale est photographiée à Buizingen.

Photo : Christian DOSOGNE.



Plusieurs autorails ont récemment été ferrailés à l'atelier central de Mechelen. Il s'agit des 4615 (3 octobre), 4607 (4 octobre), 4331 (5 octobre), 4002 (élément moteur le 7 octobre et les 2 voitures les 10 et 11 octobre), 4007 (12 octobre pour les 2 voitures, et le 14 octobre pour la motrice). Cette vague de nettoyage sera suivie, à partir de la fin octobre, par la démolition de tous les autorails de la série 43 garés à Ronet, ainsi que plusieurs locomotives de la série 60 et trois de la série 59. Le ferrailage s'effectue à froid, à l'aide d'une grue munie d'une cisaille géante.

Ci-dessus : l'épouvantable fin du 4331, lacéré à mort. A l'avant-plan, on distingue la toiture du 4615... Ci-dessous : cet amas de ferraille n'est autre que les restes du 4615. A droite, la grue s'active impitoyablement sur le châssis du 4331.



AUTORAILS

séries 44 et 45

Quatre autorails de la série 44 subiront encore une grande révision à partir de 1995. Par contre, les autorails de la série 45 ne passeront plus en révision générale.

VOITURES

type III

Elles arrivent...

La sortie de la première voiture III de présérie est attendue avant la fin de l'année. Rappelons qu'il s'agit d'une commande portant sur 163 véhicules passée auprès de BN-Bombardier se répartissant en :

- 36 voitures A de 60 places;
- 106 voitures B de 106 places;
- 21 voitures-pilotes (58 places B) avec un compartiment à bagages.

Les chaudrons sont assemblés par la division de Manage. Ils sont ensuite expédiés par camion dans un conteneur géant (!) à Brugge, où est opéré l'assemblage final. Cette méthode de transport permet une très grande rapidité de transfert.

Bien que pas encore définitivement choisie, la décoration extérieure des III devrait être totalement différente de la livrée "Memling" ou des break triples; elle mélangerait des tons de gris clair et foncé, et du bleu.

Notons encore qu'il est prévu que l'esthétique de la face avant des voitures-pilotes soit identique à celle des nouvelles locomotives bitension à construire.

Les III seront affectées aux relations IC Antwerpen-Charleroi et Oostende-Eupen, et seront aptes à la vitesse de 200 km/h, qui pourra être pratiquée à terme sur les sections Brugge-Gent, Gent-Bruxelles et Leuven-Ans (via la ligne TGV).



La première voiture grill-express entièrement transformée (n°SNCB : 16.001 - UIC : 61-88-8870001-9) dans l'Int. 282 à destination de Paris-Nord. Halle, 20 octobre 1994.

Photo : Christian DOSOGNE

Les voitures de série seront livrées entre le début de 1995 et l'été 1997. Leur première mise en service commerciale est programmée pour 1996.

Grill Express

La première voiture Grill-Express entièrement reconditionnée est sortie de l'atelier CIWLT d'Oostende le 20 octobre, d'où elle fut acheminée vers Muizen et l'atelier central de Mechelen.

Elle porte une nouvelle décoration gris très clair, y compris la toiture. A hauteur de la cuisine, l'inscription RESTO est apposée en gros caractères blancs avec ombrage bleu, complétée par le dessin d'une fourchette et d'un couteau. Sur l'autre face, côté couloir, l'inscription est la même, mais de dimension plus petite. Les portes d'accès sont peintes en bleu et rouge; le bas de caisse, supportant les données techniques, est en gris. Une ligne bleue marque l'arête de la toiture.

Depuis le 10 octobre, elle est affectée au train 282 Bruxelles-Midi 10h06 - Paris-Nord 12h59 et 287 Paris-Nord 16h36 - Bruxelles-Midi 19h42.

A propos des voitures françaises rachetées par la SNCB

La revue des oeuvres sociales "Le Rail" de la SNCB nous apporte quelques précisions

concernant les voitures USI de la SNCF rachetées par la SNCB (voir EN LIGNES 19 p.28).

Le contrat porte sur 84 voitures réparties de la manière suivante :

- 55 voitures type B10t (seconde classe à 2 grands compartiments avec couloir central);
- 14 voitures type A4t4 (1ère classe avec 2 grands compartiments à couloir central et 4 compartiments classiques avec couloir latéral);
- 15 voitures type B10 (seconde classe à compartiments classiques et couloir latéral, dont une partie sera aménagée pour le Chef de train).

Ces voitures seront entièrement rénovées et révisées par la SNCF avant d'être fournies à la SNCB.

En seconde classe, les sièges individuels seront garnis d'un nouveau revêtement en similicuir, tandis qu'en première classe, les sièges recevront un revêtement amovible en tissu facilitant l'entretien.

Des rideaux et un recouvrement de sol neufs seront également placés, ainsi qu'un système de fermeture automatique des portes.

Au total, l'investissement s'élève à 451 millions de FB.

Les premières voitures sont attendues pour le mois de septembre 1995.

En outre, depuis le 4 octobre, et ce jusqu'au 31 décembre 1994, une voiture USI est incorporée dans une rame de voitures M4 assurant la liaison Oostende - Eupen et Oostende - Leuven selon le roulement suivant :

- lundi, mercredi et vendredi : IC 530 Eupen 6h04 - Oostende 9h09, IC 509 Oostende 10h34 - Eupen 13h40, IC 538 Eupen 14h04 - Oostende 17h09;
- mardi et jeudi : P 3008 Oostende 6h49 - Leuven 8h41, P 4004 Leuven 16h22 - Oostende 18h04;
- samedi et dimanche : IC 506 Oostende 7h34 - Eupen 10h40, IC 535 Eupen 11h04 - Oostende 14h09, IC 515 Oostende 16h34 - Eupen 19h40, IC 544 Eupen 20h04 - Oostende 23h09.

La voiture est située en tête de la rame dans le sens Oostende - Eupen. Elle n'est pas accessible aux voyageurs.

Remorques d'autorail type 734

Comme annoncé dans notre précédent numéro, les 4 dernières remorques du type 734 affectées à Merelbeke (734.01, 734.03, 734.04 et 734.05), ont été retirées du service au mois de juin dernier. Les 4 voitures seront prochainement radiées, tandis qu'une d'entr'elles, la 734.03 ou la 734.05, sera préservée pour le futur musée.



Depuis le 2 octobre, une voiture USI de la SNCF (n° 50-87-2074 787-4), identique aux 84 voitures rachetées par la SNCB, est incorporée, dans le but de procéder à l'essai de blocs de frein, dans une rame M4 effectuant la relation Oostende - Eupen et Oostende - Leuven. Cette voiture est ici visible derrière la locomotive de l'IC 509 Oostende - Eupen. Anderlecht, 15 octobre 1994. Photo : Christian DOSOGNE.

INFRASTRUCTURE

La nouvelle ligne de contournement d'Athus est en service.

(Alain DEFECHEREUX)

La gare d'Athus, située à l'extrême sud de la Belgique, fut, depuis sa mise en service le 13 janvier 1862, un point frontière très important. Quatre lignes y aboutissent : la ligne 165, qui forme avec la 166 l'axe "Athus-Meuse" venant de Virton à l'ouest, la ligne 167 venant d'Arlon au nord, la ligne 171 venant de Rodange à l'est, et enfin, la ligne 167 vers Mont-St.Martin et Longwy au sud. Il y a juste un an, le 26 septembre 1993, cette dernière ligne, pourtant électrifiée en 25 kV - 50 hz en 1988, fut mise hors service et démontée par décision de la SNCF et de la SNCB en mal d'économies...

Le service voyageurs SNCB est supprimé depuis juin 1984 entre Athus et Virton, mai 1986 entre Athus et Arlon et septembre 1970 entre Athus et Longwy; seuls subsistent des mouvements voyageurs en provenance des CFL, qui ne sont même pas repris dans l'indicateur SNCB!

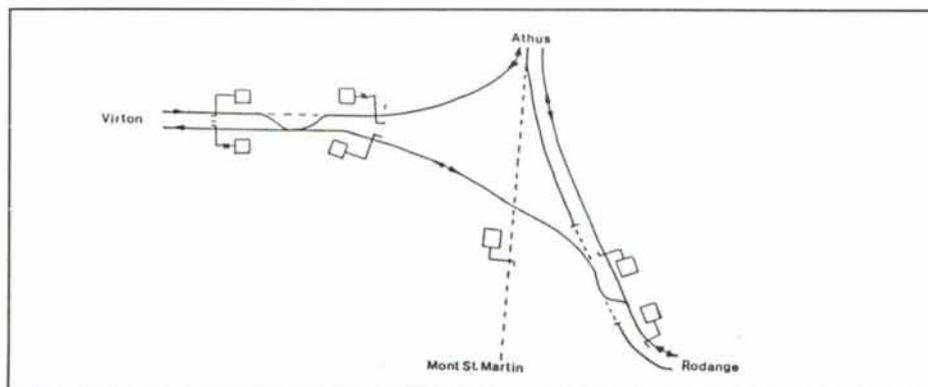
Actuellement, la gare d'Athus gère un terminal container et voit transiter un important trafic marchandises (toutes les cours à marchandises et raccordements de la région sont pratiquement supprimés). Jusqu'il y a peu, tous les trains en provenance de l'Athus-Meuse vers le réseau luxembourgeois et vice-versa, étaient obligés d'effectuer une remise en tête à Athus, d'où perte de temps et d'argent. Depuis longtemps déjà, l'idée de construire une courbe de raccord entre la ligne de l'Athus-Meuse et le réseau CFL germait dans les états-majors des réseaux. La liaison fut décrétée d'intérêt public le 30 octobre 1991. Les travaux ont débuté au mois de juillet dernier, et étaient déjà terminés pour le mois de septembre. La mise en service eut lieu le 26 septembre.

Construite au gabarit électrique, la nouvelle courbe, d'une longueur de 800 mètres et établie en pente de 18‰ dans le sens Virton - Rodange, se détache de l'Athus-Meuse à l'endroit où cette dernière bifurque à 90° vers la gare d'Athus, formant dès lors un goulot d'étranglement pour faire l'économie (?) de 2 aiguillages et de 70 mètres de voies. Plus loin, elle croise le site de la défunte ligne Athus - Mont St.Martin, entièrement démontée et désélectrifiée, et se raccorde peu après à la voie venant d'Athus de la ligne Athus-Rodange, laquelle est en fait temporairement exploitée à simple voie, la voie Rodange - Athus étant interrompue par le croisement de la nouvelle courbe. Il est toutefois prévu pour 1996 le placement d'une traversée-jonction simple afin de rétablir la double voie.



Ci-dessus : c'est le 26 septembre dernier que la nouvelle ligne de contournement d'Athus a été mise en service. Cette photographie prise le 26 septembre, montre le troisième convoi empruntant la nouvelle liaison. Il s'agit du train 48911, qui s'engage sur la nouvelle ligne en direction de Rodange. C'était en outre la première fois que ce train était remorqué par deux locomotives de la série 1800 des CFL (voir à se sujet notre rubrique "Graphique PFT"). Ci-dessous : l'ancienne ligne Athus - Mont St.Martin a été désélectrifiée et démontée afin de permettre l'établissement de la nouvelle ligne de contournement qui la coupe perpendiculairement. Celle-ci est visible un peu plus haut que l'ancien signal d'entrée d'Athus.

Photos : Alain DEFECHEREUX.



C'est la gare d'Athus qui commande la circulation des trains.

Outre le gain de temps lié à la suppression des remises en tête à Athus, on note malheureusement la suppression de 20 postes d'agents de triage.

Les locomotives de la SNCB augmentent ainsi sensiblement le nombre de kilomètres prestés sur le réseau CFL, ce qui aura comme conséquence une réorganisation des compensations kilométriques en augmentant les interpénétrations d'engins CFL en Belgique, sur l'Athus-Meuse.

Restructuration du trafic diffus sur le District Sud-Ouest

Les installations suivantes ont été fermées et leur desserte supprimée le 24-09-1994 :

(Racc. = raccordement, VR = voie réservée, CM = cour à marchandises)

Racc. Deglume à Charleroi;
Racc. PAC La Praye à Châtelet;
Racc. SA Sablières à Bouffloulx;
Racc. Intercom à Marchienne-Zone;
Racc. SA Carrières à Marchienne-Zone;
Racc. Intersambre à Marchienne-Zone;
VR Andrevois à Marchienne-Zone;
CM de Fleurus;
VR Genevois à Luttre;
Racc. Timac-Potasco à Marchienne-au-Pt;
Racc. Durieux Rail à Viernoy;
Racc. PAC à Aiseau-Tergnée;
Racc. SA Charbonnages à Aiseau-Tergnée;
Racc. Codami à La Croyère*;
Racc. Laminiers de Longtain à La Croyère*
Racc. Bataille à Basècles;
VR Debrackeleer à Clabecq;
Racc. CFM à Manage (ligne 269);
Racc. Chemviron à Hyon-Ciply (ligne 109);
CM de Tournai;
VR Omya à Tournai;
Racc. Pennequin à Tournai;
Racc. Sodemaf à Tournai;
VR Galloo à Allain (ligne 88a).

* Racc. repris par le CFIC (Chemin de Fer Industriel du Centre). Un nouveau raccordement CFIC a simultanément été mis en service à La Croyère.

EXPLOITATION

EURAILCARGO : un premier bilan positif

En 1993, malgré la conjoncture économique particulièrement difficile, EurailCargo a réussi à maintenir son cap, voire même à enregistrer un léger accroissement sur certaines relations. Au vu des chiffres du premier semestre, l'année 1994 s'annonce quant à elle très prometteuse.

Voici un aperçu des résultats :

SCALDO (liaison EurailCargo avec l'Autriche du nord-est)

Par rapport à 1992, on note un très faible recul du trafic d'à peine 1,3 %. L'occupation moyenne des trains s'est maintenue à un niveau satisfaisant, avec 70 % pour les trains vers l'Autriche, et 64 % pour ceux en provenance de l'Autriche.

Les résultats pour le premier semestre 1994, à comparer avec ceux de la même période en 1993, révèlent une montée en flèche du trafic avec plus de 25 % (34 % dans le sens Autriche vers Belgique, et 16,5 % en sens inverse), et un taux d'occupation de plus de 80 %. Il est même devenu souhaitable de faire usage du système de réservation, service dont la clientèle fait de plus en plus emploi, le train n'admettant pas plus de 1600 tonnes.

trafic SCALDO

1991 :	375.000 tonnes brutes
1992 :	432.000 tonnes brutes
1993 :	426.000 tonnes brutes

NORDLINK (liaison vers la Scandinavie)

Malgré la crise économique sans précédent touchant de plein fouet la Suède, le trafic NORDLINK n'a reculé que de 8,5 % en 1993, tandis que l'occupation des trains est restée très satisfaisante avec un taux moyen de 77%.

trafic NORDLINK

1992 :	271.000 tonnes brutes
1993 :	247.000 tonnes brutes

Les résultats de la nouvelle liaison dans le sens Scandinavie - Belgique créée au milieu de 1993, accusent pour les deux derniers semestres de l'année un trafic de 88.000 tonnes et un taux moyen d'occupation de 64%, ce qui est plutôt encourageant.

Les chiffres du premier semestre de 1994 montrent un accroissement tant du trafic, qui atteint à nouveau son niveau de 1992, que de l'occupation (83 % dans le sens Belgique - Scandinavie et 77 % en sens inverse).

INTERDELTA (trafic avec le sud-est de la France)

Le trafic INTERDELTA s'est comporté d'une manière honorable en 1993 avec un accroissement de 3 %, et ce malgré un recul du trafic dans le sens France - Belgique. Le taux d'occupation moyen est passé de 59 % en 1992 à 66 % en 1993 (sens nord-sud) et de 54 % en 1992 à 46 % en 1993 (sens sud-nord).

Malheureusement, les chiffres du premier semestre 1994 accusent ici un net recul de plus de 20 %. Toutefois, les mouvements de grèves à la SNCF et l'acheminement du trafic TRW dans un autre train, peuvent en partie expliquer cette baisse.

trafic INTERDELTA

1992 :	509.000 tonnes (nord-sud)	344.000 tonnes (sud-nord)
1993 :	575.000 tonnes (nord-sud)	302.000 tonnes (sud-nord)

CARGO BAYERN (liaison avec le sud de l'Allemagne)

Il est ici plus difficile de chiffrer ce trafic, vu qu'il s'effectue par un ensemble de plusieurs trains. Mais on peut estimer à 4 % son recul en 1993, ce qui est satisfaisant.

Deux nouvelles relations EurailCargo

BELALPIA

C'est sous ce nom que fut instauré à partir du 1er septembre, une nouvelle liaison vers München et l'Autriche du sud-ouest (avec ramification vers l'est de l'Italie, la Slovénie et la Croatie). Le train quitte Montzen à 3h19 (après regroupement de wagons en provenance de toutes les régions) et arrive à München vers 16h00, où les wagons sont triés et expédiés le jour même à destination. Il est envisagé de créer une relation en sens inverse pour mai 1995.

BELVETIC

Le trafic BELVETIC de et vers la Suisse a été officiellement inauguré le 26 septembre. Il quitte Stockem (où les wagons sont rassemblés) à 9h50 pour arriver à Basel à 18h59. En sens inverse il quitte la Suisse à 11h35 pour arriver à Stockem à 19h46.

TEFEM

Une nouvelle liaison intermodale hebdomadaire baptisée TEFEM - Train Express Fret Europe Maghreb - et reliant Muizen au Maroc, a été inaugurée au mois de mai dernier. Cette relation permettra d'accroître les échanges marchandises entre les pays de l'Union Européenne et du Maghreb. Le terminal de Muizen a été choisi par sa position idéale pour la desserte de la Belgique, du nord de la France, de l'Ouest de l'Allemagne, voire même de la Grande-Bretagne. Au Maroc, la distribution est assurée par les liaisons intérieures du transport combiné de l'ONCF (chemin de fer marocain) : Tanger, Casablanca, Meknes, Oran, Fès, Marrakech, Agadir, Safi et également Alger.

Le train quitte Muizen à 15h36. Il arrive le lendemain à 8h46 à Irun et le surlendemain à 21h05 à Cadix où le transbordement s'effectue vers Tanger. En sens inverse, le train quitte Cadix à 15h30, Irun le lendemain à 13h55, et il arrive le surlendemain à 14h37 à Muizen.

Service d'hiver 1994-1995

Très peu de changements affectent le service voyageurs. Notons seulement la limitation à Erquelines au lieu de Jeumont des trains L 8156, 8158, 8162, 8164, 8165, 8167, 8168, et en sens inverse des trains L 8184, 8186, P4742, 8191, 8192 et 8194. Il subsiste en fait trois allers-retours entre Charleroi-Sud et Jeumont. Les samedis et dimanches, plus aucun train L ne dépasse Erquelines.

Ajoutons encore que les IC St.Ghislain - Schaerbeek ont, les samedis et dimanches, Vilvoorde comme terminus ou point de départ (arrivée à Vilvoorde aux heures 15', départ de Vilvoorde aux heures 27').

DIVERS

A propos des rames TEE inox

Monsieur Rademakers nous apporte quelques précisions très intéressantes concernant le remplacement des trains TEE par des rames TGV "Réseau" tritension.

A partir du 23 janvier 1995, les TEE 80, 81, 83, 84, 86 et 89 seront remplacés par des rames TGV (EC), qui circuleront via Halle, Tournai, Baisieux, Lille-Europe (tête à queue) et la LN3 (ligne nouvelle 3 vers Paris).

A partir de juin 1995, les TEE 85 et 88 seront à leur tour remplacés, mais circuleront toujours par la ligne classique via Mons, Quévy, Aulnoye et St.Quentin.

A noter que les EC+ 82 et 87 ne sont pas concernés par le remplacement des rames inox, car ils relient Amsterdam et Paris. Il n'est pas prévu de faire rouler les rames TGV-Réseau au delà de Bruxelles-Midi.

Voici la nouvelle grille horaire et la composition de ces trains :

TGV 80	US	FBMZ 7.04 - PNO 9.38
TGV 81	UM	PNO 7.07 - FBMZ 9.34
TGV 83	US	PNO 10.49 - FBMZ 13.12
TGV 84	UM	FBMZ 17.04 - PNO 19.30
TGV 85	US	PNO 17.25 - FBMZ 20.01
TGV 86	US*	FBMZ 18.34 - PNO 21.06
TGV 88	US	FBMZ 15.04 - PNO 17.41
TGV 89	US	PNO 11.52 - FBMZ 14.15

FBMZ = Bruxelles-Midi

PNO = Paris Nord

US = unité simple

UM = unité double

* le vendredi en UM.

Connaissez-vous l'ACCES-PASS?

Nouveau-né dans la série des PASS, l'ACCES-PASS est destiné principalement aux voyageurs qui embarquent ou débarquent dans une gare dont la fonction "vente" a été supprimée le 23 mai 1993.

Pour rappel, il s'agit de : Balegem-Dorp, Barvaux, Bastogne, Berlaar, Blanmont, Bomal, Boortmeerbeek, Bracquignies, Brugelette, Buizingen, Carnières, Courrière, Diegem, Duinbergen, Eine, Engis, Epegem, Esneux, Essene-Lombeek, Fexhe-le-Haut-Clocher, Floreffe, Franière, Graide, Hansbeke, Hemiksem, Hennuyères, Herent, Jamioulx, Kapelle-op-Den-Bos, Lembeek, Linkebeek, Lot, Lustin, Marchen-Famenne, Marche-les-Dames, Mortsels, Morlanwelz, Niel, Nieuwerkerken-Waas, Okegem, Paliseul, Rhisnes, Roux, Ruisbroek, Sinaai, Sint-Denijs-Boekel, Sint-Joris-Weert, Sint-Martens-Bodegem, Solresur-Sambre, Tilff, Trooz, Wijgmaal et Zandbergen.

Valable pour 5 ou 10 trajets, l'ACCES-PASS donne la possibilité de voyager en deuxième classe dans une zone de validité déterminée. La carte n'est pas nominative et peut donc être utilisée par plusieurs personnes voyageant ensemble. Sa validité de 6 mois prend cours à partir de la date de la première utilisation. Les voyages effectués au départ d'un point d'arrêt à destination de gares situées hors des limites de la zone, doivent faire l'objet d'une régularisation par

le personnel des trains. De même, le Pass ne peut pas être utilisé au départ des gares situées hors des limites de la zone à destination de ces points d'arrêts. Un autre avantage de la carte : lorsque le voyageur poursuit son voyage en dehors de la zone d'émission de la carte, il bénéficie d'une réduction de 10 FB sur le prix du billet qui lui sera délivré par le Chef de train. Son prix varie en fonction de l'importance de la zone de validité. Elle n'est en vente que dans certaines librairies des localités concernées.

Retour à Forest-Midi de l'entretien des locomotives électriques séries 11, 25, 25.5 et 28

Suite à la démolition de l'atelier de Forest-Midi en septembre 1990 et à la construction du nouvel atelier TGV, le service d'entretien dut provisoirement s'installer à l'atelier de traction diesel de Schaerbeek en attendant la construction du nouvel abri. Depuis le 26 septembre, le service d'entretien des locomotives des séries 11, 25, 25.5 et 28 a regagné Forest-Midi, dans un tout nouvel atelier...



↑ PHOTO 20-18 Deux vues qui appartiennent désormais au passé : ci-dessus : les deux locomotives de la série 28 stationnent en compagnie de la 1185 et de la 1189 devant l'atelier de Schaerbeek le 9 novembre 1993.

↓ PHOTO 20-17 Deux CC 40.100 s'apprêtent à quitter l'atelier de Schaerbeek après y avoir subi de petites réparations. CC 40.106 et CC 40.101. 2 novembre 1993.

Photos : Jean-Luc VANDERHAEGEN.





PHOTO 20-19 La magnifique gare de Groenendael, classée depuis peu comme monument historique. 11 octobre 1994.

Photo : Jean-Luc VANDERHAEGEN.

La gare de Groenendael classée

En vertu d'une décision du cabinet du ministre de la Région flamande, Johan Sauwens, la remarquable gare de Groenendael a heureusement fait l'objet d'une procédure de classement. Elle a pourtant bien failli être démolie; la SNCB souhaitait en effet la remplacer par une construction plus rationnelle, d'autant plus qu'un incendie criminel avait détruit, il y a quelques années, une partie du bâtiment, dont le poste de block qui depuis est hors service.

Les plans de cette gare avaient été dessinés par Emile Robert, sous-chef technique à l'Etat belge, également créateur de celles de La Hulpe et de Watermael.

Son architecture avait été particulièrement soignée. Au début du siècle, ce site situé dans la grande forêt de Soignes au sud de Bruxelles, était en effet une région de villégiature pour l'aristocratie, et était notamment fréquenté par le roi Léopold II, grand amateurs de courses hippiques.

A la belle époque, la cour à marchandises de la gare connaissait un important trafic, principalement du charbon nécessaire au chauffage des serres d'Overijse et d'Hoeilaart. La ligne vicinale à écartement normal Groenendael - Overijse assurait la correspondance des marchandises.

Il reste maintenant à trouver une utilisation judicieuse de ce site. Une des personnes ayant réussi à préserver la gare, Gérard Flagothier, envisage un plan de rénovation qui, alliant le buffet de gare typique, galerie de peinture consacré à l'art ferroviaire et salle des guichets, réconcilierait totalement le bâtiment avec sa fonction initiale.

Actuellement, près de 400 navetteurs y transitent chaque jour, ce qui est relative-

ment peu comparé aux milliers d'automobilistes y passant à côté et préférant les inextricables embouteillages... Pourtant, Groenendael n'est qu'à 10 minutes du centre de Bruxelles et possède un vaste parking. Un train omnibus la dessert toutes les heures.

Les billets Européens facturés en ECU

Depuis le 1er juillet, les cinq agences de voyages qui travaillent pour la Commission Européenne, se voient facturer en ECU les billets achetés pour les déplacements professionnels des fonctionnaires euro-

péens. Le prix indiqué sur les billets est d'ailleurs exprimé en ECU.

La SNCB fait ainsi figure de pionnier en la matière. Dans l'avenir, les autres réseaux et les compagnies aériennes exprimeront également et même exclusivement le prix des billets en ECU. La Commission entame ainsi le développement de l'usage commercial de l'ECU.

Dès la mise en service de l'Eurostar entre Bruxelles et Londres, le prix des billets sera exprimé en francs belges et en ECU.

Mois de juillet record

Le beau temps de cet été a attiré une grande foule de voyageurs vers nos huit stations balnéaires desservies par train. Ainsi, pour le seul mois de juillet, la SNCB a enregistré le passage de 695.107 voyageurs dans les gares du littoral, et ce uniquement les samedis et dimanches ainsi que le 21 juillet; ce qui donne le classement suivant (arrivées + départs) :

Blankenberge :	262.227
Oostende :	244.157
Knokke :	62.325
De Panne :	37.494
Koksijde :	36.193
Zeebrugge :	5.945
Heist :	19.313
Veurne :	7.403

La palme revient à Blankenberge qui, pour l'ensemble du mois de juillet (arrivées + départs), a battu tous les records avec 583.884 voyageurs, soit une moyenne de près de 20.000 voyageurs par jour, 74 % de plus que l'année précédente et 13 % de plus qu'en 1990, qui était jusqu'ici la meilleure année de l'actuelle décennie.



Nous en parlions dans notre précédent numéro, depuis le 29 mai dernier, deux nouvelles voitures-lits des chemins de fer russes (RSD) sont incorporées dans l'INT 241 "Ost-West-Express" Bruxelles-Midi - Moscou. Ce train est ici photographié à l'entrée des quais de Bruxelles-Midi; les deux voitures-lits RSD sont visibles juste derrière la 2741. 19 août 1994.

Photo : Christian DOSOGNE.

La traction diesel à l'honneur..



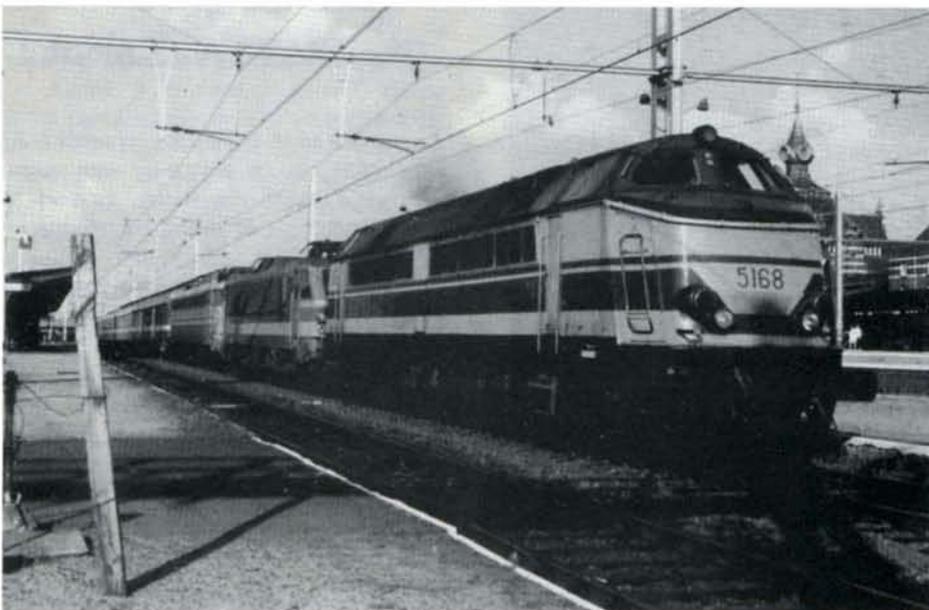
Les Int 288-289 remorqués en diesel

Depuis le mois de septembre et pour plusieurs mois encore, la traction des trains internationaux 288 (Amsterdam-Paris) et 289 (Paris-Amsterdam) est assurée plusieurs fois par semaine en traction diesel entre Bruxelles-Midi et Aulnoye. Cette situation est rendue nécessaire suite à la coupure de la tension à la caténaire la nuit entre Bruxelles et Hal en raison des travaux liés au TGV.

Ces trains sont remorqués par une ou deux locomotives de la série 51 du dépôt de Schaerbeek, accouplées à deux fourgons générateurs.

Ici, la 5102 en tête du train 289 prêt au départ à Aulnoye le 19 octobre.

Photo : Pascal DUBOIS

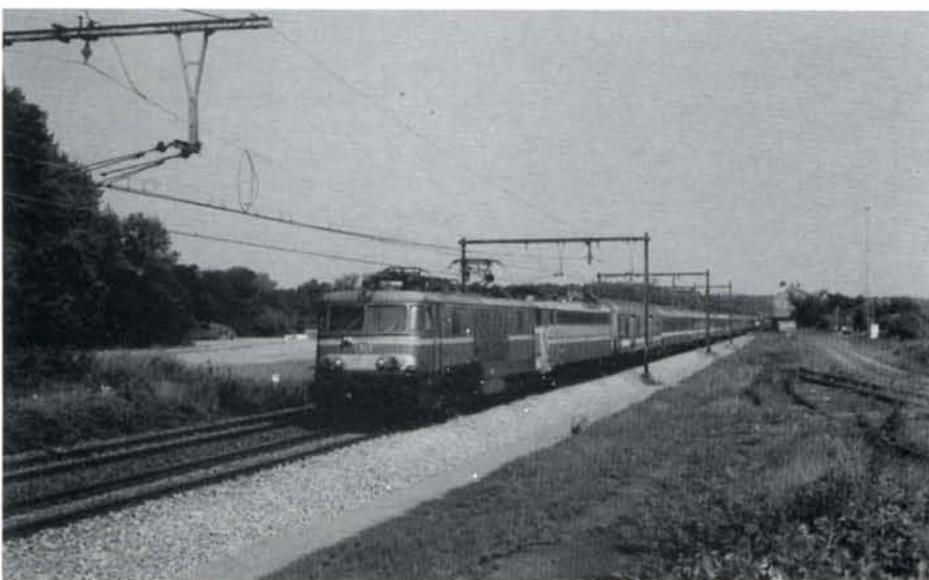


La traction électrique essoufflée

Le 2 septembre, l'Int 422 Köln (12h14) - Bruxelles-Nd (14h44) - Oostende (16h09) fut victime d'une bien malchanceuse série de détresses. Ainsi, après la défaillance de la 1804, ce fut au tour de la locomotive de secours, la 2146, de rendre son dernier souffle. C'est finalement la 5168 qui porta secours à la traction électrique. Nous ignorons toutefois si cette dernière est arrivée à bon port...

Le train est photographié lors de son passage en gare de Schaerbeek à 17h58, soit avec 3 heures 16 minutes de retard!

Photo : Pierre BERCHEM.



Traction multiple

PHOTO 20-21

Le 9 août 1994, l'International 285 Paris-Nord - Amsterdam acheminait comme véhicule, derrière la 1502, une locomotive de la série 18 avariée. La photo est prise lors de son passage à Ghlin.

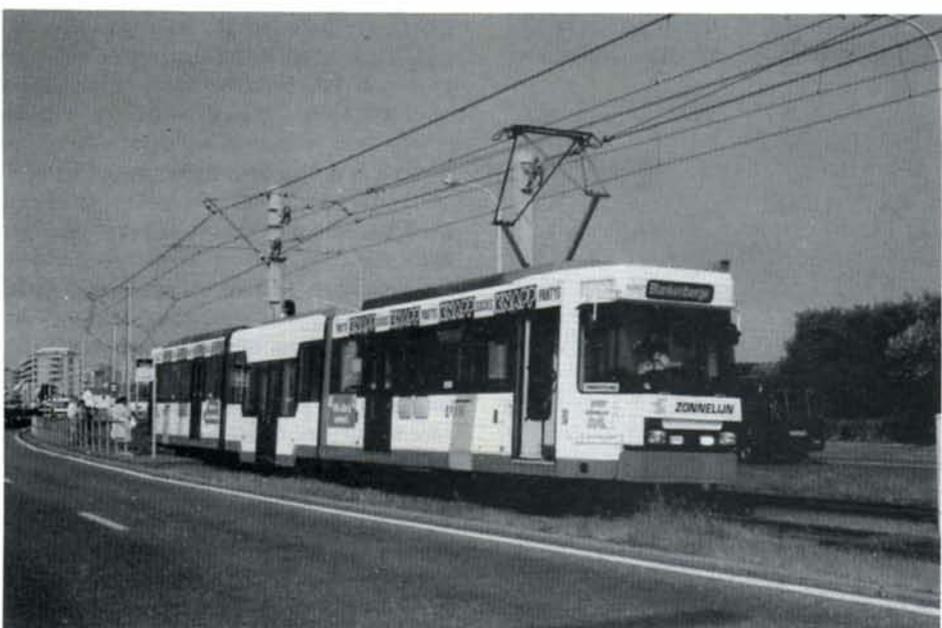
Photo : Pascal DUBOIS.



ADIEU AUX 1600 CFL

Le 2 octobre dernier, le GAR a organisé un grand périple d'adieu aux légendaires locomotives diesel de la série 1600 des CFL. Le train, remorqué par la 1602 et composé de voitures Wegmann, effectua au départ de Luxembourg un grand circuit ardennais via l'artère Nord-Est, de Longwy à Charleville-Mézière. Il emprunta ensuite la vallée de la Meuse jusqu'à Dinant et, au retour, la ligne de l'Athus-Meuse où il fut photographié à Gedinne.

Photo : Serge MARTIN.



DES TRAMS A 3 CAISSES

La motrice 6048 de De Lijn est sortie le 11 juin 1993 de la BN avec une caisse centrale à plancher surbaissé. Au total, 10 motrices doivent ainsi être transformées : les 6040 à 6049.

Ici, la 6047 transformée, photographiée à Blankenberge le 27 juillet 1994.

Photo : TRAM 2000.



UNE CC40.100 A MARIEMBOURG

A l'occasion du traditionnel festival de Mariembourg, le GTF a organisé le samedi 24 septembre un train spécial composé d'une rame TEE inox remorquée par une CC 40.100. Au départ de Bruxelles, le convoi emprunta d'abord la ligne 161 jusqu'à Ottignies, ensuite la ligne 140 jusqu'à Charleroi-Sud où la 5135 prit le relais, la machine polytension restant toutefois accroché comme véhicule en queue de la rame. Le train est ici visible à Mariembourg, prêt pour le voyage du retour. La CC 40.100 était alors intercalée entre la 5135 et la rame.

Photo : Christian DOSOGNE.

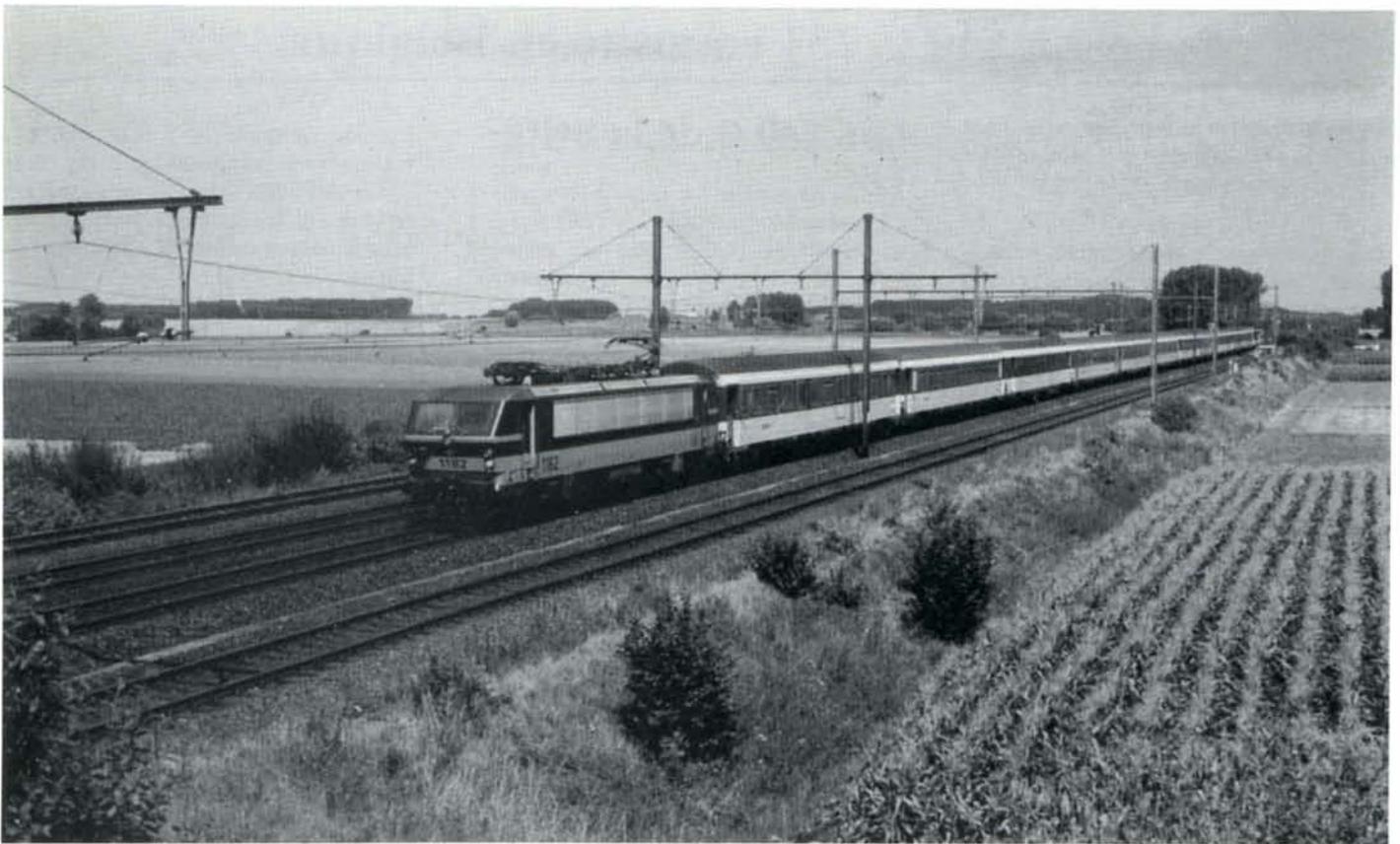


PHOTO 20-22 *Le 4 août dernier, l'International 284 Amsterdam - Paris-Nord fut remorqué entre Bruxelles-Midi et Quévy par la 1182. Le train est photographié à Neufvilles.*

Photo : Pascal DUBOIS.



A l'occasion de la Journée du Patrimoine du 11 septembre dernier, le camp militaire de Brasschaat, situé près de Kapellen au nord d'Antwerpen, a présenté au public sa célèbre V36. Cette locomotive de guerre allemande, ainsi que 3 autres machines identiques, avaient été abandonnées en Belgique par la Wehrmacht lors de sa fuite précipitée en automne 1944. Deux locomotives sont devenues les CCB 215 et 216, actuellement préservées par le PFT (voir EN LIGNES 13, p.6); la troisième fut reprise par la SNCB et numérotée 231.01 puis 231.001; enfin, la dernière fut récupérée par l'armée belge et casernée à Brasschaat. Celle-ci fut longtemps utilisée en compagnie d'une autre machine à 2 essieux d'origine anglaise pour desservir les installations ferroviaires de la caserne et le raccordement menant à la gare de Kapellen sur la ligne 12 Antwerpen - Essen. Au tout début des années quatre-vingt, un camion rail-route flambant neuf prit malheureusement la relève. Depuis lors, ce raccordement n'est plus desservi qu'exceptionnellement.

Photo : Yves REYNAERT.

La 140 C 231 en visite en Belgique

La grande association française AJECTA a organisé le week-end du 8 et 9 octobre 1994 un grand voyage vapeur en Belgique.

La rame, composée de 6 voitures historiques et d'un fourgon à deux essieux, était remorquée par la locomotive à vapeur SNCF 140 C 231, propriété de l'AJECTA. Au départ de Paris, le train a amené les voyageurs à Brugge via Tourcoing, Mouscron et la ligne 66. La rame a ensuite été garée à Oostende où la machine put être virée sur la plaque tournante du dépôt. En fin d'après-midi, le train a rejoint Bruxelles-Midi après avoir rembarqué les touristes à Brugge, lesquels ont passé la nuit à Bruxelles. La 140 C 231 fut garée à l'atelier de Schaerbeek. Le dimanche, la rame vide fut expédiée de Schaerbeek à Bruxelles-Midi via la Jonction, ce qui valu à la 140 C d'être allégée par une locomotive électrique de la série 21. Celle-ci fut en fait retirée à Bruxelles-Chapelle, afin que la machine française puisse faire seule en tête sa grande entrée dans la gare du Midi. Le train a quitté la capitale européenne à 14h52 et a rejoint Paris via Mons, Quévy et Aulnoye.

Saluons au passage ce long parcours de près de 800 kilomètres, mené à bien par la 140 C 231 et son équipe de conduite.

Les 140 C de la SNCF

Afin de renouveler son parc de locomotives à marchandises, le réseau de l'Etat français commanda de 1912 à 1914 une première série de 70 nouvelles "Consolidation" (1-4-0), qui furent livrées d'octobre 1913 à janvier 1914 et numérotées 140.101 à 120 (SACM), 140.121 à 145 (Schneider) et 140.146 à 170 (Fives-Lille).

Ces locomotives, très simples et robustes, développaient 1200 CV et pouvaient circuler avec leur masse de 16,5 t par essieu (masse totale : 73,2 t) sur toutes les lignes. A simple expansion, 2 cylindres (diamètre et course : 590 x 650 mm), timbrées à 12 kg/cm², elles possédaient une boîte à feu Crampton et un surchauffeur Schmidt.

Ayant donné d'excellents résultats, notamment sur le plan de l'adhérence, une seconde série de 200 engins fut commandée et construite en Grande-Bretagne en raison de la première guerre mondiale qui paralysait alors l'industrie française. Ces machines furent livrées de juillet 1916 à l'été 1918 : 140.171-250 par North-British, 140.251-270 par Nasmyth, 140.271-370 par North-British.

Six machines, les 140.337 à 340, 368 et 369, n'arrivèrent jamais en France, suite au naufrage du cargo qui les transportait.

L'armée française, qui avait trouvé ces machines très adéquates pour ses besoins, commanda à son tour à la North-British une série de 70 locomotives identiques, destinées à remorquer les lourdes pièces d'artillerie.

A l'origine, les 140.101 à 170 furent réparties dans les grands dépôts, à Caen, Argentan, Chartres, Achères et Le Mans, où elles assuraient principalement des trains de marchandises lourds sur les grands axes.

Les machines suivantes furent affectées à Niort, Caen, Sotteville, Rennes, St.-Brieuc, Saintes, Mantes et au Havre.

Après la Grande Guerre, l'arrivée des machines américaines "Armistice", également du type 1-4-0, et des machines 141.001 à 250, eut pour conséquence de réaffecter les 140.101 à 370 à des services secondaires. Quant aux 70 machines de l'armée, elles furent reprises par le réseau de l'Est (n° 40.001 à 035) et du PLM (140K1 à 35), où elles rayonnaient principalement, affectées au trafic marchandises, en Champagne, en Ardenne (Est), et dans les régions de Villeneuve et Saincaize (PLM).

A la création de la SNCF en 1938, les 140.101 à 370 de l'Etat devinrent les 140 C 101 à 370, les 40.001 à 035 de l'Est les 140 C 001 à 035, tandis que les machines du

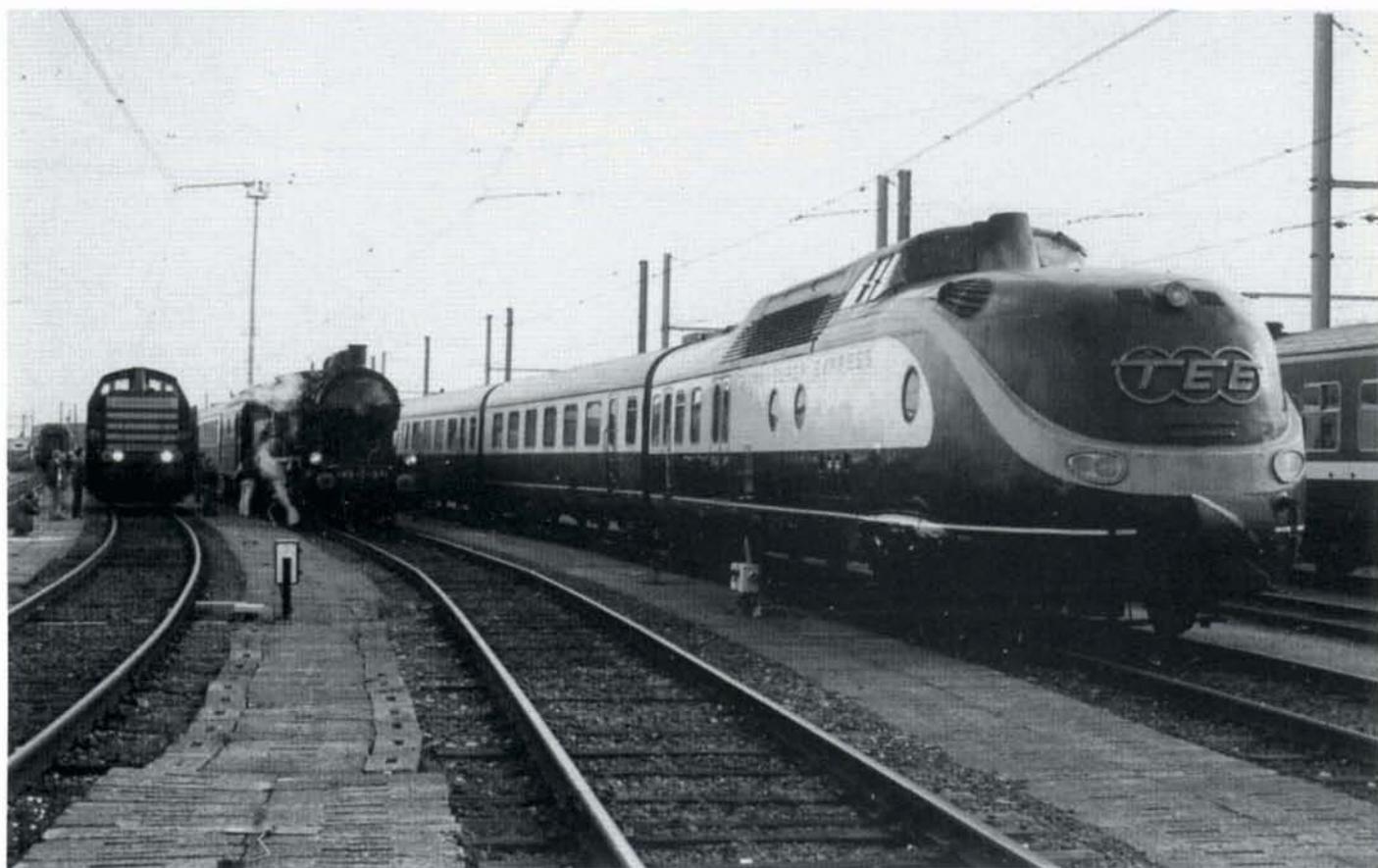


PHOTO 20-20 Rencontre insolite à Oostende. De droite à gauche : la rame historique type VT 601 de la DB (laquelle est venue à Oostende tous les week-ends du 2 septembre au 30 octobre), la 140 C 231, et une locomotive de la série 82.

Photo : Pierre HERBIET.



PHOTO 20-26 *Seconde rencontre insolite à l'atelier de Schaerbeek avec la 26.101 du PFT.*

Photo : Philippe SCHOLL.

PLM conservèrent leur numéro.

Entre-temps, plusieurs améliorations furent apportées, parmi lesquelles le timbrage à 13 kg/cm² (pas sur les PLM), le placement d'un réchauffeur d'eau (sur 50 machines) et le relèvement de la vitesse de 70 à 80 km/h (sauf sur les PLM).

Après la seconde guerre, on dénombra 41 locomotives disparues, détruites ou irréparables. Les 140 K ex. PLM furent mutées à la région Est et rebaptisées 140 C 501 à 535 et ensuite 140 C 36 à 70.

Jusqu'à la fin des années cinquante, les 140 C furent intensément utilisées sur la plupart des lignes de la région de l'Est et de l'Ouest. Le déclin de la série débuta en 1960, consécutivement au développement de la traction diesel et électrique.

En 1968, les dernières 140 C sont éteintes dans la région Ouest. En 1971, on ne recensait plus que 30 machines basées dans les remises de Châlons et Sarreguemines. En outre, plusieurs locomotives étaient sporadiquement louées depuis 1961 au CFTA (Chemin de Fer et Transport Automobile). Leur effectif sera réduit à 6 unités au 1-1-1975. Les 2 dernières, les 140 C 38 et 287, cessèrent définitivement de fumer en août et septembre de la même année, sur la ligne de Troyes à Gray du CFTA. La 140 C 287 fut ainsi la dernière locomotive à vapeur de la SNCF, retirée du service le 24 septembre 1975.

Malgré une cabine peu confortable, ces machines se sont révélées d'une rare effi-

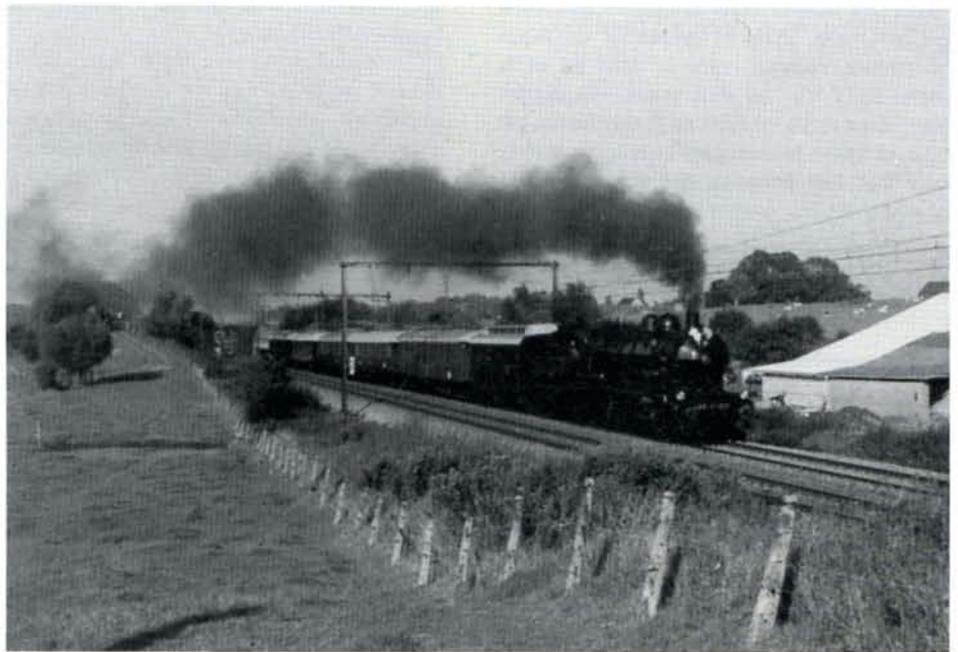


PHOTO 20-27 *Le retour vers Paris, le dimanche 9 octobre. La 140 C 231 en plein effort dans la rampe d'Hennuyères. en direction de Braine-le-Comte. Photo : Philippe SCHOLL.*

cacité et d'un faible coût d'entretien, ce qui explique leur maintien en service jusqu'à la fin de la traction vapeur, bien après des séries plus récentes.

Plusieurs locomotives sont préservées; à notre connaissance, les :

- 140 C 22 à Vierzon;

- 140 C 27 par le CITEV;
- 140 C 38 par le Club Caennais de chemin de fer;
- 140 C 231 par l'AJECTA;
- 140 C 287 par le Chemin de Fer Touristique du Bréda;
- 140 C 314 comme monument à Reims;
- 140 C 344 au musée de Mulhouse.

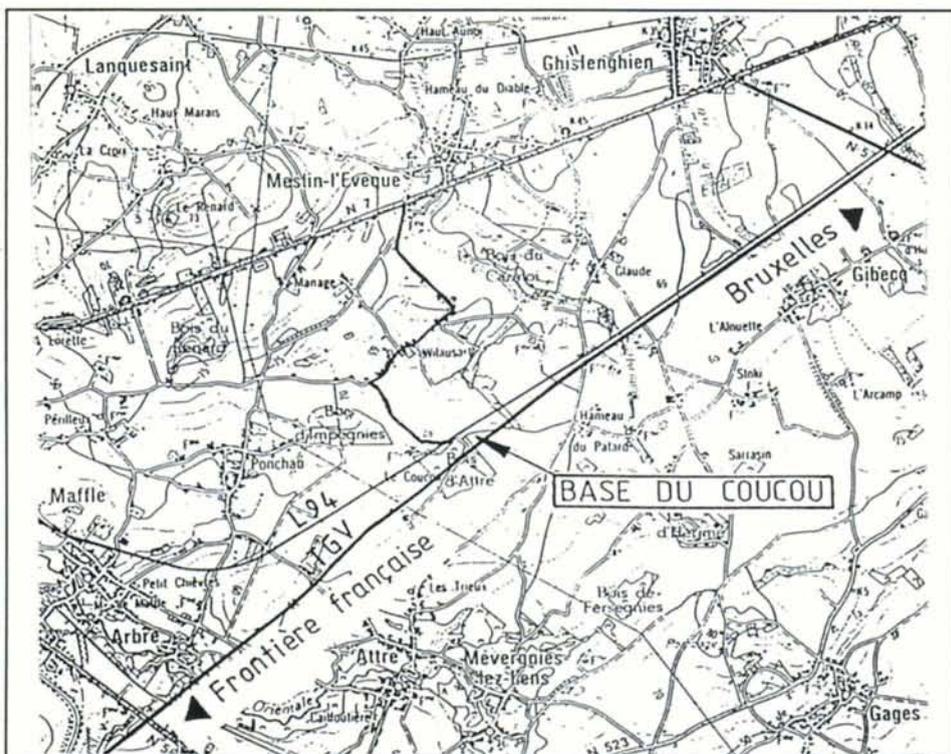
LA BASE DE TRAVAUX ET DE MAINTENANCE DU COUCOU

Dans le numéro précédent, nous vous avons présenté la situation et le fonctionnement prévisible de la base de travaux de St-Druon, près d'Antoing. Nous allons poursuivre notre étude par la base de travaux et maintenance dite "du Coucou", établie près d'Ath, à l'intersection de la LGV et de la ligne 94.

Les premiers plannings prévoient la construction de la superstructure de la ligne nouvelle entre la frontière française et Lembeek dans un délai très court de deux ans. A cette fin et du fait que le viaduc d'Arbre, situé environ à mi-chemin de la ligne nouvelle, ne serait pas terminé, il était envisagé de construire, en plus de celle de St-Druon à Antoing, une deuxième base de travaux à 6 kilomètres d'Ath, en direction de Bruxelles, au lieu-dit "Bois du Coucou" (d'où le nom de la base...).

C'est à cet endroit que la ligne LGV longera la ligne 94 et que deux voies de raccord, l'une menant à la LGV et l'autre en sortant, seront établies. L'ensemble de ce complexe s'étendra sur 4 kilomètres environ.

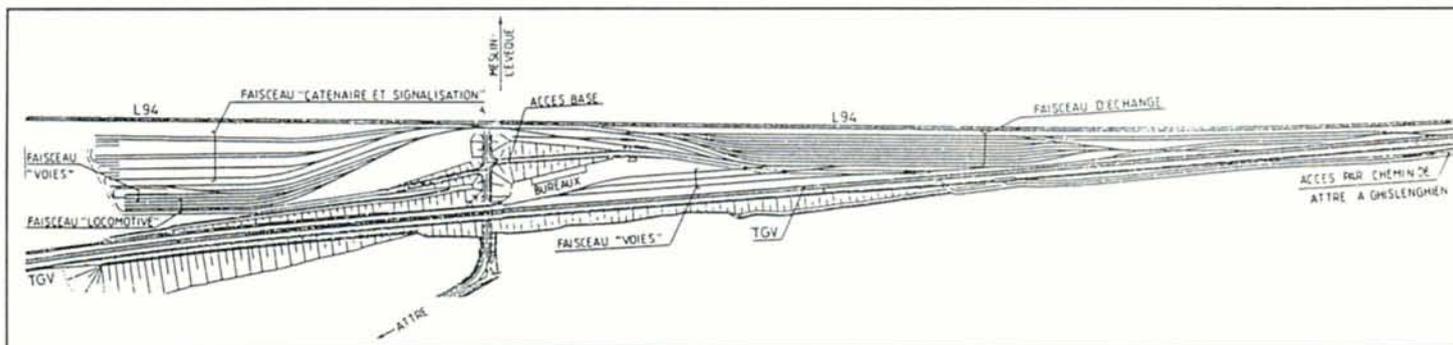
La base de travaux du Coucou devait posséder les mêmes caractéristiques que celle de St-Druon, mais se présentait de façon différente, coincée entre la ligne 94 et la ligne LGV. En fin de travaux, elle devait être reconvertie en base de maintenance par modification de toutes les installations, et se voir dès lors amputée des voies excédentes;



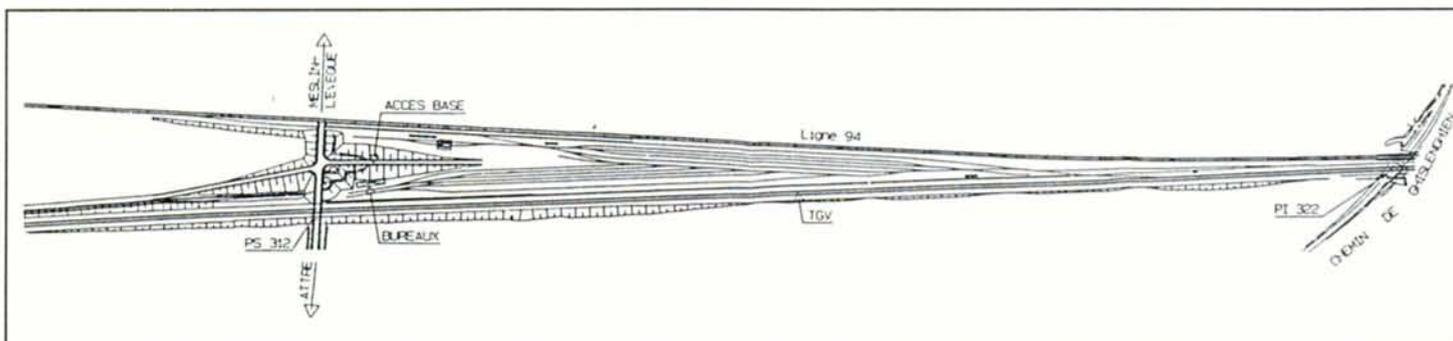
cette reconversion s'opérait d'autant plus difficilement qu'il fallait également implanter la voie de raccord L94/LGV dans le sens Ath-Bruxelles.

Deux aiguilles d'accès, situées à peu près à hauteur du pont de la route Meslin-Mévergnies - prévu d'ailleurs pour le passage de 4 voies! - permettaient aux trains venant d'Ath d'atteindre le faisceau d'échange de 10

voies situé côté Silly. Côté Ath, une voie passant sous ce passage supérieur desservait les parcs de matériaux des entreprises et le garage des locomotives. A l'extrémité côté Enghien, deux liaisons permettaient de se diriger vers les voies de la ligne nouvelle. Malheureusement, le permis de bâtir de la section centrale Antoing-Ath s'est fait



La base du Coucou telle qu'elle aurait dû se présenter. La route Meslin-Attre la coupait en deux, les parcs de matériaux se trouvant côté Ath.



Plan de la future base de maintenance et travaux, telle qu'elle sera exploitée lors de la construction de la ligne.

attendre et seuls les travaux du viaduc d'Arbre ont commencé à temps. Dès lors, la nécessité de posséder une deuxième base de travaux s'est amenée et, finalement, la décision a été prise d'utiliser les voies définitives de la future base de maintenance et d'en adapter quelque peu les installations pour faire face aux besoins de construction.

La base du Coucou sera greffée sur la voie de raccord L94/LGV d'où elle sera accessible par deux liaisons, une côté Ath et l'autre côté Silly. Un faisceau de 6 voies permettra la réception des trains, tandis qu'une fosse de visite et un stand à gasoil assureront l'approvisionnement des engins diesel qui, dans le futur, opéreront la maintenance de la nouvelle ligne. Ces installations seront utilisées pour les besoins des chantiers d'approvisionnement et le petit entretien des engins de traction.

L'installation se présentera donc directement en version définitive, la future voie de raccord servant dans un premier temps de voie de garage.

Sur la voie du faisceau côté Mévergnies, seront raccordées 5 voies provisoires en impasse qui permettront la préparation des trains de travaux.

A défaut de bâtiments définitifs, c'est également dans des loges de chantier que seront hébergés les différents services. Un accès routier sera aménagé entre la route - très étroite - Meslin-Attre et les différents bâtiments de service. Il est également prévu de construire un parking provisoire.

La base de maintenance et travaux du Coucou sera utilisée, dans sa version "Travaux", pour la pose de la voie entre le viaduc d'Arbre et l'entrée de Halle; à cette fin, elle recevra les trains de ballast fournis par les carrières de Lessines toutes proches, à raison de quatre convois chargés par jour. Les longs rails soudés proviendront de Schaerbeek par Denderleeuw, où s'opérera un échange de traction. L'acheminement des traverses béton dépendra des fournisseurs retenus tandis que les matériaux reçus en wagons isolés seront acheminés par train de desserte au départ de Saint-Ghislain, qui sera gare concentratrice.

Comme la base de St-Druon, celle du Coucou ne sera pas électrifiée. Tous les parcoures y seront donc acheminés en traction diesel, soit au départ de St-Ghislain, soit au départ de Lessines.

A la différence de la base de St-Druon, celle du Coucou ne sera pas équipée de poste de signalisation, mais simplement d'un bâti simplifié qui commandera les deux aiguilles d'accès au départ de la voie de raccord. Les aiguillages situés en voie principale de la ligne 94 seront commandés par le block 24 d'Ath et la sortie de la base par la voie de raccord sera protégée par une aiguille de déraillement.

Sur le terrain, les terrassements sont commencés; l'aiguille d'accès à la voie de raccord côté Ath est posée, de même qu'une liaison de contre-voie. A Silly, trois nouveaux appareils ont été implantés et deux autres remplacés; le nouveau block 19 sera

opérationnel en fin d'année, ce qui permettra la démolition de l'ancien et la poursuite des terrassements.

L'équipement et la pose des voies de la base devrait débuter dans le courant du mois d'avril 1995 et leur achèvement est programmé pour le mois d'octobre. C'est à partir de janvier 95, lorsque la pose de la voie sera terminée entre la frontière française et Antoing, que débutera l'exploitation de la base du Coucou. A cette fin, une partie des engins de traction, du personnel et du matériel quittera St-Druon pour le Coucou, avant d'émigrer à nouveau, vers le mois de juin, à St-Druon pour la construction de la dernière partie.

Lorsque la base de travaux sera démantelée, les bâtiments provisoires feront place à des constructions définitives qui abriteront les agents de la base de maintenance (une soixantaine de personnes). Il est déjà prévu que quelques unes de nos bonnes vieilles 59 seront équipées de la TVM 430 (signalisation spécifique de la ligne nouvelle) et seront utilisées à la remorque des trains de maintenance; elles seront épaulées par d'autres engins des séries 62/63 notamment.

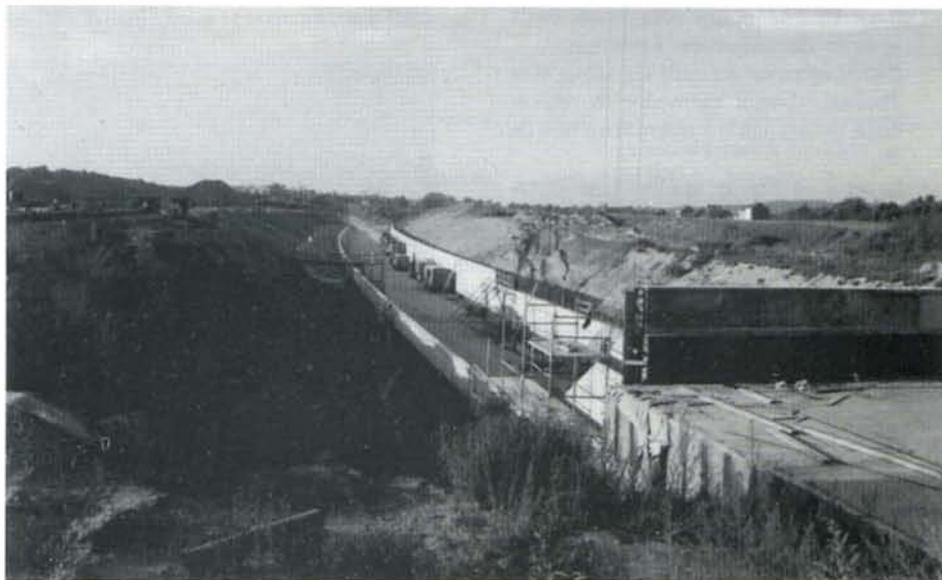
Moins importante que la base de St-Druon, celle du Coucou n'en sera pas moins intéressante. Elle générera un trafic important de trains de marchandises sur la ligne 94, entre les sillons occupés par les Eurostar, les TGV-Réseau de la relation Paris-Bruxelles, les trains IC et les IR...

L'avancement des travaux TGV

Alors que la mise en service du premier tronçon de la ligne nouvelle TGV (frontière française-Antoing) reste fixée au mois de mai 1996, le permis de bâtir du tronçon Antoing-Ath n'est toujours pas délivré. L'échéance initiale de mise en service se voit donc reportée, dans les meilleurs des cas, à septembre 1997, si pas juin 1998... Néanmoins, les chantiers commencés suivent leurs cours et nous allons, comme d'habitude, les parcourir.

Sur Bruxelles-Liège d'abord, le Conseil d'Administration de la SNCB du 9 septembre dernier a marqué son accord sur certaines phases du projet.

Ainsi, le TGV circulera sur la ligne 36 existante entre Bruxelles et Louvain; toutefois, le nombre de voies sera porté de trois à quatre entre Schaerbeek et Zaventem tandis que deux voies supplémentaires seront construites entre Zaventem et Louvain. Les TGV rouleront sur les voies intérieures et les voies extérieures seront réservées aux trains plus lents. La vitesse sur les nouvelles voies sera autorisée à 200km/h.



Entre Bruxelles et Liège, seuls les travaux du tunnel de Bierbeek sont commencés. Le tunnel permettra à la ligne TGV en provenance de Louvain de passer sous l'autoroute E40 et ensuite de la longer en direction de Liège. Cette photographie est prise en direction de Louvain, l'autoroute étant située à l'opposé. 18 octobre 1994.

Photo : Jean-Luc VANDERHAEGEN.

A Louvain, les voies à quai II et III seront réservées aux TGV, qui passeront à 160km/h, et des croisements à différents niveaux seront établis à l'entrée et à la sortie de la gare pour éviter les entraves avec les trains du service intérieur.

Juste après Louvain, le TGV longera l'autoroute E40 Bruxelles-Liège; seuls les travaux du tunnel de Bierbeek, sous cette autoroute, sont commencés.

L'introduction des demandes de permis de bâtir pour le tronçon Diegem-Herent est programmée pour le début de 1995.

Enfin, il est acquis qu'une base de travaux sera établie à Voroux, à l'emplacement de la gare de formation actuelle (et désaffectée), et que le tracé des voies de la ligne 36 sera profondément modifié à cet endroit. Les premiers coups de pioche pourraient être donnés au second semestre de l'année prochaine.

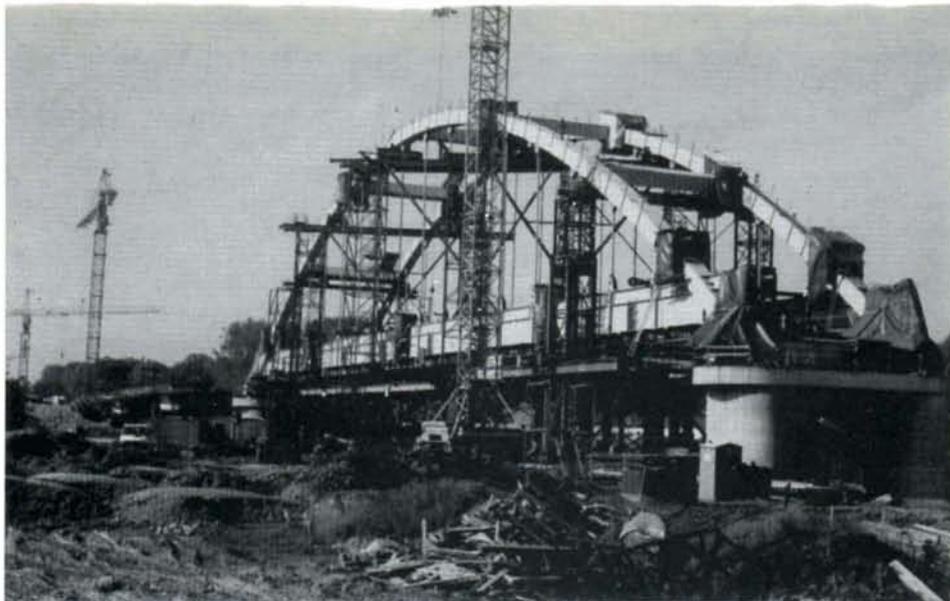
Les projets Bruxelles-Amsterdam et Liège-Welkenraedt semblent toujours au point mort, le financement posant manifestement problème...

Simultanément à la construction de la LGV en province de Hainaut principalement, le district Sud-Ouest de la SNCB programme différents travaux d'aménagement liés au TGV. Il s'agit notamment de :

- la simplification et l'amélioration du plan de voie de Jemappes, permettant la suppression d'un ralentissement à 90km/h;
- l'aménagement de deux grills de St. Ghislain, ce qui autorisera le passage des trains, en direction de Tournai, à 90km/h au lieu de 40 actuellement (à partir de mai 95);
- assainissement de la plate-forme de la ligne 78 à Maubray, supprimant de la sorte un ralentissement à 40km/h;
- l'aménagement du grill de Mons côté Tournai, devant permettre le relèvement de la vitesse à 60km/h au lieu de 40;
- la mise en service du système TCO-Vidéo à Ath, reprenant au block 24 d'Ath la commande de six postes satellites.

Mais le plus spectaculaire se déroule actuellement sur la première partie du trajet, entre la frontière française et Bruxelles.

A Antoing, la construction du viaduc sur l'Escaut bat son plein. L'ouvrage aura une longueur totale de 438 mètres et est constitué de six travées en béton précontraint coulé de 50 mètres chacune. Les première, troisième et quatrième travées sont en cours de construction, tandis que la travée centrale, composée d'une arche métallique qui supportera une armature de béton, a été posée dans le courant des



La travée centrale du viaduc d'Antoing a été posée au mois de septembre. Quelques semaines plus tard, l'arche est terminée. On distingue, à l'avant-plan, les deux énormes piles sur lesquelles repose l'ouvrage. Une travée bétonnée doit encore être construite. L'ensemble métallique supportera des caissons de béton dans lesquels seront posées les voies. 11 octobre 1994.
Photo : B. DIEU.

mois d'août et septembre. Au total, 16.200m³ de béton, 1.475 tonnes d'armatures, 295 tonnes d'armatures précontraintes et 1.460 tonnes de pièces métalliques auront été nécessaires. Les travaux, commencés en août 1993, seront achevés au début du mois de mai 1995. Ils ont été confiés à l'association momentanée Van Laere-Besix, pour un montant adjudgé de 428 millions de francs.

Un peu plus loin, les travaux de terrassement de la base de travaux de St-Druon sont terminés. Les différents niveaux sont bien visibles et la pose de la voie est commencée depuis le 9 novembre. Le sous-sol calcaire a permis d'extraire les matériaux de sous-couche directement sur

place, épargnant ainsi aux riverains un impressionnant va-et-vient de camions.

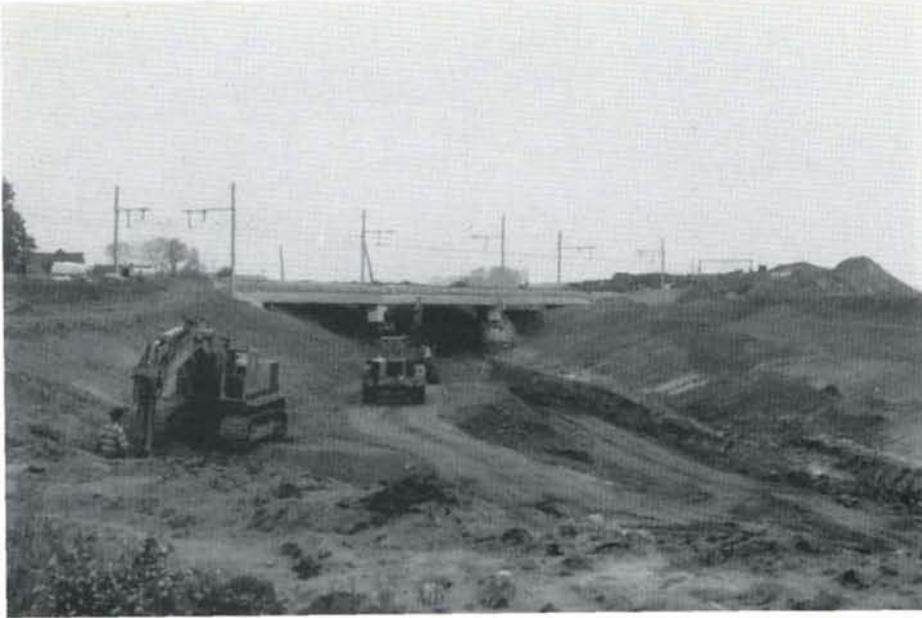
Sur la ligne 78 Mons-Tournai, les travaux interminables du PX 112 (passage supérieur de la ligne 78 par rapport à la LGV) sont terminés et la circulation normale est rétablie sur la ligne 78. Un nouveau pont est en construction à hauteur du PN 21; il franchira à la fois la courbe de raccord L78/LGV et la ligne 78, et permettra la suppression du dit PN.

Enfin, à Maubray sur la ligne 78, la nouvelle liaison voie A/voie B, franchissable dans le futur à 160km/h, est autorisée maintenant à 90km/h.

Au delà d'Antoing vers Ath, le permis de bâtir n'est toujours pas accordé.



La base travaux de St-Druon est presque achevée. Les premiers rails viendront la garnir au début du mois de novembre. Une vue des plateaux, établis sur plusieurs étages. 20 octobre 1994.
Photo : B. DIEU.



← *Prise du PX112, ouvrage sous lequel passe la ligne TGV, vue vers Ath. Dans le fond, les terrassements sont terminés. Le permis de bâtir du tronçon Antoing-Ath n'est pas encore délivré. 20 octobre 1994. Photo : B. DIEU.*



↙ *A Antoing, la courbe de raccord LGV/Ligne 78. La sous-couche de fondation est déjà en place. Un passage supérieur permettra la suppression du PN21, à hauteur du futur aiguillage de bifurcation. 20 octobre 1994. Photo : B. DIEU.*

De nouvelles entraves sont apparues dans la délivrance de ce permis, le ministre concerné exigeant maintenant des garanties quant à la poursuite simultanée de la modernisation du réseau intérieur wallon. Si tout va bien, ce permis pourrait parvenir incessamment. Dans le cas contraire, sa délivrance sera reportée, au mieux, au mois d'avril 1995.

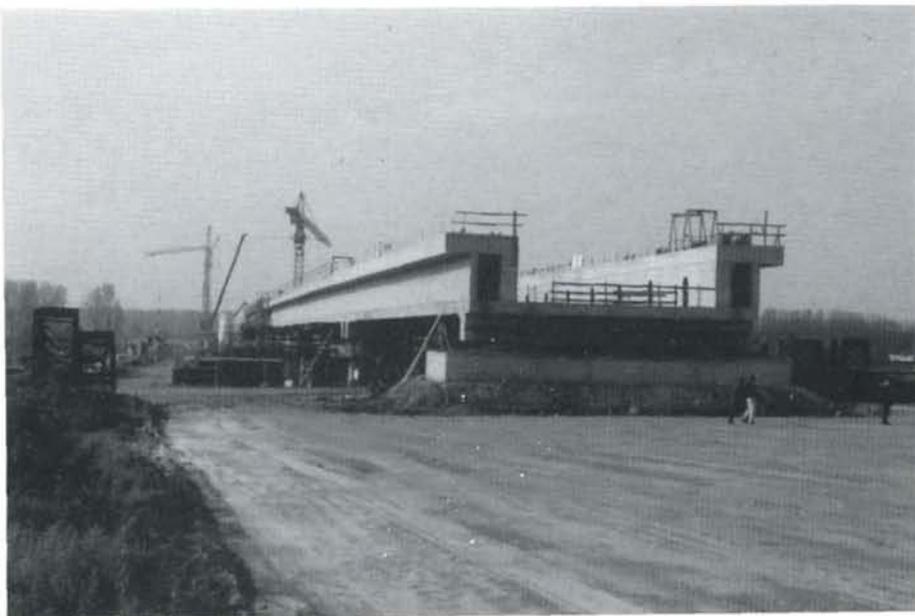
Au viaduc d'Arbre, à hauteur de la ligne 90 Jurbise-Grammont, les trois premières travées côté Bruxelles sont maintenant achevées tandis que l'on s'affaire aux trois suivantes. Au total, le viaduc comportera 36 travées, dont 27 de 53 mètres et 9 de 63. Le rythme actuellement tenu est la construction d'une travée en dix jours. Nous reviendrons prochainement sur la construction de cet important ouvrage, qui requiert une technique particulière vu la mauvaise constitution des terrains rencontrés. La préparation du passage au dessus de la ligne 90 est achevée, par le placement d'un plafond de poutrelles métalliques.

L'ordre de mise à l'oeuvre pour les terrassements du tronçon Ath-Lembeek a été donné le 4 juillet. Aussitôt, les engins se sont empressés d'égaliser, niveler et assécher le terrain à grand renfort de chaux. A la base de maintenance et travaux du Coucou, à l'intersection de la LGV et de la ligne 94, les terrassements en cours permettent d'apercevoir la configuration future des lieux. Les terres excédentaires sont transportées à quelques centaines de mètres, au pied d'une ancienne carrière, dans le but de créer un relief artificiel.

Le tracé, qui longe jusque Marcq la ligne 94, est bien défini.

A Silly, la phase d'équipement du nouveau block 19 est entamée et la démolition de l'ancien - à peine âgé de 10 ans! - est programmée pour la fin de l'année.

Le viaduc d'Arbre. Les trois premières travées sont terminées. Sur place, on distingue parfaitement les différentes phases de construction, depuis le fonçage des pieux jusqu'au décoffrage des tabliers. 20 octobre 1994. Photo : B. DIEU.



➔ *La future base du Coucou, à la jonction de la ligne TGV et de la 94. Les terrassements se poursuivent. La voie TGV viendra à l'extrême droite de la photo, à la lisière du bois. La photo est prise vers Bruxelles. 20 octobre 1994.*

Photo : B. DIEU.

↘ *Halle. Le nouveau pont de la ligne 94, enjambant le canal Bruxelles-Charleroi. Les voies devront être ripées pour permettre le raccord. 13 octobre 1994.*

Photo : B. DIEU.

Il faut encore attendre un peu pour voir apparaître les ouvrages d'art, mais déjà, l'on prépare activement les travaux préliminaires.

A Tubize, à la sortie de la ville côté Halle, les habitations sont expropriées et leur démolition est imminente. Les travaux du viaduc, dont la trémie d'accès se situe à l'emplacement de l'ancienne cour à marchandises de Lembeek, suivent leur cours, par la construction des différentes piles. On termine actuellement leur construction avant d'entamer le placement des bacs de béton qui supporteront la nouvelle voie.

A l'entrée de Halle, sur la ligne 94, le tablier du nouveau pont métallique franchissant le canal Bruxelles-Charleroi a été placé du 22 août au 15 septembre environ. Après avoir défini le nouveau tracé, qui aboutit à l'emplacement de l'ancienne gare, on pose la sous-couche de ballast, les appareils de voies et la nouvelle voie. Une partie de la dalle de béton qui recouvrira dans le futur les voies 1 et 2, est déjà coulée et l'on place, au dessus, les trois voies provisoires. Un nouveau grill d'entrée est en construction; il permettra aux trains venant de Mons et Tournai de se diriger vers les nouvelles voies, pendant qu'on démontera les anciennes et que débiteront réellement les travaux de construction de la gare souterraine.

Entre-temps, un deuxième pont aura été lancé au dessus du canal de Charleroi, pour y laisser passer les voies de la ligne 96, ripées à cet effet.

Les quais des trois voies provisoires sont en cours de pose et une nouvelle passerelle a été placée, début septembre, au dessus des voies à hauteur de l'ancien passage à niveau de la gare.

Enfin, le passage supérieur qui permettra à la ligne 26 de franchir les voies de la ligne TGV et de la ligne 96 côté Bruxelles, est presque achevé. La rampe d'accès est terminée et il ne reste qu'à lancer les poutres au dessus des voies.

La dalle qui supportera les trois voies provisoires et en dessous de laquelle sera construite la future gare souterraine, est déjà coulée en partie. Le grill d'entrée ne va pas tarder à y trouver place.

13 octobre 1994.

Photo : B. DIEU.



→ A Halle côté Bruxelles, la bifurcation de la ligne 26. A droite, le "talus", voie qui permet aux trains venant de la ligne 26 d'accéder en gare de Halle. Actuellement, elle est exploitée dans les deux sens. Dans le futur, un viaduc, dont un mur de soutènement est visible à gauche, enjambera les deux voies de la ligne 96 et les deux voies TGV.

13 octobre 1994. Photo : B. DIEU.

↘ L'entrée de la gare de Lot, côté Halle. La voie B de la ligne 96 est en cours de renouvellement. A gauche et à droite, les travaux de préparation du nouveau pont qui remplacera celui se trouvant dans le fond. Les portiques caténaires recouvrant les trois voies sont déjà en place.

13 octobre 1994. Photo : B. DIEU.

En ce qui concerne le renouvellement de la voie B de la ligne 96 (voie vers Bruxelles), il est prévu une remise en service entre Halle et Lot dans le courant du mois de novembre. Rappelons que la nouvelle voie avait été posée sur environ un kilomètre, mais que le travail a dû être recommencé.

L'exploitation de la ligne s'effectue actuellement sur deux voies entre Halle et Bruxelles, de la manière suivante : de Halle à Lot, les trains vers Bruxelles empruntent, depuis le 18 septembre, la voie de la ligne 96A, raccordée à la voie B de la ligne 96 en gare de Lot; entre Lot et Forest, ces mêmes trains roulent sur la voie B de la ligne 96. Vers Mons, les trains circulent sur la voie A, qui est maintenant complètement renouvelée et équipée.

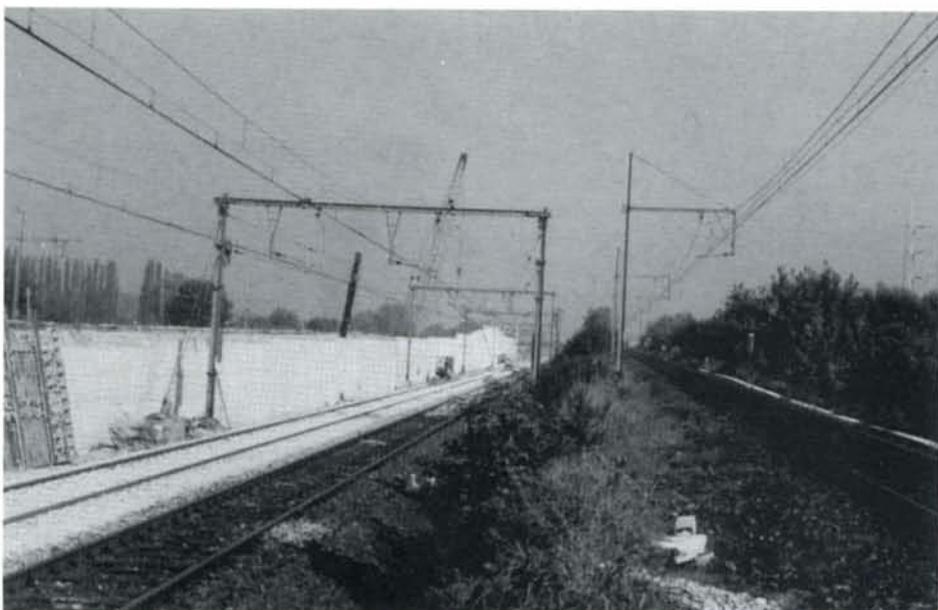
A Buizingen, de nouveaux quais, identiques à ceux posés à Ruisbroek, sont en cours de montage. Il s'agit de caissons en béton dont le dessus est strié et l'intérieur creux permettant le passage de câbles, du plus bel effet.

Entre Buizingen et Lot, les travaux de ripage de la voirie et de la rivière, contiguës à la ligne de chemin de fer, sont commencés. L'espace laissé libre permettra la pose des nouvelles voies TGV. Les portiques caténaires enjambant les trois voies ont été plantés et raccordés, et les anciens poteaux démontés.

A Lot, les travaux préparatoires à la construction du nouveau pont enjambant la Senne et les nouvelles voies, côté Halle, sont commencés. Côté Forest, le fonçage des pieux du viaduc qui permettra aux deux voies TGV de s'insérer entre les voies de la ligne 96, a débuté en septembre. Ces travaux incluent la démolition de la gare et de l'ancien block 4, toujours présents.

Lot, côté Bruxelles. La ligne 96A est hors service et la caténaire déjà démontée. A gauche, on terrasse pour le placement de la quatrième voie. C'est ici que les deux voies TGV s'intercaleront entre les deux voies de la ligne 96. 13 octobre 1994.

Photo : B. DIEU.



Entre Lot et Ruisbroek, un mur de soutènement en béton a été construit le long du canal entre la gare de Ruisbroek et la nouvelle passerelle pour piétons, libérant ainsi l'espace nécessaire aux nouvelles voies; les terrassements sont déjà effectués et la soucouche de fondation est mise en place.

En gare de Ruisbroek, le nouveau quai de la voie A de la ligne 96 (voie vers Mons) est maintenant achevé et les travaux d'aménagement de la place de la gare se terminent. A hauteur de la gare, les emprises des futures voies ne sont pas encore dégagées. La voie 3 est hors service.

Entre Lot et Forest, les deux anciens raccordements UCB ont été démontés; les caténaires de la ligne 96A, hors service, ont été enlevées tandis que la nouvelle bifurcation de Ruisbroek, à l'entrée de Forest, a été mise en service le week-end des 17 et 18 septembre. Le pont haubané de l'avenue de l'Humanité est presque achevé et sa mise en service reste programmée pour le printemps.

A Forest, on s'active à la construction du nouveau faisceau Volkswagen, à l'emplacement de l'ancien faisceau ACEC; un pont est en construction sur la Senne. Lorsque ce faisceau sera opérationnel, l'actuel faisceau Volkswagen, logé entre la gare de Forest-Voitures, l'atelier TGV et le talus de la ligne 96, sera désaffecté et comblé pour permettre l'établissement de deux nouvelles voies. En gare de Forest, les piles qui supporteront la future voie A de la ligne 96A (voie vers Mons) côté Halle sont toutes construites. Un nouveau passage inférieur qui permet l'accès aux quais de Forest se termine; il permettra de riper les voies de la ligne 96A et de poursuivre la construction du viaduc précité, côté formation.

Enfin, à la gare même de Bruxelles-Midi, on prépare activement l'arrivée des premiers Eurostar, par la mise en service de nouvelles ailes, sous les voies 1 à 6 notamment.

Les travaux de rénovation, à l'intérieur de la gare du Midi, se poursuivent, et l'allure générale prend forme. Beaucoup de lumières, d'éclairage, un sol clair et agréable, de nouvelles boutiques, un espace "Voyages" renouvelé, voilà autant d'atouts qui devront permettre aux futurs voyageurs de commencer agréablement leur voyage dans une gare de Bruxelles-Midi complètement rénovée.



A Lembeek, la construction des différentes piles du viaduc qui permettra à la LGV de franchir la ligne 96 est terminée. Ici une vue prise en direction de Bruxelles le 21 octobre 1994. Photo : Christian DOSOGNE.



A Forest, les piles du viaduc de la future voie A de la ligne 96A sont construites. La photo est prise de la passerelle de l'usine Volkswagen, qui sera d'ailleurs élargie à deux bandes de circulation. Dans le fond, les quais de la gare de Forest. 13 octobre 1994. Photo : Baudouin DIEU.

Graphique PFT

LOCOMOTIVES SERIE 1800 DES CFL

Depuis le nouvel horaire d'hiver entré en vigueur le 25 septembre 1994, le roulement des locomotives de la série 1800 des CFL ne comporte plus que 7 journées de travail du lundi au vendredi. En outre, la traction du célèbre train de minerais 48911 Antwerpen - Belval, ayant fait l'objet de

nombreux safaris photos dans le monde des amateurs, est désormais assuré entre Ronet (10h50) et Belval (15h55) par deux 1800 en UM. Ces machines parviennent le matin à Ronet avec la rame de minerais vide 49908 Belval 6h00 - Ronet 9h40 - (Antwerpen). Elles assurent en outre, sur la même

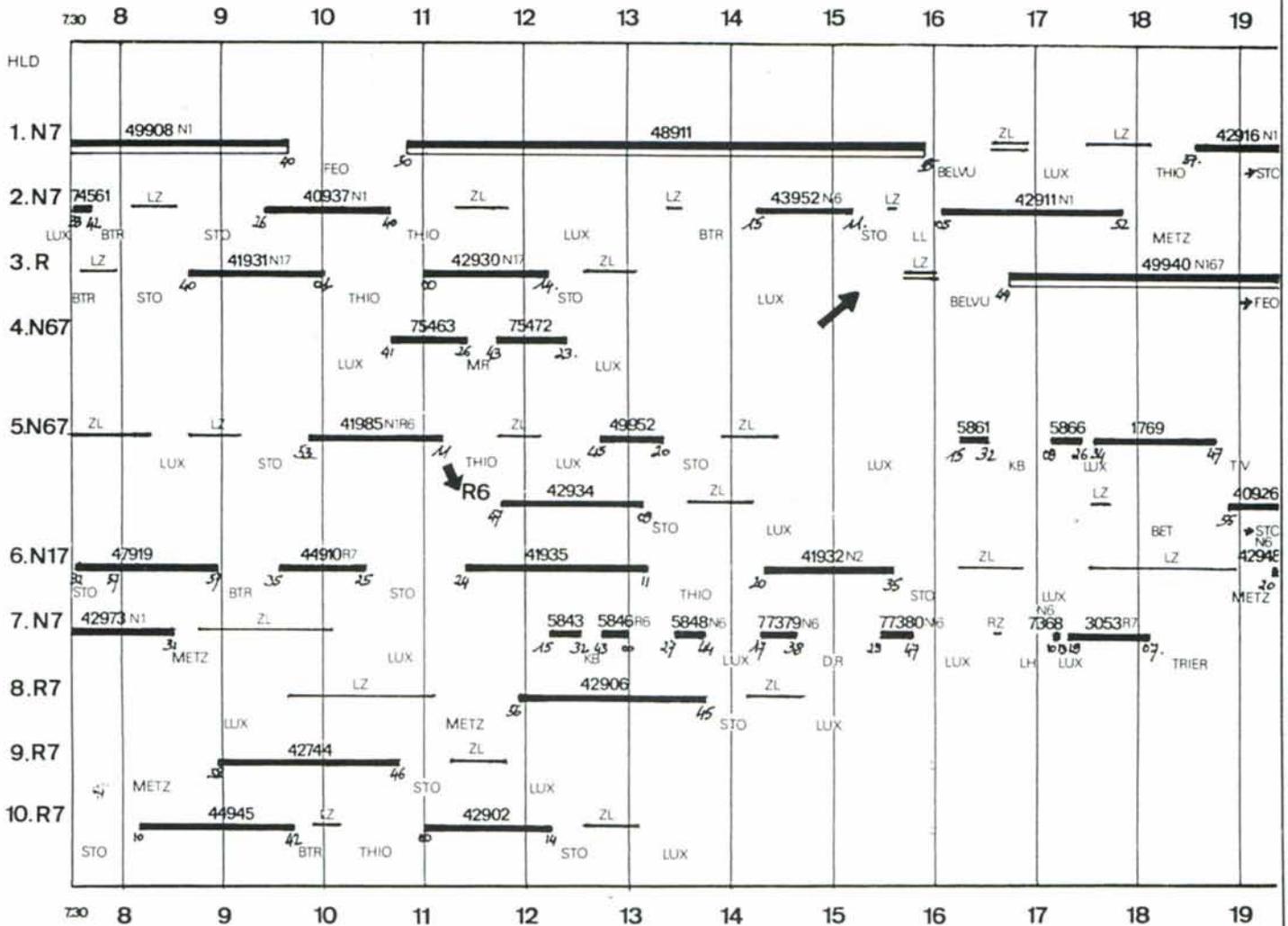
relation, une autre paire de trains difficilement photographiables : le 49940 Belval 16h49 - Ronet 20h39 et le 47971 Ronet 23h10 - Dudelange 4h30.

Les journées 1 à 4 sont normalement assurées par les 1800 non équipées d'une chaudière de chauffage (1805 à 1814).



GRAPHIQUE PFT

ROULEMENT DES LOCOMOTIVES SERIE 1800 CFL



Abréviations utilisées

- R : circule tout les jours
- N7 : ne circule pas le dimanche
- N17 : ne circule pas le lundi et le dimanche
- N67 : ne circule pas le samedi et le dimanche
- R6 : circule le samedi
- R7 : circule le dimanche

- BELVU : Belval Usines
- BTR : Bettembourg
- FEO : Ronet
- KB : Kleinbettingen
- LL : Arlon
- LUX : Luxembourg
- STO : Stockem
- THIO : Thionville
- TV : Trois-Vierges

— parcours en UM (unité multiple : 2 x 1800)



PHOTO 20-25 La 1812 en UM avec la 1814 en tête du 48911 à Vonèche. 10 octobre 1994.
Photo : Serge MARTIN.

Un voyage en EUROSTAR

La possibilité m'était récemment offerte d'emprunter l'Eurostar entre Bruxelles et Londres, dans le cadre d'une marche d'endurance. Je ne pouvais tout naturellement pas la refuser ! Il s'agissait d'un des parcours mis en marche afin de roder en "vraie grandeur" le personnel et le matériel, des agents SNCB servant de "cobayes", mission loin d'être désagréable, comme vous allez le constater.

Le départ du train Eurostar 9117 est prévu à 8h28. Par précaution, j'arrive bien à l'avance à la gare de Bruxelles-Midi, et me dirige immédiatement vers la toute nouvelle Eurostation, dans laquelle je pénètre par une porte à tambour. Première constatation : l'effectif très important des agents de sécurité, aussi bien en uniforme qu'en civil, présents dans tous les coins de la gare jusque sur les quais.

Une personne m'invite aimablement à me présenter à un des comptoirs où je fait valider mon titre de transport. Ensuite, on me demande de me diriger vers le check-in et le sas de contrôle. Je place tous mes objets métalliques, qui se limitent en fait à mon trousseau de clés, dans un petit panier, et pose mon sac à main sur un petit tapis roulant qui l'emène sous des rayons X. Je passe sans encombre à travers le détecteur de métaux et je récupère mes biens. On m'invite alors, toujours avec le sourire, à présenter ma carte d'identité, puis je me retrouve dans l'espace d'attente. L'accès et l'embarquement dans la rame ne peuvent s'effectuer que quelques minutes avant le départ. Seule distraction dans cette installation inachevée : un petit bar provisoire. La décoration de l'Eurostation me déçoit un peu : les couleurs sont grises et tristes, et l'ensemble est froid. Des couleurs plus gaies et une meilleure décoration "humani-seraient" un peu ce décor ; il faudra toutefois attendre la fin des travaux pour émettre un avis définitif.

8h20. Une personne nous souhaite, dans les deux langues, la bienvenue, nous communique quelques conseils et indications à propos de l'embarquement, des heures d'arrivée et de départ, des arrêts intermédiaires, etc., et nous souhaite un bon voyage. Nous sommes alors invités à nous diriger vers la voiture dans laquelle se trouve notre place, par un des deux accès au quai. Un long tapis roulant m'y emmène. Ici aussi, le décor est de la même veine, avec toutefois la lumière du jour filtrant à travers la verrière.

L'Eurostar nous attend sur la voie 1. Il s'agit de la troisième rame belge, encadrée par les motrices 3105 et 3106.

Devant chacune de ses portes d'accès, un steward ou une hôtesse accueille le voyageur avec déférence.

Ma place se situe dans la voiture de seconde classe 14, fauteuil 75, côté fenêtre et dans le sens de marche. Le steward contrôle rapidement ma réservation et m'invite à me diriger vers la gauche. Rapidement je trouve ma place mais, consternation, celle-ci est située contre le trumeau, entre deux fenêtres ! Les concepteurs de l'aménagement intérieur n'ont toujours pas trouvé de solution pour supprimer cette mauvaise disposition. Heureusement, une autre place est disponible, et je déménage rapidement.

La décoration intérieure est, par contre, très à mon goût : siège individuel en tissu gris et jaune, une grande tablette repliable, un éclairage à la place, une belle moquette au sol. Les parois et le plafond sont également constitués de tissu ; bref, un cadre chaud et agréable.

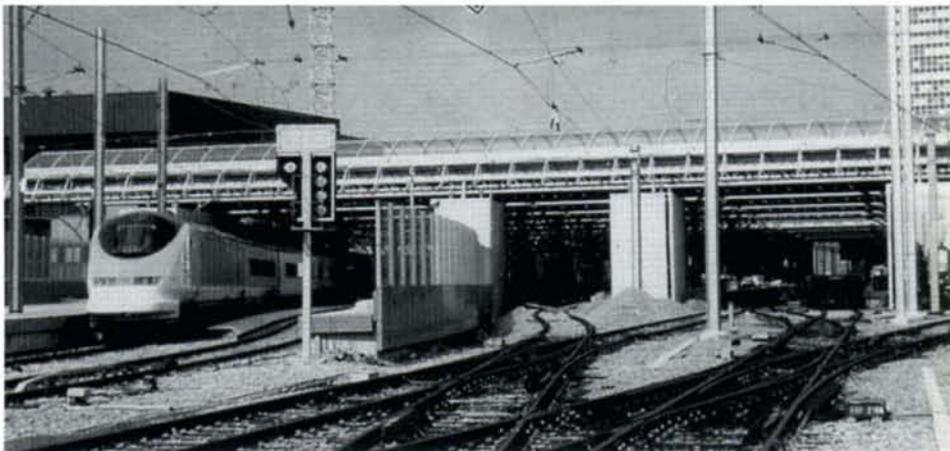
Une voix nous annonce par haut-parleur la fermeture des portes et le départ imminent de l'Eurostar. Mais, à 8h30, le train est toujours arrêté ; déjà deux minutes de retard. C'est finalement à 8h38 que la rame prend le départ, sans le moindre choc, dans une douceur remarquable. A travers la fenêtre, je peux voir le long serpent que forment les 18 voitures de l'Eurostar, se tortiller dans les aiguillages de sortie de la gare et dans les courbes serrées de la ligne 96A. Pendant ce temps, un message de bienvenue est diffusé dans les 4 langues par le Train Manager, lequel se présente et nous donne quelques indications d'usage, comme l'emplacement des voitures-bars et les espaces réservés aux bagages.

A la sortie de Forest-Midi, l'Eurostar s'arrête devant un signal fermé. Comme l'arrêt se prolonge, le Train Manager annonce que le train est arrêté pour une cause

indéterminée et qu'il tente d'en connaître le motif. A peine ce message est-il émis que l'Eurostar se remet en marche. Peu après, le Train Manager signale que le retard était dû à des perturbations de trafic. Première constatation : un louable effort d'information de la clientèle. Pas encore arrivé à Lot, nouvel arrêt, suivi quelques minutes plus tard par un nouveau message nous annonçant des problèmes d'aiguillage. Nous restons bloqués 30 minutes avant de repartir à 9h16 ! Problèmes qui dureront sans doute jusqu'à la terminaison de la ligne nouvelle.

La gare de Halle, en pleine métamorphose, est traversée à 9h22 et, peu après, nous voici enfin sur la ligne 94. L'Eurostar prend rapidement de la vitesse et ce, dans une très grande douceur. L'insonorisation est parfaite, on peut difficilement se rendre compte que l'on roule à 120 km/h. Un ralentissement à 40 km/h à l'entrée d'Enghien fait grincer les freins (le phénomène est curieux et caractéristique), et c'est à contre-voie que nous continuons. Tout au long de la ligne 94 entre Silly et Ath, je peux constater l'avancement des travaux de construction de la ligne TGV ; il n'y a plus un seul site où ceux-ci ne sont pas encore entamés. Nous traversons la gare de Ath, tandis que plusieurs stewards et hôtesse, revêtus du fameux costume Pierre BALMAIN, s'enquière auprès des voyageurs s'il ne leur manque rien.

La gare de Tournai est franchie à 10h04 et, quelques instants plus tard, nous bifurquons vers Lille. La climatisation de la rame s'arrête annonçant le passage dans le sas de commutation : du 3.000 V continu, nous passons sous le 25.000 V alternatif. La manoeuvre est délicate, la rame entière (près de 400 mètres de longueur) doit avoir franchi le sas, le second panto étant situé sur la motrice de queue.



L'Eurostar prêt pour le départ vers Londres sur la voie 1 de l'Eurostation de Bruxelles-Midi.
Photo : Christian DOSOGNE.

Tandis que nous longeons les vastes installations du grand atelier central d'Hellemmes (l'équivalent de l'atelier central de Salzinnes), lequel s'occupe des révisions et réparations de tout le matériel 25.000 V de la SNCF, le Train Manager nous annonce l'arrivée imminente à Lille-Europe. La rame s'y immobilise à 10h23. Pendant toute la durée de l'arrêt, une description de la gare ainsi que de la ligne TGV vers le Tunnel est diffusée par bande enregistrée, via les haut-parleurs. C'est ainsi que j'apprends notamment que la nouvelle gare, située à 450 mètres de l'ancienne (rebaptisée Lille-Flandres pour éviter toute confusion), fut mise en service en mai 1994. Elle n'accueille que le trafic TGV et Eurostar. Ses installations se composent de trois fois deux voies construites en caisson. Les deux voies centrales sont parcourables à 200 km/h par les trains en transit, les deux voies de droite sont destinées aux TGV Lille-Paris, et les deux voies de gauche au trafic vers la Grande-Bretagne.

Vu du train, le cadre de la gare semble glacial; il y fait très sombre et tout n'est que béton sans la moindre garniture.

Après ce bref arrêt de service, qui dura tout de même 35 minutes, nous repartons en direction de Fréthun. Rapidement, l'Eurostar prend de la vitesse, sans toutefois donner l'impression d'accélérer plus rapidement qu'un train traditionnel, malgré ses 12.000 kW. Neuf minutes plus tard, les haut-parleurs annoncent que l'Eurostar circule à 300 km/h. Mes premières impressions à propos de l'insonorisation et la tranquillité de marche se confirment: à 300 km/h, tout au plus ressent-on parfois une faible force centrifuge dans les quelques rares courbes. Seul le défilement des poteaux de caténaire ou le passage sous un ouvrage d'art attestent que nous roulons vraiment très vite.

La durée du trajet jusqu'à l'entrée du tunnel (104 km) ne dura que 26 minutes, dont 20 à 300 km/h. Pendant ce temps, un rapide contrôle des titres de transport et des cartes d'identité est effectué.

A 11h22, l'Eurostar entame un long freinage, car nous arrivons déjà à Calais-Fréthun, où la rame s'immobilise deux minutes plus tard. A nouveau, une description de la gare est donnée via la sonorisation. Les installations disposées en deux niveaux permettent d'opérer des correspondances vers le réseau traditionnel: Calais, Boulogne et Lille, et les relations TGV vers Paris. Après cet arrêt de service, le train redémarre et se dirige vers l'entrée du fameux tunnel. Au passage, je peux découvrir l'impressionnant terminal Eurotunnel de Coquelles. Tout à coup, la rame est avalée par le tunnel. Sa traversée s'effectue à 160 km/h, soit 20 minutes de parcours pour couvrir les 50 kilomètres de longueur (dont 36 km sous la mer, 4 km sous terre côté français et 10 km sous terre côté anglais). Quelle impression cela fait-il? Pas grand chose en vérité: l'insonorisation étant parfaite, on a tout simplement l'impression

de rouler à l'extérieur mais de nuit. Il s'agit d'une véritable banalisation de cet exploit technique incontestable que fut le percement du tunnel. Pour le commun des mortels hélas, un tunnel restera toujours un tunnel, et l'extraordinaire aventure de la conception et de la réalisation de l'ouvrage passera au second plan. Rendons ainsi hommage aux milliers de collaborateurs qui ont permis de relier le continent à ce qui n'est plus tout à fait une île.

Laissant là ces considérations, je profite de la traversée pour aller découvrir les commodités. Deux toilettes sont disposées à l'extrémité de chaque voiture. La décoration est belle, faite de couleurs pastels. Le lavabo est équipé d'un distributeur de savon liquide (vide!) et d'un sèche-mains électrique. La chasse de la toilette fait s'écouler un liquide désinfectant de couleur bleu azur.

12h00 pile, l'Eurostar débouche du tunnel, nous sommes en Grande-Bretagne! Moins de deux minutes plus tard, après avoir longé les installations du terminal anglais de Cheriton, la rame s'engage sur le réseau traditionnel, et les beaux paysages vallonnés du Kent s'offrent à la vue.

Ici, la rame circule désormais en captant l'énergie non plus par la caténaire, mais par un troisième rail fournissant une tension de 650 à 750 V continu. Plus question de pratiquer de grandes vitesses, tout au plus 100 km/h, bien que la vitesse maximale de 160 km/h soit admise. Les anglais se sont enfin mis d'accord pour construire une nouvelle ligne TGV jusqu'à Londres, mais son financement pose encore problème; il faudra donc attendre au moins jusqu'à la fin du siècle pour la voir mise en service. On profitera donc encore quelque temps du pittoresque de la ligne classique, un rien désuète.

La distance à parcourir pour rejoindre Londres via Ashford et Tonbridge est de 114 km. L'état médiocre de la voie et ses abords très embroussaillés me rappellent notre cher réseau belge. Régulièrement, on rencontre des gares réduites à leur plus simple expression ou tout simplement abandonnées. Tout ceci est la conséquence de plusieurs années de négligence de la part d'un pouvoir politique fêru de rentabilité à tout prix. La ligne a pourtant subi une cure de modernisation: assiette de la voie complètement renouvelée, pose de longs rails soudés, reconstruction ou amélioration de 94 ponts, installations d'alimentation électrique renforcées.

Les hôtesses distribuent maintenant à chaque passager un plan de Londres et un dépliant décrivant le service de l'Eurostar. Il est également possible de se procurer des cartes pour le métro ou le téléphone.

Le Train Manager nous informe que le retard accumulé s'élève à 30 minutes et que l'arrivée à Londres-Waterloo est prévue à 13h09.

Depuis la sortie du tunnel, la marche de la rame s'est faite beaucoup plus hésitante. Très fréquemment, je note des déclenche-

ments, la captation par troisième rail est trop délicate pour la technologie très complexe de la rame. Le troisième rail est en effet fréquemment interrompu aux passages à niveau, aux quais ou dans les aiguillages. Sur le parcours anglais, un second conducteur est présent dans la cabine de conduite, uniquement pour réarmer l'équipement après chaque déclenchement. Lors des premiers essais, on notait en moyenne 170 déclenchements par parcours! Je note aussi que la voie est constituée de barres très courtes, et que sa pose n'est pas la meilleure.

Le trafic de la ligne est très dense; on croise souvent des automotrices de banlieue et même un Eurostar se dirigeant vers Bruxelles. A partir de Petts Wood, à 20 km de Londres, la ligne est à 4 voies; la banlieue de Londres se rapproche. On remarque sur la gauche, l'ancienne et imposante centrale électrique aux quatre cheminées caractéristiques, hors service, mais conservée dans le cadre de l'archéologie industrielle. Un grand viaduc en courbe permet à l'Eurostar de passer au-dessus de l'immense ensemble de voies convergeant depuis diverses villes du sud vers Londres, ainsi qu'au-dessus du grand dépôt de machines de Clapham-Junction, et partout, cette absence de caténaire, laissant une impression assez bizarre.

A 13h10, l'Eurostar s'arrête dans la nouvelle gare de Londres-Waterloo-International, laquelle est située juste contre la gare classique (comme à Bruxelles-Midi), et réservée au trafic Eurostar. Je trouve le terminal anglais plus accueillant et plus lumineux que celui de Bruxelles-Midi. Ici, les travaux semblent être achevés.

Les formalités de sortie sont plus rapides, seuls quelques voyageurs pris au hasard doivent présenter leur pièce d'identité. Ici aussi, le dispositif de sécurité est impressionnant. Tous défilent en file indienne, reniflés au passage par un chien détecteur de stupéfiants!

La gare de Waterloo est située tout près du centre touristique de Londres: Westminster, le Parlement, le fameux Big Ben, Trafalgar Square, Whitehall et Buckingham Palace; tout un beau programme, mais nous ne disposons que de peu de temps.

Après ce trop bref séjour à Londres, je pénètre vers 16h10 dans la gare de Waterloo-International.

Le départ est fixé à 16h23 (train 9144). Tout comme à Bruxelles-Midi, les indications sont nombreuses et claires. On subit le même rituel qu'à Bruxelles-Midi: visite et parfois, fouille méticuleuse. A 16h15, l'accès au quai est ouvert et je me dirige vers la voiture de première classe n°12. Le niveau de confort est identique à la seconde classe. Il n'y a bien sûr plus que trois places de front au lieu de 4, les sièges sont ainsi légèrement plus larges et peuvent s'incliner; l'espace entre les sièges est également légèrement plus important. Enfin, la décoration est un mélange de tons de gris et de rouge.



La gare de Londres Waterloo International est établie à côté de la gare classique. Elle possède 4 niveaux; du haut vers le bas : les voies, les halls de départ et d'arrivée, et un niveau de service. La gare dispose de cinq voies à quai, qui sont entièrement recouvertes sur toute leur longueur d'une toiture métallique arrondie, vitrée dans sa partie latérale de droite. La gare possède des équipements d'accueil, de transit et de contrôle, qui présentent les mêmes caractéristiques générales et les mêmes éléments globaux de confort et de service que celles de Bruxelles-Midi, Paris Nord et Lille- Europe. La gare est en liaison directe avec plusieurs lignes du réseau sud-est des BR, avec le métro et plusieurs lignes d'autobus. Cette vue est prise depuis le grand hall de la gare de Londres Waterloo.

A l'heure prévue, la rame se met en marche. Peu après, le même message de bienvenue est diffusé par le Train Manager, et une charmante hôtesse vient retirer ma réservation pour le dîner, tandis qu'une autre distribue une petite carte avec le menu.

Je lis :

- Saumon fumé;
- Noisettes d'Agneau aux Herbes et Légumes Grillés - ou - Assiette de Filet de Boeuf et Pâté de Foie d'Oie, Riz au Safran;
- Plateau de Fromages;
- Tarte aux Fraises ou Corbeille de fruits;
- Thé ou Café.

Déjà, une autre hôtesse, encore - vous seriez étonné de l'effectif présent à bord d'une rame Eurostar ! - distribue délicatement à chaque voyageur au moyen de pincettes, une serviette chaude destinée à se rafraîchir le visage, comme dans les restaurants orientaux. Cela procure une délicieuse impression de fraîcheur, et vous met à l'aise pour le repas. Quinze minutes se sont écoulées depuis le départ et, déjà, on sert le Saumon Fumé, avec sa garniture. Un serveur distribue les boissons : vins, bières, limonades, eaux, le choix est vaste. Toutes les opérations de manutention sont fort bien organisées, à l'aide de petits chariots manipulés par du personnel stylé, et ne prend à chaque fois que quelques minutes (les voyageurs sont servis à leur place).

Voici le plat principal. Sans être trop abondant, ni spécial, le plat est honnête. Nous sommes bien sûr en première classe... A noter que tous les repas sont préparés à l'avance par une société de catering. A Bruxelles, c'est le CAVB (Centre d'AVitaillement de Bruxelles) qui les prépare, et c'est RESTORAIL qui est chargé d'exploiter ce centre pour le compte de la SNCB. Dans le train, c'est CCCC (une nouvelle société qui a pour actionnaires la Sabena, Wagons-Lits et Intercity On Board

Services) qui assure le service (ainsi que le service dans les voitures bar-buffet et le minibar ambulant en 2ème classe).

Entre-temps, l'Eurostar arrive au terminal de Cheriton. Je peux apercevoir 2 voitures et 2 camions arrêtés devant le poste de péage et, plus loin, plusieurs véhicules se dirigeant vers le Tunnel n'est toujours pas ouvert au public; seuls quelques privilégiés (comme les actionnaires) ou des transporteurs routiers ayant établis un contrat, peuvent l'emprunter. Mais, me voici à nouveau dans le tunnel. Durant la traversée, le fromage et un beau morceau de tarte aux fraises sont distribués. Un café ou un thé, au choix, est servi peu après. Pour terminer, une corbeille de fruit est présentée à chaque passager, ainsi qu'une petite boîte de pralines Godiva (fournisseur breveté de la Cour Belge!). Bref, un repas simple mais très suffisant, de qualité supérieure à ce que j'ai pu goûter dans d'autres wagons-restaurants.

A noter que le matin en première classe, un drink de bienvenue est offert à chaque voyageur, ainsi qu'un journal; et que le dîner est remplacé par un petit déjeuner particulièrement copieux.

A 18h00 précises, l'Eurostar débouche à 160 km/h à l'air libre et traverse sans arrêt la gare de Calais-Fréthun. Déjà, il accélère et, rapidement, il atteint 300 km/h comme annoncé par le personnel de conduite.

18h23, la rame ralentit, nous approchons de Lille, tandis qu'une hôtesse repasse avec du café et du thé. Nous marquons 5 minutes d'arrêt à Lille-Europe. C'est maintenant à un peu plus de 100 km/h que l'Eurostar roule vers Bruxelles, une vraie allure d'escargot après ce galop à 300 km/h. La nuit est maintenant tombée et une serveuse offre un dernier drink à chaque voyageur, ainsi qu'une nouvelle serviette chaude. Disons-le bien haut : il s'agit d'un service de grande classe.

Je décide d'essayer une des quatre cabines téléphoniques réparties dans la rame.

Celles-ci fonctionnent à l'aide des principales cartes de crédit. Je glisse ma carte VISA, mais à chaque fois elle est refusée et il ne me reste plus qu'à abandonner. Toujours dans le but de découvrir le service offert, je décide de prendre une collation dans la voiture-bar n°13. Il n'y a pas de siège, mais de hautes et étroites tables où l'on peut poser sa consommation. Le prix est environ le double de celui habituellement pratiqué dans une cafétéria en Belgique, mais ceci n'a rien d'anormal.

Le temps passe sans qu'on s'en rende compte. Le Train Manager annonce notre arrivée à Bruxelles-Midi et communique un message de politesse de circonstance. Je remarque que les stewards et hôtesse réajustent leur uniforme et se dirigent chacun vers une voiture, dans le but d'aider et de saluer les voyageurs à leur descente du train.

C'est avec 3 minutes d'avance que l'Eurostar s'immobilise dans l'Eurostation.

En conclusion, j'ai été très positivement séduit par les performances et services hauts de gamme offerts dans l'Eurostar. L'ensemble de son personnel d'accompagnement est extrêmement attentionné, conscient d'être à la disposition du voyageur et motivé, chose que je n'avais plus vue depuis très longtemps... La fierté se lit même sur leur visage, et on les comprend. Le niveau de confort égale celui rencontré dans les avions.

L'Eurostar, fruit de l'étroite collaboration entre trois réseaux, est digne de porter son nom, et les plus réticents adversaires du TGV ne pourront que changer d'avis, si un jour il leur venait l'idée de l'essayer. Il reste à espérer qu'il sera rendu accessible à tout le monde par un niveau tarifaire adéquat.

NOUVEAU !

LES LOCOMOTIVES SERIE 83

Le PFT vient d'éditer un numéro spécial de EN LIGNES, consacré à la carrière complète des locomotives diesel de manoeuvres de la série 83 (ex. 253).

Cet ouvrage comporte 72 pages, 121 photos dont 4 en couleurs, toutes inédites; ainsi que de nombreux schémas et tableaux.

Le sujet est traité en 5 chapitres : 1. L'origine; 2. Les caractéristiques techniques; 3. Livraison et affectation; 4. Révisions et modifications; 5. Fiches historiques.

Cet EN LIGNES Hors série n° 1 est présenté au format A4, sur papier couché de 135 grammes et broché au milieu. Les couvertures sont en couleurs. Ce livre sera vendu au prix de 495F (membre) ou 560 F (non membre) après le 31 janvier 1995. Jusqu'à cette date, il sera offert en promotion pour 395F. Les frais d'envoi sont à ajouter : 48F pour la Belgique et 120F pour l'étranger.

Les modalités de paiement sont reprises ci-dessous.

Communication pour le virement : loco série 83.

Parution : 1er décembre.

CALENDRIER 1995

Après un an d'absence, le célèbre calendrier LOCO d'EDIBLANCHART est réédité pour l'année 1995. Il a été réalisé par le PFT en collaboration avec EDIBLANCHART.

Conforme à sa tradition, il comporte 12 photos dont 4 en couleurs.

Les sujets proposés sont :

- Janvier : locomotive 26.101 du PFT à Braine-le-Comte (en couleurs);
- Février : vapeur 97.032 à Falaën;
- Mars : deux doubles tractions de type 26 vapeur à Virton;
- Avril : loco électrique 120.002 à Epepegem en tête d'un train de marchandises (couleurs);
- Mai : automotrice de 1935 s'appêtant à effectuer un parcours d'essai;
- Juin : vapeur 64.133 au tunnel de Seille;
- Juillet : vapeur 41.046 sur la ligne Ciney - Statte;
- Août : locomotive diesel 6404 à Zichem (en couleurs);
- Septembre : 4401 + 4405 encadrant deux remorques type 734, le tout dans la nouvelle livrée (couleurs);
- Octobre : 5411 vapeur CFL en gare d'Athus;
- Novembre : en gare de Frameries : la 16.033 et une rame RGP française assurant un TEE;
- Décembre : double traction de loco diesel type 203 entre Bertrix et Virton, aux Epioux.

Le calendrier est vendu au prix de 395 FB + frais d'envoi : 48F pour la Belgique et 60F pour l'étranger.

Communication pour le virement : LOCO 1995

Parution : 1er décembre.

LES TRAMS VERTS DE CHARLEROI

En collaboration avec l'AFCC (Cheminots de Charleroi), le PFT vient d'éditer un livre ayant pour thème "Les trams verts de Charleroi".

De format A5 oblong, dans le style "Le Rail bruxellois en images", cette nouvelle publication présente le réseau ferroviaire des trams verts de Charleroi en photos et cartes postales anciennes.

Il est subdivisé en 11 parties qui reprennent chacune une ligne ou un tronçon; un bref historique du réseau est présenté ainsi qu'un aperçu de l'Exposition universelle de Charleroi de 1911.

Toutes les photos sont reproduites en noir et blanc sauf celle de couverture qui est en couleurs ainsi qu'une planche représentant les films et quelques tickets.

L'ouvrage comporte 196 pages et est relié au fil de lin.

Il est vendu en promotion jusqu'au 31 janvier au prix de 490F. Après cette date, il sera vendu 560F.

Les frais de port sont à ajouter. Ils s'élèvent à 65F pour la Belgique et 120F pour l'étranger.

Communication pour le virement : Trams verts.

Parution : 15 décembre.

PHOTO-THEME N°11

Série indissociable de 10 photos couleurs au format 10x15 ayant pour thème la section Enghien - Braine-le-Comte de la ligne 123.

11-1 :	4614 à l'entrée d'Enghien
11-2 :	5935 + 5178 entre Enghien et Rognon
11-3 :	5927 à Rognon
11-4 :	5930 à Rognon
11-5 :	6321 entre Rognon et Enghien
11-6 :	5172 à Rognon
11-7 :	6032 entre Braine-le-Comte et Rognon
11-8 :	6295 entre Rognon et Enghien
11-9 :	5127 à entre Enghien et Rognon
11-10 :	4607 sur le viaduc de Rognon

Prix : 400 FB (non membre 450 FB), frais d'envoi inclus.
Communication : Photo-thème 11

LE PFT LIQUIDE...

A l'occasion des fêtes de fin d'année, nous vous offrons les ouvrages et articles suivants en promotion :

- reproduction de l'indicateur SNCB-SNCV-CFL de 1935 : 695F au lieu de 895 (mention : indicateur)
- Promenade ferroviaire au Pays d'Ath : 650 au lieu de 850 (mention : Ath);
- il reste quelques brochures "Histoire de la ligne internationale Bruxelles-Paris" au prix de 300F au lieu de 350 (mention Brux.Paris)
- pin's autorail 4333, locomotive diesel série 60 livrée verte ou jaune, locomotive diesel série 59, loco électrique 101 vert uni ou bicolore. Trois pin's pour le prix de 500F au lieu de 600F (pin's à mentionner dans la commande).

Il y a lieu d'ajouter 60F pour l'envoi d'un article (ou 3 pin's), et 120F pour plusieurs.

Les articles suivants sont en voie d'épuisement et peuvent être obtenus aux conditions habituelles : Les Chemins de fer belges en couleurs (1595F), les locomotives série 204 (reste 5 exemplaires à 550F), 150 ans de rail à Charleroi (850F), séries de cartes de voeux à 200F, En Lignes 16,17 et 18 (160F).

Offre valable jusqu'au 31 janvier.

Les modalités de paiement sont reprises en page 2; la boutique PFT se trouve en page 55.

NOUVEAU! VOUS POUVEZ MAINTENANT COMMANDER PAR FAX AU 065/66.45.41

Curiosité ferroviaire

Au début de l'année 1971, la 6027 du dépôt de Hasselt fut munie à titre d'essai, d'une vitre latérale pourvue d'une vigie en plexiglas de sorte que le conducteur, tout en ayant une vue suffisante vers l'avant et l'arrière de la rame, soit à l'abri du vent, du froid, de la poussière et ne soit plus indisposé par les gaz d'échappement du moteur diesel lorsque la direction du vent est telle que ceux-ci étaient rabattus vers la fenêtre.

Cet essai est finalement resté sans suite, malgré qu'il soit prévu à l'origine d'équiper de telles fenêtres 12 locomotives de deux ateliers.

Hasselt, 23 mars 1971.

Photo : Robert BODDEWIJN.



PFT BOUTIQUE

Les commandes sont reçues uniquement par virement sur le compte 001-1201789-35 du PFT Bruxelles. Pour les membres étrangers : voir les modalités de paiement à la page 2.
N'oubliez pas de mentionner les ouvrages ou articles désirés.
Tous les articles sont également disponibles lors des voyages ou activités diverses.

	PRIX (BEF)		FRAIS D'ENVOI	
	membre	non membre	Belgique	CEE

LIVRES

<input type="checkbox"/> Les Chemins de Fer Belges en couleurs (150 photos couleurs).....	1595	1595	110	170	*
<input type="checkbox"/> SNCB 1988-1990 (C. HERTOVS).....	1295	1590	95	95	
<input type="checkbox"/> Réédition de l'indicateur SNCB de 1935..... (PFT-Edition)	895	995	95	120	SOLDE !
<input type="checkbox"/> Les locomotives séries 60-61..... (PFT-Edition)	300	350	48	60	
<input type="checkbox"/> Les locomotives série 204..... (PFT-Edition)	550	650	65	120	*
<input type="checkbox"/> Historique de la ligne Bruxelles-Paris..... (PFT-Edition)	350	350	48	120	SOLDE !
<input type="checkbox"/> Les lignes ferrées de Mons et du Borinage..... (PFT-Edition)	390	450	65	120	
<input type="checkbox"/> Aperçu de la signalisation ferroviaire belge..... (PFT-Edition)	395	395	65	120	
<input type="checkbox"/> La ligne de chemin de fer 128 Ciney-Yvoir.....	295	295	48	60	
<input type="checkbox"/> Promenade ferroviaire au pays d'Ath..... (PFT-Edition)	850	950	95	170	SOLDE !
			couverture souple :		
	1050	1200	95	170	
			couverture cartonnée :		
<input type="checkbox"/> 150 ans de Rail à Charleroi..... (PFT-Edition)	850	950	95	170	*
<input type="checkbox"/> La gare de Ath à 100 ans.....	360	360	48	120	
<input type="checkbox"/> Vapeur en Belgique, tome I (Phil DAMBLY).....	1800	1950	110	170	
<input type="checkbox"/> Vapeur en Belgique, tome II (Phil DAMBLY).....	1950	2200	110	170	
<input type="checkbox"/> Petite Histoire de la gare de Namur de 1843 à 1935.....	350	450	48	120	
<input type="checkbox"/> Le rail bruxellois en images..... (PFT-Edition)	490	560	65	120	
<input checked="" type="checkbox"/> LES TRAMS VERTS DE CHARLEROI (voir page 53).....	490	560	65	120	

FICHES D'IDENTITE

<input type="checkbox"/> séparées 6001-6091 (accompagnée d'une pochette plastifiée) - par fiche.....	35	45	65 (1)	77 (1)	
<input type="checkbox"/> séparées 6101-6115 (accompagnée d'une pochette plastifiée) - par fiche.....	35	45	65 (1)	77 (1)	
<input type="checkbox"/> séparées 6401-6406 (accompagnée d'une pochette plastifiée) - par fiche.....	35	45	32 (2)	57 (2)	
<input checked="" type="checkbox"/> séparées 6501-6506 par fiche.....	35	45	32 (2)	57 (2)	
<input checked="" type="checkbox"/> séparées 6601-6606 par fiche.....	35	45	32 (3)	57 (3)	
<input type="checkbox"/> brochure 6001-6015 (avec photos couleurs 9x13).....	400	450	65	77	
<input type="checkbox"/> brochure 6016-6030 (avec photos couleurs 9x13).....	400	450	65	77	
<input type="checkbox"/> brochure 6031-6045 (avec photos couleurs 9x13).....	400	450	65	77	
<input type="checkbox"/> brochure 6046-6060 (avec photos couleurs 9x13).....	400	450	65	77	
<input type="checkbox"/> brochure 6061-6075 (avec photos couleurs 9x13).....	400	450	65	77	
<input type="checkbox"/> brochure 6076-6091 (avec photos couleurs 9x13).....	400	450	65	77	
<input type="checkbox"/> brochure 6101-6115 (avec photos couleurs 9x13).....	400	450	65	77	
<input checked="" type="checkbox"/> brochure 6401-6406 + 6501-6506 + 6601-6603.....	400	450	65	77	

EN LIGNES

<input type="checkbox"/> numéros 1 à 8.....	le numéro :	80	80	28	57
<input type="checkbox"/> numéros 9 à 11.....	le numéro :	120	12	28	57
<input type="checkbox"/> numéros 12 à 15.....	le numéro :	140	140	28	57
<input type="checkbox"/> numéros 16 à 19.....	le numéro :	160	160	28	57

HORS SERIE N°1 : LES LOCOMOTIVES DIESEL SERIE 83.....495.....560.....48.....120 en promotion p.54

CALENDRIER 1995 (édition PFT-Ediblanchart) (voir page 53).....395.....395.....48.....60

CARTES POSTALES

<input type="checkbox"/> série 1 (12 vues SNCB + CFL)..... (PFT-Edition/Ediblanchart)	150	150	28	57
<input type="checkbox"/> série 2 (12 vues SNCB + CFL)..... (PFT-Edition/Ediblanchart)	150	150	28	57
<input type="checkbox"/> série 3 (12 vues SNCB + CFL)..... (PFT-Edition/Ediblanchart)	150	150	28	57
<input type="checkbox"/> série 4 (12 vues SNCB)..... (PFT-Edition/Ediblanchart)	150	150	28	57
<input type="checkbox"/> série 5 (12 vues SNCB)..... (PFT-Edition/Ediblanchart)	150	150	28	57
<input type="checkbox"/> série 6 (12 vues SNCB)..... (PFT-Edition/Ediblanchart)	150	150	28	57

PIN'S

<input type="checkbox"/> locomotive à vapeur 26.101..... (PFT-Edition)	200	250	32	57	
<input type="checkbox"/> locomotive diesel série 201..... (PFT-Edition)	200	250	32	57	SOLDE !
<input type="checkbox"/> locomotive diesel série 60 verte..... (PFT-Edition)	200	250	32	57	SOLDE !
<input type="checkbox"/> locomotive diesel série 60 jaune..... (PFT-Edition)	200	250	32	57	SOLDE !
<input type="checkbox"/> autorail 4333 + remorque 732.10..... (PFT-Edition)	200	250	32	57	
<input type="checkbox"/> locomotive électrique 101.012..... bicolor + moustaches jaunes (PFT-Edition)	200	250	32	57	SOLDE !
<input type="checkbox"/> locomotive électrique 101.012..... vert foncé + moustaches jaunes (PFT-Edition)	200	250	32	57	SOLDE !
<input type="checkbox"/> locomotive à vapeur type 81..... (PFT-Edition)	200	250	32	57	

PHOTOS PFT (pochettes de 10 photos couleurs 10x15)

<input type="checkbox"/> thème n° 1 : voyage PFT locomotives type 204 (14 mai 1988).....	200	250	0	0
<input type="checkbox"/> thème n° 2 : essai locomotive espagnole 252.001 en Belgique.....	200	250	0	0
<input type="checkbox"/> thème n° 3 : locomotive 6036.....	200	250	0	0
<input type="checkbox"/> thème n° 4 : locomotive 6215.....	200	250	0	0
<input type="checkbox"/> thème n° 5 : autorails étrangers en Belgique.....	200	250	0	0
<input type="checkbox"/> thème n° 6 : locomotives diesel SNCF en Belgique.....	200	250	0	0
<input type="checkbox"/> thème n° 7 : voyage 6005 + 6215.....	200	250	0	0
<input type="checkbox"/> thème n° 8 : livrées prototypes ou spéciales.....	200	250	0	0
<input type="checkbox"/> thème n° 9 : automotrices ex. SNCB sur le SATTI en Italie (voir EN LIGNES 18 p.3).....	200	250	0	0
<input type="checkbox"/> thème n° 10 : voyage PFT Bruxelles-Köln avec la 204.003 et la 5407.....	200	250	0	0
<input checked="" type="checkbox"/> thème n° 11 : ligne 123 Enghien - Braine-le-Comte (voir page 3).....	200	250	0	0

Photos "EN LIGNES" N° 20 : les photos publiées, portant un numéro, peuvent être obtenues au format 10x15 cm (papier brillant).

ATTENTION : numéro(s) à préciser à la commande **sur carte postale ou par fax**. Date limite de commande : le 20/01/1995, date de livraison : +/- 20/02/95.

Les photos des "EN LIGNES" précédents **ne sont plus disponibles !** Prix par photo :..... 40..... 50..... 0..... 0

(1) frais d'envoi par tranche de 16 fiches (2) frais d'envoi pour 6 fiches (3) frais d'envoi pour 3 fiches

* article en voie d'épuisement **SOLDE !** : article soldé : voir page 54

