

EN LIGNES



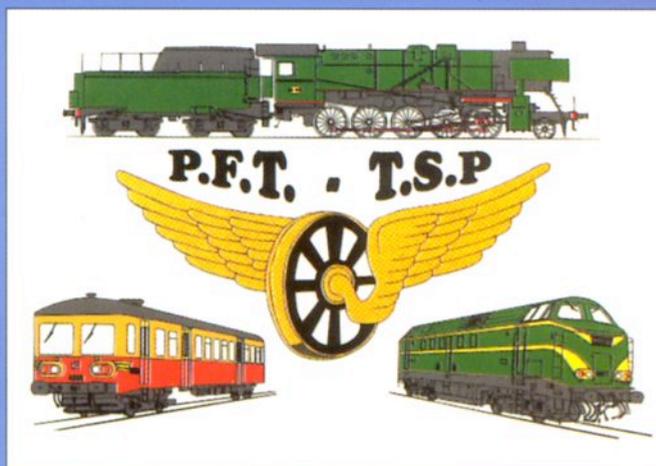
REVUE TRIMESTRIELLE EDITEE PAR L'ASBL

*Patrimoine
Ferroviaire
Touristique*

N° 30 - Juin 1997

VALEUR: 220 FB

BUREAU DE DÉPÔT: 1180 BRUXELLES 18
EDITEUR RESPONSABLE: KOOB J.-P., SQUARE VERGOTE 6, 1200 BRUXELLES



EN LIGNES

Revue trimestrielle éditée par l'ASBL

PFT PATRIMOINE FERROVIAIRE TOURISTIQUE



ADRESSE PFT-asbl
Avenue des Eglantines, 15
B-1150 Bruxelles
☎ 02/770.51.82
☎ GSM : 075/71.20.28
FAX : 065/66.45.41

NUMERO DE TVA
BE 435.339.562

ABONNEMENT
Pour recevoir "EN LIGNES" tous les trimestres, il suffit de s'abonner en versant une cotisation annuelle de 700 FB (pour l'étranger 800 FB) selon les modalités de paiement reprises ci-dessous, en mentionnant en communication : "nouvel abonnement".
L'abonnement débute avec le premier numéro de l'année, quelle que soit la date de l'abonnement.

MODALITES DE PAIEMENT

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

CHANGEMENT D'ADRESSE
Il suffit simplement de nous envoyer vos nouvelles coordonnées.

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

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

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

DEPOT LEGAL A la parution

Le mot du Président

Début de saison prometteur, puisque tous les week-ends des mois d'avril et mai ont vu une animation où le PFT était présent : c'est ainsi que nous nous sommes rendus au Salon du Train à Maubeuge, que nous avons participé aux journées d'ouverture de la saison de Maldegem, que nous avons animé les Fêtes de la Neuvaine à Huy, que nous avons circulé à nouveau sur la ligne 128 entre Ciney et Spontin et qu'enfin nous avons programmé un voyage avec notre 26.101. Ouf!

Si ces activités demandent beaucoup de temps de la part des animateurs, il ne faut pas oublier non plus ceux qui travaillent dans l'ombre, à la rédaction de livres par exemple. Plusieurs "chantiers" sont ouverts et certains devraient aboutir relativement rapidement, afin que nos promesses soient tenues.

Mais le matériel que nous conservons mérite aussi beaucoup d'attentions, d'autant plus que la réglementation que nous impose la SNCB devient de plus en plus contraignante et nécessite donc des interventions très rapprochées. Néanmoins, comme vous pourrez le lire dans les pages intérieures, nous continuons à restaurer nos véhicules pour pouvoir offrir un éventail de plus en plus large. N'hésitez pas à rejoindre les rangs des bénévoles, tout le monde est le bienvenu!

Enfin, les dossiers "à plus long terme" semblent également bouger : interventions auprès de la Région Wallonne dans le cadre d'activités touristiques, abri pour le matériel, etc.

Nous ne manquerons évidemment pas de vous tenir informés de leur évolution.

Bonne lecture.

NOUVEAU

RELIURES POUR EN LIGNES

Si vous conservez depuis le début votre revue préférée, vous constaterez que la pile ne cesse de grandir, et parfois vascille un peu. Nous avons donc pensé qu'un rangement ordonné serait souhaitable... Aussi vous propose-t-on maintenant pour vos EN LIGNES une reliure à brides qui se présente sous la forme d'une farde cartonnée épaisse; elle permet de ranger une trentaine de revues sans nécessiter de perforations, au fur et à mesure de leur parution. Lors de l'ouverture à plat, la lecture est facile et la réalisation de photocopies aisée.

Le système est basé sur deux épingles que l'on glisse dans la revue à hauteur des pages centrales, puis que l'on insère dans les languettes souples fixées à la reliure. La farde, de couleur vert jade, est frappée des mentions PFT-TSP et EN LIGNES - OP DE BAAN; nous vous la proposons au prix unitaire de 450F, frais d'envoi en sus (poids : 300 grammes). Pour la commande, vous indiquez le code-tarif 101; n'oubliez pas les frais d'envoi qui se trouvent à la page 51.

"EN LIGNES" est également accessible sous forme de fichier informatique au 010/65.66.47 (14.4K 8N1) serveur télématique "RAIL" 24 h sur 24 ou par courrier électronique : envoyer un "netmail" à Philippe MATHYUS 2:293/2001.10. En plus, vous pouvez disposer de photos représentant tout le parc moteur SNCB, ainsi que des vues suisses, allemandes, françaises, néerlandaises et luxembourgeoises.

PHOTOS DE COUVERTURE

Première page PHOTO 30-36 Les participants de notre grand voyage réalisé en Hongrie durant les vacances de Pâques garderont un souvenir intarissable de ce périple extraordinaire, effectué dans des conditions climatiques très rudes (froid sibérien) mais optimales côté ensoleillement. Nous reviendrons en détail sur ce voyage dans le prochain EN LIGNES. Une des photographies prises lors de la poursuite en autocar d'un train de ballast remorqué par la M61.002. Balatonkali-Dörgicse, 7 avril 1997.

Dernière page PHOTO 30-35 Le mercredi 9 avril, le PFT a mis en marche un train spécial remorqué par la M61.004, la seule machine revêtue de la prestigieuse livrée d'origine, photographié lors d'un arrêt-photo à Varoslod-Kislod (ligne Veszprem-Cell-dömölk). Photos : Jean-Luc VANDERHAEGEN.

EN LIGNES 30

juin 1997

SOMMAIRE

Le mot du Président.....	2
L'après « vapeur ».....	4
Hier-Aujourd'hui.....	11
Courrier des lecteurs.....	12
Le point sur notre matériel.....	14
Actualité étrangère.....	16
Actualité SNCB	
- Matériel moteur.....	20
- Voitures.....	25
- Infrastructure.....	27
- Divers.....	29
- L'actualité en images.....	31
- Radiations.....	42
- Le point sur les travaux TGV.....	44
PFT-Boutique.....	51

REALISATION

Jean-Luc VANDERHAEGEN, Baudouin DIEU.

REDACTEUR EN CHEF

Jean-Luc VANDERHAEGEN.

REDACTION

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

REMERCIEMENTS

Armand THONET, Bob STEPHENSON, Jan PEETERS, Pascal DUBOIS, Michel HANSENS, M. MULDER, STIBANS, Julien Mulpas, Wim DERIDDER, Pierre BERCHEM, Guy SMETZ, Willy MERTENS, Georgy LEJEUNE, Yvonn CORBISIER, Steven DE SCHUITENEER, Yves STEENEBRUGGEN, Tanguy BADIE, Laurent GARY, Geert MAES, Ludwig BONTINCK, Roger CRICKELAIRE, Luc NINANE, Alain ELOOT.

PETITES ANNONCES

❑ **A VENDRE** : INTERNET Software (Windows 95) permettant de confectionner des menus locaux d'adresses Internet, vendu avec un ensemble de menus à thème ferroviaire. Prix : 150 BEF. Michel MARIN, CB 001-0116405-81 (michel.marin@skynet.be) ☎ 010/41.68.29.

❑ **CHERCHE** : le numéro et des photographies de la voiture GCI qui fut placée devant le dancing « La Locomotive » à Barbençon (route Philippeville-Beaumont). Charles OCSINBERG, Schriek, 137 2180 EKEREN. ☎ 03/664.64.21.

❑ **CHERCHE** : les manuels pour le modéliste n°1-2-3-4 de Dacker. G. HOLBRECHT, Biesbochtstraat, 31 9240 ZELE.

❑ **A VENDRE** : 78 cartes postales anciennes de gares françaises, 33 cartes postales anciennes principalement de locomotives françaises, 53 cartes postales anciennes de gares étrangères, une dizaine de photographies format A4 de locomotives à vapeur et diesel américaines. Jean-Claude GOTBIL, Golfweg, 13 9000 GENT ☎ 09/221.05.26.

LES LOCOMOTIVES

Série 1600

CFL



EN LIGNES

HORS SERIE N° 2



PFT-EDITION

EN LIGNES hors série n°2 LES 1600 CFL

Avez-vous déjà dans votre bibliothèque notre EN LIGNES HORS SERIE N°2 consacré à l'histoire complète des locomotives diesel de la série 1600 des CFL?

Les « Gros Nez »... S'il existait un Tour de France ferroviaire, ces locomotives remarquables seraient à coup sûr maillot jaune!

Mais pouvait-on réellement les qualifier de belles machines? La beauté est souvent subjective, dit-on, mais force est de constater que peu de séries de locomotives ont été aussi « pourchassées » par les amateurs. Inutile d'essayer d'ailleurs d'en critiquer l'esthétique : l'imprudent croulerait inmanquablement sous les sarcasmes et une bordée d'injures bien senties, le maudissant jusqu'à la troisième génération (au moins...). On remarquera d'ailleurs que cette vénération (adulation devrait-on dire) ne se limite pas à la Belgique ou au Luxembourg : les mêmes sentiments se vérifient au Danemark, en Norvège et en Hongrie.

Tout ceci est probablement le résultat d'un subtil mélange : elles sont apparues au tout début de l'essor de la traction diesel en Europe, étaient d'une esthétique inusitée (pensons à l'admiration suscitée par les voitures et motos de l'époque) et étaient d'une robustesse légendaire. Ajoutez à cela une acoustique phénoménale, allant du ronronnement de chat assoupi au clairon triomphant de l'échappement au huitième cran, et vous comprendrez peut-être ce qui a fait de ces engins un symbole, voire un véritable mythe.

La série 1600 des CFL ne comportait pourtant que quatre machines, la rendant ainsi plus populaire encore auprès des amateurs. Il aurait été impardonnable de ne pas lui rendre hommage après tant d'années de bons et loyaux services, selon l'expression consacrée. Et tant pis si nous nous laissons aller à être subjectifs : ces locomotives resteront bien nos « diesel » préférées!

Format A4, 76 pages, 146 photos et schémas dont 30 en couleurs, couverture plastifiée souple. Prix : 550F + frais de port (255 grammes - voir page 51). Communication : 1600CFL.

L'après " vapeur "

Suite des numéros 28 et 29.

Le P.V. n° 232 du 29 mars 1967 mettait fin à la traction à vapeur à la SNCB. Comme nous allons le voir, le mot définitivement n'est pas tout à fait correct.

En effet, au-delà de cette date fatidique, des panaches de vapeur embaumèrent toujours le réseau belge, et cela durant encore plus de 10 années! Il s'agissait en fait de locomotives à vapeur de réseaux étrangers : Allemands et Français passaient les frontières notamment à Montzen, Raeren et Mouscron. Des machines industrielles évoluaient également sur des embranchements raccordés à la SNCB.

La dernière locomotive à vapeur qui circula en service régulier sur le réseau SNCB fut certainement une petite machine à deux essieux construite par La Meuse, qui opéra jusqu'à la fin des années '70 au charbonnage de Wèrister, situé sur la ligne 38 Chênee-Battice-Montzen.

Mais en dehors de ces engins étrangers, que restait-il du règne de la vapeur à la SNCB?

Après le mois d'avril 1967, de nombreuses carcasses de locomotives traînaient un peu partout sur le réseau, en attente de démolition. Contrairement aux espoirs de la SNCB, aucune des machines garées en bon état à Leuven et Tournai ne put être revendue à un réseau étranger. Par lots entiers, elles seront démolies, parfois sur place, parfois dans un chantier de ferrailage.

Quelques machines, uniquement du type 29, dont la chaudière était encore en bon état, furent réutilisées comme chaudière mobile. Elles remplacèrent d'autres chaudières mobiles arrivées à la limite d'usure, émanant de diverses séries, y compris des type 29. Amputées de leur embiellage et de tous les accessoires devenus inutiles, elles serviront à cette tâche bien peu honorifique pour assurer le chauffage d'installations de gares et le préchauffage des rames à voyageurs, comme à Schaerbeek, Forest-Midi, Mons, Tournai, Liège, Voroux, Kortrijk, Haine-St.Pierre, Charleroi-Sud, Gent, Leuven. Cette activité s'acheva au terme de l'hiver 1978-1979 à Schaerbeek, et 1979-1980 à Haine-St.Pierre.

D'autres locomotives eurent un sort plus inattendu, telles que ces deux types 64 dont les chaudières entièrement modifiées furent réutilisées comme chaudières fixes à l'atelier d'Antwerpen-Dam, où elles sont aujourd'hui toujours en activité!



Au lendemain des tous derniers tours de roues de nos " vapeur ", les dernières machines furent rassemblées et garées en bon état aux ateliers de Leuven et de Tournai dans l'espoir d'une hypothétique revente qui n'eut pas lieu. Le 16 février 1967, un lot de quatre type 81 était garé devant les portes de la remise de Leuven, leur cheminée soigneusement enveloppée. En tête : la 81.167 radiée quelques jours plus tard par le P.V. 232 du 29 mars.



Le 16 septembre 1967, à Leuven, un lot de six type 29 dépourvues de leurs tenders, attend l'arrivée des ferrailleurs. En tête de la file : la 29.280 déclassée le 10 août 1966 à Stockem, dépôt où elle passa l'entièreté de sa carrière.



A Jemelle, la même scène macabre était visible. La première machine n'est autre que la 29.300 (dernière de sa série), dépourvue de sa porte de boîte à fumée. Cette locomotive fut retirée du service à Jemelle le 29 juin 1962, après y avoir passé toute sa vie. Ensemble des photos : Robert BODDEWIJN.

Ci-contre →

Le 2 septembre 1967, un train de marchandises remorqué par la 242 TA 120 de la SNCF quitte la gare de Mouscron en direction de la France. Cette locomotive était la dernière de sa série, construite par Schneider en 1929 (n° 4472) pour le réseau du P.L.M. (242 AT 1 à 120 P.L.M., puis 242 TA 1 à 120 SNCF). Photo : R. BODDEWIJN.

Au milieu ↘

Jusqu'au milieu des années septante, des locomotives à vapeur allemandes fréquentaient encore quotidiennement les gares frontières belges (Montzen, Raeren et même Losheimergraben). En septembre 1970, un train de marchandises se dirigeant vers Montzen et tracté par la 052.356-3 de la DB, débouche du tunnel de Gemmenich situé en Belgique. Le dernier parcours régulier d'une machine à vapeur allemande se déroula le 3 avril 1976 entre Stolberg et Raeren, à l'aide d'une Décapod de la série 050 de la DB.

Photo : Yves STEENEBRUGGEN.

Le retour de la vapeur

On se souviendra que le fameux P.V. n° 232 mentionnait que deux machines devaient être maintenues en état :

- la 29.013 destinée au futur musée;
- la 64.045, dont la démolition était postposée en vue d'assurer un train "folklorique" au mois de juin.

La 64.045 sera en fait rallumée à deux reprises, ce qui lui valut d'échapper miraculeusement à la démolition.

Le 10 juin 1967, à l'occasion des festivités liées au 700ième anniversaire de la ville d'Oostende, le Train Royal de Léopold II fut acheminé de Bruxelles à Oostende. Afin de ne pas dépareiller cette rame de la "Belle Epoque", on avait décidé de la remorquer en traction vapeur. C'est ici qu'une locomotive à vapeur de la SNCB fut pour la première fois rallumée depuis la suppression de ce mode de traction.

En bas →

De nombreuses locomotives à vapeur industrielles étaient toujours actives au-delà de 1966 en Belgique. Le 21 septembre 1972, une 0-3-0 T construite par Haine-St.Pierre et appartenant au charbonnage de Bois-du-Luc, remonte à travers la rue une rame vers le charbonnage. Sur la droite se trouvent les bâtiments administratifs qui abritent aujourd'hui l'Ecomusée Régional du Centre et son musée de la mine.

Photo : Robert BODDEWIJN.





*Le 6 septembre 1969 à Ronet, dix chaudières visiblement révisées, récupérées de locomotives des types 64 et 81, se trouvaient solidement arrimées sur des wagons. Sur le document ci-dessus, les trois premières chaudières sont respectivement celles des (entre parenthèses : date et dépôt de radiation) : 81.002 (03/1966, St.Ghislain), 81.266 (05/1966, Monceau) et 81.425 (05/1966, Monceau). Ci-dessous : un second lot de cinq chaudières. Nous ignorons complètement le sort qui leur fut réservé. Un lecteur peut-il nous répondre?
Photo : Robert BODDEWIJN.*





PHOTO BD-012 *Le charbonnage Patience et Beaujoc à Glain près de Liège (relié à la gare de Ans par la défunte ligne 32, renumérotée plus tard comme ligne industrielle 210) utilisait encore plusieurs locomotives à vapeur, toutes des Cockerill à chaudière verticale. Le 9 mai 1967, la machine n°4 (ex. n° 4 du charbonnage de Mariemont-Bascoup rachetée en 1968) manoeuvrait un wagon-trémie du type Fcs. Cette locomotive, construite par Cockerill (n° 1075) en 1879, existe toujours; elle est conservée par le Stoomcentrum Maldegem. Photo : Bruno DEDONCKER, collection PFT ©.*



PHOTO BD-013 *Le 10 juin 1967, une locomotive à vapeur de la SNCB était rallumée pour la première fois depuis la suppression de ce mode de traction. La 64.045, en tête du train royal de Léopold II, entre en gare d'Oostende. Photo : B. DEDONCKER, collection PFT ©.*



Ci-contre : la 64.045 remorque une rame de quatre voitures GCI à l'occasion du tournage d'un feuilleton télévisé de la B.R.T. en 1969. Le train est photographié à l'entrée d'Aarschot. Coll. : Paul JACOBS.

Ce grand honneur échet à la 64.045 qui, on s'en souviendra, fut la dernière machine ayant effectivement assuré un service commercial pour la SNCB au début de 1967.

Bien que prévue pour être envoyée à la démolition après ce parcours, la 64.045 échappa heureusement à ce massacre grâce à l'obligeance de quelques cheminots.

On put ainsi revoir la 64.045 sous pression en 1969, à l'occasion du tournage du feuilleton "De Heren van Zichem", produit par la B.R.T. Comme cette réalisation se jouait dans les années '20, la 64.045 accouplée à une rame de voitures GCI, convenait parfaitement pour conserver l'atmosphère de l'époque.

Ci-dessous : l'impitoyable fin de la traction à vapeur : ici une scène du dépeçage de plusieurs type 81 à St. Ghislain. À droite : la 81.348 radiée à Monceau en mai 1965. Photo : Robert BODDEWIJN.



A droite : une autre vue macabre de la démolition de nos chères « vapeur ». Ici le dépeçage au chantier de Leuven de la 81.155 (radiée à Herbesthal en octobre 1966), dont il ne reste guère que la structure. Son tender 17.416 est par contre encore indemne. 16 septembre 1967.

Photo : Robert BODDEWIJN.

Au départ d'Aarschot, le train prit la direction de Diest. En gare de Zichem, rebaptisée pour l'occasion "Herentals", le convoi s'arrêta et les acteurs descendirent des voitures devant les caméras. Le train repartit ensuite vers Diest.

La SNCB profita de cette opportunité pour réaliser simultanément le tournage d'un court métrage retraçant la vie d'un machiniste et de son chauffeur : "Au temps de la vapeur".

Il fallut par la suite attendre 1972 pour pouvoir à nouveau respirer à pleins poumons la bonne odeur de la vapeur. En effet, après plus de 6 ans de garage, la 29.013 réapparut sous pression le 2 septembre 1972. Ce jour là, elle remorqua un train autour de Bruxelles à l'occasion de l'anniversaire du musée du tram de Schepdaal, réveillant bien des souvenirs chez les uns, et une découverte auprès des plus jeunes.



PHOTO 30-06 NB Avant leur ferrailage, quelques type 29 ont bénéficié d'un sursis bien peu enviable, pour servir de chaudière mobile, principalement pour assurer le préchauffage des rames à voyageurs. Le 18 novembre 1978, le groupe R de Schaerbeek utilisait à cette tâche la A621.203, qui vivait alors son dernier hiver de chauffe. Il s'agissait de l'ex. 29.022, (mise en service le 1er février 1946 à Rone, et déclassée en décembre 1965 à l'atelier d'Aalst). Cette chaudière mobile fut démolie d'octobre à novembre 1979 à Schaerbeek.

Photo : Pierre HERBIET.



PHOTO BD-014 A l'occasion de la fin de la traction à vapeur, une exposition montrant l'évolution du matériel fut organisée en gare de Bruxelles-Nord du 5 septembre au 30 octobre 1966. Sur la voie 1, deux machines récemment livrées représentaient la traction moderne : la locomotive diesel 210.084 (future 6084) et la polycourant 150.012 (future 1505). Sur la même voie, on pouvait admirer le train Royal de Léopold II et surtout la 18.051 entièrement restaurée et ornée du blason royal. Enfin, dans le grand hall de la gare, une réplique en bois des premières machines datant de 1835 : "Le Belge" et "l'Eléphant" étaient exposées. Photo : Daniel THIELEMANS.

Après cette réapparition très remarquée, les amateurs devront à nouveau faire preuve de patience, cette fois jusqu'en 1976, année du cinquantième anniversaire de la SNCB durant laquelle la 29.013 effectua plusieurs voyages sur le réseau.

Par la suite, les sorties de la 29.013 se feront de plus en plus régulières et elle deviendra vite une vedette incontournable, présente lors de bon nombre de manifestations.

En 1985, elle sera même épaulée par la prestigieuse Atlantic carénée 12.004, que plus personne ne croyait revoir un jour, suivie en 1991 par celle toute aussi inespérée de la Pacific 1.002; mais ceci est une autre histoire...

Paul JACOBS et
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



PHOTO 30-07NB Après 1967, d'autres véhicules fonctionnaient toujours à la vapeur : les grues. Jusqu'en 1980, l'Atelier Central de la voie de Schaerbeek utilisait encore la grue 320-1. Aujourd'hui encore, l'atelier de Kinkempois dispose d'une grue de relevage à vapeur. Il s'agit ici du tout dernier véhicule à vapeur en service à la SNCB. Photo : Pierre HERBIET, 31 octobre 1979.

HIER...



FRAMERIES

Lors des travaux d'électrification de la ligne Bruxelles-Paris, un tout nouveau tronçon fut établi en 1963 entre Cuesmes-Etat et l'extrémité sud de la gare de Frameries. Lors de la mise en service de la nouvelle ligne en avril 1963, l'ancienne section via Cuesmes-Nord fut fermée, entraînant le démontage complet de la grande gare de Frameries construite au temps du Nord-Belge. Un nouveau point d'arrêt fut établi le long des nouvelles voies. Les deux documents publiés montrent avec évidence l'évolution de ce site, photographié depuis le pont du Berger. **PHOTO BD-015** ↑ La vue du dessus a été prise le 11 avril 1963. Un train de travaux stationne sur la voie de droite tandis qu'un train de marchandises remorqué par une type 29 monte à contre-voie vers Quévy. L'ancienne remise Nord-Belge de Frameries en forme de rotonde (une des rares en Belgique) était située en plein sur le tracé de la nouvelle ligne, à hauteur de la type 29. Il fallut attendre le 14 juillet 1964 pour que la ligne puisse être exploitée en traction électrique. **PHOTO 30-08** ↓ La vue du dessous est prise du même endroit, le 23 février 1997. Plus rien ne subsiste de l'ancienne gare, si ce ne sont quelques maisons de gardes-barrières non visibles à cause des arbres. Photos : Bruno DEDONCKER, collection PFT © et Serge MARTIN.

AUJOURD'HUI



A propos de la rubrique : "Les raccords oubliés"

Plusieurs lecteurs nous ont apporté quelques renseignements concernant les sujets traités dans la rubrique "Les raccords oubliés", et c'est avec grand plaisir que nous les publions.

De Monsieur Sander Raaphorst de Nieuwegein (Pays-Bas).

La décharge de Mont-St.Guibert (EN LIGNES 25)

En plus des deux locomotives utilisées à Mont-St.Guibert, la firme Fr. VANDENBOSSCHE possédait une troisième locomotive portant le n° 2.

Durant environ 20 ans, cette machine fut garée à Aartselaar (entre Boom et Antwerpen) sur un coupon de voie le long de la route rapide A12 Bruxelles-Antwerpen via Boom.

Le 28 novembre 1996, le STIBANS (Stichting tot behoud van Af te voeren Nederlands Spoorweg materieel) a acquis la D2 auprès de Fr. VANDENBOSSCHE, en vue de la restaurer dans sa version NS (chemins de fer néerlandais).

L'histoire de la D2 est particulièrement intéressante. Elle faisait partie d'une série de 20 machines commandées par le ministère anglais de l'équipement, pour le compte du War Department (WD).

Les 10 premières (WD n° 29 à 38) furent construites en 1941 par "The Dewry Car Company" (n° de construction 2156 à 2165), les 10 suivantes (WD 39 à 48) par A. Barclay de 1941 à 1942 (n° de construction 354 à 363).

Ces engins à deux essieux et transmission mécanique étaient pourvus d'un moteur diesel Gardner à 4 temps, 6 cylindres, de 150 CV. Leur masse totale atteignait 21 tonnes et leur vitesse maximale était limitée à 28 km/h.

Dès leur livraison, ces machines furent concentrées dans le vaste camp militaire de Longmoor, en vue de préparer le débarquement de 1944.

Le 12 juillet 1944, les WD 29, 30, 32 et 33 embarquées à bord de bateaux de débarquement LCT (Landing Craft Tank) sont dirigées vers la Normandie et déchargées à même la plage (à Utah Beach). Chaque machine était montée sur d'énormes remorques à chenilles, permettant leur acheminement rapide jusqu'à Chef-du-Pont, sur la ligne de Cherbourg à Lison.



10 juillet 1944 : débarquement de la première locomotive alliée sur la plage normande baptisée "Utah Beach". Il s'agit de la WD 32 qui fut louée par la SNCB durant le mois de septembre 1945.

Accompagnées de 10 wagons plats équipés pour la réfection des voies, elles constituaient le premier matériel ferroviaire allié débarqué sur le continent après le jour J.

Elles furent suivies quelques jours plus tard par les WD 31 et 39 à 48, acheminées par bateaux de Southampton à Cherbourg. En août 1944, la 29 était utilisée à Courseulles, les 30 et 42 à 48 à Payeux, les 32, 33, 39 et 40 à Caen et la 41 à Bretevilles. En novembre 1944, afin d'éviter toute confusion entre le matériel du War Department et du USATC (US Authority Transportation Corps), les engins WD reçurent une nouvelle numérotation, les 29 à 48 devenant les 70.029 à 70.048.

La SNCB, dont le parc de traction avait subi des pertes considérables, s'enquit auprès des autorités anglaises pour louer plusieurs dizaines de locomotives à vapeur et diesel. Parmi celles-ci, se trouvaient les 70.029, 70.031, 70.032 (la première machine alliée débarquée sur le continent), 70.039, 70.042 et 70.044. Les 70.029, 70.039 et 70.042 furent prises en location de mars à fin septembre 1945, les 3 autres seulement durant le mois de septembre 1945. Après cette courte période, les 6 locomotives furent rétrocédées aux autorités anglaises. Nous ignorons totalement leur affectation. Un lecteur pourrait-il nous aider à ce sujet?

Durant l'automne 1945, les 70.029 (qui avait été louée à la SNCB), 70.033, 70.040, 70.041 et 70.045 se retrouvèrent à Nijmegen aux Pays-Bas. Ces machines furent rapidement cédées au NTM (Nederlandse Tramweg Maatschappij) et affectées au dépôt de Drachten.

A partir d'octobre 1947, les NS reprirent les lignes et le matériel du NTM. Les anglaises reçurent alors les numéros NS 161 à 165 et furent transférées à la remise de Steenwijk (pour utilisation vers Gorredijk et Hijkersmilde).

En 1949, une première locomotive est retirée du service : la 163, suivie en 1951 par la 161.

En 1953, l'arrivée des nouvelles machines de la série 450 (Werkspoor) permit de retirer du service les trois autres (162, 164 et 165). A ce moment, les 162 et 164 furent revendues au charbonnage Willem Sophia à Kerkrade, et immatriculées D2 et D3. Après la fermeture de la mine en 1970, les deux machines furent acquises par la N.V. SOBEMAI à Maldegem en Belgique, qui les revendit en 1971 à la firme Fr. VANDENBOSSCHE.

A l'aide de pièces provenant de la D3, la D2 put être remise en ordre en marche mais nous ignorons où et jusque quand.

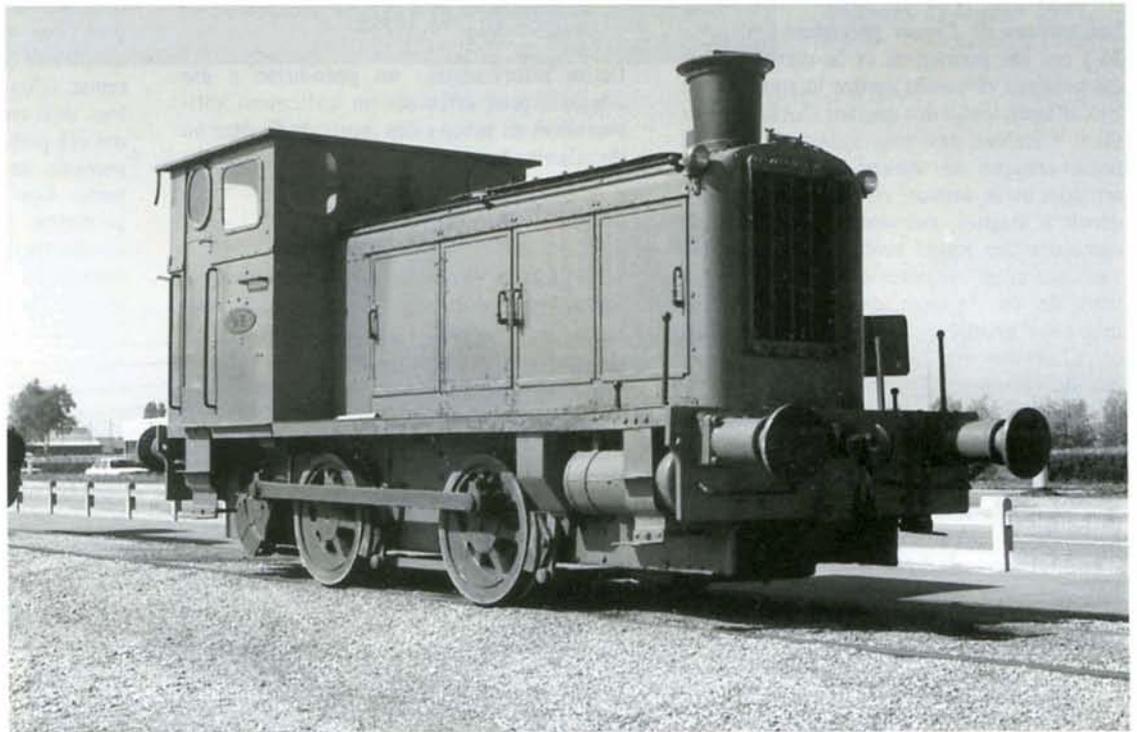


← La locomotive n° 4 qui fut utilisée à la décharge de Mont-St. Guibert, et la D2, garée

Ci-contre et ci-dessous Zoom avant et arrière de la D2 de la firme Fr. VANDENBOSSCHE, photographiée à Aartse-laar le 9 mai 1981.

Cette locomotive, construite par "The Dewry Car" en 1941, débarqua sur le continent le 10 juillet 1944. Elle fut successivement utilisée par le WD (n° 33 puis 70.033), le NTM, aux NS (n° 162), au charbonnage Willem Sophia (n° D2), puis acquise par la firme SOBEMAI et enfin par la firme VANDENBOSSCHE. Cette machine a été rachetée en 1996 par le STIBANS en vue de sa restauration dans la version NS.

Photo : M. MULDER, collection STIBANS.



De Monsieur Didier CAMPION, Administrateur-délégué du CFI.

La locomotive à vapeur sans foyer de la société PRODUITS CHIMIQUES DU MARLY (voir EN LIGNES 26 pages 49-50) faisait le plein de vapeur auprès des cokeries du Marly. Au début des années quatre-vingt, elle fut remplacée par un locotracteur diesel racheté au CFI (Chemin de Fer Industriel de Vilvoorde), vraisemblablement le n°4. Peu après, elle fut offerte à l'asbl MSTB "MuseumStoomtrein der Twee Bruggen", où elle fut ferrailée suite à son mauvais état.

En ce qui concerne le locotracteur des Cokeries du Marly, nous avons appris qu'il était communément appelée "Inox", suite à sa cabine en acier inoxydable.

Le point sur la restauration de notre matériel

Comme chaque année, les mois d'hiver ont été mis à profit pour exécuter l'entretien et le reconditionnement de notre cavalerie. Car il n'y a pas de secret : si vous pouvez contempler du matériel en parfait état de marche, c'est grâce au labeur opiniâtre de vaillants sociétaires oeuvrant dans l'ombre des ateliers. Travail ingrat, souvent épuisant, toujours salissant, effectué dans des conditions souvent bien pénibles.

Si l'année dernière, la remise en état de la 5927 avait focalisé toutes nos énergies, cet hiver-ci aura vu l'ouverture de plusieurs chantiers, dont voici un aperçu.

5927

Les travaux de l'hiver précédent (voir EL 26) ont été poursuivis et la carrosserie a été assainie et traitée contre la rouille. Vu l'excellente tenue des caisses Cockerill, les tôles n'étaient pas trop abîmées, le seul point critique se situant au niveau des arrondis de la toiture, où les eaux ont tendance à stagner, entraînant une profonde corrosion des joints rivetés. De gros travaux ont ainsi été nécessaires pour venir à bout de ce "cancer des métaux". De nouvelles gouttières ont été soudées. Les coquilles des anciennes unités de phares ont été remplacées par des coquilles pour simples phares. A ce moment, notre loco se présentait sous la livrée "schtroumpf": surfacer bleu pour la carrosserie, haut et bas de caisse blancs ! Manquait juste la petite queue...

Autre problème "gratiné": la toiture. La

partie supérieure d'une 59 comporte en fait toute une série d'éléments, dont le système de refroidissement de l'eau du moteur diesel, les gaines pour les gaz d'échappement, les ouïes de ventilation pour la salle des machines et des tuyauteries d'huile. Tous les organes ont été démontés pièce par pièce pour visite complète. Et on peut vous garantir que retirer les radiateurs n'est pas une plaisanterie, l'accessibilité n'ayant pas été le souci majeur des concepteurs ! Il ne restera bientôt plus qu'à remonter tout ça, surfacer la carrosserie, faire une mise au point du moteur et effectuer les démarches pour l'immatriculation. A vous de deviner sous quelle livrée la machine sortira...

6106

Petite intervention : un pare-brise a été démonté pour effectuer un traitement anticorrosion au niveau des joints de fenêtre où de vilaines boursouflures étaient apparues.

553.29

Le 553.26 a été muté de Mariembourg à Schaerbeek comme "marchandise roulante" le vendredi 13 novembre. Contrairement à ce que pourraient penser certains superstitieux, le voyage s'est déroulé sans problèmes ! La raison de cette mutation est simple : il s'agit, comme pour les autorails série 46, de modifier l'équipement de frein. Ce genre de travail n'est pas réalisable à l'atelier de Treignes par manque d'outillage spécialisé, de pièces et de main

d'œuvre qualifiée. C'est pourquoi le CFV3V nous a confié la réalisation de ces travaux. Le grand Brossel se retrouve donc au sein de la cavalerie du PFT pour une durée indéterminée.

Voiture d'accompagnement 11.908 pour la 26.101

Il s'agit de notre dernière acquisition auprès de nos confrères du CFV3V. Cette voiture buffet IZAR 11.908 sera transformée en véhicule d'accompagnement pour la vapeur, et sera équipée d'un atelier pour les petites interventions, d'une réserve d'huile, de compartiments "couchettes" pour les équipes de nuit, d'une douche, d'une cuisine et d'un petit salon de repos. C'en sera fini du camping improvisé lors des week-ends prolongés ! Les tôles ont été ponçées, enduites et préparées pour recevoir la première couche de peinture verte. Les fenêtres ont été retirées pour permettre le nettoyage des supports. De nombreux morceaux de tôle ont dû être remplacés vu leur état de délabrement avancé (la voiture a séjourné longtemps à l'extérieur). Quant aux parois frontales, elles ont été mises à nu et traitées. Les organes de choc et traction ont été vérifiés et les soufflets remis en état. La révision du câblage électrique haute et basse tension est en cours. L'aménagement intérieur sera réalisé progressivement en fonction du temps disponible — il n'en restera hélas plus beaucoup...

Autorails série 46

- le 4602 a subi un entretien courant du moteur et de l'installation pneumatique;
- le 4605 quant à lui a vu son système de freinage révisé : démontage du Westinghouse et installation d'un système compatible avec les normes imposées par l'UIC pour les engins aptes à circuler sur un réseau national.

Ci-contre : la 5927 dans la décoration "schtroumpf" !
Janvier 1997.

Photo : Armand THONET.



26.101

Probablement la plus belle pièce de notre collection, la 26.101 n'aurait en principe eu besoin que d'un entretien régulier, malgré une fin de saison mouvementée. Il "suffisait" donc de vider le cendrier et la boîte à fumée, de laver la chaudière, d'effectuer tous les contrôles nécessaires sur les équipements de sécurité. Bref, la routine... C'était sans compter les petites tracasseries que nous réservait la nouvelle réglementation, à savoir l'examen obligatoire des essieux aux ultrasons, condition applicable à tout véhicule circulant sur le réseau SNCB, qu'il appartienne à une asbl comme la nôtre ou une entreprise de transport de la taille de la SNCB, et indispensable à l'obtention de l'immatriculation ! Comme ces examens devaient s'effectuer à l'Atelier Central de Salzinnes, nous avons dû nous préparer au levage complet de notre locomotive pour retirer le train de roues. L'espace de quelques jours, Schaerbeek eut donc un petit air de Meiningen. On commença par le démontage de la timonerie de frein, puis des bielles et de la suspension, avant de passer aux boîtes d'essieux, de lever la machine et de la placer sur des essieux provisoires afin de pouvoir expédier les autres à l'Atelier Central et éviter d'occuper trop longtemps les vérins. Vivant dans l'angoisse en attendant les résultats de la visite, nous en avons profité pour nettoyer les surfaces inaccessibles dans des circonstances normales, pour repeindre le châssis et réviser le tender.

À notre grand soulagement, les essieux ont été déclarés bons pour le service ! Une fois revenus de Salzinnes, on put procéder au remontage. Travail considérable attirant les regards du personnel de l'atelier, curieux de voir comment cette bande de fous allait se tirer d'affaire. Et il faut avouer qu'il y avait de quoi s'inquiéter, car remonter les essieux et les bielles fut un véritable travail d'Hercule pour les amateurs que nous sommes (encore). C'est que les boîtes d'essieux, voyez-vous, sont facétieuses : la mine innocente, elles réussissent à vous convaincre qu'elles vont sagement se mettre en place dans un glissement de ve-lours... Illusion ! Les unes refusent d'entrer, en profitant perfidement pour plier des boulons pendant que vous ne regardez pas, les autres font semblant de convenir, mais restent coincées lorsque vous tentez de relever la machine pour un petit ajustement quelconque, vous forçant ainsi à frapper à coups redoublés pour faire redescendre l'essieu qui avait pris un petit air penché (non, Pierre, on ne peut pas mordre dans les bandages !). Idem pour les bielles : elles sont articulées, et lorsqu'il s'agit de les remonter — d'une pièce — sur les cinq manetons — tous différents — elles prennent un malin plaisir à jaillir de leur logement derrière votre dos, alors que

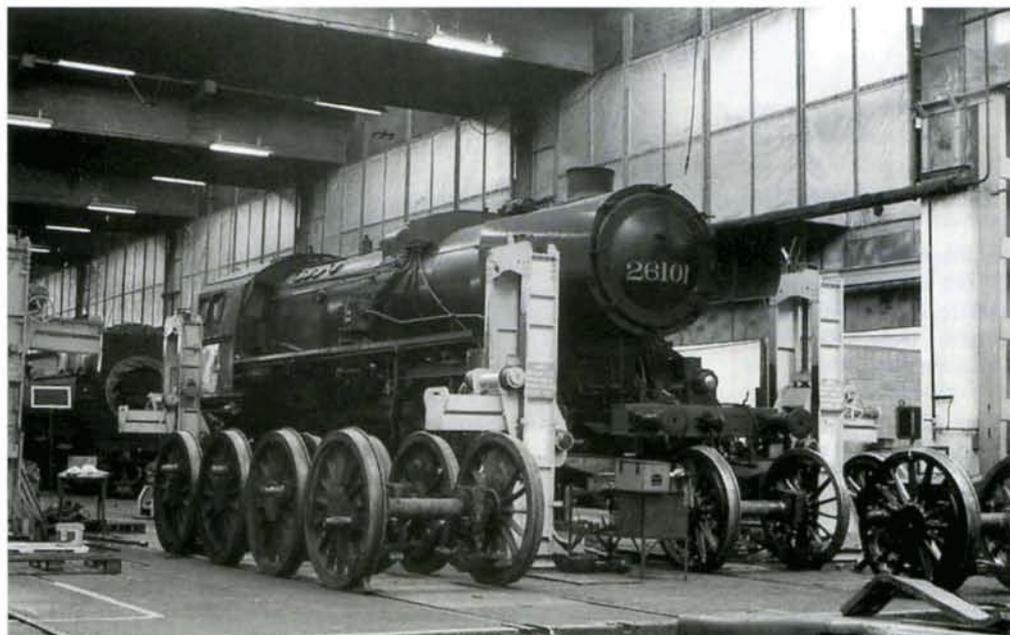


PHOTO 30-30 La 26.101 au levage. Après un examen approfondi (passage aux ultrasons, radiographies, mesures de la résistance électrique, etc.), tous les essieux ont été déclarés bons pour le service et sont prêts à être remontés sous la machine (à droite). À gauche, un train complet d'essieux de rechanges acquis en Pologne " au cas où "... a provisoirement servi en attendant le retour des essieux originaux de Salzinnes. Atelier de Schaerbeek, février 1997.

Photo : Jean-Luc VANDERHAEGEN.

vous essayez de persuader l'autre bout de faire son devoir et de tenir sa place, comme il sied à une bielle honnête. Il restait ensuite à effectuer le remontage des "accessoires" et de couler un nouveau coussinet de bielle motrice.

Malgré toutes ces joyeusetés, la machine finit pourtant par se retrouver à roues, et nous ne remercierons jamais assez le personnel de l'atelier (l'ami Jean en particulier) pour les précieux conseils de professionnels qu'il nous a prodigués.

Avant d'entamer la saison, la 26.101 a subi le 21 avril dernier la "visite médicale" annuelle de sa chaudière, effectuée par AiB-Vinçotte.

Autres véhicules

Ils n'ont pas subi d'interventions majeures depuis leur dernière utilisation.

Alain DEFECHEREUX
Eric VAN HOECK



Vous êtes ou non bricoleur et l'envie vous tente de nous prêter main forte sur notre matériel? Rien de plus simple, téléphonez-nous et nous nous ferons un plaisir de vous accueillir dans l'équipe. Bonne ambiance et mains sales garanties...!

☎ 02/770.51.82

GSM : 075/71.20.28

Actualité étrangère

SUISSE

Les vétérans quittent la scène

Les locomotives électriques de la série Ae 4/7 ont définitivement quitté la scène ferroviaire durant l'automne 1996, après une carrière d'une longévité exceptionnelle, approchant les 70 ans!

Mises en service entre 1927 et 1934, ces machines étaient devenues en Europe de véritables engins historiques qui, durant de longues années, ont symbolisé l'image de la traction des chemins de fer fédéraux.

Ces locomotives furent acquises d'une part pour faire face à l'électrification galopante du réseau entamée à grande échelle au début des années '20, et d'autre part pour pouvoir accroître les charges remorquées.

Au total, 127 unités (10.901 à 11.027) furent produites, en trois sous-séries de performances et puissance égales, mais se distinguant par leur équipement électrique :

- 10.901 à 10.938, 10.952 à 10.972, 11.003 à 11.008, 11.018 à 11.027 : BBC-Oerlikon;

- 10.973 à 11.002 : Oerlikon, pourvues d'un frein électrique à récupération pour utilisation sur les lignes montagneuses;

- 10.939 à 10.951, 11.009 à 11.017 : Sécheron (lesquelles furent modifiées de 1964 à 1969 pour la marche en unité multiple).

La partie mécanique était commune, fournie par SLM.

La configuration 2 D 1 faisait en quelque sorte des Ae 4/7 des "Mountain" électriques. Les 4 moteurs de traction attaquaient les 4 essieux moteurs via une transmission "Büchli".

Les Ae 4/7 étaient en fait fort semblables aux 114 Ae 3/6 mises en service de 1921 à 1929 (voir EN LIGNES 21 pages 25-26).

Dès le début, les Ae 4/7 quadrillèrent le réseau entier, en tête d'un grand nombre de trains directs de voyageurs et de lourds convois de marchandises, tandis que les Ae 3/6 s'acquittaient de la traction des trains légers sur les lignes de plaine.

Ce parc moderne allait tenir un rôle prépondérant jusque dans les années '60,

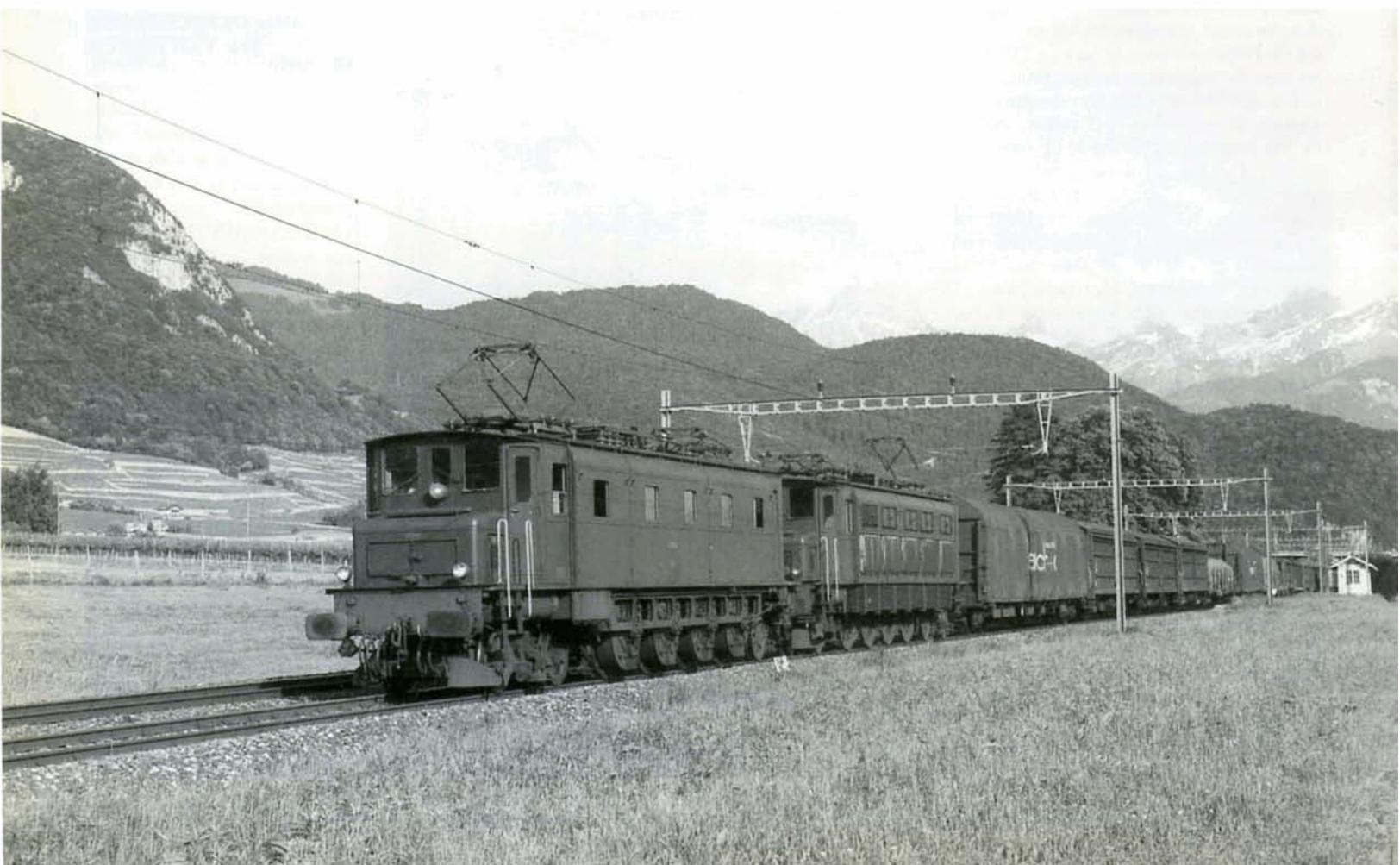
lorsqu'apparurent les Ae 6/6 et les Re 4/4 II, à la fois beaucoup plus puissantes et rapides (la vitesse limitée à 100 km/h des Ae 4/7 allait en effet les handicaper).

Ces nouvelles venues entraînèrent une réorientation de l'utilisation des Ae 4/7 vers le trafic des marchandises, des messageries et des services régionaux de voyageurs.

A partir de la fin des années '80, la livraison en grand nombre des nouvelles automotrices "Colibri" et des locomotives Re 460, allait toutefois avoir raison des infatigables Ae 4/7 qui, petit à petit, abaisseront leurs pantographes. Le parc, qui comptait encore 106 unités en 1990, allait graduellement diminuer pour atteindre 97 en 1993, 75 en 1994 et seulement 25 en 1995. L'année 1996 aura été décisive, puisqu'elle a vu à l'issue de l'automne, l'extinction des derniers dinosaures suisses, au terme d'une brillante carrière durant laquelle ils auront toujours donné pleine satisfaction, même si leur confort de conduite était devenu archaïque.

Mais que l'on se rassure, déjà une dizaine d'Ae 4/7 sont conservées, certaines en état de marche, par les CFF et diverses associations d'amateurs.

PHOTO 30-01 La dernière grande série de locomotives électriques "préhistoriques" des CFF, les Ae 4/7, ont quitté la scène ferroviaire en novembre 1996, au terme d'une carrière d'une longévité remarquable. Le 28 juin 1985, un train de marchandises était remorqué par un couplage de deux Ae 4/7 construites par Sécheron (reconnaisables par les persiennes latérales ajoutées sur une des deux parois, visible ici sur la seconde machine) passait à Yvorne (ligne Lausanne-Brig). En tête, la malchanceuse 10.940 du dépôt de Bern, radiée accidentellement quelques semaines plus tard, le 30 septembre 1985. Photo : Pascal DUBOIS.



Bien qu'électrifié à 99,9 %, le réseau des CFF dispose de quelques engins diesel, nécessaires pour assurer des manoeuvres en gare et dans les triages, la desserte de raccourcements, et la remorque de trains de travaux.

Une nouvelle flottille diesel

Ces machines, acquises dans le but d'assurer la traction de trains de travaux et de secours, n'ont pas donné satisfaction et étaient souvent décriées notamment pour leur émission de gaz d'échappement très mal appréciée en Suisse. Les deux dernières unités (18.465 et 18.466) ont été rachetées au dépôt de Bienne le 30 novembre 1996.

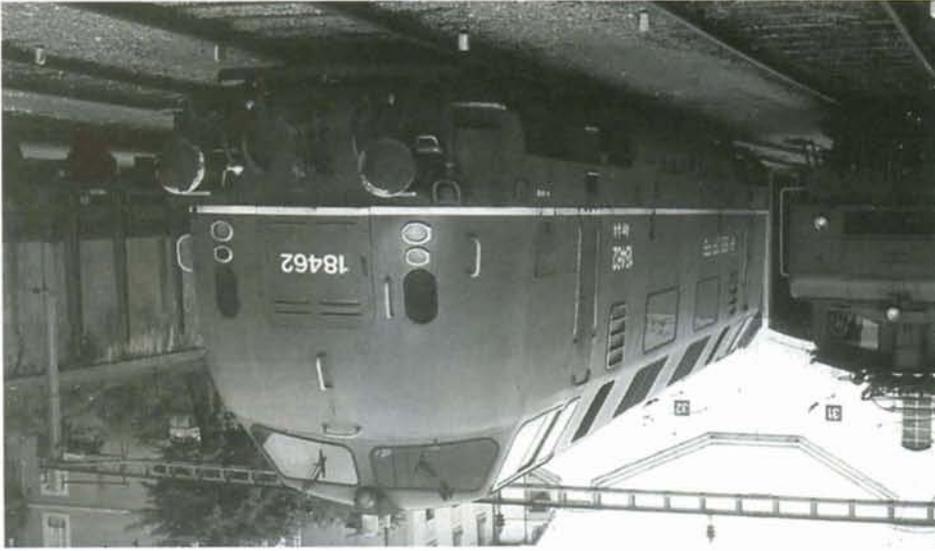
Un autre groupe d'engins s'est également éteint au mois de novembre 1996, au terme d'une carrière nettement plus courte - moins de 10 ans - et sans gloire. Il s'agit des locomotives diesel de la série Am 4/4 18.461 à 18.467, provenant de l'illustre série V200 allemande et rachetées d'occasion en 1987 (les ex. DB 220.013 à 017, 053 et 077).

Radiation des ex. V200

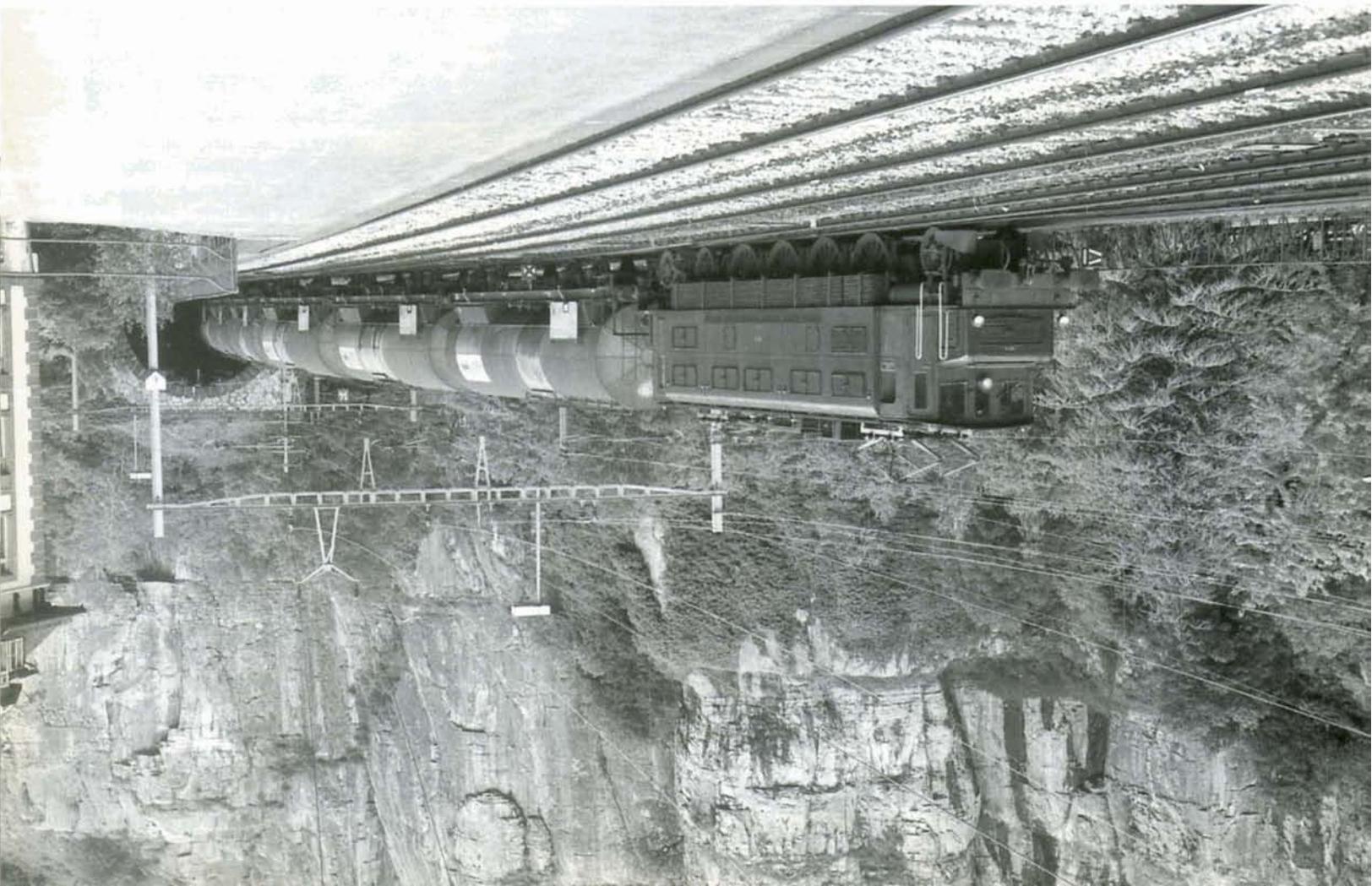
PHOTO 30-02 Le 26 juin 1985, un train d'hydrocarbures remorqué par l'Ae 4/7 10.978 du dépôt de Lausanne, entre dans le site gran-diose de la gare de St Maurice. Cette machine construite par Oerlikon, a été retirée du service le 31 mai 1995. Les Ae 4/7 disposaient d'une puissance de 2.300 kW, pour une masse totale de 118 t (123 t pour les MF0) et adhérente de 77 t (79 t pour les MF0). Durant toute leur vie, elles auront pu conserver pratiquement intact leur aspect d'origine. Photo : Pascal DUBOIS.

Am d'étoffer leur parc diesel fort étroit, les CFF ont récemment acquis une nouvelle série de 40 locomotives baptisées Am 841.000 à 039.

Construites par GEC-Alsthom à Valencia en Espagne et livrées à partir de 1996, ces machines à bogies et à cabine de conduite unique, sont analogues aux 3111 des chemins de fer espagnols. Il faut ici préciser que ce type d'engins est proposé à la SNCF dans le cadre de l'appel d'offres pour la fourniture des futures locomotives de la série 77.



L'Am 4/4 18.462 (ex. DB 220.014) au dépôt de Lausanne le 26 août 93. Photo : Bob STEPHENSON.



Les Am 841 sont équipées d'un moteur diesel MTU à 8 cylindres en V de 920 kW et d'une transmission électrique. D'une masse de 76 t, elles peuvent atteindre la vitesse de 80 km/h.

Elles seront principalement utilisées pour assurer les trains de travaux, la desserte de raccordements non électrifiés et des services de réserve.

Réalisez votre rêve

En Suisse, depuis le 30 septembre 1996, les Chemins de Fer Fédéraux suisses (CFF) laissent la possibilité à ceux qui le désirent, d'effectuer des voyages dans les cabines de conduite des locomotives de certains trains moyennant le paiement d'un supplément. Ces trains circulent sur les relations suivantes (aller - retour et circulant de jour) :

- Lausanne - Genève (2 AR);
- Lausanne - Sion (1 AR);
- Genève - Lausanne (2 AR);
- Genève - Bern (1 AR);
- Brigue - Sion (2 AR);
- Brigue - Bourg St.Maurice (1 AR);
- Bern - Fribourg (2 AR);
- Bern - Lausanne (1 AR);
- Bienne - Neuchâtel (2 AR);
- Bern - Lausanne (1 AR).

Il est indispensable d'effectuer une réservation à l'avance, au moins 7 jours avant la date. Quant au prix, il varie entre 150 et 500 F.S. (3.750 à 12.500 FB!) suivant le trajet!

ITALIE

Un nouveau réseau pour nos automotrices

Après l'ATCM (voir EN LIGNES 16 pages 21 à 29) et le SATTI (voir EN LIGNES 17 pages 23 à 33, et 18 pages 21 à 25), un troisième réseau privé italien se prépare à accueillir des automotrices ex. SNCB. Il s'agit de l'ATC : Azienda Trasporti Conzorziali de Bologna, exploitant la ligne Casalecchio di Reno à Vignola (ex. FCV : Ferrovie Casalecchio-Vignola), situé dans la banlieue ouest de Bologna.

Cette ligne de 24 kilomètres fut mise en service en 1888 à l'écartement de 0,950 m et exploitée par tramways à vapeur. En 1938, elle fut entièrement reconstruite à l'écartement normal et électrifiée à la tension de 3.000 V=. A noter qu'elle rejoignait à Vignola la ligne venant de Modena, exploitée par la SEFTA (puis ATCM), dont l'histoire est étroitement liée. Depuis la suspension du service voyageurs en 1967, la ligne n'est plus exploitée que pour le seul trafic des marchandises à l'aide de fourgons automoteurs datant des années trente, fort semblables à ceux de l'ATCM (voir EN LIGNES 16 page 24).

Depuis quelques années, l'idée de réinstaurer le trafic voyageurs était à l'étude. Régulièrement, des trains spéciaux étaient



PHOTO 30-03 La nouvelle Am 841.018-5 des CFF au dépôt de Olten le 8 février 1997.
Photo : Yves STEENEBRUGGEN.



Ces deux dernières années, la célèbre firme de trains miniatures Märklin a déjà fait repeindre plusieurs locomotives à des fins publicitaires. Après des machines suisses, belges (les 1601 et 1602 SNCB) et allemande (la 120.129-2 de la DB - voir EL 29 p.18), la Re 446.447-5 du SOB (Süd Ost Bahn) en Suisse, a revêtu à son tour une livrée publicitaire représentant un gigantesque mécano. Samstagern, 15 août 1996.

Photo : Bob STEPHENSON.

d'ailleurs mis en marche sur la ligne, souvent avec du matériel de l'ATCM, démontrant l'intérêt de la chose.

C'est ainsi que, dans la foulée des grands efforts d'amélioration et de développement du trafic voyageurs réalisés ces dernières années en Italie, il fut finalement décidé de rouvrir la ligne de Vignola au service voyageurs en mai 1988. L'ATC opère actuellement une cure de jouvence complète de la ligne, nécessitant entre autres la réfection de gares et l'aménagement de nouveaux points d'arrêts.

Dans un premier temps, l'exploitation sera confiée à 4 automotrices ex. SNCB : les 092, 095, 104 et 108. Nous aurons

l'occasion de revenir beaucoup plus en détails sur ce réseau. Rendez-vous donc l'année prochaine à Bologna...

en bref...

● Dans le but de pouvoir offrir des relations directes en TGV entre Paris et La Roche-sur-Yon, dont la section au-delà de Nantes n'est pas électrifiée, la SNCF a modifié 3 locomotives diesel de la série CC 72.000 afin de les rendre aptes à remorquer des rames TGV. Elles sont ainsi pourvues d'attaches automatiques et d'un équipement permettant l'alimentation électrique en 1.500 V = de la rame.

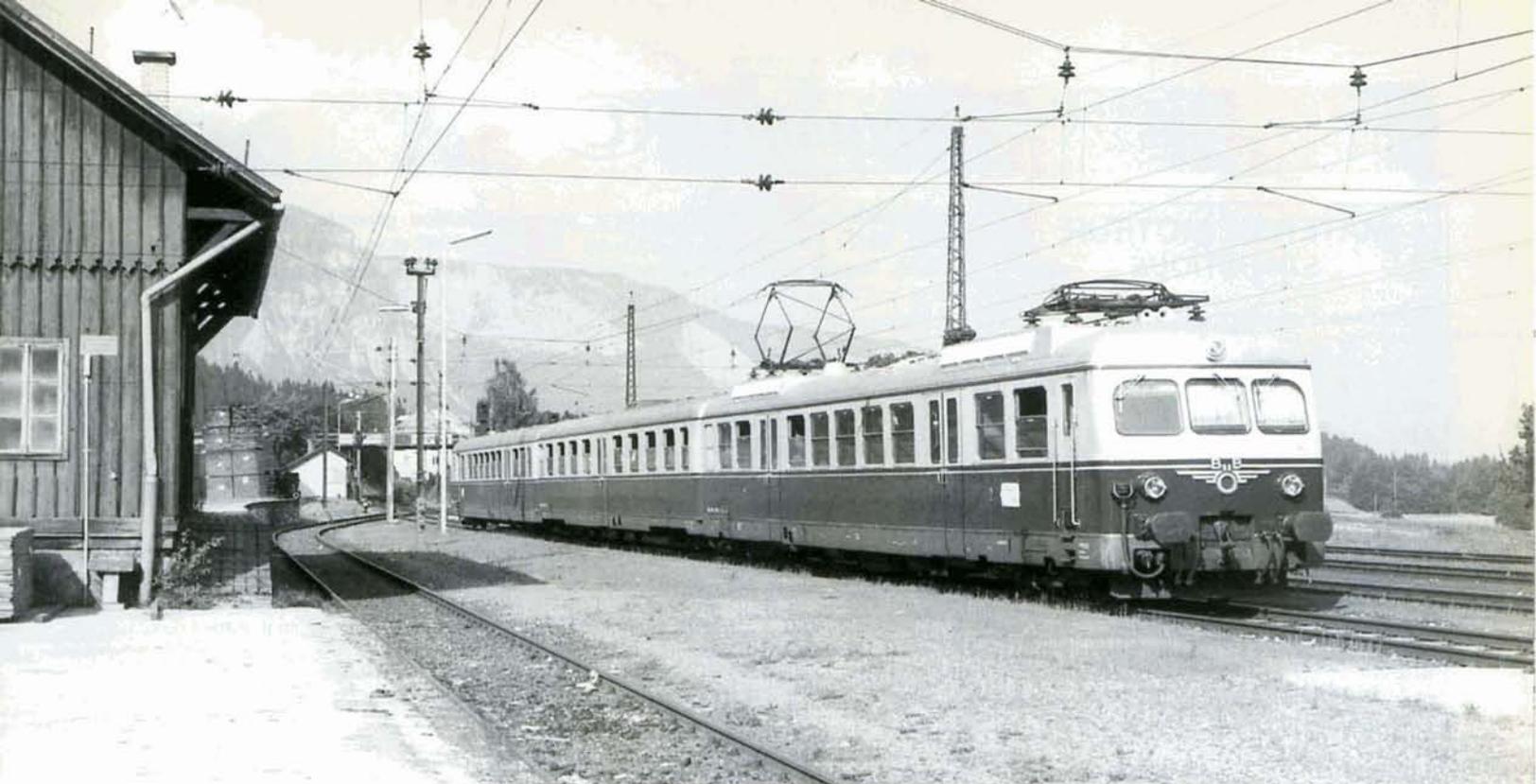


PHOTO 30-05 La 4130.001 réduite à trois caisses, quitte la gare de Thörg-Maglern, avec un train local en provenance de Tarvisio (Italie) à destination de Villach, le 14 août 1989. Photo : Jean-Luc VANDERHAEGEN.

● Au début de l'année, plusieurs engins des CFL ont reçu des numéros et des logos d'un nouveau graphisme. Parmi ceux-ci se trouvent une automotrice, une locomotive de la série 3600 et deux diesel de la série 1800 : les 1805 et 1806, dont le numéro est apposé en jaune, en très grand format, dans la large bande brune de chaque paroi latérale, à gauche sous le premier hublot. Le nouveau sigle CFL est inscrit dans la même dimension et dans la même position mais à droite, sous le quatrième hublot. Le numéro de la 1805 est en outre inscrit en italique.

● Si tout va bien, il sera possible dès 2004 de voyager en TGV de Paris à Barcelone. Les deux pays ont en effet décidé de construire une ligne à grande vitesse entre Perpignan et Barcelone, et Paris ne sera plus alors qu'à 4h30 de Barcelone!

AUTRICHE

Les 4130 radiées

En 1958, les ÖBB mirent en service une série de 4 rames automotrices : les 4130.01 à 04 (puis 4130.001 à 004), spécialement adaptées pour assurer les trains rapides "Transalpin" reliant Vienne à Zürich.

Ce matériel était en fait dérivé des automotrices régionales de la série 4030 apparues à partir de 1956.

Chaque rame était composée de quatre voitures :

- une motrice à bogies Bo'Bo' (n° 4030.001-004);
- deux remorques intermédiaires (n° 7130.001-006 et 7130.101-102);
- une voiture-pilote pourvue d'une cuisine (n° 6130.001-004).

Leur construction fut assurée par Simmering-Graz-Pauker à Graz (SGP n° 58.153, 58.155, 58.154 et 58.156); la partie électrique fut livrée par Siemens Schuckertwerke à Vienne (SSW).

Les 4 moteurs de traction développaient une puissance totale de 1260 kW et la vitesse maximale atteignait 160 km/h.

A partir de 1965, le service Transalpin fut repris par les nouvelles rames de la série 4010, avec pour conséquence de reléguer les 4130 aux trains régionaux dans la région de Villach.

La 4130.03 fut accidentellement déclassée le 28 juin 1982.

Le 1er mai 1987, la 4130.002 a été cédée au chemin de fer privé Montafonerbahn (MBS) où elle fut renumérotée ET 10.105. Les deux dernières automotrices ont quitté la scène ferroviaire le 1er octobre 1996.

Letzte Strecken der polnischen Eisenbahnen mit teilweise regelmäßigem Dampfbetrieb:

21004 (Auszug) Poznań-Grodzisk-Wolsztyn und zurück

km	Zug	4440	4442	4444	4446	4448	4430	4432	44230	4434
0	Poznań Gl.	5:50	8:30	9:30	13:15	14:55	16:10	19:50	22:40	
52	Grodzisk Wlkp.	7:02	9:44	10:45	14:28	16:12	17:27	21:00	23:50	
81	Wolsztyn	7:37	10:23	11:23	15:04	16:52	○	○	21:50	○
	Zug	75131	4431	4441	4443	4445	4447	44231	4435	
	Wolsztyn			5:00	8:22	11:35	15:28	19:36		
	Grodzisk Wlkp.	4:05	5:00	5:47	9:04	12:16	16:20	20:17	20:22	
	Poznań Gl.	5:15	6:10	7:10	10:25	13:30	17:30	○	21:40	

21004 (Auszug) Zbąszynek-Wolsztyn-Leszno und zurück

km	Zug	33040	33042	33030	3332	33044	33034	33036	33088
0	Zbąszynek (Neu Bentsch)	○	4:18	6:06	6:06	8:12	15:20	18:06	22:28
28	Wolsztyn	○	4:48	6:06	6:47	8:52	12:31	16:10	18:44
75	Leszno	○	5:20	7:21	7:21	9:59	13:40	17:23	19:53
	Zug	33031	33033	33041	33043	33035	33037	33045	33039
	Leszno	5:48	6:32	9:16	11:10	14:23	15:45	18:25	20:23
	Wolsztyn	4:40	6:51	7:40	10:20	11:10	15:24	16:55	19:27
	Zbąszynek (N Bentsch)	5:26	7:32	○	○	11:48	16:07	○	20:10

⊗ = X außer ☉ ☉ = ☉ und † ☉ = X außer ☉ bis 21.VI. und ab 2.IX. ☉ = bis 16.VI. und ab 7.IX. an ☉ und †, vom 22.VI. bis 1.IX. täglich ☉☉ = Dampfbzug ☉☉1 = an ☉

En parcourant l'indicateur international de la DB (1996-1997), on peut lire dans le tableau 21004 reprenant les horaires des lignes Poznań-Wolsztyn et Zbąszynek-Leszno, la mention suivante : "Letzte Strecken der polnischen Eisenbahnen mit teilweise regelmäßigem Dampfbetrieb" - "Dernières lignes polonaises exploitées partiellement en traction vapeur". Voilà une bien originale et heureuse initiative. Précisons ici que la ligne à voie étroite reliant Sroda à Zaniemy est actuellement toujours exploitée 100 % en traction vapeur.

MATERIEL MOTEUR STATISTIQUE

livraisons d'engins neufs

450	28-01-1997 (automotrice type 96)
451	28-02-1997 (automotrice type 96)
452	11-03-1997 (automotrice type 96)
4302	28-02-1997 (TGV PBKA)

engins radiés

1804	01-01-1997	NK
7006	01-02-1997	FNDM

démolition

105	01 à 04 1997 à Brugge
519	01 à 04 1997 à Brugge

abréviations

FNDM :	Antwerpen-Dam
NK :	Kinkempois

LOCOMOTIVES ELECTRIQUES

série 13

● La construction des premières caisses des locomotives de la série 13 a débuté chez GEC-Alsthom à la fin de 1996.

L'aérodynamisme des faces avant a effectivement été modifié par rapport aux BB 36.000 de la SNCF, pour une raison de déviation du flux d'air (voir EN LIGNES 28 page 20). Le carénage en polyester placé devant les faces avant est beaucoup plus proéminent, ce qui a nécessité une découpe d'une part au niveau de l'attelage de façon à ce que l'agent de triage ne se cogne pas la tête, et d'autre part au niveau du pare-brise qui se retrouve enfoncé vers l'intérieur, le tout jouant très défavorablement sur l'esthétique générale de la caisse.

série 15

● Le Département du Matériel a décidé d'arrêter les opérations de révision générale sur les locomotives de la série 15, sonnante ainsi leur condamnation à court terme...

série 18

● Il fallait s'y attendre, l'amortissement des locomotives de la série 18 a bien commencé au début de 1997. Ainsi, comme prévu, la 1804 a été mise hors exploitation à dater du 1er janvier 1997.

Depuis, deux autres machines ont suivi la même voie : la 1803 qui a effectué son dernier service le 31 mars (EC 34 Dortmund-Oostende, IC 427 Oostende-Köln et

IC 438 Köln-Liège) et la 1802 garée depuis le 12 avril. Au moment de clôturer ce numéro, leur date de mise hors exploitation n'était pas encore décidée. Voir à ce sujet notre rubrique "Radiation".

série 16

● En 1997, trois locomotives de la série 16 devraient subir une révision intermédiaire (RI) à Salzinnes : les 1606 (mai), 1608 (août) et 1602 (novembre). Cette dernière est, pour rappel, en livrée "Memling".

série 19

● La modification du DHR (Disjoncteur Hyper Rapide) que nous évoquions dans le EN LIGNES 29 p. 20-21, semble avoir porté ses fruits. En effet, depuis sa réapparition sur la relation Lille-Tournai-Mons au début de février, la 1901 n'a plus provoqué d'incident. La 1901 est toutefois contrainte depuis le 14 avril à un garage forcé (voir "La saga des harmoniques de traction" page 21).

série 20

● La 2015 est sortie de RI le 25-02-1997.

série 21

● Les 2141 et 2160 sont sorties de RIK1 (première révision intermédiaire) respectivement le 28-02-1997 et le 29-01-1997.

série 22

● La 2250 est sortie de révision confort (LC) le 20-02-1997.
● Les 2207 et 2227 sont sorties de RG

(révision générale) respectivement le 22-01-1997 et le 24-03-1997. La 2207 a perdu à cette occasion sa livrée jaune. Il ne subsiste ainsi plus que deux machines habillées en jaune : les 2211 et 2220.

● L'avenir des vétérans du parc électrique semble assuré, puisque 7 locomotives devraient subir une révision générale à Salzinnes durant 1997. Parmi celle-ci, on ne retiendra que celle de la 2211 (jaune) dont la sortie est programmée dans le courant du mois de décembre.

série 23

● Les 2308 et 2347 sont sorties de révision technique (LT) respectivement le 03-03-1997 et 05-02-1997.
La 2356 est sortie de LC le 27-03-1997.

série 25

● La 2511 est sortie de RG le 18 février 1997, dans la livrée bleue. La 2512 est désormais la toute dernière machine de sa série revêtue de jaune, mais plus pour longtemps puisqu'elle devrait entrer à Salzinnes pour RG le 16 mai prochain...

série 25.5

● La remise en roulement des 25.5 sur des relations marchandises entre les Pays-Bas et la Belgique, prévue pour le mois de mars, est reportée au prochain service d'hiver suite à de petits problèmes techniques. Par exemple, vu la suppression de l'arrêt aux points-frontières, la disposition des feux de fin de convoi, fixes en Belgique mais clignotants aux Pays-Bas, doit être modifiée.



Les locomotives de la série 18 arrivent en bout de course. Le samedi 28 décembre 1996, arrivée simultanée à Bruxelles-Midi de l'IC 417 Oostende-Köln composé de voitures I11 et remorqué par la 1801 et du TGV 9309 Paris-Amsterdam composé de la rame PBA 4509; le genre de parallèle qui ne cohabitera plus longtemps. Photo : Pierre BERCHEM.



PHOTO 30-09 Le 29 août 1996, le train 67501 Clabecq-Monceau était remorqué en triple traction par trois locomotives de la série 62 en décorations différentes : 6273 + 6248 + 6314. Le convoi a été photographié à Stéhoux, entre Tubize et Hennuyères. Photo : P. DUBOIS.

Afin d'équilibrer les kilomètres parcourus sur les deux réseaux concernés, les 25.5 devraient être utilisées dans un roulement commun avec les DE 6400 des NS. Dans l'état actuel des choses, ce service devrait comporter 5 allers-retours : trois entre Antwerpen-Angola et Rotterdam-Maasvlakte, pour le compte de la firme NDX (voir EN LIGNES 25 p. 18-19) et deux entre Kijfhoek et Muizen ou Leuven.

Les 6400 NS devraient se charger des trains de et vers le faisceau Angola du port d'Antwerpen qui n'est pas électrifié. Il faut cependant signaler que ces machines ne sont pas encore autorisées sur le réseau SNCB, notamment pour des questions de respect du gabarit, de répétition des signaux et de compatibilité électromagnétique avec les circuits de signalisation.

Voici l'horaire des relations déjà connues (la numérotation des trains NDX n'est pas encore définie) :

- Maasvlakte 06.22 - Angola 09.25
- Angola 10.37 - Maasvlakte 14.10
- Maasvlakte 14.12 - Angola 17.20
- Angola 18.26 - Maasvlakte 21.26
- 42660 Muizen 02.38 - Kijfhoek 04.47
- 42661 Kijfhoek 20.52 - Muizen 23.07
- 42911 Kijfhoek 07.11 - Leuven 10.32
- 42930 Leuven 16.28 - Kijfhoek 18.50

D'autres relations viendront s'ajouter plus tard, peut-être déjà au mois de septembre, notamment des trains Kijfhoek-Lille remorqués jusqu'à Merelbeke ou Gent-Zeehaven par les 25.5.

série 26

La 2628 est sortie de RG le 11 avril 1997.

série 27

● La 2719 accidentée à Bruxelles-Midi en février 1996 est sortie de réparation le 14

février 1997. En outre, elle a été munie côté poste de conduite 2 d'un panto AX Faiveley (panto devant équiper les locomotives de la série 13 - voir EN LIGNES 29 page 20).

- Ont subi une RIK2 : 2710 (06-03-1997), 2724 (23-01-1997), 2729 (17-02-1997), 2730 (24-03-1997).

La saga des harmoniques de traction

Les véhicules équipés de moteurs triphasés, synchrones ou asynchrones, alimentés par onduleurs, ne peuvent circuler que sur des itinéraires dont les circuits de voie sont immunisés contre les harmoniques présentes dans leur courant de traction. Actuellement, ces restrictions s'appliquent aux différents types de trains à Grande Vitesse, aux AM 96 et à la 1901.

Etant donné que les travaux d'adaptation des circuits de voie ne progressent que lentement, il arrive que sur une section à voies multiples, toutes les voies ne soient pas adaptées aux véhicules à traction triphasée (c'est par exemple le cas dans la jonction Nord-Midi). La circulation des véhicules à moteurs triphasés demande donc, pour l'instant, une certaine rigueur de la part des dispatchings et des cabines de signalisation en ce qui concerne le choix des itinéraires. Cette rigueur est, semble-t-il, devenue insupportable à certains puisque le département Transport impose, depuis le 18-04-1997, des restrictions sévères qui limitent aux TGV et aux navettes Mons-Aulnoye les parcours pouvant encore être assurés avec du matériel à traction triphasée. Par conséquent, la 1901 et les AM 96 excédentaires se voient contraintes au chômage forcé, ce qui constitue un bel exemple de gaspillage lorsqu'on songe au coût de ces véhicules... En outre, l'immobilisation forcée perturbe également

le développement des machines de la série 13. La 1901 servait, en effet, à tester le pantographe 25 kV de ces futures machines et l'implantation d'autres équipements des 13 était déjà programmée...

Aucun assouplissement ne semble devoir être attendu avant le mois de septembre, le temps pour le département Infrastructure de combler les "trous" du réseau à circuits de voies immunisés.

LOCOMOTIVES DIESEL

série 51

● La 5142 est sortie de RG le 11 février 1997.

● Deux locomotives accidentées ont été proposées pour être mises hors exploitation : la 5126 de Monceau et la 5163 d'Antwerpen-Dam.

séries 52-53

- La 5315 est sortie de RI le 11 mars 1997.
- Les 5213 et 5317 accidentées à Halanzy le 5 octobre 1994, seront probablement déclassées dans les prochains jours. Cette collision aura donc fait quatre victimes, puisque les 5202 et 5310 avaient déjà été radiées le 01-06-1995 (voir EN LIGNES 20 page 24 et 23 page 43).

série 55

● La 5511 est sortie de RG le 17 janvier 1997, munie de la TVM 430 et de l'attelage de secours Scharfenberg (pour remorquer ou pousser des rames TGV Réseau, PBA, PBKA et Eurostar).

Durant le printemps, Salzinnes a équipé les cinq autres 55 TVM de leur attelage de secours, à commencer par les 5501 et 5512 qui sont sorties le 9 avril dernier.

Notons que les attelages de secours sont uniquement montés du côté du poste de conduite 1 (les locomotives étant toujours accouplées deux à deux du côté de leur poste de conduite 2).

● La 5505 est sortie de RI le 17-02-1997.

● A la demande des CFL, les 5502, 5503, 5505, 5508, 5510, 5513, 5515, 5518, 5519, 5523, 5529, 5531, 5535, 5537, 5538 et 5540 vont être équipées de la liaison radio sol-train. A noter que les CFL participent au financement de cette modification.

● Les 5511 et 5514 ont été envoyées à Longueuil-Ste-Marie en France du 19 au 21 mars 1997 pour l'homologation de la TVM 430. La TVM 430 est donc réceptionnée sur les 6 locomotives qui en sont actuellement équipées (5501, 5506, 5509, 5511, 5512 et 5514).



PHOTO 30-17 La 5511 et son attelage automatique de secours Scharfenberg. ATD-Schaerbeek, 3 avril 1987. Photo : Alain DEFFECHEREUX.

série 62

- La 6284 est sortie de RI le 14 mars 1997, habillée de la livrée jaune (ex. décoration verte 1971).
- Selon le programme de l'Atelier Central de Salzinnes, la 6219 (pour rappel en livrée verte) devrait subir une révision intermédiaire dans le courant du mois de septembre prochain.
- La 6279 d'Hasselt, avariée suite à un tamponnement, est proposée pour être radiée.

série 70

- La 7006 a été retirée du service le 1er février 1997, suite à des fissurations au bâti de son moteur diesel. Sa radiation a été décidée vu qu'elle possédait toujours un ancien moteur diesel ABC 8DUS, dont la réparation aurait été trop onéreuse eu égard à son âge très avancé : 43 ans. Voir à ce sujet notre rubrique "Radiation".

série 71

- La 7103 est sortie de RG le 30-01-97.

série 73

- Sont sorties de RG : les 7307 (28-01-1997) et 7341 (14-03-1997).

séries 74 et 82

- Les faisceaux B1, B2 et B3 d'Antwerpen-Noord devraient être équipés du triage automatique pour la fin de 1998. Il était

originellement prévu d'y utiliser les premières machines de la série 77 qui auraient été équipées d'une télécommande. Etant donné les nombreuses péripéties qui émaillent le dossier d'achat de ces nouvelles locomotives, il a été décidé de placer la télécommande sur les 7409 et 7410 (les deux dernières dépourvues de cet équipement) ainsi que sur quatre machines de la série 82 dont les numéros doivent encore être déterminés.

série 76

- Comme les travaux TGV entre Antoing et Lembeek touchent à leur fin, le nombre de 76 nécessaire à la base de St.Druon est fortement réduit. C'est ainsi que, par suite de manque d'engins de manœuvres lourds au triage d'Antwerpen-Noord, plusieurs 76 sont affectées depuis la fin du mois de mars au dépôt d'Antwerpen-Dam. Elles sont principalement utilisées pour effectuer des mouvements de rames au départ du triage d'Antwerpen-Noord. Afin de garantir une bonne visibilité sans recourir à un second agent, elles sont toujours couplées deux à deux de façon à disposer les cabines de conduite à chaque extrémité. Au début du mois d'avril, les 7604, 7610, 7617 et 7621 étaient ainsi présentes à Antwerpen.

série 77

- A l'issue de l'appel d'offres lancé en 1996 pour la fourniture des nouvelles locomotives diesel de la série 77 (un marché évalué à 5 milliards de francs pour 90 engins),

CMI (Cockerill Mechanical Industries) et son partenaire allemand AD-Tranz se retrouvent au coude à coude avec la firme allemande Siemens Verkehrstechnik. Cette dernière se targue d'avoir déposé la meilleure offre, tant en termes de prix que de qualité. CMI affirme que la différence de prix se limite à 0,1% et souligne que les machines seront entièrement montées et testées dans les ateliers de Seraing (alors que chez Siemens, ce montage s'effectuerait en Allemagne), permettant ainsi à la SNCB de faire de sérieuses économies dans les frais de suivi du projet. En outre, CMI vante sa totale loyauté fédérale : son projet prévoit que 60% du contrat reviennent à des entreprises belges, de part et d'autre de la frontière linguistique. Siemens riposte par son accord avec la firme BN-Bombardier, qui effectuerait 50% de la commande, répartie à parts égales dans ses ateliers de Bruges et de Manage.

Bref, la guerre est ouverte entre les deux firmes, si bien que CMI se livre maintenant à un véritable chantage : si la SNCB ne lui confie pas la fabrication des locomotives, Cockerill-Sambre se tournera dès 1998 - année où le trafic ferroviaire en Belgique sera

ouvert à la concurrence - vers d'autres transporteurs; et lorsque que l'on sait que le groupe sidérurgique wallon apporte à la SNCB un chiffre d'affaires annuel de deux milliards (son plus gros client), on comprend mieux l'enjeu de ce marché qui pourrait bien avoir comme conséquence la suppression pure et simple de la commande des 77!

AUTOMOTRICES ELECTRIQUES

type 129-150 "Budd"

- La 129 est sortie de modernisation le 21 janvier 1997.

type 151-270

- Au début de l'année, la voiture 1992 de l'automotrice 199 a également été réaménagée à titre d'essai dans le cadre de la modernisation des automotrices doubles classiques, et accouplée à la voiture 1721 de la rame 172 (voir notre précédent numéro pages 25-26).

L'aménagement intérieur de la 1721 a déjà subi des modifications : les nouveaux sièges individuels montés dans le compartiment de seconde classe ont été transférés dans le compartiment de 1ère classe! Les anciennes banquettes ont ainsi fait leur réapparition en 2ème classe, mais avec un nouveau recouvrement en similicuir de teinte gris-rose!



PHOTO 30-10 La modernisation prochaine des automotrices doubles classiques se concrétise peu à peu. Après la voiture B 1721 de la rame 172, la voiture ABD 1992 de la rame 199 a également été prélevée pour servir de prototype. On comparera le dessin des faces frontales des deux automotrices se distinguant par le graphisme des bandes jaunes de visibilité. AC-Mechelen, mars 97. Jan PEETERS.

Il fallait bien se douter que la disposition des sièges à 2 places de front en seconde classe, et trois places de front en 1ère classe, n'était qu'illusoire...

La décoration de la face avant de la 199 est légèrement différente de celle de la 172, avec l'apposition de moustaches jaunes améliorant l'esthétique.

- L'avenir des automotrices 151 à 270 semble incertain. La SNCB envisage en effet de débiter leur radiation dès la fin de 1997. L'insistance de plusieurs réseaux privés italiens de racheter d'occasion des automotrices de ce type n'est pas étrangère à ce projet, vu qu'il ne subsiste plus aucune rame du type 54-55 en état correct. Affaire à suivre...



PHOTO 30-11 La voiture B 1721 accouplée à la voiture ABD 1992. AC-Mechelen, mars 1997.

type 301-440

- Le 24 février 1997, un incident inédit en Belgique s'est produit sur la ligne 73 à Oostkerke, près de Diksmuide, lorsqu'une violente tornade fit basculer les deux premières voitures de l'automotrice 387

dans un champ, alors qu'elle se dirigeait vers De Panne. Le conducteur du train déclare avoir senti son train littéralement s'envoler! Cet accident ne fit heureusement que des blessés légers, mais occasionna d'important dégâts à la voie et la 387.

type 96

- Après une multitude de reports, les automotrices type 96 ont finalement été mises en service le 24 mars dernier, soit 13 mois après la sortie de la première unité!



PHOTO 30-12 Les sièges individuels à deux places de front installés dans le compartiment de 2ème classe de l'automotrice 172 ont été remplacés par les anciennes banquettes "maquillées" d'un nouveau similicuir de teinte gris-rose. Mars 1997.



PHOTO 30-13 L'automotrice 105 en cours de dépeçage à Brugge, le 21 décembre 1996. A l'arrière : la 532. Photo : Jean-Luc VANDERHAEGEN.



Il s'agissait toutefois d'une bien timide mise en oeuvre puisque seules les relations Mons-Aulnoye étaient assurées, et ce en double par deux automotrices pour le cas où...

Notons qu'elles n'assuraient toutefois pas la première course de la journée vers Maubeuge car elles n'étaient pas agréées pour circuler entre Aulnoye et Maubeuge!!! En effet, les documents officiels concernant l'homologation des automotrices type 96 par la SNCF ont été transmis à la SNCB début mars 1997. Cette homologation est valable pour les sections Quévy-frontière - Aulnoye, Blandain-frontière - Lille et Tourcoing-frontière - Lille. Cette énumération peut paraître, a priori, anodine mais c'est loin d'être le cas. En effet, la SNCB a omis, dans sa demande d'homologation, les tronçons Douzies - Maubeuge et Maubeuge - Hautmont. La bureaucratie SNCF faisant le reste, les parcours triangulaires Mons-Maubeuge-Aulnoye-Mons E 5952, ME 5955 (N67), 5955 (N67), ME 5959 (R67) et E 5959 (R67) sont restés assurés jusqu'au 14 avril par une locomotive de la série 12 et trois M4. Dès le 15 avril, les AM 96 étaient autorisées à circuler vers Maubeuge. Ce jour, le train 5952 fut assuré par la 445 accouplée à la 449.

Si la circulation des AM 96 est maintenant tout à fait satisfaisante sous 3 kV, il n'en va pas encore de même sous 25 kV-50 Hz. Les principaux problèmes encourus sous cette tension concernent les disjoncteurs sous vide (DJ) des AM 446 et suivantes (des entrées d'eau ont été constatées!!) ainsi que des surtensions au niveau des redresseurs qui perturbent le fonctionnement des convertisseurs statiques alimentant les auxiliaires.

- En ce qui concerne le KVB (voir EN LIGNES 29 page 24), la SNCF a décidé que tous les véhicules moteurs et voitures pilotes circulant sur la région de Lille devront être équipés du contrôle de vitesse par balise (KVB) à compter du 01-01-1999. La SNCB va donc devoir équiper les 50 automotrices type 96 de ce système. Elle envisage également son placement sur les locomotives de la série 12 et les voitures pilotes ADx aptes au trafic avec la France.

- Au début de l'année, un roulement (désigné MZ) vraiment très optimiste a été créé pour les AM 96. Il prévoit 14 journées de travail, concernant tous les IC Antwerpen - Lille, Oostende - Lille, les trains L Mons - Lille et Mons - Aulnoye.

- La voiture intermédiaire de l'AM 450, accompagnée d'une voiture I11, a été expédiée le 7 février dernier à la chambre climatique de Vienne en Autriche. Le retour en Belgique eut lieu le 8 mars.

Ci-contre : L'automotrice 387 garée à Diksmuide après sa remise sur rail.
Photo : Willy MERTENS.

type 600-700

● Sont sorties de révision dans la livrée bordeaux les : 650 (RI 19-03-97), 675 (RI 24-01-97), 691 (RI 20-01-97), 743 (RI 06-02-97), 761 (RI 22-01-97), 774 (RI 20-01-97), 777 (RI 24-01-97), 780 (RI 05-03-97), 781 (RI 14-01-97).

Il ne subsiste désormais plus que deux automotrices de la série 600/700 dans la livrée verte : les 606 et 633.

AUTORAILS DIESEL

ES 500

● Nous devons apporter quelques corrections et compléments aux informations déjà parues à propos des ES 500. En fait, les deux premiers exemplaires déjà livrés ne sont pas identiques. L'ES 501 est du type MATISA VM 500 SAB. Il possède un empattement entre essieux extrêmes de 16 mètres ce qui garantit le court-circuit des rails en amont ou aval des sections d'isolement des cantons de block de la signalisation de la ligne à grande vitesse. L'ES 502 est lui du type MATISA VM 400 SAB. Son empattement entre essieux extrêmes n'est que de 12,2 mètres. A l'origine, les ES 503 à 511 devaient également être du type VM 400 SAB. En fait, ils seront du type VM 500 SAB, car cette version dispose de compartiments plus spacieux. L'ES 502 restera donc un exemplaire tout à fait unique.

Ajoutons que le Département Infra a commandé 3 ES 500 (type VM 500 SAB) supplémentaires (ES 512 à 514) pour remplacer les ES 400 non remotorisés avec un moteur diesel MTU série 183 (ES 405, 407 et 409).

TGV

Décidément pas de chance pour les Eurostar

● Le 11 mars dernier, l'Eurostar 9127 Bruxelles-Londres a percuté de plein fouet un camion franchissant irrégulièrement le tristement célèbre passage à niveau de Ligne, situé entre Ath et Leuze. Un épais brouillard régnait alors dans la région. L'accident n'a pas fait de blessé, mais la motrice de tête (SNCF 373.221) a subi d'importants dégâts. Celle-ci se trouve actuellement en réparation à l'Atelier Central de Mechelen. Il est intéressant de préciser que, suivant les accords conclus entre les trois réseaux (SNCF, SNCB et BR), c'est l'AC de Mechelen qui se charge des révisions et réparations de toutes les motrices Eurostar, tandis que l'atelier central d'Hellemmes (près de Lille) se voit confier l'ensemble des remorques.



Retour vers Brugge de l'élément intermédiaire de l'automotrice 450 et d'une voiture I11, après avoir été testés à la chambre climatique de Vienne. Montzen, 8 mars 1997. Photo : Michel HANSSSENS.

Eurostar : rames North London

● Sans attendre leur introduction sur les services au départ de Paris vers le nord de l'Angleterre, les sept rames Eurostar North London anglaises (motrices 373.301 à 373.314) ont été mises à contribution depuis la mi-février dans le roulement des trains de la relation Bruxelles-Londres. Pour rappel, les Eurostar North London sont formés de deux demi-rames (qui pourront circuler isolément vers le nord de l'Angleterre), composées d'un total de 14 voitures au lieu de 18 (deux voitures A et deux voitures B en moins).

Pas de Thalys vers Köln en septembre

● La mise en service des 4 relations PBKA entre Paris-Bruxelles et Köln, initialement prévue fin septembre, est reportée au 14 décembre, notamment suite à divers problèmes techniques à résoudre. A partir du 14 décembre, c'est en fait 7 relations Paris-

Bruxelles-Köln qui devraient être lancées (service cadencé toutes les deux heures).

VOITURES

I4 : premières radiations

● Neuf voitures du type I4 ont été radiées par le PV n° 2 de 1996, consécutivement au dégagement de voitures du type I10 sur Oostende-Köln suite à l'introduction sur cet axe de deux rames de voitures du type I11. Il s'agit des voitures suivantes : AB n° 13.201, 13.210 et 13.211; B n° 12.303, 12.304, 12.307, 12.309, 12.315 et 12.317.

Il faut bien avouer que ces voitures ne répondaient plus aux normes actuelles de confort pour des relations internationales. Durant le précédent hiver, plusieurs plaintes avaient d'ailleurs été déposées en ce sens, suite à l'inconfort grandissant des I4 engagées dans "Le Grand Ducal" (INT 102-109) Luxembourg-Bruxelles et retour.



Passage à Enghien de la rame Eurostar accidentée à Ligne, lors de son transfert vers l'atelier TGV de Bruxelles-Midi le 11 mars 1997. Photo : Yvonn CORBISIER.



Comme prévu, une seconde rame de voitures du type 111 est engagée sur Oostende-Köln depuis le 26 janvier dernier. Il s'agit de la rame M71 assurant les IC 419 Oostende 09.34 - Köln 13.42 et 430 Köln 16.14 - Oostende 20.09. La particularité de l'IC 419 est d'être remorqué d'Aachen-Hbf à Köln par une locomotive électrique de la série 112 de la DB. Le 9 mars 1997, passage à Eschweiler de l'IC 419 mené par la 112.178-9 (AEG 21.541/1994). Photo : Michel HANSSSENS.

Voitures M4

- Depuis le 3 mars, une seconde rame complète de voitures M4 modernisées a été mise en service sur la relation IC Charleroi-Antwerpen (rame M78 assurant les IC 906-932-915 et 941).

- Les voitures M4 subissent à l'occasion de leur rénovation à l'AC Mechelen une modification de la commande des portes. Celle-

ci rend les voitures modernisées incompatibles avec leurs soeurs non encore transformées. En effet, à l'origine, la commande de la fermeture des portes s'effectue via le câble de sonorisation à 13 conducteurs. Le déverrouillage des portes (distinct pour les côtés gauche et droit) est commandé par des fils du coupleur du frein électropneumatique. Après transformation, le câble de sonorisation comporte maintenant 18 conducteurs et toutes les commandes

relatives aux portes (fermeture, déverrouillage côté gauche et déverrouillage côté droit) transitent par ce câble. Le coupleur EP ne sert donc plus qu'à la commande du frein électropneumatique. Notons que la commande des portes des M4 modernisées est identique à celles des 111.

Fourgon Dms

- Il est envisagé de convertir les deux fourgons Dms 17.415 et 17.416 en voitures pour les trains de relevage des ateliers de Hasselt et Stockem. Ces deux fourgons sont hors service depuis le 14-12-1993 et sont garés à Oostende. Par parenthèse, signalons qu'il y a déjà 9 Dms hors service.

← **PHOTO 30-14** Suite à l'introduction de deux rames de voitures 111 sur l'axe Oostende-Köln, les 7 fourgons Dms repeints dans les nouvelles couleurs ne sont plus en nombre suffisant pour assurer le service. C'est ainsi que l'on peut voir des fourgons orange incorporés avec les 111 et même, sur les IC Oostende-Eupen, des voitures M4 BD modernisées en remplacement du Dms. Le 1er avril 1997, passage à Schepdaal de l'IC 426 Köln-Oostende, remorqué par la 1805. Photo : Jean-Luc VANDERHAEGEN.



INFRASTRUCTURE

Bruxelles-Nord : la nouvelle cabine en service

Depuis l'incendie qui ravagea la cabine de signalisation de Bruxelles-Nord le 4 décembre 1995, la SNCB s'est activée à la construction d'une nouvelle cabine. Celle-ci est depuis peu opérationnelle.

La première étape a consisté à transférer la cabine provisoire (montée au lendemain de l'incendie) dans les locaux de la nouvelle cabine, le week-end des 22 et 23 février.

Le long week-end du 8 au 11 mai a permis la mise en service complète, permettant ainsi à la gare de Bruxelles-Nord de retrouver l'entièreté de ses possibilités antérieures.

Le nouveau champ d'action s'étendra vers la Jonction Nord-Midi d'un côté, jusqu'à la sortie de Schaerbeek pour le trafic des lignes 25, 27 et 36, jusqu'à l'entrée de Bruxelles-Schuman pour la ligne 161, et jusqu'à la sortie de Jette pour les lignes 50 et 60. La reprise des activités vers Schaerbeek ne sera effective que vers la fin de 1998.



PHOTO 30-15 La gare de Wildert, située sur la ligne 12 Antwerpen-Roosendaal juste avant la gare frontalière d'Essen, a été démolie dans le courant du mois de février. Ce document a été pris le 4 juin 1996 peu avant sa disparition. J-L VANDERHAEGEN.

Au milieu PHOTO 30-16 NB

Le 17 février 1997, la cour à marchandises, la rampe de chargement et la voie en tiroir électrifiée en 25 kV de la gare de Mouscron ont été supprimées.

La voie 25 kV était la seule de la gare. Elle n'aura guère été utilisée en traction électrique que durant une saison (1986) pour recevoir des rames RIB (rame inox banlieue) de la SNCF remorquées par des BB 16.500 et assurant des navettes Lille-Mouscron ainsi que le 17 février 1989, lorsque le train d'exposition Technorame fut garé et alimenté par une locomotive de la série 12. Un bel exemple de gaspillage... Le 2 juillet 1986, l'automotrice X4563 de la SNCF assurant le train local 8430 Mouscron-Lille, attendait sur cette voie la correspondance du train IC venant d'Antwerpen. C'est à partir du mois de septembre suivant que les IC furent prolongés jusqu'à Lille. Photo : DIEU.



En bas **PHOTO 30-34** C'est le lundi 17 mars à 0 heure que le Département Infrastructure de Charleroi a mis en service le nouveau raccordement direct de l'atelier de traction de Monceau. Cette liaison permet aux engins remisés soit à l'atelier, soit sur le faisceau de garage, de gagner sans triple rebroussement, la voie de circulation longeant le triage et aboutissant à la ligne 112 côté Charleroi d'une part, la bifurcation du Martinet vers Piéton d'autre part, enfin la formation de Monceau et ce, sans cisaillement de ses mouvements. Un appréciable gain de temps est ainsi obtenu. La nouvelle sortie de l'atelier de Monceau, 17-03-1997.



Ligne 42 : électrification

Suite au retard dans la livraison du matériel, la mise en place des poteaux supports de caténaires ne débutera qu'à partir du 18 août prochain.

La mise à simple voie du tronçon Trois-Ponts - Vielsalm est programmée après la terminaison des travaux d'électrification, vers la fin de 1998.

Bruxelles-Midi : réaménagement du grill sud

Les travaux de réaménagement de tout le grill sud de la gare de Bruxelles-Midi, dans le cadre de l'insertion de la ligne TGV vers Paris (construction d'un viaduc entre la sortie des voies TGV 1 à 6 et la ligne 96) vont démarrer incessamment. Ainsi, durant le début du mois d'avril, des travaux préparatoires ont été exécutés, comme le démontage des derniers vestiges des voies de l'ancien atelier des autorails de Bruxelles-Midi.

Raccordement Valvert

L'établissement du nouveau raccordement Valvert prend lentement forme. L'usine est située dans le zoning dit de Gantaufet à Etalle. La voie sera reliée à la ligne 155 Marbehan - Croix-Rouge à hauteur de la bifurcation de St. Lambert.

Au début du mois d'avril, l'assiette de la voie était pratiquement terminée.

L'inauguration du raccordement est prévue vers le 15 juin. Valvert sera alors desservi du lundi au vendredi par un train en provenance de Stockem, selon l'horaire suivant :

76080 N67

Stockem : 08.06 (R1 : 09.06)
Marbehan : 08.26 (R1 09.26)/09.45
Gantaufet : 10.15

76081 N67

Gantaufet : 10.45
Marbehan : 11.15/11.25
Stockem : 12.45

Ligne 90 : des améliorations

Quelques travaux d'amélioration de l'accueil dans les gares situées entre Denderleeuw et Geraardsbergen (ligne 90) ont été décidés. Il s'agit notamment des aménagements suivants :

- placement de trois nouveaux abris pour voyageurs sur les quais des gares de Schendelbeke et de Okegem;
- placement de 6 nouveaux abris (type Dilbeek) à Zandbergen;
- rénovation des abris des points d'arrêt d'Iddergem, Okegem et Eichem;
- rafraîchissement de la gare de Geraardsbergen;
- aménagement d'un parking sur l'ancienne cour à marchandises d'Appelterre, d'un abri couvert permettant le rangement de 80 vélos;
- à Ninove : aménagement sur l'ancienne cour à marchandises d'un parking pouvant accueillir 100 autos, élargissement



Deux vues de l'établissement du raccordement Valvert dans le zoning de Gantaufet à Etalle. Ci-dessus : la bifurcation St. Lambert où le raccordement viendra se greffer à la ligne 155 Marbehan - Croix-Rouge. La 5209 amène quelques wagons vides pour le transport de grumes vers Croix-Rouge le 10 avril 1997. Ci-dessous : l'usine Valvert disposera de deux voies de chargement (à droite) et d'une voie en tiroir (à gauche). Deux voies de garage à double issue disposées le long de la voie principale avant l'arrivée dans l'usine compléteront le plan de voie. 2 avril 1997. Photos : Tanguy BADIE.



du parking se trouvant contre la gare pour accueillir 22 autos, établissement d'un garage pour 140 vélos et 20 motos, allongement des deux quais sur une longueur de 300 mètres;

- aménagement d'un abri pour 50 vélos à Zandbergen;
- installation d'une sonorisation dans les gares de Schendelbeke, Iddergem et Zandbergen, Appelterre, Eichem et Okegem.

En outre, à partir du nouveau service du 31 mai 1998, trois relations directes seront établies entre 05.20 et 08.20 entre Geraardsbergen et Bruxelles via Denderleeuw. En fin d'après-midi, trois trains circuleront en sens inverse, entre 16.57 et 18.57. Un gain de temps appréciable pourra ainsi être obtenu par rapport aux relations actuelles nécessitant le changement de train à Denderleeuw.



PHOTO 30-18 *Après celle de Zeebrugge et d'Haren-Buda (Marly), la cokerie du groupe Carcoke de Tertre cessera à son tour ses activités dans les prochains jours. Le 24 mai 1987, un train de coke y attendait le départ, remorqué par deux locomotives prototypes de la série 60 : les 6004 et 6006. Photo : Serge MARTIN.*

DIVERS

Tertre : la cokerie fermée !

Le 30 juin prochain, la cokerie Carcoke de Tertre (près de St. Ghislain) sera fermée. Cette fermeture, qui fait suite à celles récentes des cokeries du Marly à Vilvoorde et du siège de Zeebrugge, toutes deux faisant partie de la S.A. Carcoke, s'explique par le rétrécissement constant du marché provoqué par la fermeture de hauts fourneaux, par la réduction du besoin en coke grâce au procédé d'injection de poussière de charbon, ou encore par le développement de fours électriques.

Tertre était le dernier siège d'exploitation de Carcoke. En 1996, 370.000 tonnes de coke ont été produits, notamment pour les Forges de Clabecq, dont on connaît le triste sort, les Usines Gustave Boël de La Louvière et également pour l'Arbed luxembourgeoise, dont le tout dernier haut fourneau a récemment été arrêté et remplacé par une aciérie électrique.

PHOTO 30-19 *Une autre vue des installations de la cokerie de Tertre. Un train remorqué par la 6047 est prêt au départ. 16 février 1987. Photo : Serge MARTIN.*

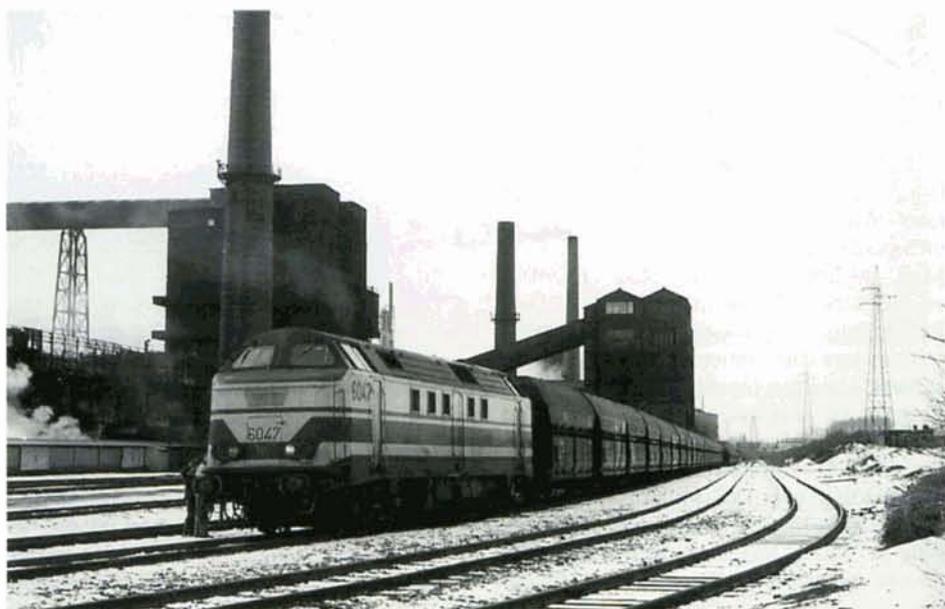
Tout ceci entraînera une nouvelle perte considérable de trafic pour la SNCB, tant de charbon que de coke, et notamment sur l'Athus-Meuse pour approvisionner l'Arbed.

Un nouveau billet d'approche pour les utilisateurs des Thalys

Du 1er juin au 27 septembre 1997, la clientèle des Thalys pourra obtenir dans les 13 plus importantes gares proches de Bruxelles, des billets à prix forfaitaire à destination de Bruxelles TGV (et retour).

Le prix très attractif est fixé pour un aller simple à 80 F en 2ème classe et 120 F en 1ère classe. Ces billets ne sont valables qu'accompagnés d'un billet Thalys.

Les gares ont été choisies en raison de la présence d'un vaste parking, d'un potentiel de clientèle important, et d'un temps de parcours vers Bruxelles inférieur à 30 minutes. Il s'agit des gares de Aalst, Braine-l'Alleud, Denderleeuw, Dendermonde, Diegem, Leuven, Mechelen, Nivelles, Ottignies, Vilvoorde, Waterloo et Zaventem.





Le 13 mars 1997, le raccordement réservé à l'armée allemande en gare de Bovigny, était desservi pour la dernière fois. Ce jour-là, la 8216 allait chercher un wagon plat chargé d'un clark militaire. Photo : Tanguy BADIE.

Nouveaux supports publicitaires

Depuis le mois de juin, les billets de trains sont délivrés dans une pochette servant de support à diverses informations pratiques et surtout publicitaires. La couverture et le premier volet sont réservés à la SNCB, tandis que le volet droit et le dos sont revendus à des annonceurs. Tous les billets sont concernés par cet habillage, à l'exclusion des abonnements et des billets Eurostar. La SNCB espère ainsi obtenir de nouvelles entrées financières.

Modifications des parcours des voitures-restaurants dans les EC Vauban et Iris

Durant l'hiver 1996-1997, la voiture-restaurant SNCB (ex. Grill-Express SNCF) incorporée dans l'EC "Vauban" Bruxelles-Midi - Milano (EC 91) et retour (EC90) a vu son service limité au trajet Bruxelles-Bâle et retour, suite à un vol par effraction commis lors d'un stationnement nocturne à Milano. De cette façon, une seule voiture Resto suffit pour couvrir le roulement de l'EC "Vauban", contre deux auparavant. En effet, la voiture-restaurant arrivée à Bâle à 13h40 avec l'EC 91, est remise dans l'EC 90 à destination de Bruxelles quittant Bâle à 16h25. Imaginons l'effet de cette mesure sur un voyageur empruntant l'EC 90

au départ de Milano (départ 10h25) et se rendant en Belgique. Il devra donc patienter durant 6 heures, c'est-à-dire jusqu'à Bâle avant de pouvoir se rendre à la voiture-restaurant!

La voiture-restaurant suisse incorporée dans l'EC "Iris" Bruxelles-Midi (D 12h16) - Zürich (A 19h45) et Chur (D 10h15) - Bruxelles-Midi (A 19h28) a été remplacée durant le service d'hiver par une voiture Resto de la SNCB, desservie par la société belge Restorail, mais limitée au trajet Bruxelles-Luxembourg et retour! Notons qu'à bord de l'EC "Iris", une vente ambulante est également assurée mais par la compagnie suisse SSG. En d'autres termes, à bord de ce train, la restauration "lourde" et la restauration "légère" sont effectuées par deux sociétés différentes!

EC Memling

Au prochain service d'été, l'EC "Memling" devrait être assuré par une rame fournie par la DB. De ce fait, les voitures SNCB affectées à l'EC "Memling", seront réengagées dans la relation "Le Grand Ducal" Bruxelles-Luxembourg et retour. On ne peut que se réjouir de cette mesure, car "Le Grand Ducal" était régulièrement doté de voitures I4 dont certaines étaient dans un état de délabrement indigne d'un train international baptisé. Les I4 avaient heureusement

été remplacées depuis par des I6 et I10. Nous n'avons malheureusement pas réussi à savoir ce qu'il adviendrait de la voiture Bar-Bistro.

NDLR : Nous avons volontairement utilisé le conditionnel, car ce ne serait par la première fois que dans ce domaine des changements de dernière minute se produisent entre la date de clôture rédactionnelle et l'entrée en vigueur des nouveaux services.

Pierre BERCHEM

Encore un raccordement supprimé

Une installation a été récemment supprimée : celle réservée à l'armée allemande en gare de Bovigny, qui fut desservie pour la dernière fois le 13 mars.

De nouveaux annonceurs

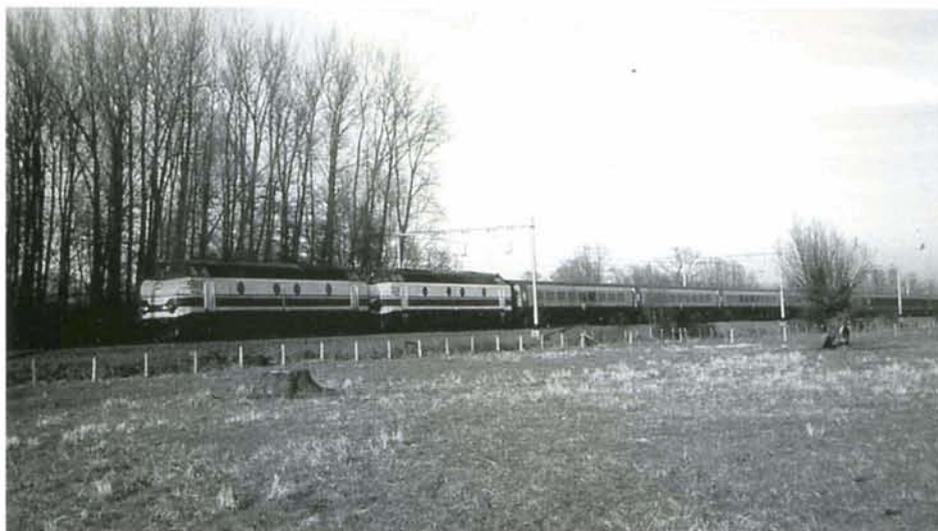
De nouveaux annonceurs de trains à cristaux liquides équipent, ou vont équiper, diverses gares du réseau : Antwerpen-Centraal, Berchem, Bruxelles-Quartier-Léopold, Bruxelles-Schuman, Denderleeuw, Etterbeek, Kortrijk, Liège-Guillemins, Mechelen, Mons, Oostende et Ottignies.

Ces annonceurs communiquent davantage d'indications : retards, changements de voie, etc..

L'ACTUALITE EN IMAGES

→ Le 21 décembre 1996, dans les environs de Rebaix, transfert de la rame de voitures ENS (Euro Night Services) de Lessines à Ath par deux 55 TVM (5509 + 5506) (voir EN LIGNES 29 page 42-43).

Photo : Philippe GOUSSET.



Ci-dessous ↓

PHOTO 30-20

Le même couplage de 55 TVM, remorquant cette fois une rame TGV Réseau vers l'atelier TGV de Bruxelles-Midi. Ruisbroek, 20-03-97. Alain DEFECHEREUX.



Le 2 février 1997 : retour d'Allemagne vers l'Angleterre d'une demi-rame de 8 voitures ENS ayant effectué une campagne d'essais pour la DB. Le train est photographié entre Halle et Lembeek au droit du futur sas de commutation de tension de la ligne à grande vitesse, dont les signaux de relèvement de panto sont déjà implantés.

Photo : Christian DOSOGNE.





Mission spéciale pour la 6106

Le 28 février 1997, la 6106 du PFT a assuré le transfert de l'autorail français "Picasso" X3898 de Mariembourg à Erquelinnes, dans le cadre de sa mutation sur un réseau touristique en Bretagne. Ci-dessus ↑ **PHOTO 30-21** Le couplage photographié à Ham-sur-Heure. Ci-dessous ↓ **PHOTO 30-22** Dans la rampe menant de Roly à Neuville. Photos : Alain DEFECHEREUX.





Quinze jours plus tard, la 6106 a assuré un second acheminement, cette fois celui de l'autorail ES 303 (ex. 551.15) racheté par le Stoom Centrum Maldegem. Vu les contraintes de circulation et la longueur du trajet, le parcours fut scindé en deux parties : le samedi 15 mars entre Arlon et Schaerbeek, et le dimanche 16 mars entre Schaerbeek et Eeklo. Ci-dessus ↑ **PHOTO 30-23** passage à Grupont. Ci-dessous ↓ **PHOTO 30-24** à Gent-Muide. Photos : Alain DEFECHEREUX.





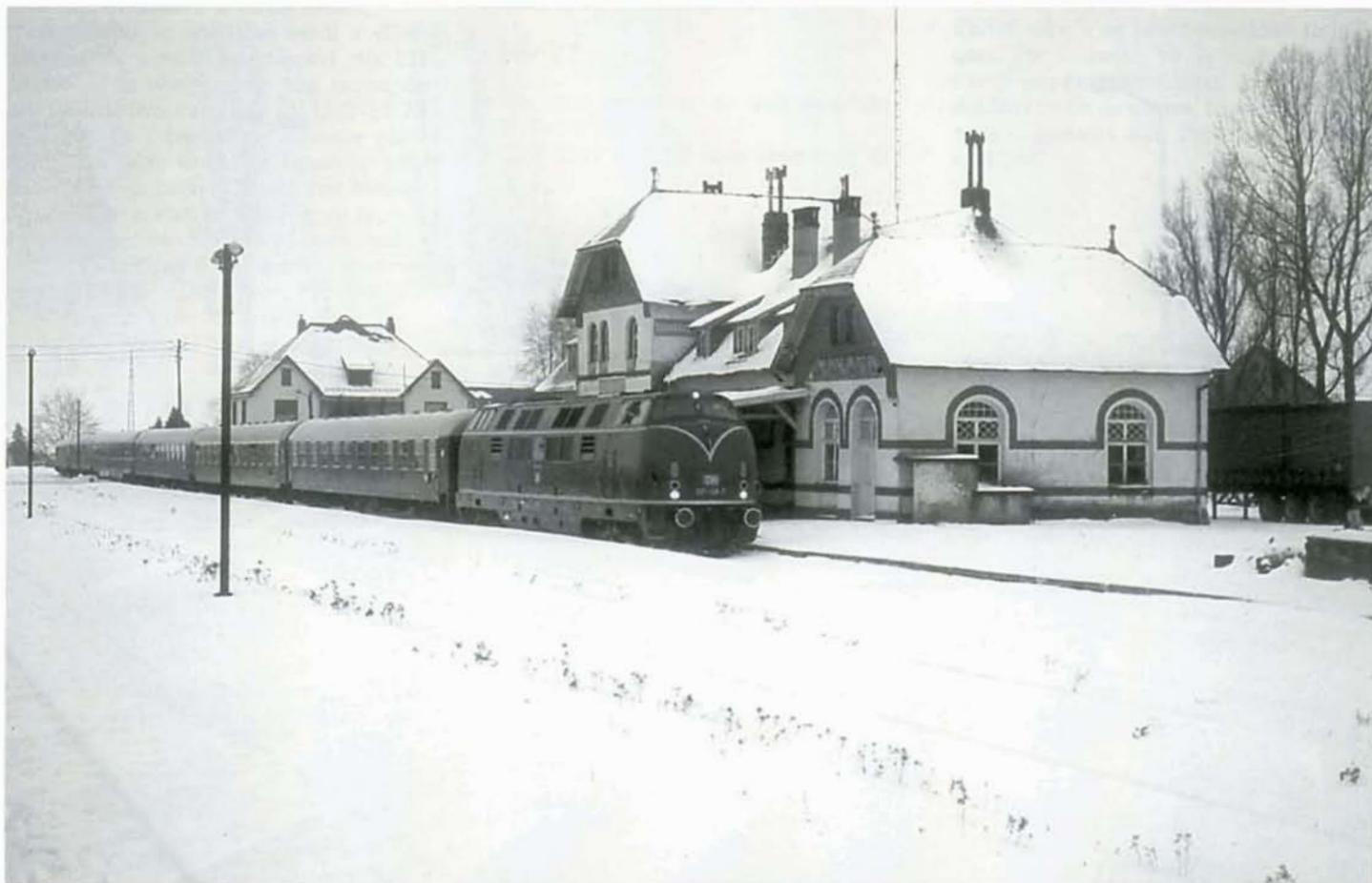
Les spéciaux de fin d'année sur la Vennbahn

La Vennbahn a vu transiter durant la période de fin d'année plusieurs trains spéciaux. Le 30 novembre 1996, la locomotive diesel historique allemande 221.135-7 circula de Düsseldorf à Raeren, via Losheimergraben, Wévercé et Sourbrodt (notre photo en bas de page), et au retour via Walheim et Stolberg. Photo : Laurent GARY.

Le 8 décembre 1996, un train composé d'autorails Schienenbus autrichiens appartenant à l'association allemande "Vennbahn" a circulé au départ de Stolberg jusqu'à Monschau où se tenait le traditionnel marché de Noël. Ce matériel ne dépasse que très occasionnellement la gare de Raeren. Il est ici photographié en gare de Monschau (ci-dessus).

Toujours à l'occasion du marché de Noël de Monschau, la 1603 ex. CFL a circulé à deux reprises, le 8 et le 15 décembre 1996, au départ d'Eupen. Il s'agissait de la première sortie de cette majestueuse locomotive depuis son acquisition par la Vennbahn. Le train descend ici de Raeren vers Eupen le 15 décembre (photo ci-contre à gauche).

Photos : Michel HANSSSENS.





Le marché de Noël de Köln amena également plusieurs circulations spéciales. Le 21 décembre, la 1801 "RTL" des CFL remorqua un train spécial au départ de Luxembourg via Trier et Euskirchen. En attendant le voyage du retour, la machine fut garée au dépôt de Köln-Deutz, aux côtés de locomotives allemandes (ci-dessus). Ci-contre : le train spécial prêt au départ en gare de Köln-Hbf.

Photos : Michel HANSENS.



Le 14 décembre, un autre train spécial composé de voitures I11 et I10 fut mis en marche au départ d'Oostende à destination du marché de Noël de Köln. Sur le trajet allemand, c'est la locomotive 110.496-8 de la DB (ex. 112.496), encore pavoisée de l'ancienne livrée TEE, qui assura la remorque du parcours, ici photographié lors de son passage à Stolberg.



C'est bien connu que les ferroviathes anglais ont d'autres habitudes que les nôtres. Ainsi, l'association *Along Different Lines* (ADL) a effectué à deux reprises un voyage peu banal, en accompagnant des trains de marchandises dans lesquels fut incorporé une voiture. Les 13 et 14 février, c'est dans une voiture AK qu'ils accompagnèrent les trains de bananes 55224 et 41447 entre Antwerpen-Rhodésie et Aachen-West. Notre document ci-dessus à gauche montre le train prêt au départ à Antwerpen-Rhodésie. Le 11 avril, c'est cette fois à bord d'une voiture I10 qu'ils accompagnèrent le train de conteneurs 42911 entre Essen et Stockem, lequel fut remorqué jusqu'à Leuven par la 2553! (notre document ci-dessus à droite). Photos : Paul JACOBS.



Le 30 janvier 1997, la 6293 de Merelbeke assure la desserte du raccordement Prayon à Ruisbroek, lequel est embranché à la ligne 52 Boom-Puurs (voir EN LIGNES n°28 page 26).
Photo : Geert MAES.

Du 13 au 15 septembre 1996, la direction du port de Gent a organisé les festivités annuelles du port. Plusieurs milliers de visiteurs ont utilisé la navette ferroviaire spéciale entre les gares de Gent-Dampoort, Gent-Zeehaven et le Noordok, assurées à l'aide du 4402 de Merelbeke. Ludwig BONTINCK.





A l'occasion de la grande marche pour l'emploi organisée à Tubize le dimanche 2 février 1997 par les ouvriers des Forges de Clabecq, trois trains spéciaux composés de voitures à 2 niveaux du type M5, en provenance de Liège, Tournai et Charleroi, ont rejoint le petit village de Clabecq qui connaît ces derniers temps une grande médiatisation.

← Arrivée de la 2128 dans l'effervescente gare de Clabecq.

↓ Les rames garées dans la formation de Clabecq, avec en arrière fond les hauts fourneaux. Christian DOSOGNE.

↓ Suite à des avaries affectant les 111 (voir EN LIGNES 29 page 27), les IC 417-426 et 419-430 de la relation Oostende-Köln ont été assurés durant environ une douzaine de jours du mois de février 1997, l'IC 426 à destination d'Oostende arrive à Bruxelles-Nord quasiment à l'heure (ce qui est rare dans le cas de ce train, et heureusement pour le photographe car la nuit tombe rapidement en cette période de l'année!). Derrière la 1606, on aperçoit un fourgon Dms en livrée 111, deux voitures 110 de 1ère classe et 7 voitures 111 de seconde classe.

Photo : Pierre BERCHEM.



Transfert à 40 km/h du locotracteur 9151 puissamment encadré par deux locomotives de la série 63, de l'atelier de Kinkempois vers la gare de Jemelle.

Barvaux, 15 mars 1997.

Photo : Michel HANSENS.



Les machines de manoeuvres assurent parfois des services sortant de l'ordinaire, comme le 15 décembre 1996, lorsque la 7342 de Stockem achemina les autorails 4407 et 4508 vers le tour en fosse de l'atelier de Kinkempois. Marloie.

Photo : Michel HANSENS.

L'automotrice 106 photographiée sur la ligne 94 entre Enghien et Silly, à Bassilly, le 11 février 1997. On remarquera la réapparition de son n° sur la porte avant et sur le flanc latéral, ainsi que l'inscription "TEST EUROBALISE / EUROLOOP" au milieu des voitures au-dessus des fenêtres.

Christian DOSOGNE.



Lorsque la charge des trains de marchandises au départ de Stockem vers Luxembourg ou Athus dépasse les limites autorisées, une locomotive d'allège est ajoutée en tête du convoi jusqu'à Arlon. Même les puissantes CC 72.000 de la SNCF n'échappent pas à cette règle, comme ce fut le cas le 5 octobre 1996. 5314 + CC 72.045 et le train 44947 Stockem-Woippy, à Arlon.

Photo : Roger CRIKELAIRE.



Depuis plus d'un an, la 5945 est utilisée pendant la période hivernale pour contrôler l'étanchéité de la conduite de chauffage des rames à voyageurs de garage de Liers. Cette "chaudière roulante" n'est donc pas utilisée pour le préchauffage des rames. Durant le précédent hiver et jusqu'au mois de février, ses prestations se sont déroulées entre 10h et 12h. Ci-contre : la 5945 en chauffe à Liers le 15 janvier 1997.

Ci-dessous : rapatriement de Liers vers Kinkempois à l'aide de la 7384, de la 5945 et d'une voiture M2.

Milmort, 15 janvier 1997.
Photo : Georgy LEJEUNE.



Suite à une mesure ordonnée par la direction Infra, la couleur officielle à appliquer sur les autorails ES est le jaune, avec lignes noires. C'est pour cette raison que l'autorail ES 406 (district Nord-Ouest, garage de Gent-St.P.) qui était habillé d'une livrée rouge-bordeaux avec lignes blanches, a été entièrement repeint en jaune vers le début de l'année.

Le 22 mars 1997, il passait en gare de Merelbeke, habillé de cette bien inesthétique robe et dépourvu, à ce moment, de son numéro et de toutes formes de décoration. Ses portes sont toutefois restées en bordeaux. Photographes, dépêchez-vous donc de chasser les autres autorails non peints en jaune!

Photo : Alain ELOOT.



Le 4333 en balade

Le samedi 8 mars, le 4333 a ouvert la saison touristique du PFT en effectuant un long voyage privé pour le compte du MTUB (Musée des Transports Urbains de Bruxelles). Au départ de Bruxelles, l'autorail rallia d'abord Jemelle où les participants purent découvrir le GLT et effectuer un parcours à son bord jusqu'à Rochefort. La seconde étape de la randonnée les mena, via la ligne 43, à Liège, où fut organisée une visite au musée Natalis.

PHOTO 30-25 ↗

En gare de Jemelle, petit parallèle entre deux "trains" : à gauche le GLT de Rochefort; à droite : le TVR construit pour la ville de Caen. Au fond de l'image, on aperçoit le 4333 et le locotracteur 9146. Pierre HERBIET.

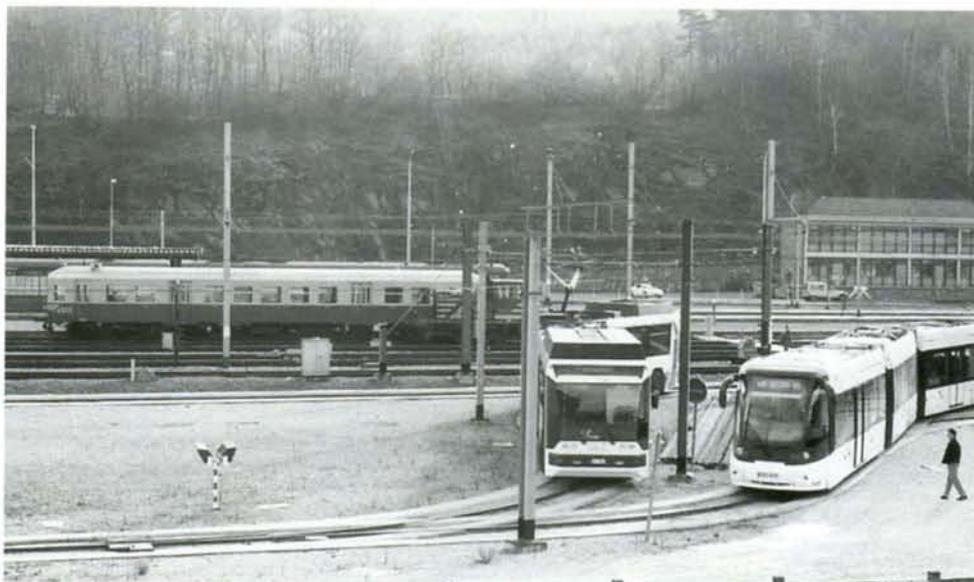
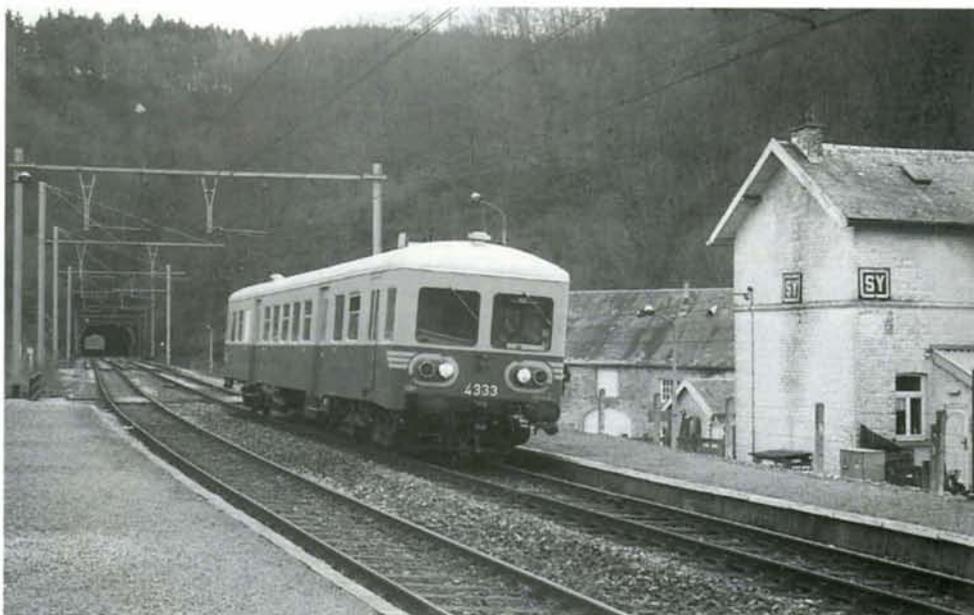


PHOTO 30-26 →

Le 4333 lors de son passage à Sy (ligne 43 Marloie-Rivage-Liège). Photo : Alain DEFECHEREUX.

Le 4333 a tenu une seconde fois le rôle de vedette à l'occasion du premier voyage de l'année organisé le samedi 22 mars par le PFT, pour un périple en Flandre Occidentale. Vu l'affluence d'amateurs, le 4401 de Merelbeke fut appelé en renfort pour pallier la capacité insuffisante du 4333. Au départ de Bruxelles, la rame ainsi formée rallia d'abord Leuze, ce qui permit aux participants de constater l'état d'avancement des différents chantiers TGV, d'une part de Bruxelles à Halle, et ensuite, entre Marcq et la base du Coucou. Après un changement de sens de marche à Leuze, le train emprunta de bout en bout la ligne 86, dont la section Leuze-Frasnes a récemment été rouverte au trafic. La matinée s'acheva après avoir



parcouru la ligne 85 entre Oudenaarde et Ruien. La suite du programme prévoyait la visite des raccordements portuaires d'Izegem et de Roeselaere; malheureusement, aucun des deux embranchements ne put être parcouru. Le voyage se termina avec la découverte de la petite ligne 63 Kortemark - Westrozebeke qui, jadis, rejoignait Ieper et qui n'est aujourd'hui plus utilisée qu'à des fins militaires.

← PHOTO 30-27

Passage du 4333 et du 4401 à hauteur du signal d'entrée de Frasnes-lez-Anvaing le 22 mars 1997.

Alain DEFECHEREUX.



PHOTO 30-28 *Le 4333 en livrée rouge-jaune et le 4401 dans la nouvelle décoration bleu-blanc-jaune, formaient un bel ensemble jusqu'alors inconnu sur le réseau, vu ici sur la pittoresque ligne 85 non loin de Ruien. Photo : Jean-Luc VANDERHAEGEN.*



PHOTO 30-29 *La ligne 63 n'est plus parcourable qu'entre Kortemark et la gare de Westrozebeke (notre photo). En très mauvais état, elle n'est plus utilisée que pour un trafic occasionnel à destination du camp militaire tout proche. Photo : Jean-Luc VANDERHAEGEN.*

Radiation

Le début de 1997 aura été marqué par la radiation de deux engins : la 1804 le 1er janvier et la 7006 le 1er février. Il s'agit de la première radiation touchant ces deux séries.

Si celle de la 1804 était prévisible vu la disparition à court terme de la série, celle de la 7006 est plus inattendue. En fait, cette machine était toujours équipée d'un ancien moteur diesel ABC 8DUS, dont le bâti est composé de deux blocs de 4 cylindres. Le placement toujours possible et envisagé d'un nouveau bâti a finalement été abandonné vu le coût prohibitif d'une telle opération, de surcroît pour un engin de 43 ans! Rappelons que la série 70, mise en service en 1954, fut la première série de locomotives diesel commandée par la SNCB et constituée actuellement, avec les séries 22 et 28, la plus vieille en service

sur le réseau.

En ce qui concerne la 1804, c'est l'arrivée à limite de révision d'un des deux bogies qui l'a condamnée, ce dès le début du mois de novembre 1996. En fait, son garage permet de disposer d'un stock complet de pièces pour maintenir le plus longtemps possible les autres machines en activité. C'est ainsi que put être sauvée la 1802 qui, elle aussi, se retrouva durant le mois de décembre avec un bogie arrivé à la limite de révision; il fut échangé contre le second bogie encore valide de la 1804. La 1802 n'aura toutefois pas profité longtemps de cette opération puisqu'elle fut arrêtée dès le 12 avril dernier.

Entre-temps, la 1803 arrivée elle aussi à la limite d'usure, fut à son tour garée à l'issue d'un ultime service assuré le 31 mars au cours duquel elle remorqua successivement les EC 34 Dortmund-Oostende, IC 427

Oostende-Köln et IC 438 Köln-Liège. Dételee à Liège et remplacée par la 2139, elle a rejoint pour la dernière fois l'atelier de Kinkempois où elle sert depuis lors également de magasin pour ses soeurs.

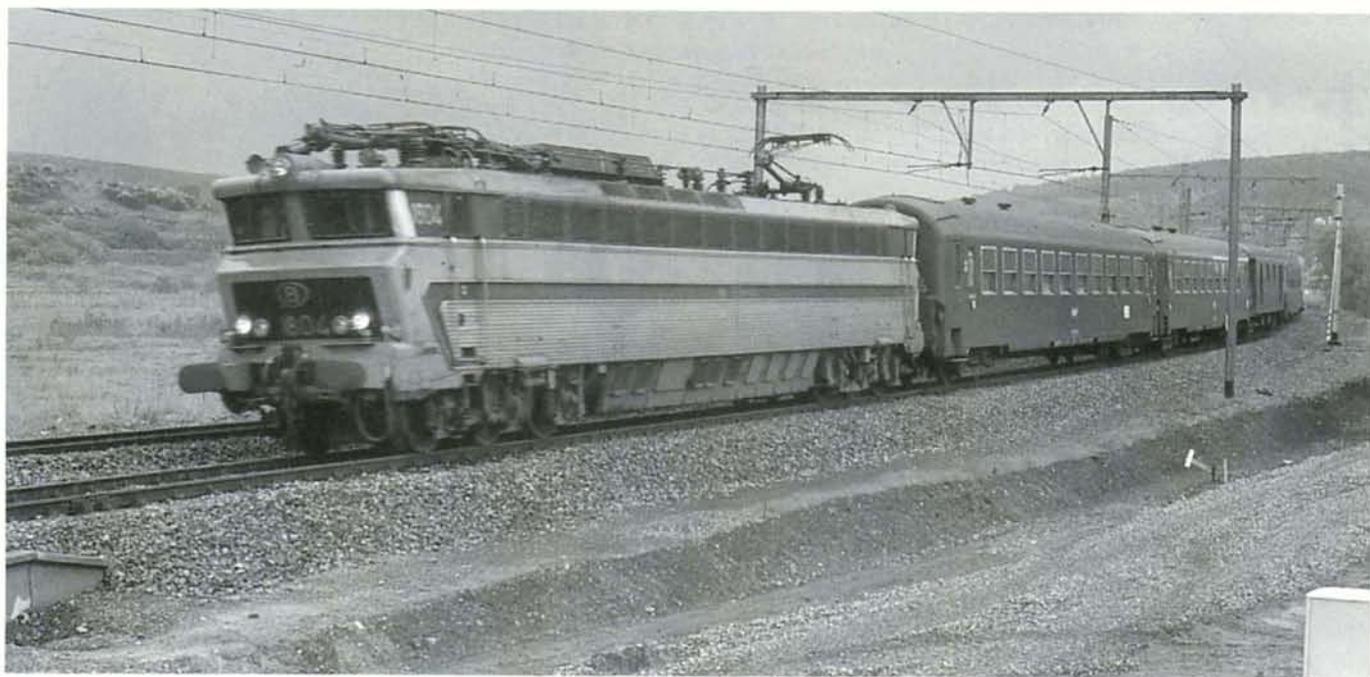
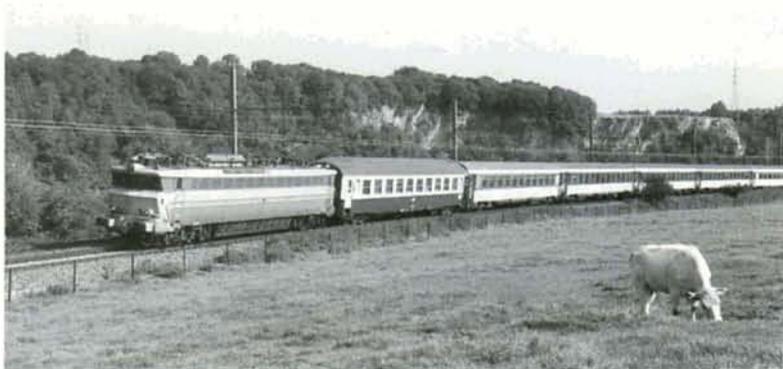
En principe, la SNCB envisageait de conserver au moins trois machines en état de marche jusqu'en juin 1998. Nous craignons toutefois qu'il ne soit fort difficile d'y parvenir, d'autant plus qu'il ne subsiste déjà plus en service que les 1801, 1805 et 1806. A suivre donc...

Dans les prochains jours, on devrait probablement assister à la radiation de cinq autres locomotives, toutes garées depuis plusieurs mois suite à des tamponnements ou accidents divers. Il s'agit des 5126 (Monceau), 5163 (Antwerpen-Dam), 5213 (Stockem), 5317 (Stockem) et 6279 (Hasselt).

1804

Constructeur :	BN-Alstom
Livraison à la SNCB :	11.12.1973, Bruxelles-Midi
Numérotation :	1804 : 1973-1997
Dépôts successifs :	Kinkempois : 1973-1997
Décorations successives :	livrée d'origine : 1973-12.09.78 livrée jaune : 11.10.78-1997
Mise hors exploitation :	01.01.1997

→ **PHOTO 30-31 L'INT 430 "Molière"**
Köln-Paris, photographié à Landelies le 16 août 1985.
Photo : Jean-Luc VANDERHAEGEN.



La 1804 en tête du Nord Express 232 København - Paris-Nord à Floreffe le 27 septembre 1978. A l'avant plan à droite : les travaux d'établissement de la ligne industrielle 288 Floreffe-Floriffoux. Photo : Yves STEENEBRUGGEN.

7006

Constructeur : Baume & Merpent
ABC (moteur diesel)
ACEC (partie électrique)

Livraison : 26-05-1954

Numérotations : 270.006 : 26-05-1954 - 31-12-1970
7006 : 01-01-1971 - 01-02-1997

Dépôts successifs: Ronet : 26-05-1954 - 28-07-1954
Latour : 28-07-1954 - 05-12-1957
Kinkempois : 05-12-1957 - 08-01-1958
Latour : 08-01-1958 - 27-03-1961
Ronet : 27-03-1961 - 26-04-1961
Antw. Dam : 26-04-1961 - 01-02-1997



↑ En gare d'Herentals, la 7006 manoeuvre la voiture postale 70.805 d'origine allemande. 9 avril 1982.



PHOTO 30-32 La 7006 en tête d'une courte rame longe le canal Albert sur la ligne industrielle 207 Sittart-Herentals. 30-09-1985.



PHOTO 30-33 Le train de desserte du zoning industriel de Olen (ligne 15 Lier-Hasselt) vient de franchir le canal Albert à la sortie d'Herentals le 1er octobre 1985. Photos : Pierre HERBIET.

Le point sur les travaux TGV

La mise en service du premier tronçon frontière française-Bruxelles se dessine pour la fin de l'année. Déjà l'activité des bases de travaux ralentit pendant que la ligne nouvelle prend son visage définitif. On commence à parler de la suite des travaux, dont les premiers terrassements vont bientôt commencer.

La situation est arrêtée au 1er mai.

L1 Frontière française - Bruxelles

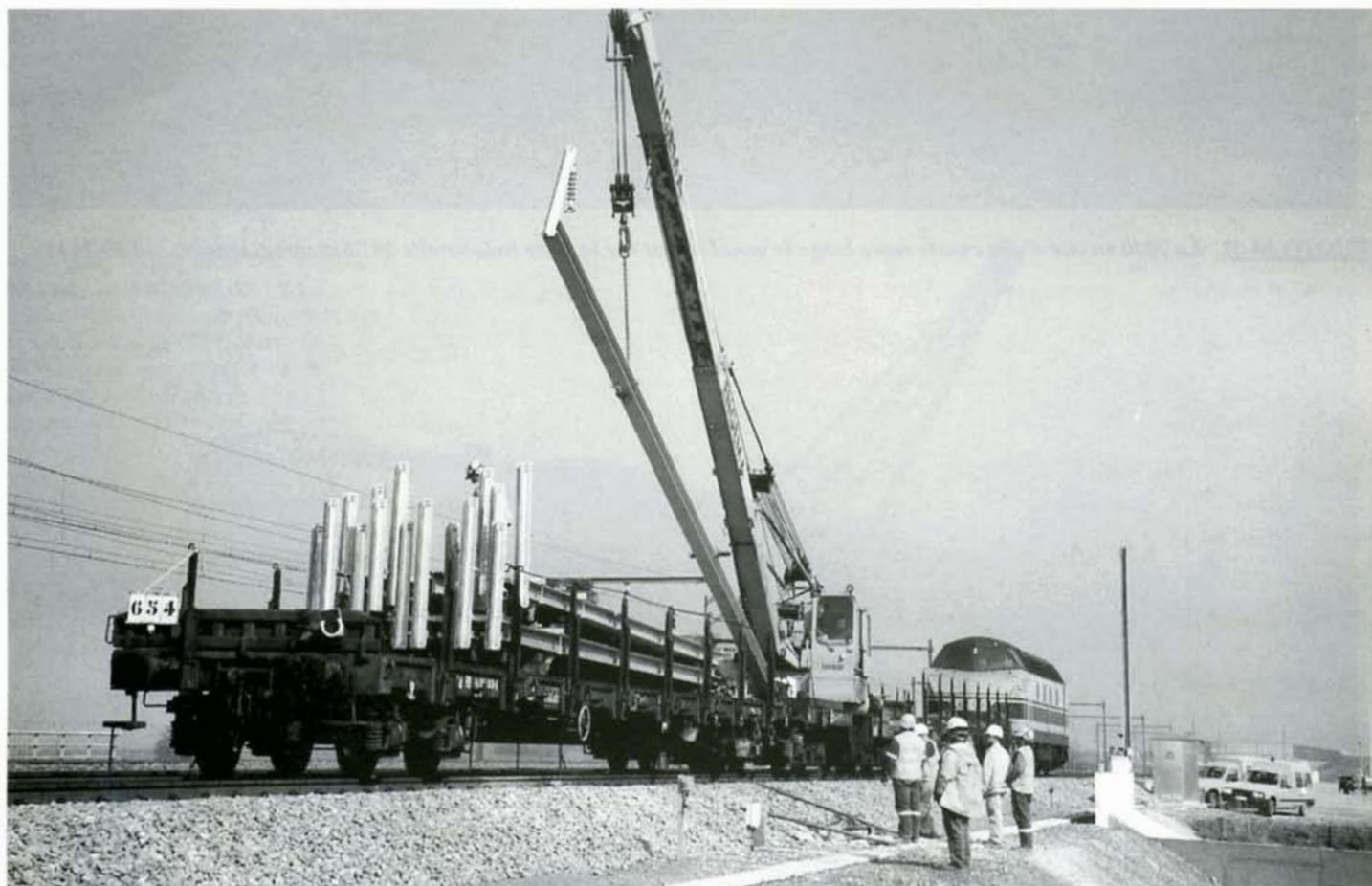
La base de St-Druon

La pose de la voie étant totalement terminée, la majorité des trains d'approvisionnement (ballast, rails et traverses) ne circulent plus. Seul est encore acheminé journellement depuis St-Ghislain le train du trafic diffus avec poteaux, câbles de signalisation et marchandises diverses.

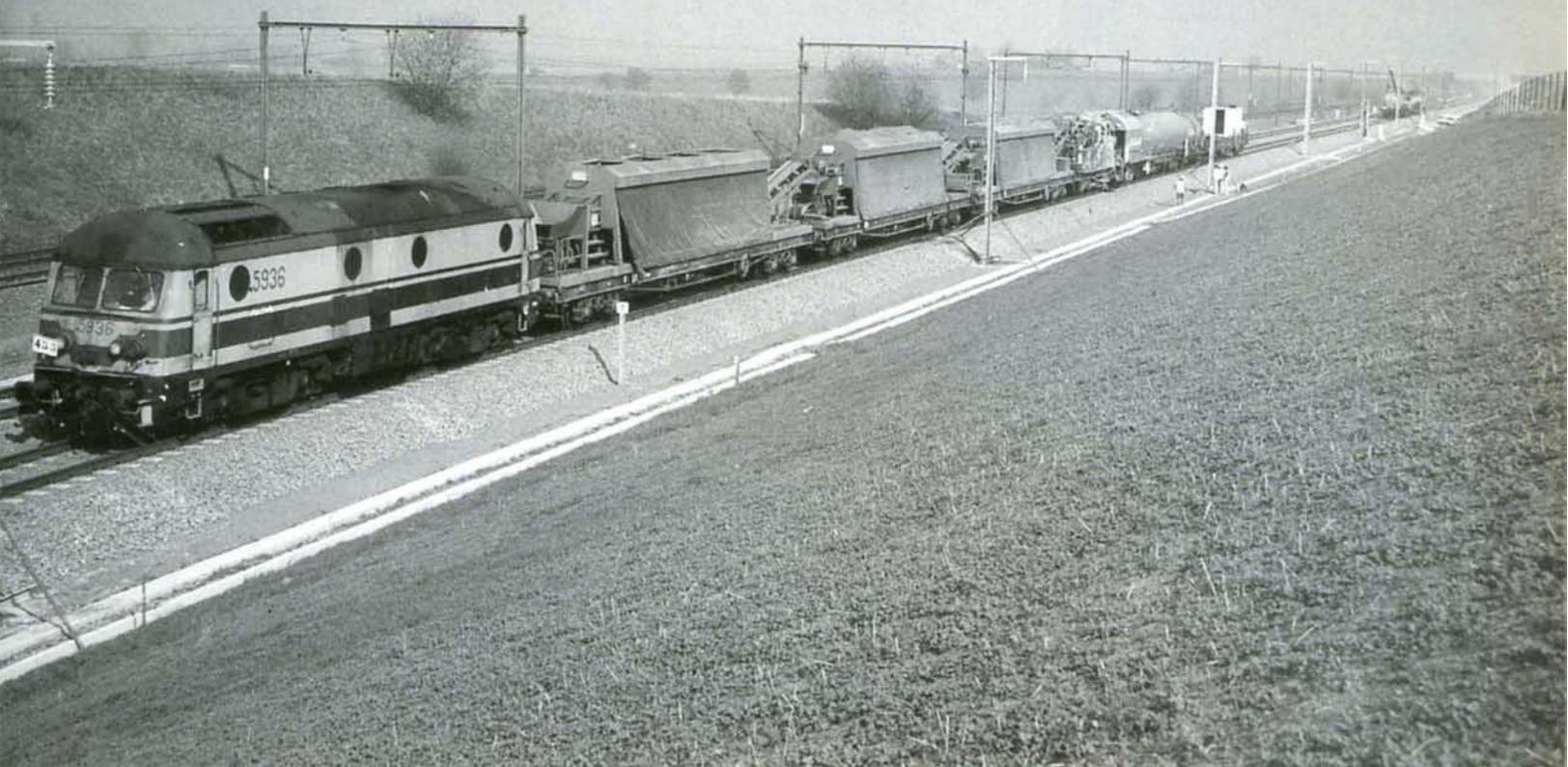
La base ne traite donc plus majoritairement que les trains d'électrification, dont le nombre en ligne atteint treize certains jours; ces trains nécessitent de nombreuses



Mise en place des poteaux caténares à l'aide de la grue Labor montée sur wagon. La console supportant le feeder est prémontée à la base de St-Druon. Silly, mars 1997. Photo : Christian LE MEUT.



Le train dérouleur du fil de contact opère à Petit-Enghien. La traction est confiée à la 6205 en tête du train 661. Petit-Enghien, 21 février 1997. Photo : Armand THONET.



Le train bétonneur de la firme SCLE travaille le long de la ligne 94 à Silly en mars 1997. Toutes les 59 disponibles sont mises à contribution pour la traction de ces trains. Photo : Christian LE MEUT.

manoeuvres en gare et la nécessité d'utiliser deux locomotives de manoeuvres s'est fait sentir pendant de nombreuses nuits.

Toutes les locomotives série 55 ont regagné leur dépôt d'attache Kinkempois; une trentaine de locomotives sont encore utilisées, parmi lesquelles dix-sept 76, sept 59 et sept 62/63. Ces chiffres peuvent varier en fonction des unités avariées ou réparées. Les 153 trémies de ballast louées à la SNCF ont été rendues à leur propriétaire, une cinquantaine de ces trémies restent affectées aux travaux TGV, ainsi qu'une centaine de wagons plats et quelques wagons fermés.

De même, une cinquantaine d'agents détachés de la SNCB ont retrouvé leur gare d'attache.

Antoing - Viaduc d'Arbre

Le complexe de Tourpes est complètement terminé et les appareils de voie sont incorporés dans les files de longs rails. Deux voies accessoires permettront le garage éventuel d'engins de maintenance.

L'électrification est en cours et les poteaux supports de caténaires sont implantés entre le viaduc d'Arbre et Tourpes. Le tir de la caténaire a commencé. La sous-station de Chièvres est mise en service. Vers la fin du mois de juin est programmée la déconnexion de la base de St-Druon de la ligne nouvelle. A ce moment, les quelques trains

de travaux nécessaires à la pose de la superstructure à cet endroit seront formés à St-Druon, expédiés par la ligne classique vers la base du Coucou où ils seront réinjectés sur la ligne nouvelle vers Antoing. Cette phase durera trois semaines environ.

Viaduc d'Arbre-Lembeek

La voie est complètement posée sur ce tronçon et la jonction est réalisée à Halle. Les caténaires sont implantées du viaduc



C'est la firme ENGEMA qui procède au déroulage du fil de contact à l'aide de nombreux véhicules spéciaux, tel ce wagon-passerelle qui travaille à hauteur d'un début de «tir», caractérisé par la présence d'appareils tendeurs. Petit-Enghien, 21 février 1997.

Photo : Armand THIONET.



PHOTO 30-40 A Halle, le pertuis des voies TGV est en cours d'achèvement. La voie est posée et la caténaire tirée. Des quais provisoires permettront d'utiliser les voies TGV comme voies de réception voyageurs le temps de parachever les autres pertuis. Halle, 23 avril 1997. Photo : B. DIEU.

de Tubize à Silly. Il reste à terminer les complexes de Silly et du Coucou, ainsi que le tronçon de Tubize à la section de séparation électrique de Lembeek.

Les trains caténaires

S'il a souvent été question des trains de pose de voies avec leurs engins spécifiques, les trains de pose de la caténaire n'en sont pas moins spécialisés et la composition de certains est différente chaque jour.

La ligne est divisée, au point de vue caténaires, en "tirs" d'une longueur moyenne de 1,4 kilomètre. Chaque tir est délimité de chaque côté généralement par un appareil tendeur qui permet, à l'aide de contrepoids, de procéder à une tension de 1400 daN dans le câble porteur et 2000 daN dans le fil de contact. Pour que la caténaire ne glisse, suite au passage des trains à très grande vitesse ou tout simplement à cause du profil accidenté de la ligne, la caténaire est fixée, au milieu de chaque tir, par un "anticheminement". Sur le terrain, ce lieu singulier se remarque par une fixation du porteur principal aux poteaux l'encadrant.

La première opération consiste à procéder à la fouille; elle est effectuée par une grue routière munie d'une tarière, sorte d'énorme vrille, et posée sur un wagon plat. Le diamètre des trous forés est de 75 centimètres et leur profondeur atteint deux

mètres environ; la terre récoltée est amoncelée sur un autre wagon plat qui sera déchargé à la base de St-Druon. Trois trains de fouilles travaillent en même temps, ce qui permet de forer cinquante trous par jour environ.

Lorsque la configuration du sous-sol ne

permet pas l'utilisation de la tarière, il est fait appel à une grue traditionnelle qui effectue un massif prismatique avec coffrage en bois lorsque le sol est instable, ou à un "marteau fond de trou" qui permet de désagréger la roche très dure ou des blocs rocheux.



PHOTO 30-41 A hauteur de Lot, passage du train IC 837 Quiévrain-Schaerbeek. A droite, les deux voies TGV qui enjambent, à l'aide d'un viaduc, les deux voies de la ligne 96. Lot, 23 avril 1997. Photo : B. DIEU.

↓ **PHOTO 30-42** Passage à hauteur de la Bif Ring du train 4520 Bruxelles-Quévy remorqué par la 2214 le 23 avril

Ensuite, un deuxième train dérouleur procède aux tirs du câble porteur et du fil de contact, qui sont d'abord placés sur poulies de déroulage. Pendant septante-deux heures, ces fils sont mis en surtension (qui atteint 3000daN pour le fil de contact, soit 50% de plus que la tension normale) afin de pouvoir résorber un maximum de fluage mécanique; ensuite, les fils sont fixés par des pinces puis pendules, en commençant par l'axe de l'anticheminement. Enfin, la dernière opération consiste à procéder aux réglages en hauteur et en axe, à l'aide d'un wagon équipé d'un pantographe. En effet, la hauteur de la caténaire par rapport au rail est constante. En effet, sur ligne nouvelle uniquement, les pantographes des TGV sont bloqués en position haute et seule la partie supérieure constitue la plage de soulèvement.

Derrière le train de fouilles se trouvent les trains de mâtage et de bétonnage. Un wagon-grue décharge les poteaux préparés et les positionne dans le trou, ils sont maintenus à vingt centimètres du fond du trou et sont fixés provisoirement par des étais réglables verticalement et horizontalement. La troisième opération est constituée par le train bétonneur. Une centrale à béton alimentée par un wagon de ciment et des wagons de gravier, de sable et d'eau prépare le béton avant chaque coulée, à raison de 350kg de ciment par mètre-cube; il bétonne ensuite les poteaux dans leurs ancrages en évitant de salir le ballast et les pistes. Le train béton qui est en action est celui appartenant à la firme SCLF; un autre train bétonneur, de la firme ENGEMA, a été utilisé pour l'ancrage des mâts de signalisation.

Entrent alors en action les trains spécialisés: équipements spéciaux (ponts, viaducs, tranchées couvertes, contrepoids, etc.) et armement. Ce train place les attaches des câbles de terre, les consoles des feeders et les bras pivotants fixés aux poteaux. Lorsque cinq kilomètres de voies environ sont complètement équipés, interviennent un premier train dérouleur, qui place le câble de protection aérienne (terre) et le feeder. Ce dernier, qui court tout le long de la ligne à l'extérieur et en haut des poteaux caténaires, est alimenté par une sous-station et transporte le courant 25kV vers des auto-transformateurs (AT) placés tous les dix kilomètres environ où il est injecté dans la caténaire. Le but est de maintenir la puissance au fur et à mesure de l'éloignement de la sous-station d'alimentation.

PHOTO 30-43 Le train omnibus E6637 pour Leuven passe au droit du futur faisceau Volkswagen de Ruisbroek, dont les terrassemments avancent à grands pas. Ruisbroek, 23 avril 1997.

← **PHOTO 30-44** A hauteur de Forest, les piles du viaduc qui sera emprunté par la ligne 96A vers Mons se construisent. Les tabliers vont bientôt recouvrir le site.

Photos: B. DIEU.
Forest, 23 avril 1997.

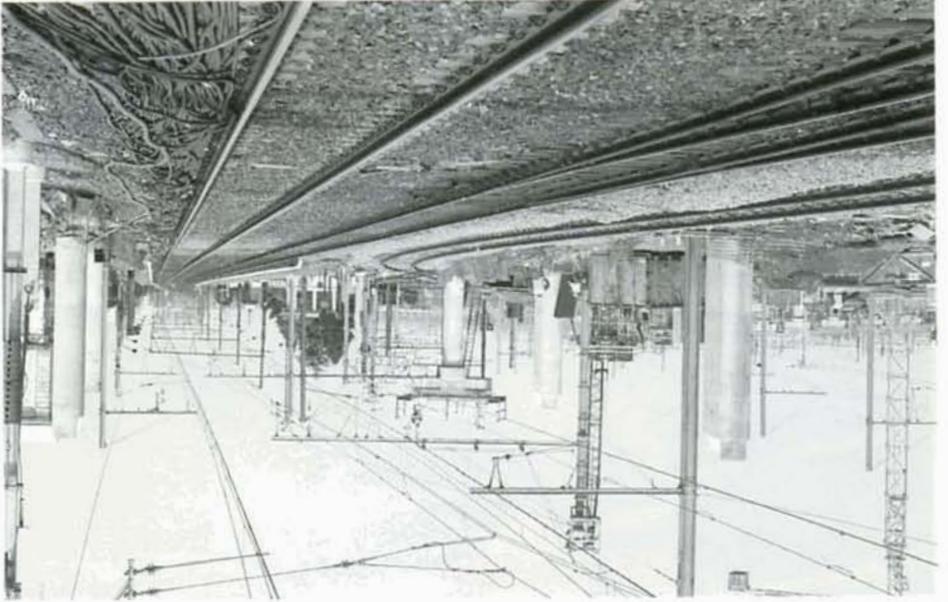




PHOTO 30-45 La locomotive 8222 de Kinkempois manoeuvre un train de travaux dans l'ancienne gare de formation de Voroux. Le faisceau de réception, où opère le train, était électrifié et permettait essentiellement l'échange de locomotives. Il sera utilisé, dans le cadre de la base de travaux, comme faisceau de réception pour les trains venant ou partant vers Kinkempois. Voroux, 29 avril 1997.



PHOTO 30-46 Prise du block 5 en direction de Ans, cette vue montre l'ancien faisceau de triage et de formation sur lesquels viendront s'ériger les futurs faisceaux « voies » et « caténaires ». En attendant leur construction, on y stocke des longueurs de voies prémontées et des traverses béton. Voroux, 29 avril 1997. Photos : B. DIEU.



Le train de renouvellement P93 de la SNCB opère sous la ligne 26 à la sortie de Halle vers Bruxelles. On distingue nettement l'avant du train dont la chenille repose sur une sous-couche de ballast, tandis que l'arrière roule sur la nouvelle voie. La machine pose les traverses béton et positionne ensuite les longs rails soudés sur celles-ci. Halle, 11 mars 1997. Photo : Pierre HERBIET.

PHOTO 30-04

Lembeek - Bruxelles

Entre Lembeek et Halle, la bifurcation "Ring" qui permettra provisoirement aux trains de la ligne 96 d'emprunter à Halle le pertuis TGV, sera opérationnelle pour le 24 mai. L'électrification est en cours, de même qu'à l'intérieur du pertuis TGV où la voie est totalement posée. Des quais provisoires sont aménagés le long des deux voies du pertuis TGV et la signalisation est en cours d'installation. Entre Halle et Ruisbroek par contre, la voie B a d'abord été posée début mars. La technique employée consiste à d'abord décharger les longs rails au départ des voies de la ligne 96, puis procéder à la mise en place d'une sous-couche de dix centimètres de ballast à l'aide d'un finisher, engin routier d'asphaltage des routes. C'est ici qu'entre en scène le train P93 de la SNCB. L'avant de ce dernier est particulier puisqu'il est constitué d'une chenille qui roule sur la couche de ballast. Le train procède à la mise en place des traverses béton, dont le magasin est alimenté par une série de wagons spéciaux placés à l'arrière, puis positionne les longs rails sur les traverses, de sorte que l'arrière du train repose déjà sur la nouvelle voie. Derrière le train de pose opèrent les trains et engins traditionnels : ballastage, bourreuse, régaleuse, etc.

Après la pose de la voie B, c'est la voie A qui a été mise en place.

Il reste maintenant à procéder à l'électrification et placer la signalisation.

A hauteur de Ruisbroek, la construction du faisceau "Volkswagen" a débuté par le

nivellement des terrains et la construction du pertuis sur la Senne; ce dernier est complètement terminé et la repose de la voie A de la ligne 96 est imminente, de sorte que la Bifurcation de Ruisbroek pourra prendre sa configuration définitive.



Essai de charge du pont TGV sur le canal Bruxelles-Charleroi à l'entrée de Halle côté Mons. Les deux convois totalisent 1200 tonnes... Halle, 20 février 1997.

Photo : A. DEFECHEREUX

A Forest, le viaduc qui permettra à la voie A de la ligne 96A de se raccorder à la voie A de la ligne 96 se poursuit; les piles qui supporteront les travées posées au-dessus de la ligne 96 et des voies TGV sont coulées et attendent la mise en place des dalles de béton. Un accès provisoire au faisceau Volkswagen a été réalisé au départ de la Bif Ruisbroeck.

L2, L3 Bruxelles - frontière allemande

Parallèlement aux travaux préparatoires à la construction de la LGV, la SNCB a entrepris de grands travaux sur les lignes 36 et 37, entraînant parfois des retards de trains conséquents. Cinq chantiers importants sont en cours ou déjà terminés : renouvellement de traverses et ballast sur 30 kilomètres entre Louvain et Landen, rectification de tracé, prolongation du couloir sous voies et remplacement d'aiguillages en gare de Waremme, renouvellement de traverses entre Landen et Remicourt, travaux autoroutiers E40/E25 sous le "quadrilatère" de Kinkempois, et enfin travaux d'assainissement entre Verviers-Central et Verviers-Est.

C'est la raison pour laquelle les horaires de quelques trains ont été quelque peu allongés en date du 27 janvier dernier, tandis qu'une généralisation de 9 minutes

d'allongement de parcours entre Bruxelles et la frontière allemande sera opérationnelle à la fin du mois de mai.

A la future base de Voroux, le restant des panneaux de voies prémontés se trouvant à Saint-Ghislain ont été acheminés et déchargés le long des futures voies du faisceau caténaire. Les travaux de génie civil se poursuivent entre Voroux et Ans, tandis que les premiers travaux au viaduc de Hammersbrücke, près de la frontière allemande, vont commencer.

L4 Bruxelles - Frontière hollandaise

Maintenant que le tracé est connu entre Anvers et la Hollande, peuvent commencer les travaux préparatoires.

Une première phase sera exécutée dès le mois d'août sur la ligne entre Kontich et Berchem, où l'assiette, la voie et les traverses seront totalement renouvelées sur 12 kilomètres. D'importants travaux de génie civil doivent aussi être réalisés, comme la pose d'un collecteur à grande profondeur; la durée des travaux est prévue pour quatre mois, tous les trains étant déviés par la ligne 27A. L'année prochaine, les mêmes travaux seront exécutés entre Malines et Kontich.

A Berchem, les faisceaux de garage de

matériel situés dans le triangle des lignes 27/1, 12 et 27, de même que le faisceau Groenenhoek vont être abandonnés et démontés; ils seront remplacés par un nouveau faisceau de garage qui sera situé à Schijnpoot sur les actuels faisceaux B et C. On pourra alors installer dans le triangle les entreprises de génie civil qui travailleront au percement du tunnel d'Anvers-Central, et à Groenenhoek une petite base de travaux pour l'équipement en superstructure du nouveau tronçon. La mise en service de ces nouvelles infrastructures est prévue pour mars 1998, date à laquelle commenceront réellement les travaux d'aménagement d'Anvers-Central.

Les 1,5 million de mètres/cubes de terre extraite du percement du tunnel seront acheminées à Anvers-Nord, à hauteur du faisceau B3, où la SNCB possède encore une centaine d'hectares de terres de culture. Le rehaussement du sol servira, dans le futur, à l'implantation d'un nouveau terminal de transport combiné, constitué d'un faisceau de 16 voies de garage, reliées à deux voies de chargement. Ces surfaces seront d'abord aménagées en base de travaux pour la construction de la section de ligne nouvelle Dam-frontière, soit une trentaine de kilomètres. Nous aurons largement le temps de commenter ces travaux dans les numéros futurs, puisque la mise en service n'aura pas lieu avant 2005...



PHOTO 30-47 Le block 5 de Voroux mérite une attention toute particulière. Si extérieurement, le bâtiment n'offre rien d'exceptionnel, l'intérieur par contre recèle un superbe bâti électrique « ACEC ». Mise en service juste après la seconde guerre, cette cabine gérait la partie formation et triage de la gare; un triage automatique, situé à côté du bâti de signalisation et toujours fonctionnel, dirigeait les coupes vers leurs voies respectives. Amateurs de patrimoine, à vos postes! Voroux, 29 avril 1997. Photo : B. DIEU.

PFT BOUTIQUE

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

PRIX (BEF POIDS)
abo - non abo

LIVRES

<input type="checkbox"/> Réédition de l'indicateur SNCB de 1935 (PFT-Edition).....	795	895	615g
<input type="checkbox"/> Les lignes ferrées de Mons et du Borinage (PFT-Edition).....	390	450	400g
<input type="checkbox"/> Aperçu de la signalisation ferroviaire belge (PFT-Edition).....	395	395	255g
<input type="checkbox"/> Promenade ferroviaire au pays d'Ath (PFT-Edition).....	750	850	860g
<input type="checkbox"/> Le rail bruxellois en images (PFT-Edition).....	450	490	550g
<input type="checkbox"/> Les trams verts de Charleroi en images (PFT-Edition).....	490	560	550g
<input type="checkbox"/> La gare de Ath à 100 ans.....	360	360	300g
<input type="checkbox"/> La ligne de chemin de fer 128 Cinéy-Yvoir.....	295	295	255g
<input type="checkbox"/> Vapeur en Belgique, tome I (Phil DAMBLY).....	1800	1950	1390g
<input type="checkbox"/> Vapeur en Belgique, tome II (Phil DAMBLY).....	1950	2200	1905g
<input type="checkbox"/> Inventaire des gares belges.....	750	750	1050g
<input type="checkbox"/> Petite Histoire gare de Namur de 1843 à 1935.....	320	350	390g
<input type="checkbox"/> La ligne 126 Statte - Landen.....	395	395	550g
<input type="checkbox"/> La signalisation ferroviaire luxembourgeoise (CFFL-Edition).....	295	295	150g
<input type="checkbox"/> Histoire de la signalisation ferrov. en Belgique (PFT-Edition).....	990	1190	950g

Les tramways vicinaux de Charleroi et du Centre (PFT-Edition)..... 950 1150 950g

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

séparées (chaque fiche accompagnées d'une pochette plastifiée) -
6001-91, 6101-15, 6401-06, 6501-06, 6601-03 par fiche : 3545..... 20g

<input type="checkbox"/> brochure 6001-6015.....	400	450	165g
<input type="checkbox"/> brochure 6016-6030.....	400	450	165g
<input type="checkbox"/> brochure 6031-6045.....	400	450	165g
<input type="checkbox"/> brochure 6046-6060.....	400	450	165g
<input type="checkbox"/> brochure 6061-6075.....	400	450	165g
<input type="checkbox"/> brochure 6076-6091.....	400	450	165g
<input type="checkbox"/> brochure 6101-6115.....	400	450	165g
<input type="checkbox"/> brochure 6401-6406 + 6501-6506 + 6601-6603.....	400	450	165g

EN LIGNES

<input type="checkbox"/> numéros 1 à 8.....le numéro.....	80	80	100g
<input type="checkbox"/> numéros 9 à 11.....le numéro.....	120	120	150g
<input type="checkbox"/> numéros 12 à 15.....le numéro.....	140	140	165g
<input type="checkbox"/> numéros 16 à 20 (n° 17 épuisé).....le numéro.....	160	160	210g
<input type="checkbox"/> numéros 22 à 24 (n° 21 et 25 épuisés).....le numéro.....	180	180	210g
<input type="checkbox"/> numéro 26 à 29.....le numéro.....	220	220	210g

EN LIGNES HORS SERIE

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

CALENDRIERS

1979, 1980, 1982 à 1989, 1991 à 1993, 1995 par année :200.....300..... 255g

CALENDRIER 1997 (édition PFT-Ediblanchart) 345 395 255g

CARTES POSTALES (Edition PFT-Ediblanchart)

par série.....150.....150..... 105g

PIN'S (PFT-Edition)

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

PHOTOS THEME (PFT-Edition)

pochettes de 10 photos couleurs format 10x15 (thème n°15 : 17 photos)

<input type="checkbox"/> thème n° 2 : essai locomotive espagnole 252.001 en Belgique.....	400	450	75g
<input type="checkbox"/> thème n° 3 : locomotive 6036.....	400	450	75g
<input type="checkbox"/> thème n° 4 : locomotive 6215.....	400	450	75g
<input type="checkbox"/> thème n° 5 : autorails étrangers en Belgique.....	400	450	75g
<input type="checkbox"/> thème n° 7 : voyage 6005 + 6215.....	400	450	75g
<input type="checkbox"/> thème n° 8 : livrées prototypes ou spéciales.....	400	450	75g
<input type="checkbox"/> thème n° 9 : automotrices ex-SNCB sur le SATTI en Italie.....	400	450	75g
<input type="checkbox"/> thème n° 10 : voyage PFT Bruxelles-Köln 204.003 + 5407.....	400	450	75g

<input type="checkbox"/> thème n° 11 : ligne 123 Enghien-Braine le Comte.....	400	450	75g
<input type="checkbox"/> thème n° 12 : automotrice quadruple 808 VTM.....	400	450	75g
<input type="checkbox"/> thème n° 13 : la passerelle de Sourbrodt.....	400	450	75g
<input type="checkbox"/> thème n° 14 : la ligne 89, section Zottegem-Oudenaarde.....	400	450	75g
<input type="checkbox"/> thème n° 15 : les 17 loco série 23 ayant porté la livrée jaune.....	600	700	120g
<input type="checkbox"/> thème n° 16 : locomotives diesel prototypes de la série 60.....	400	450	75g
<input type="checkbox"/> thème n° 17 : la locomotive 212.144.....	400	450	75g
<input type="checkbox"/> thème n° 18 : les CC 40.100 de la SNCF.....	400	450	75g
<input type="checkbox"/> thème n° 19 : la ligne 75 Delnze-De Panne avant électrification.....	400	450	75g
<input type="checkbox"/> thème n° 20 : les signaux mécaniques de la gare de Frasnes-lez-Anvaing.....	400	450	75g

thème n° 21 : autorails de la série 40 400 450 75g

PHOTOS BD (Bruno DEDONCKER)

Les photos de Bruno DEDONCKER publiées dans les EN LIGNES, et portant la mention PHOTO BD-xxx, peuvent être obtenues au format 13x18 cm sur papier noir-blanc brillant. Numéro(s) à préciser sur carte postale, lettre ou fax.

Prix par photo.....150.....170.....7g

PHOTOS EN LIGNES

Les photos publiées portant un numéro (par exemple PHOTO 30-24), peuvent être obtenues au format 10x15 cm en couleurs, sauf les numéros suivis de la mention NB qui sont des photos Noir et Blanc. **ATTENTION : numéro(s) à préciser à la commande sur carte postale, lettre ou fax. Date limite de commande : le 10/07/97; date de livraison : +/- 20/08/97. Les photos des "EN LIGNES" précédents ne sont plus disponibles ! Renseignements: et commande : ☎ 065/72.80.72 Fax : 065/66.45.41**

Prix par photo.....40.....50.....7g

FRAIS D'ENVOI

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

POIDS	FRAIS D'ENVOI	
	BELGIQUE	ETRANGER
jusque 100g	40F	40F
jusque 250g	55F	65F
jusque 500g	65F	110F
jusque 1000g	75F	190F

POIDS	FRAIS D'ENVOI	
	BELGIQUE	ETRANGER
jusque 2000g	110F	260F
jusque 3000g	145F	370F
jusque 4000g	180F	480F
jusque 5000g	220F	590F

NOUVEAU

PHOTO-THEME N°21

Série indissociable de 10 photos couleurs au format 10x15, des autorails de la série 40. Prix : 400 F (non abonné : 450F) + frais de port. Communication : PHOTO-THEME 21. Poids : 75 grammes.

21-1 :	4001 à l'atelier de Monceau
21-2 :	4002 à Poperinge
21-3 :	4002 à Bruxelles-Midi
21-4 :	4003 à Ename
21-5 :	4004 à Louise-Marie
21-6 :	4005 à Oudenaarde
21-7 :	4005 à Yper
21-8 :	4006 à Vonèche
21-9 :	4006 à Aarschot
21-10 :	4007 à Scholen

