

EN LIGNES



REVUE TRIMESTRIELLE EDITEE PAR L'ASBL

*Patrimoine
Ferroviaire
Touristique*

N° 31 - Septembre 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 Eurochèque barré, libellé en francs belges au nom du PFT-Bruxelles, soit un mandat postal international, libellé en francs belges.

CHANGEMENT D'ADRESSE

Il suffit simplement de nous envoyer vos nouvelles coordonnées.

COURRIER

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

EN LIGNES

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

RESTAURATION DU 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

C'est sans conteste notre 26.101 qui tient la vedette cette année. Plusieurs sorties successives ont montré que l'engouement de la vapeur reste vif auprès des amateurs et des autres d'ailleurs. Nous devons profiter de la présence de la locomotive à différents lieux de chute pour excursionner dans la région, ce qui nous permet aussi de rester dans des prix accessibles à tous. La 26.101 est de plus en plus sollicitée pour participer soit à des manifestations "Grand public" comme le festival vapeur de Maldegem et la journée du train du BVS, soit à des animations locales comme "Tubize à toute vapeur".

Quant aux travaux de restauration, ils avancent à grands pas sur le matériel actuellement en atelier : la 5927, la voiture d'accompagnement de la 26.101, la voiture expo, etc. Les bras qui ne demandent qu'à travailler sont les bienvenus...

Sur le plan des publications, plusieurs ouvrages sont en cours de rédaction : outre l'"encyclopédie" consacrée aux 59, nous travaillons à la sortie de presse d'un numéro hors série de "En Lignes" sur les locomotives de manœuvres 230 et 231, tandis qu'un autre sera consacré à la ligne 36, section Waremme-Liège.

Enfin, le calendrier LOCO98 est en cours d'élaboration. Il présentera douze photos historiques, comme toujours.

Bonne lecture

NOUVEAUTES

Guide des Chemins du rail

Les chemins du rail : des chemins qui sortent de l'ordinaire...

Les voies ferrées ont été tracées le plus souvent à l'écart des routes. Aujourd'hui désaffectées et déferées, elles permettent de traverser les campagnes et les localités à l'abri de la circulation. Voyager sur un Chemin du Rail, c'est voyager dans l'espace et dans le temps. Les itinéraires proposés conduiront le lecteur à la rencontre de ces inoubliables témoins du passé que sont gares, ponts, viaducs, tunnels, bornes, balises, signaux... Autant de souvenirs tangibles de cette grande aventure industrielle que fut le chemin de fer à son apogée.

Ce premier volume du Guide des Chemins du Rail proposera une quarantaine de balades, de 6 à 50 kilomètres, destinées aux promeneurs du dimanche, aux amoureux de la nature, aux familles, aux cyclistes ou aux randonneurs. Nous les emmènerons en Wallonie (la Région Wallonne a commencé les travaux de son ambitieux projet RAVeL, visant à offrir à l'usager non motorisé 950 kilomètres d'anciennes voies ferrées, 260 kilomètres de lignes vicinales et plus de 600 kilomètres de chemins de halage), à Bruxelles et au Grand-Duché de Luxembourg, sur des itinéraires en ville (un peu), à la campagne (beaucoup), dans les bois et travers champs, par monts et par vaux.

Prix : 595 FB + frais d'envoi. (Poids du livre : 800 grammes - voir page 51).

Communication : "chemins du rail"

Histoire de la ligne Tamines-Dinant-Jemelle au travers de documents d'époque

Monsieur Robert Bellé, employé à la gare de Tamines, vient de sortir de presse un ouvrage intitulé "Histoire de la ligne Tamines-Dinant-Jemelle au travers de documents d'époque". Le livre comporte 225 pages et est divisé en dix parties qui traitent du projet de la ligne, de son évolution, de ses raccordements, de son déclin et de son avenir. Il est agrémenté de 158 photos noir et blanc, de nombreux plans de gares et schémas d'installations diverses. Il est présenté au format A4 sur papier mat; la reliure est collée sur le côté et la couverture est protégée par une feuille plastifiée. Son poids est de 750 grammes. Ce livre très intéressant peut être obtenu au prix de 700F + frais d'envoi (poids : 750 grammes; voir page 51). Pour l'obtenir, il suffit de verser la somme correspondante sur le compte 001-1201789-35 du PFT Bruxelles ou 000-1318999-90 (obligatoire pour les paiements venant de l'étranger), ou de nous adresser un Eurochèque barré libellé en francs belges.

"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 31-21 Le 4605 photographié à Moha (ligne 127 Statte-Moha), sous un ciel bien peu clément, lors des fêtes hutoises qui se sont déroulées durant le week-end de l'Ascension. Photo : Jean-Luc VANDERHAEGEN.

Dernière page PHOTO 31-37 Le premier parcours marchandises tracté par la 26.101 et réalisé entre Athus et Virton à l'occasion du grand voyage en Gaume le 28 juin dernier, passe à Musson. Photo : Christian DOSOGNE.

EN LIGNES 31

SEPTEMBRE 1997

SOMMAIRE

Le mot du Président.....	2
Histoire : les TEE néerlandais-suisse.....	4
Nos voyages ... à toute vapeur!	10
Actualité étrangère.....	12
Actualité SNCB	
- Matériel moteur.....	18
- Voitures.....	25
- Infrastructure	26
- Divers.....	30
- L'actualité en images.....	32
- Le point sur les travaux TGV.....	36
- Radiations	40
Courrier des lecteurs.....	45
Voyage PFT en Hongrie	46
Hier - Aujourd'hui	50
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, Jean-François HUART, Christian DOSOGNE.

REMERCIEMENTS

Laurent GARY, William BOECKX, Armand BEERLANDT, Wim De RIDDER, Michel CUVELIER, Pascal DUBOIS, Philippe STERCK, Marc GRIETEN, Jan PEETERS, Dominique SERET, Michel HANSENS, Pierre BERCHEM, Georgy LEJEUNE, Gvenn CORBISIER, Hervé ALLARD, Ludwig BONTINCK, Steven DE SCHUITENEER, Yves STEENEBRUGGEN, M. DESSAU-VAGES, Marco CACCOZZA, Didier FUNKEN, Luc NINANE, Marijn VOCKE, Paul DEWIT, Hans OERLENARS, Tanguy BADIE, Bob STEPHENSON, Roger LECLERC.

PETITES ANNONCES

☐ **A VENDRE** : photos de Jacques BAZIN des tramways de Bruxelles, Liège et Seraing. SNCV de 1950 à 1965. VRANCKEN Yvette, 247 chaussée de Tirlemont, 4520 VINALMONT. ☎ 085.23.02.49.

☐ **CHERCHE** : photos du voyage GTF du 27 mai 1972 sur la ligne 127 Statte-Hannut ou autres photos de cette ligne. Frais remboursés. VRANCKEN Yvette, 247 chaussée de Tirlemont, 4520 VINALMONT. ☎ 085.23.02.49.

☐ **A VENDRE** : matériel HO : SNCB Jocadis voiture pilote M2 bordeaux, locomotive 2558. DB : Roco 4 voitures "Alexander von Humboldt" dont 2 voitures ICL APM2 44649 et 2 voitures Avnz 44790. CFF : voiture Resto Iris Liliput 880.31. LIVRES : Histoire des Chemins de fer Belges. ECHANGE possible de matériel moteur SNCB, ED HK, et matériel HO SNCB, DB, CFF, ÖBB. Nathaniel MUSICANT, rue Henry Dunant 12, F-94130 NOGENT-sur-MARNE, ☎ + FAX (00331) 48710750.

☐ **A VENDRE** : 78 cartes postales anciennes de gares françaises, 33 cartes postales anciennes principalement de locomotives françaises, une dizaine de photos format A4 de locos vapeur américaines. J.-C. GOTBIL, Golfweg 13, 9000 GENT ☎ 09/221.05.26

LES LOCOMOTIVES Série 83



EN LIGNES

HORS SERIE N° 1

PFT-EDITION



EN LIGNES hors série n°1

LES LOCOMOTIVES SERIE 83

Malgré près de 40 années d'intense activité, la série 83 est restée assez peu connue dans le monde des amateurs. Ce manque d'engouement peut s'expliquer d'abord par leur présence exclusive dans le bassin industriel de Charleroi, et peut-être également par leurs caractéristiques sans grand intérêt pour l'amateur.

Elle fut pourtant une des trois premières séries d'engins de manœuvre de moyenne puissance construites pour la SNCB.

Ces locomotives ont accompli une tâche gigantesque dans une des régions les plus industrialisées du pays. Elles y ont parcouru toutes les lignes et desservi les innombrables raccordements dont bon nombre n'existe plus aujourd'hui.

Afin de perpétuer leur souvenir, le PFT a édité cet ouvrage dans lequel il a tenté de rassembler le plus de renseignements possible.

Format A4, 72 pages, 138 photos et schémas dont 4 en couleurs, couverture souple. Prix : 395F + frais de port (255 grammes - voir page 51). Communication : locos série 83.

Histoire : les rames TEE Diesel NS-CFF

En 1996, l'association Suisse "Classic TEE" a racheté au Canada plusieurs éléments provenant des anciennes rames TEE néerlando-suisse dans le but de reconstituer une rame complète.

Ces prestigieuses rames TEE furent mises en service il y a juste 40 ans, le 2 juin 1957. Ce double événement nous donne l'occasion de retracer la carrière de ce matériel de luxe qui, durant 17 ans, traversa notre pays.

Origine

Les TEE virent le jour en 1957 à l'initiative de 7 réseaux (NS, SNCB, SNCF, CFL, DB, CFF et FS) désirant offrir des trains rapides à parcours directs, pourvus d'un confort supérieur, capable de rivaliser avec l'aviation dont le développement était en plein essor.

Le 2 juin 1957, les dix premières relations TEE furent lancées à travers l'Europe, entre Paris - Bruxelles, Paris - Bruxelles - Amsterdam (deux relations), Amsterdam - Bruxelles - Zürich, Paris - Liège - Dortmund, Oostende - Dortmund, Paris - Zürich, Milano - Lyon, Frankfurt - Köln et Hamburg - Zürich. Chaque relation portait

un nom afin de privilégier un peu plus ces trains de luxe qui, rapidement, marquèrent une nouvelle ère des chemins de fer en Europe.

A ce moment, tous les TEE étaient assurés par des autorails Diesel. Ce matériel convenait le mieux du fait de son autonomie permettant de franchir sans encombre les frontières en évitant les changements de locomotives, imposés par exemple à cause des différentes tensions utilisées par chaque réseau, ou encore par les rebroussements nécessaires dans certaines gares de transit ou le passage sur des sections non encore électrifiées.

De plus, la capacité relativement faible des autorails était considérée à l'époque comme suffisante.

Un modèle unique de matériel ne put malheureusement être concrétisé, si bien que quatre types de rames furent mises en service :

- allemandes : rames Diesel VT 11.5;
- françaises : autorails doubles X2750 basés sur les RGP (X2700);
- italiennes : autorails ALn 668;
- néerlando-suisse, qui font l'objet de cet article.

Les rames néerlando-suisse

Les Chemins de fer néerlandais (NS) et suisses (CFF) conjuguèrent leurs efforts et développèrent une rame Diesel de très grand confort à air conditionné, composée de 4 éléments à intercircularité intégrale et pourvue à ses extrémités d'un attelage automatique Scharfenberg :

- une motrice à 6 essieux dont 4 moteurs, (A1A-A1A) comprenant également un compartiment à bagages, un local pour le chef de train et un autre pour la douane;
- une voiture intermédiaire à couloir latéral comportant 9 compartiments à 6 places assises;
- une seconde voiture intermédiaire comprenant un compartiment de 18 places assises avec couloir central, une salle à manger de 32 places et une cuisine;
- une voiture-pilote comprenant un grand compartiment de 42 places assises avec couloir central, un petit local avec un lit pour permettre au personnel du train de se reposer entre deux parcours, et une cabine de conduite.

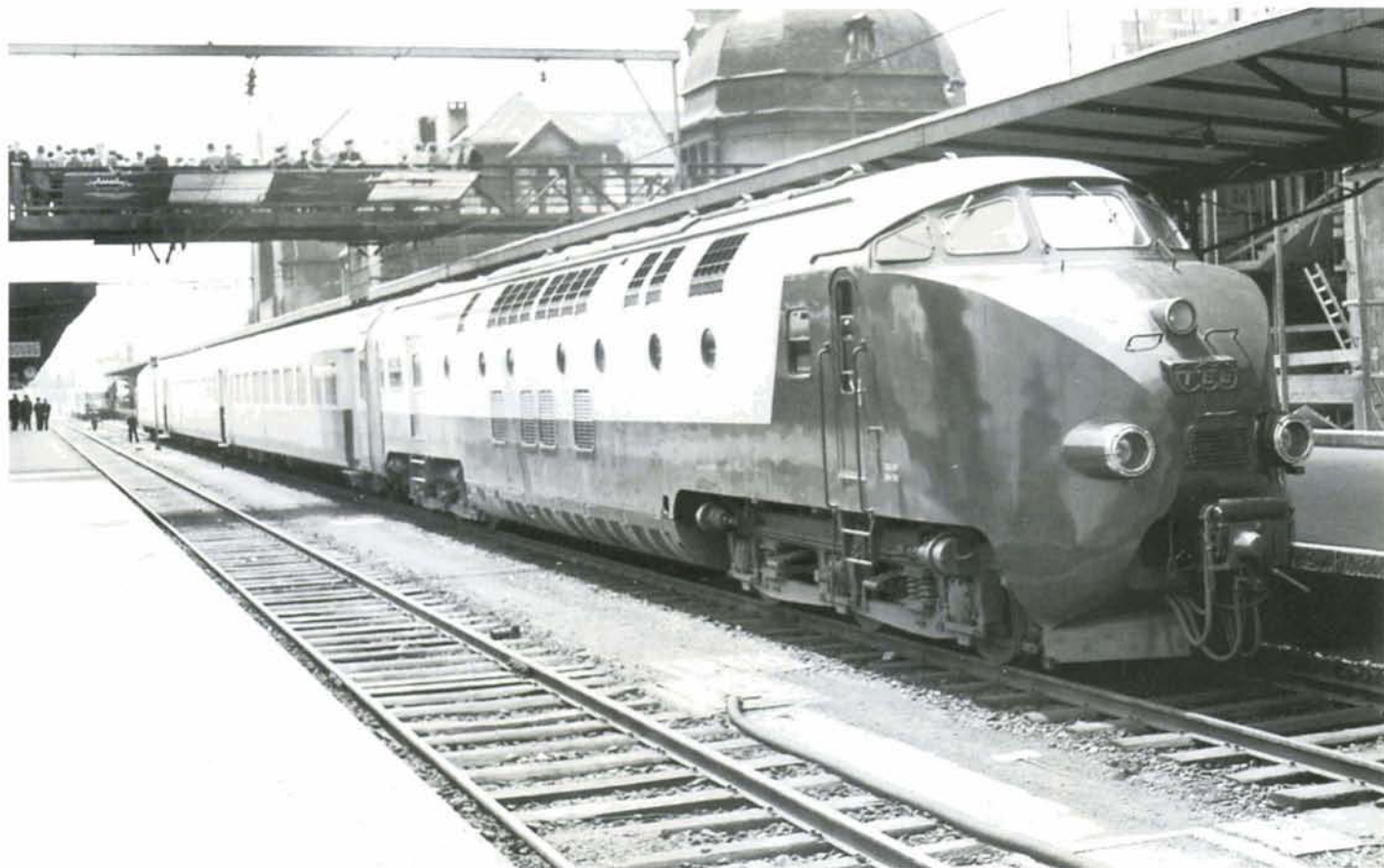


PHOTO BD-016NB Le 31 mai 1957, deux jours avant le lancement des premiers TEE, quatre rames furent présentées à la presse en gare de Luxembourg : deux rames néerlando-suisse (une CFF (notre photo) et une NS), un VT 11.5 de la DB et une RGP TEE de la SNCF. Photo : Bruno DEDONCKER, collection PFT ©.



PHOTO BD-017NB *Le TEE 31 "Edelweiss" Amsterdam-Bruxelles-Zürich traverse la gare d'Hatrival par une froide journée d'hiver, le 13 février 1963. Photo : Bruno DEDONCKER, collection PFT ©.*

Au total, 5 rames furent commandées en octobre 1955 et réparties à raison de 3 pour les NS et 2 pour les CFF.

Le montage complet des rames et leur livraison furent assurés par la firme Werkspoor à Utrecht.

La société suisse SIG à Neuhausen se chargea de la construction des voitures (caisse autoportante entièrement soudée) ainsi que des bogies.

BBC fournit l'ensemble de l'installation électrique.

L'élément moteur était en fait une véritable locomotive. Il était équipé de deux moteurs Diesel Werkspoor type RUHB 1616 de 1000 ch (735 kW) à 1400 tr/min destinés uniquement à assurer la traction. En cas d'avarie à un moteur Diesel, la rame disposait ainsi toujours de 50 % de traction. Un moteur auxiliaire Werkspoor type RUB 168 de 300 ch (220 kW) accouplé à une génératrice, assurait l'éclairage, la climatisation de la rame et l'alimentation de la cuisine.

Chacun des moteurs Diesel de 1000 ch était accouplé à une génératrice débitant du courant continu (650 V - 2000 A. max.) dans les deux moteurs de traction d'un même bogie. Chaque moteur de traction (fourni par BBC) développait une puissance de 360 ch (285 kW). Les 2000 ch (1490 ch disponibles) n'étaient toutefois pas trop élevés. La rame était en effet très lourde (240 t en charge), devait atteindre 140 km/h et être capable de gravir des

longues rampes comme celles de la ligne du Luxembourg.

Toutes les rames furent livrées pour le mois de mai 1957, revêtues de la superbe décoration TEE rouge et jaune crème, et respectivement immatriculées De 4 - 1001 à 1003 NS, et RAM 501 et 502 CFF.

Le service

Dès le 2 juin 1957, jour de lancement du réseau TEE, les rames néerlandaises assurèrent 3 relations TEE : l'Edelweiss, l'Etoile du Nord et l'Oiseau bleu. Leur roulement s'établissait alors comme suit :

- rame 1 : TEE 30 "Edelweiss" Zürich-Amsterdam;
- rame 2 : TEE 128 "Etoile du Nord" Amsterdam-Paris et TEE 145 "Oiseau Bleu" Paris-Bruxelles;
- rame 3 : TEE 108 "Oiseau Bleu" Bruxelles-Paris et TEE 125 "Etoile du Nord" Paris-Amsterdam;
- rame 4 : TEE 31 "Edelweiss" Amsterdam-Zürich.

La cinquième rame était soit en atelier pour entretien ou réparation, soit en réserve.

Le kilométrage total journalier s'établissait à 3528 km, soit une moyenne de 882 km par rame.

En cas d'affluence, le dédoublement de l'Edelweiss et de l'Etoile du Nord étaient assurés par un autorail RGP TEE français. Ce n'est que très exceptionnellement que

l'on a pu voir deux rames néerlandaises accouplées.

Suite à l'électrification de la ligne Bruxelles-Paris, ce roulement subit des modifications dès le 31 mai 1964. L'"Oiseau Bleu" fut ainsi reconverti en rame tractée (voiture TEE Inox) remorquée par une locomotive polycourant (BB 26.000 SNCF et type 150 SNCB).

Quelques semaines plus tard, le 2 août 1964, l'"Etoile du Nord" subit le même sort.

En compensation, les rames Diesel néerlandaises furent engagées dès le 2 août sur la relation TEE "Arbalète" reliant Zürich à Paris-Est, qui auparavant était assurée par les rames RGP TEE de la SNCF.

Le nouveau roulement n'engageait alors plus que 3 rames :

- rame 1 : TEE 30 "Edelweiss" Zürich-Amsterdam;
- rame 2 : TEE 31 "Edelweiss" Amsterdam-Zürich;
- rame 3 : TEE 8 et 9 "Arbalète" Zürich - Paris-Est et retour;
- rames 4 et 5 : entretien et réserve.

La moyenne kilométrique journalière diminua alors à 3048 km, mais augmenta à 1016 km par rame.

Lors de la reconversion du TEE "Arbalète" en rame tractée le 23 septembre 1969, le nouveau TEE 56/57 "Bavaria" München-Zürich lancé le 28 septembre 1969 fut confié aux rames NS-CFF.



PHOTO BD-018NB Le 24 mars 1961, passage à hauteur du block 3 de Forest-Midi du TEE 128 "Etoile du Nord", un site qui a profondément été modifié ces dernières années. Photo : Bruno DEDONCKER, collection PFT ©.

Il s'agit ici du tout dernier TEE créé en traction Diesel.

Seule la troisième journée du précédent roulement fut modifiée comme suit : TEE 57 et 56 "Bavaria" Zürich-München et retour.

Le kilométrage moyen parcouru journellement par chaque rame tomba à 841 km (total : 2524 km).

Le 9 février 1971, une tragique catastrophe survint à Aitrang en Allemagne (à mi-chemin entre Lindau et München) lorsque le TEE "Bavaria" assuré par la rame suisse RAM 501 dérailla dans une courbe prise à une allure excessive (132 km/h) entraînant la mort de 28 passagers.

L'ampleur des dégâts fut tel qu'il fallut démolir les trois voitures remorquées sur

place, tandis que la motrice qui se trouvait à l'arrière du train fut envoyée à l'atelier de Tilburg où elle fut ferraillée.

Avec l'effectif réduit à 4 unités, il fut décidé d'assurer dès le 10 février le TEE "Bavaria" en rame tractée, remorquée sur le parcours allemand par les locomotives Diesel à turbine à gaz de la série V210, et sur le trajet suisse par une locomotive électrique de la série Re 4/4 I.

Seule subsista donc dans l'attribution des rames néerlandais-suisse, la relation TEE "Edelweiss", laquelle demeura jusqu'au 25 mai 1974. La dernière course du TEE 91 Amsterdam-Zürich fut assurée par la rame DE 1003, et du TEE 90 Zürich-Amsterdam par le couplage des rames DE 1001 et RAM

501. Notons qu'il s'agissait ici des tous derniers parcours TEE assurés par des autorails Diesel. Dès le lendemain, les automotrices polycourant suisses de la série RAe TEE II (libérées du TEE "Cisalpin" (Milano-Paris via Domodossola) reconverti en rame tractée) reprurent ce TEE, qui se verra toutefois limité au trajet Zürich-Bruxelles.

En guise d'adieu, les NS organisèrent le 7 juin 1974 un voyage spécial entre Amsterdam et Huy et retour, assuré par le jumelage des rames DE 1001 et 1002.

Notons que, durant toute leur utilisation à travers la Belgique, la desserte des rames fut confiée à des conducteurs de la série "TEE" du dépôt de Schaarbeek.

PHOTO BD-020NB Le même TEE traverse la gare de Braine-le-Comte le 4 juin 1962. La caténaire a déjà tissé sa toile, mais la traction électrique n'apparaîtra qu'à partir du 6 janvier 1963. Les signaux mécaniques viennent d'être mis hors service. A droite, on voit l'ancien atelier des wagons qui était établi près de l'atelier de traction. Photo : Bruno DEDONCKER, collection PFT ©.





PHOTO BD-019NB *Le TEE "Edelweiss" traverse Soignies. A droite, une locomotive à vapeur du type 81 manoeuvre en gare le 16 juin 1962. Photo : Bruno DEDONCKER, collection PFT ©.*

L'"Edelweiss" était ainsi pris en relais entre Roosendaal et Luxembourg et vice-versa, tandis que les parcours vers Paris-Nord étaient conduits jusqu'à Feignies, Aulnoye ou Landrecies suivant les trains et les années.

La seconde vie

Réduites au chômage, les 4 rames furent à ce moment rassemblées à Utrecht. Bien qu'âgé de 17 ans, ce matériel était en parfait état technique et présentait toujours un

niveau de confort comptant parmi les meilleurs. Sa réutilisation envisagée par les NS en service intérieur s'était toutefois avérée inadaptée et onéreuse, si bien qu'il fut mis en vente.

Un grand nombre de chemins de fer se montrèrent intéressés (Danemark, Arabie Saoudite, divers pays du bloc de l'Est, USA) mais c'est finalement la société canadienne Urban Transportation Development Corporation (UTDC) qui acquit l'ensemble des quatre rames, en automne 1976.



← *Le TEE 31 "Edelweiss" Amsterdam-Zürich photographié à Rotterdam-Zuid en juin 1973, un an avant sa disparition sous cette forme.*

Photo : Marijn VOCKE.



La rame ONR 1902, ex. De 4-1003 des NS, photographiée à Luxembourg lors du parcours de démonstration réalisé le 3 août 1974 entre Amsterdam et Luxembourg. Photo : Roger LECLERC, collection : Pierre BERCHEM.

L'UTDC dépend du gouvernement provincial de l'Ontario. Son but est de promouvoir les transports en commun, notamment sur le plan de l'étude et de l'acquisition de matériel, lequel est donné en leasing aux compagnies de chemins de fer.

Dans ce cas-ci, le gouvernement de l'Ontario cherchait à améliorer dans les plus brefs délais le service voyageurs au départ de Toronto vers le nord de la province. Le service était jusqu'alors assuré conjointement par le Canadian National et l'Ontario Northland Railroad (ONR), avec du matériel ancien datant des années '40 et '50.

Avant leur expédition vers le continent nord-américain, chaque rame fut entièrement révisée par les ateliers de Zürich

(CFF), de Tilburg (NS) et de Neuhausen (SIG), adaptée aux normes d'exploitation ferroviaire et climatique canadiennes, entièrement rénovée intérieurement et repeinte dans une superbe livrée bleu et jaune : les couleurs de l'Ontario Northland Railroad, la compagnie qui se chargera d'exploiter en leasing ce matériel, et renumérotée 1900 à 1903 (correspondant respectivement aux ex. motrices NS 1001, 1002, 1003 et CFF 502).

Les deux premières rames embarquèrent à Rotterdam à destination de Toronto en mars 1977, suivies en août par la 1902 et en septembre par la 1903. Peu avant, le 3 août 1977, la rame 1902 effectua un parcours de démonstration entre Amsterdam et

Luxembourg par l'itinéraire de l'ancien "Edelweiss", constituant ainsi l'ultime voyage effectué en Europe.

Peu après leur arrivée au Canada, les 4 rames furent dirigées vers l'usine aéronautique Orenda et y subirent une rénovation de l'aménagement intérieur (peinture des parois, remplacement de la moquette) et reçurent déjà des nouveaux numéros, respectivement 1980 à 1983 (les 4 éléments d'une rame portaient le même numéro suivi d'un suffixe : par exemple : 1980 (motrice) + 1980-2 + 1980-3 + 1980-4).

Après une période d'essai, d'écologie et de grandes promotions, les 4 rames, baptisées "Northlander", débutèrent, dès le 9 juin 1977, leur seconde vie entre Toronto, North Bay et Timmins (1150 km).

A noter que, pour des raisons de sécurité, les rames devaient obligatoirement circuler avec la motrice en tête, afin d'offrir une protection accrue en cas de collision aux passages à niveau. On craignait également lors des fortes chutes de neige que la masse trop faible de la voiture-pilote ne fasse dérailler la rame.

Deux relations étaient alors prévues, engageant deux rames : un aller-retour Toronto-North Bay (367 km) et un aller-retour Toronto-North Bay-Timmins (1150 km), selon le roulement suivant :

- rame 1 : train 122 Timmins 07.00 - North Bay 12.30 - Toronto 17.50, et train 123 Toronto 18.55 - North Bay 23.50;
- rame 2 : train 120 North Bay 07.00 - Toronto 11.50, et train 121 Toronto 12.50 - North Bay 18.05 - Timmins 23.35.

A partir du 30 octobre 1977, ces deux relations furent accélérées, permettant de gagner 25 minutes entre Toronto et Timmins.

Entre North Bay et Toronto, le "Northlander" circulait sur les voies du Canadian National, ce qui posait pas mal de problèmes. En effet, le CN donnait avant tout priorité aux trains de marchandises. C'est ainsi que le Northlander parcourait les 367 km séparant les deux villes en +/- 5 heures, sans compter les retards fréquents occasionnés par cette situation. De plus, l'ONR devait payer une redevance très élevée pour emprunter les voies du CN : 5.800 dollars pour un aller-retour. Lorsque l'on sait que le prix du billet Toronto - North Bay coûtait 34 dollars, on comprend aisément que même un train complet avec 114 passagers ne rentabilisait pas le parcours, si bien que le service était nettement déficitaire. C'est en fait la province de l'Ontario qui finançait les 5800 dollars...



La même rame lors de son passage à Roosendaal, le 3 août 1977. Photo : Hans Oerlenars.

→ La voiture-pilote 1980-4 de la rame 1980 (ex. NS De 4 - 1001) garée au dépôt ONR de North Bay en juillet 1979, peu avant le remplacement de son élément moteur.

On remarquera la cloche installée au-dessus de la cabine de conduite.

Photo Roger DURFEE, collection Armand BEERLANDT.



Très rapidement, des problèmes apparurent à la motorisation des motrices, engendrés d'une part par l'inexpérience du personnel canadien à la technique européenne, et d'autre part à l'âge respectable de l'installation. Pour les résoudre, l'ONR envisagea un moment de les remotoriser, solution difficile et coûteuse, et de surcroît longue. Il fut finalement décidé de remplacer les 4 éléments moteurs par des locomotives Diesel GM de la série FP7 modifiées pour s'adapter à la rame européenne. Il s'agissait des machines 1501, 1510, 1518 et 1519, respectivement renumérotées 1986, 1987, 1985 et 1984 (l'ensemble des 4 rames porta alors les numéros 1984 à 1987).

La première rame transformée de la sorte fut remise en service en décembre 1979, tandis que la dernière motrice européenne fut retirée du service en mai 1980.

Les ex. rames néerlandais-suisse passèrent ainsi leur deuxième vie, durant près de 20 ans. Les 4 rames furent finalement retirées du service le 9 février 1996.

Le retour en Europe

En 1996, la nouvelle association suisse TEE Classic a racheté à l'ONR un total de 8 éléments (4 voitures-pilotes, 2 voitures intermédiaires à places assises et 2 voitures-restaurants) dans le but de reconstituer une rame complète. Cette tâche ne sera toutefois pas facile vu que toutes les motrices d'origine ont malheureusement été ferrillées. L'association espère ainsi pouvoir reconstruire une motrice sur base d'une voiture-pilote remotorisée avec des moteurs Diesel récupérés sur des autorails du type De III des NS et des bogies de locomotives Diesel NOHAB.



L'ONR en bref

L'origine de l'ONR remonte à 1902, lorsque naquit le Temis Kamine and Northern Ontario (TNOR), une compagnie appartenant à la province d'Ontario créée dans le but d'exploiter une ligne qui, partant de North Bay, devait ouvrir à la colonisation des terres du nord de l'Ontario.

Les travaux de construction furent très difficiles et ne progressèrent que lentement. En 1908, la ligne atteignit Cochrane à +/- 500 km de North Bay. La découverte d'importants gisements d'argent assura l'avenir de la ligne, et rapidement une antenne fut établie jusqu'à Timmins. La poursuite vers le nord repris en 1922, et c'est finalement en 1932 que la ligne fut achevée jusqu'à Moosonee (sur la Baie James).

Afin de ne pas confondre le TNOR avec un réseau américain portant les mêmes initiales, la compagnie changea de nom en 1945 et devint l'ONR.

L'ONR exploite actuellement un réseau de 926 kilomètres de lignes, comportant la ligne principale North Bay - Cochrane - Moosonee et trois petites antennes vers Timmins, Rouyn et Elk Lake.

Le parc de matériel se compose de 21 locomotives Diesel de ligne (neuf FP7, dix GP38-2 et huit SD40-2), six machines de manoeuvres (GP9), une cinquantaine de voitures et +/- 670 wagons.

Le trafic marchandises est principalement constitué de bois, pâte à papier, minerais et transports encombrants.

Les motrices européennes ont été remplacées par des locomotives du type FP7 modifiées, notamment au niveau de l'intercirculation avec la rame. Ici, la 1987 (ex. ONR 1510) photographiée en septembre 1980, peu après la modification de l'ancienne rame 1983. La machine a revêtu la livrée "Northlander". On remarquera la différence de gabarit avec les voitures européennes. Paul DEWITT.

Nos voyages... à toute vapeur!

Depuis le début de l'année, c'est notre 26.101 qui tient le rôle principal de nos voyages. Pas moins de six sorties ont été effectuées en moins de trois mois :

- 2 mai : parcours d'essai et de rodage après remontage du train de roues;
- 3 et 4 mai : participation au festival vapeur du SCM (Stoom Centrum Maldegem), avec navettes Ecklo-Maldegem. Le retour à Schaerbeek s'est déroulé en double traction avec ... la 1.002!
- 24 mai : grand voyage vers Dinant-Givet et Dinant-Houyet;
- 28 juin : certainement le parcours de l'année, avec un voyage circulaire de plus de 400 kilomètres, le plus long effectué par notre machine en Belgique.
- 5 et 6 juillet : participation au festival vapeur du BVS, avec navettes entre Puurs-Bassrode et Dendermonde;
- 12 juillet : parcours privé Schaerbeek-Kinkempois pour le compte de l'association anglaise ADL.

Ici ne s'achève pas son travail, puisque plusieurs voyages sont encore programmés de la fin juillet jusqu'au mois de septembre, dont le voyage PFT vers Gouvy le 9 août.

En dehors de la 26.101, seul le 4605 a été sollicité pour effectuer des navettes entre Huy-Statte-Moha et Marchin, le week-end de l'Ascension (voir notre photo de couverture). C'est également cet autorail qui, cette saison, assure le service touristique sur la ligne 128 entre Ciney et Spontin.

Pour être complet, ajoutons également que les 6077 et 6106 ont assuré les prestations de service ou les parcours d'approche pour nos voyages vapeur.

Voyage PFT du 24 mai 1997

Pour son deuxième voyage de la saison, le PFT proposait à ses membres une excursion vapeur dans la région dinantaise.

C'est la 6106 qui s'est chargée de la traction du train de Bruxelles à Dinant. Dans cette gare a lieu l'échange-traction; au crochet de la 26.101, le convoi prend alors la direction d'Anseremme (où les voyageurs peuvent observer le nouveau viaduc) et de Gendron-Celles sur la ligne 166. Il est en effet grand temps d'immortaliser cette section de la ligne Athus-Meuse : les poteaux caténaires ne sont en effet posés qu'à quelques endroits! De retour de Gendron, le train emprunte la ligne 154, exploitée par le CFV3V : quelques photos sont réalisées à Hastière (tant bien que mal, d'ailleurs!), Heer-Agimont et même Givet en France!

Le reste de l'après-midi est consacré à la section Dinant-Houyet où l'occasion est donnée aux participants de photographier le train dans son environnement. Citons au hasard la sortie des tunnels de Pont-à-Lesse et de Gendron, la Halte royale d'Ardenne, et la superbe évolution de la rame en gare de



PHOTO 31-38 Une double traction inusitée sur le réseau : 26.101 et 1.002 lors du retour du festival de Maldegem. Denderleeuw, 4 mai 1997. Photo : A. DEFECHEREUX.

Houyet. Le retour s'effectue en traction vapeur jusqu'à Dinant, puis en Diesel jusqu'à Bruxelles. Voyage intéressant donc, le temps ensoleillé étant pour beaucoup dans la réussite de la journée.

Voyage PFT du 28 juin 1997

Si les travaux d'électrification de l'Athus-Meuse progressent rapidement entre Dinant et Bertrix, la partie sud Bertrix-Athus conserve pour peu de temps encore son aspect "Diesel". Afin de profiter de l'absence de poteaux caténaires sur cette section, le PFT a organisé un grand voyage reliant Stockem à Bertrix, via Virton et Florenville. C'est à nouveau la 26.101, dont les "consoeurs" ont d'ailleurs intensément sillonné la ligne dans l'après-guerre, qui était l'héroïne de la journée; le train étant amené de Bruxelles à Stockem par les 6077 et 6106.

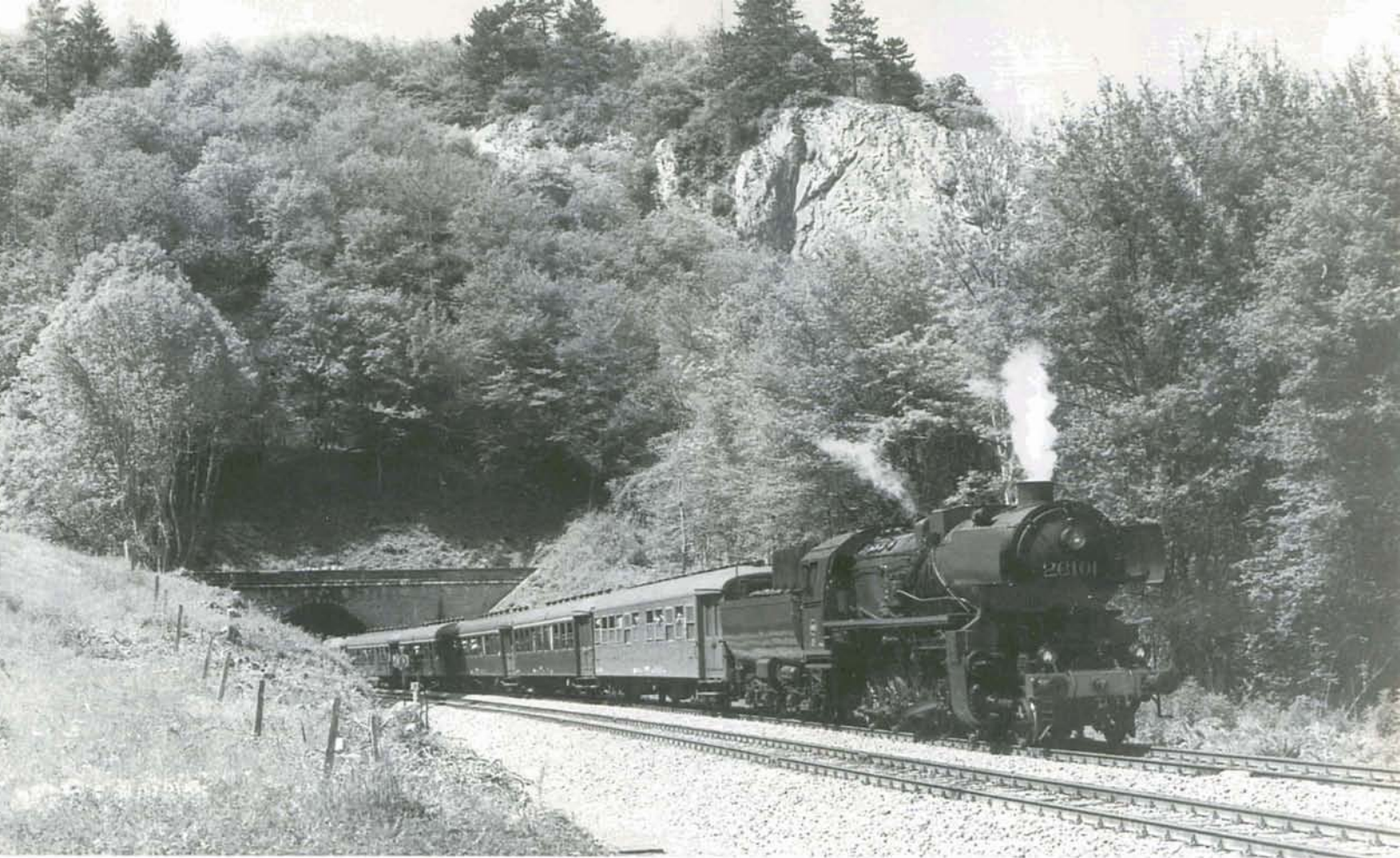
En gare de Stockem tout d'abord, on a pu photographier un train marchandises vers

Woippy, remorqué par une CC 72000 de la SNCF. La journée commença alors véritablement, la 26.101 remorquant le train PFT de Stockem à Athus. De Athus à Virton, et après relais-traction, c'est un train de marchandises que les nombreux photographes présents ont pu "immortaliser" dans les gares de Halanzy, Musson et Signeulx, à l'aide de bus-photos. En gare de Virton, la 26.101 s'est remise en tête de la rame de voitures K.

A nouveau, grâce aux bus-photos, il a été possible de suivre le train au départ de Virton. De superbes passages en pleine puissance de la 26.101 avaient été programmés à Meix-devant-Virton, Lacuisine, Straimont et Saint-Médard. A Florenville, le chandelier a également subi l'assaut des nombreux photographes ! A Bertrix, la rame voyageurs reprenait la direction de Bruxelles via la ligne 166; quant à la 26.101, elle retournait à Schaerbeek au crochet de la 6106. Bref, une superbe journée.

PHOTO 31-23 Il aura fallu attendre près de 34 ans pour revoir circuler une type 26 dans le sud de l'Athus-Meuse. La 26.101 immortalisée devant le chandelier de Florenville, le tout dernier du réseau! 28 juin 1997. Photo : Christian DOSOGNE.





↑ **PHOTO 31-22** *La sortie sud du tunnel de Pont-à-Lesse à Anseremme offre un panorama splendide.* Photo : J-L VANDERHAEGEN.

↓ **PHOTO 31-24** *Le puissant démarrage de Florenville que les amateurs présents n'oublieront pas de sitôt.* Photo : C. DOSOGNE.



Actualité étrangère

AUTRICHE

Les "Eclairs Bleus"

Afin d'établir de nouvelles relations rapides et confortables sur les lignes non encore électrifiées, les Chemins de fer autrichiens (ÖBB) prirent en 1952 livraison d'une série de 8 autorails Diesel construits par la firme Simmering Graz Pauker (SGP). Quatre rames supplémentaires vinrent compléter l'effectif en 1954.

Ces autorails doubles se composaient d'une voiture-motrice (série 5045.01 à 12) accouplée à une remorque-pilote (6645.01-12). Ils étaient équipés d'un moteur Diesel SGP type S12a de 370 kW monté sur le premier bogie moteur. La transmission hydraulique attaquait les deux essieux du bogie moteur (configuration des essieux : B'2' + 2'2').

La vitesse maximale atteignait 115 km/h. La masse totale était de 42,4 t pour la motrice et 25,3 t pour la voiture -pilote. La longueur totale de l'autorail était de

43,706 m (2 x 22,353 m).

Le nombre total de places assises s'élevait à 52 (motrice) + 80 (voiture-pilote), toutes de seconde classe, disposées à raison de 2 sièges de front par rangée.

En 1956, SGP construisit quatre rames semblables pour les Chemins de fer yougoslaves, pourvus d'un moteur Diesel légèrement plus puissant (400 kW). La commande ayant été annulée, ces autorails furent d'abord loués puis acquis par les ÖBB et immatriculés 5145.01 à 04.

Lors de leur premier passage en révision générale, de 1961 à 1970, les 5045 furent modernisés et modifiés techniquement sur le modèle des 5145. Ils prirent à ce moment les numéros 5145.01 à 12, tandis que les 5145.01 à 04 d'origine furent renumérotés à leur suite : 5145.13 à 16.

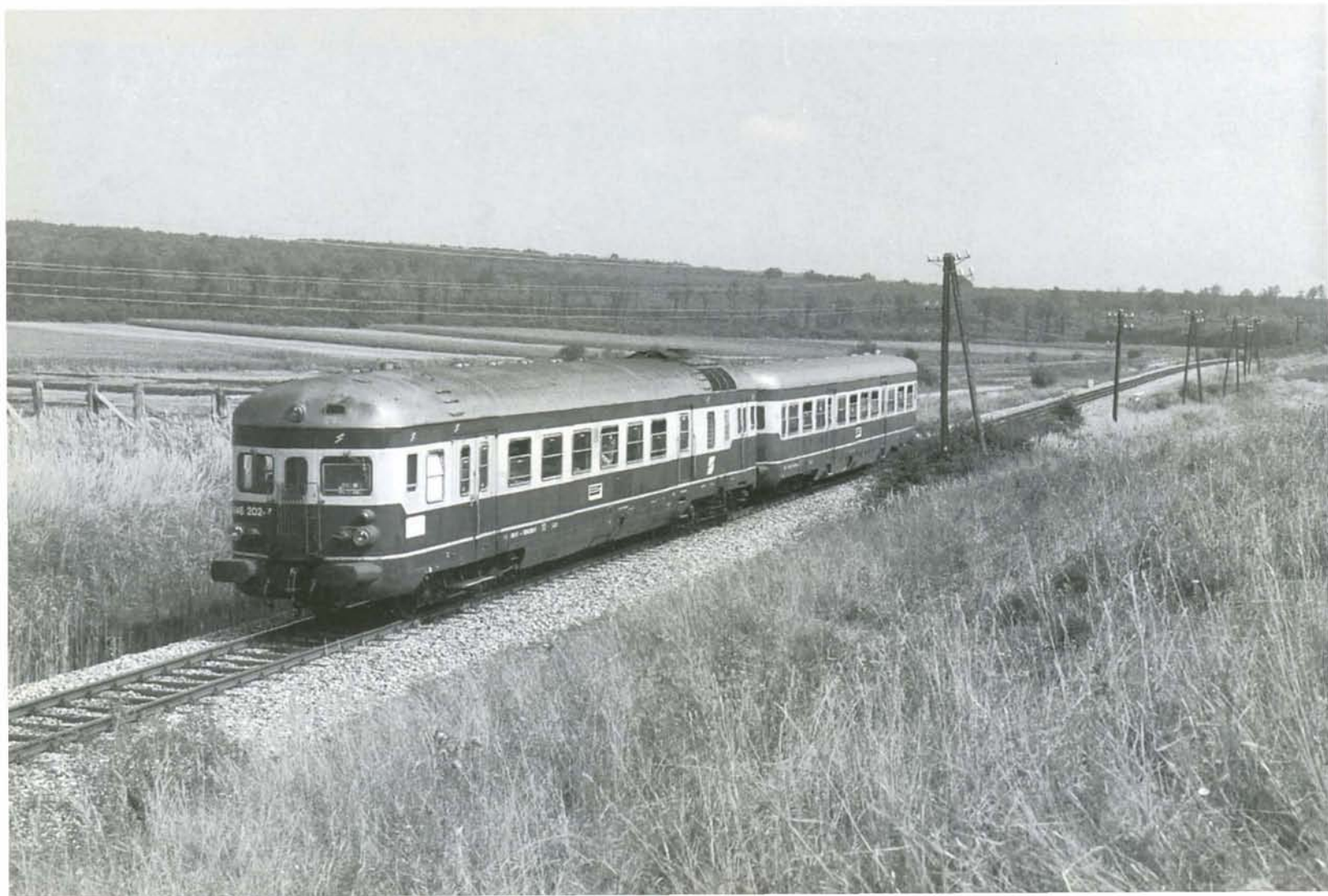
A cette occasion, les 5045 perdirent leur bosse caractéristique qui se trouvait sur la toiture à l'avant de l'autorail, et qui renfermait le groupe de refroidissement d'origine.

Baptisées "Blauer Blitz" (l'Eclair Bleu), ces rames étaient initialement affectées aux liaisons rapides au départ de Vienne vers Graz et Villach.

Plus tard, suite à leur bon comportement, il fut décidé de les engager en trafic international au départ de Vienne vers Venise (Int "Venezia"), Berlin (Int "Vindobona") et Budapest, et entre Graz-München et Lienz-Innsbruck. Une ou plusieurs voitures intermédiaires furent alors intercalées (6 voitures de seconde classe 7645.01 à 06 et 3 voitures mixtes 1ère classe + restaurants 7745.01-03), de telle sorte que la composition de certains trains atteignait 5 véhicules : deux autorails encadrant trois voitures.

En 1954, une autre série très similaire mais composée d'une seule caisse à deux postes de conduite pourvus de passerelles d'intercirculation, vit le jour, conçue pour le trafic local sur les lignes principales et secondaires (B'2', masse 48,1 t, puissance 370 Kw, vitesse 100 km/h, longueur 24,719m).

PHOTO 31-01 Sur la ligne Lackenbach-Sopron-Wiener Neustadt, l'autorail 5046.202-7 accouplé à une remorque, longe la frontière hongroise non loin de la gare frontière de Loipersbach le 3 septembre 1987. Cet engin fut retiré du service le 1er avril 1995 au dépôt de St.Pölten. Photo : Jean-Luc VANDERHAEGEN.





Un "Eclair Bleu" de la série 5145 vu du côté de sa voiture-pilote 6645.004, assure le train local 2862 Lackenbach-Wiener Neustadt. Neudörf, février 1993. L'autorail est habillé de la nouvelle livrée rouge, blanc et bleu (toiture). Photo : Dominique SERET.

Dix-sept exemplaires furent livrés de 1954 à 1955 : les 5046.01 à 17, suivis de 1959 à 1961 par une seconde tranche de huit autorails, les 5146.01 à 08 qui se différencient notamment par leur moteur Diesel plus puissant (400 kW), l'augmentation du nombre de places assises de 48 à 56 obtenue en diminuant la surface du compartiment à bagages, et l'installation d'un système de chauffage par Webasto au lieu d'une chaudière à vapeur.

A partir de 1972, tous les 5046 et 5146 furent modernisés et pourvus d'un équipement pour la marche en réversibilité avec une voiture-pilote. La cabine située au-dessus du bogie moteur fut supprimée, et l'autorail fut accouplé de sorte que le bogie moteur se trouve situé côté voiture-pilote afin d'éliminer la gêne du bruit dans le poste de conduite de tête. Les 5046/5146 furent à ce moment renumérotés 5046.100/5146.100 pour les engins équipés d'un

4chauffage à vapeur, et 5046.200/5146.200 pour ceux pourvus d'un chauffage par Webasto.

Au fil des ans, tous les "Eclairs Bleus" reçurent diverses modernisations qui, extérieurement, se traduisirent par le placement de 3 pare-brise sur les 5145 et l'application de nouvelles décorations.

La progression constante des électrifications réduira progressivement le champ d'action des "Eclairs Bleus", qui se verront relégués au trafic local, principalement dans la région de Vienne et de St. Pölten.

La mise en service des nouveaux autorails 5047 et 5147 dès 1987 éliminera progressivement toutes les séries anciennes, à terminer par les "Eclairs Bleus" dont les derniers exemplaires furent retirés du service le 29 septembre 1996 pour les 5145 (à Wien-Ost) et le 31 janvier 1997 pour les 5046/5146 (aux dépôts de Wiener Neustadt et St. Pölten).

Plusieurs autorails ont récemment été revendus : les 5046.206, 209, 202 et le 5146.203, ainsi que 4 remorques-pilotes 6546.200 à la compagnie austro-hongroise GySEV (Győr-Sopron-Ebenfurth), et le 5046.201 au Südburgenländische Regionalbahn.

Plusieurs éléments sont en outre conservés comme engins historiques par les ÖBB.

USA

Mégafusion aux Etats-Unis

Depuis quelques années, les Chemins de fer américains sont marqués par des fusions qui ont donné naissance aux grandes compagnies actuelles. Si ces fusions débutèrent déjà dans les années '60, c'est seulement à partir des années '80 qu'elles ont pris une ampleur énorme pour former 7 "super compagnies" : Conrail, Santa Fe, CSX, Norfolk Southern, Union Pacific, Burlington Northern et le Southern Pacific. Bien que chacune de ces compagnies domine une partie du réseau, il subsiste encore des lignes parallèles concurrentes.

Ici ne se termine pas le jeu des fusions, puisque l'on se rappellera (voir EN LIGNES 26 page 13) que le 20 juillet 1995,

le Santa Fe fusionna avec le Burlington Northern pour former le BNSF (Burlington Northern Santa Fe). Son concurrent direct, l'Union Pacific, contre-attaqua et prit quelques jours plus tard, le 3 août 1995, le contrôle du Southern Pacific, pour ainsi former la plus grande compagnie ferroviaire du monde, exploitant un réseau de 58.400 kilomètres!

L'Union Pacific est la seule grande compagnie datant du 19ème siècle subsistant actuellement toujours en tant qu'entreprise indépendante.

Depuis 1996, le club des 7 géants fut donc réduit à 5, mais ceci pourrait n'être que temporaire. En effet, le gouvernement américain voudrait se séparer de la compagnie Conrail qu'il finance. Conrail serait entièrement démantelée et partagée entre le Norfolk Southern et CSX, ce qui réduira l'exploitation du réseau américain à 4 entrepri-

ses "mammoth". Si les autorités marquent leur accord, cette situation devrait se concrétiser en 1998. Il reste à attendre quelle sera la compagnie qui réussira à décrocher la première route transcontinentale, CSX et Conrail dominant tout le réseau est-américain; et lorsque l'on sait que l'Union Pacific et le CSX ont déjà signifié leur intention de travailler ensemble dans ce sens...

L'ensemble de ces fusions a déjà permis d'améliorer la productivité et la concurrence des réseaux. Bientôt, des compagnies légendaires comme le Santa Fe, Norfolk & Western ou le Rio Grande auront disparu.

D'un autre côté, on assiste à une multiplication des petits réseaux régionaux : les "Shortlines", qui desservent des lignes ou des embranchements raccordés aux grandes compagnies.

ALLEMAGNE

Les 101 en service

Ce printemps, les premières locomotives électriques de la nouvelle série 101 de la DB, ont progressivement été engagées en service régulier.

Ces machines, commandées à 145 exemplaires auprès d'ABB-Henschel, font

partie du vaste marché passé le 30 novembre 1994 (voir EN LIGNES 21 page 24) portant sur trois importantes séries de locomotives, chacune spécialisée dans une tâche bien précise, et appelées à remplacer à terme toutes les locomotives datant des années cinquante et soixante (E103, E110, E140, E141 et E150) : les 101 pour les trains rapides, les 145 AEG pour les trains régionaux, et les 152 (Krauss-Maffei / Siemens) pour le trafic marchandises.

Issues des deux locomotives prototypes 120.004 et 120.005 conçues par ABB-Henschel, les 101 sont pourvues d'une technologie de haut niveau (thyristors GTO, système de commande digital MICAS-S, freins à disques (appliqué pour la première fois sur des locomotives de la DB), bogies dérivés de ceux équipant les ICE, etc.).



Les nouvelles locomotives électriques de la série 101 de la DB sont progressivement mises en service. Ici, la 101.007-3 en tête d'un IC longeant le Rhin entre Mainz et Koblenz à Bad Salzig le 6 juin 1997. Photo : Stefan DENAYRE.

Equipées de 4 moteurs asynchrones triphasés d'une puissance unihoraire de 8600 kW et continue de 6400 kW, les 101 sont capables de remorquer des trains rapides à 220 km/h et des trains de marchandises de 2500 t à 100 km/h ou encore de 1600 t à 120 km/h.

Elles sont pourvues d'un frein électrique très puissant (6400 kW), peuvent circuler en unité multiple et en réversibilité.

Leur masse totale a pu être réduite à 86 t grâce à la construction allégée de la caisse.

Affectées au dépôt d'Hamburg, les premières 101 possèdent depuis le mois de juin un

roulement de 7 journées, les engageant sur des trains IC et IR principalement au départ d'Hamburg vers Padborg, Hannover, Rostock, Frankfurt/Main, München (via Berlin-Leipzig-Nürnberg et via Köln-Frankfurt/Main). Elles assurent également des trains de marchandises rapides, comme par exemple entre Hamburg - München et Salzburg, ainsi que des trains régionaux. Leur mise en service s'est réalisée dans de bonnes conditions, sans aucun problème technique grave.

Au prochain service d'hiver, le roulement comportera 25 journées. Pour la fin 1997, un total de 60 machines devrait déjà être livré.

CARACTERISTIQUES PRINCIPALES

Type :	Bo'Bo'
Tension :	15 kV 16 Hz 2/3
Effectif :	145
Numérotation :	101.001 à 145
Puissance unihoraire :	8600 kW
Puissance continue :	6400 kW
Vitesse maximale :	220 km/h
Masse totale :	86 t
Longueur totale :	19,100 m
Diamètre des roues :	1,250 m
Empattement d'un bogie :	2,650 m

ITALIE

Nouvelle livrée pour les FS

Les Chemins de fer italiens ont adopté une nouvelle décoration pour le matériel tant moteur que remorqué, alliant le blanc et une teinte vert pistache soulignée d'une bande bleue en bas de caisse et rouge entre les phares des engins moteurs. Cette livrée s'harmonise ainsi avec celle appliquée sur les rames à grande vitesse ETR 500, et remplacera progressivement l'ancienne décoration blanc, rouge et bleu des engins moteurs et toutes les livrées actuellement appliquées sur le parc remorqué.

PHOTO 31-03 La E632.034, une des toutes premières locomotives des FS repeintes (cabines de conduite et toiture en vert pistache, parois latérales blanches, bande bleue en bas de caisse et bande rouge entre les phares), assure le train 2023 Torino-Milano. Torino-Dora, 20 juin 1997. Photo : Jean-Luc VANDERHAEGEN.



Nouvelles du SATTI

● Le SATTI (voir EN LIGNES 18) a mis en service au début de 1997, les quatre automotrices supplémentaires rachetées à la SNCB en 1996 (les 073, 078, 083 et 098). Le SATTI dispose ainsi désormais de 8 rames belges, numérotées ALe 054.001 à 008 (ex. 058, 061, 099, 529, 073, 078, 083 et 098).

● Dans le courant du mois de juin, le SATTI a réceptionné les 7 nouvelles automotrices commandées en 1996. Construites par FIAT et ABB Tecnomasta, ces très belles rames numérotées ETR Y0530 M1 + M2 - 001 à 007, ont été mises en service au mois de juillet. Elles assurent désormais l'ensemble du trafic conjointement avec les automotrices belges. De ce fait, les vénérables locomotives de la série E626 ont été réduites au chômage.



PHOTO 31-02 Les nouvelles automotrices du SATTI ont été mises en service dans le courant du mois de juillet. Au nombre de 7, ces très belles rames sont pourvues d'un compartiment central avec plancher surbaissé. La ETR Y0530 M1-007 + M2-007 est photographiée le 20 juin 97 au dépôt de Cirié, peu après sa réception. A. DEFECHEREUX.

FRANCE

Les Z5100 s'éteignent

Les 82 automotrices de la série Z5100 de la SNCF ont été construites entre 1954 et 1958 par Carel & Fouché (partie mécanique et caisse) et MTE (partie électrique).

Elles furent mises en service sur la banlieue sud-ouest de Paris, en remplacement de matériel ancien archaïque, tâche ingrate qu'elles ont assumé durant près de 30 ans de manière irréprochable.

Ces automotrices étaient composées d'une voiture motrice (Z5100) accouplée à une remorque-pilote (ZR15.100). Leur particularité résidait dans leur caisse construite en acier inoxydable comparable aux automotrices Budd de la SNCB apparues à la même époque. Elles atteignaient une vitesse de 120 km/h et disposaient d'une puissance de 900 kW.

Afin de renforcer leur capacité devenue très vite insuffisante, une seconde remorque (ZR25.100) sera ajoutée. Celle-ci équipa d'origine les Z5155 à 5182. Plus tard, cinq rames seront même pourvues d'une quatrième voiture.

Au début des années '80, une partie des Z5100 émigra à Tours-St.Pierre pour prendre la relève des antiques Z4100, et furent engagées sur les trains locaux, notamment vers Orléans, Vierzon, Châteauroux, Cahors, Etampes et Angoulême.

Les trois dernières unités en activité terminent actuellement leur carrière sur les navettes Orléans - Les Aubrais.



L'automotrice Z5132 quitte la gare de Paris-Montparnasse le 30 mars 1991. Photo : Garrit JOOS



PHOTO 31-39 C'est au début de 1997 que le SATTI a mis en circulation les 4 automotrices SNCB acquises en 1996 et entièrement reconstruites. Ici, la ALe 054.005 (ex. SNCB 073) devant la remarquable gare de Germagnano. Photo : Jean-Luc VANDERHAEGEN.

EN BREF...

● Le chemin de fer à crémaillère autrichien du Schneebergbahn exploité par les ÖBB, a été privaté le 1er janvier 1997. La nouvelle société Niederösterreichische Schneebergbahn G.m.b.H. est constituée à parts égales par les ÖBB et le NöVog (Niederösterreichische Verkehrsorganisationsgesellschaft m.b.H.).

La ligne du Schneebergbahn a été ouverte au trafic il y a juste 100 ans, le 1er juin 1897. Elle relie la gare de Puchberg (à une soixante de kilomètres au sud de Wien) à Hochschneeberg situé à une altitude de 1795 m. La ligne, longue de 10 kilomètres est établie à l'écartement 0,750 m et possède des rampes de 200 ‰. L'exploitation est assurée par 6 locomotives à vapeur, dont une récemment livrée par SLM en 1996.

● Le premier autorail régional de la nouvelle génération X72.500 de la SNCF (voir EN LIGNES 23 page 23) est sorti des usines GEC-Alsthom en mars dernier. La SNCF a commandé 105 engins de ce type, dont la forme futuriste est, à notre goût, d'une esthétique rarement égalée!

● Les premières rames TGV Duplex (à 2 niveaux) ont été engagées depuis le 1er juin dans un roulement de 7 journées entre Paris et Lyon.

FRANCE

Extinction des derniers dinosaures du monophasé

Les dernières CC 14.100 de la SNCF, véritables dinosaures du courant monophasé, ont définitivement abaissé leur pantographes le 31 mai dernier, à l'issue du service d'hiver 1996-1997.

Ces locomotives ont caractérisé durant de longues années la traction des trains de marchandises sur la grande artère Nord-Est, axe qui voyait transiter un trafic considérable lié principalement à l'activité sidérurgique et minière. Voici un bref historique retraçant l'origine et la carrière de ces remarquables monstres.

C'est suite aux conclusions positives tirées des études et des expérimentations du courant monophasé 50 Hz réalisées à partir de 1950 en Savoie (ligne Aix-les-Bains - Annecy - La Roche-sur-Foron (78 km) électrifiée en 20 kV - 50 Hz) que la SNCF décida d'électrifier la grande artère Nord-Est en courant monophasé 25 kV - 50 Hz, abandonnant ainsi le courant continu 1500V utilisé jusqu'alors.

Quatre série de locomotives furent conjointement commandées, chacune pourvue d'un équipement électrique différent montrant bien le caractère toujours expérimental du 50 Hz.



PHOTO 31-06 Le 7 mai 1992, en gare d'Audun-le-Roman, deux trains remorqués par des CC 14.100 (la CC 14.154 à gauche et la CC 14.169 à droite), attendent l'heure de départ. Photo : Jean-Luc VANDERHAEGEN.

Pour le trafic mixte :

- les BB 12.001 à 12.198, à redresseur à ignitrons ou au silicium (MTE-SW-Alsthom 1954-1961 - 2470 kW - 120km/h - 81,3 à 85,6 t) ;
- les BB 13.001 à 13.053, à moteur directs (voir EN LIGNES 18 page 29) (SLM-Jeumont 1954-1961 - 2000 ou 2130 kW - 105 ou 120 km/h - 85,2 t) ;

Pour le trafic marchandises :

- les CC 14.001 à 14.020, à groupe convertisseur monophasé (Batignolles-Oerlikon 1955-1959 -2640 kW - 60 km/h

-125 t) ;

- les CC 14.101 à 14.202 à groupe convertisseur mono-continu.

Bien que différentes, les 4 séries avaient plusieurs points communs, à commencer par l'esthétique générale très particulière à une seule cabine de conduite flanquée de deux longs capots moteurs symétriques.

Les CC 14.100 furent construites à 102 exemplaires par Alsthom (CC 14.101 à 14.187) et CEM, Fives, Schneider et Westinghouse (CC 14.188 à 14.202). Leur livraison s'étala de 1954 à 1958.



PHOTO 31-07 Un train de minerais se dirige vers Audun-le-Roman. La CC 14.123 assure la pousse de la lourde rame. Au fond de l'image, on distingue la CC 14.100 assurant la traction en tête du convoi. Sancy, 24 avril 1992. Photo : Jean-Luc VANDERHAEGEN.



PHOTO 31-08 La CC 14.169 en tête d'un train de minerais photographié à la sortie de Tucquenieux. Photo : J-L VANDERHAEGEN.

Leur équipement de traction se composait d'un moteur asynchrone entraînant deux génératrices à courant continu, lesquelles alimentaient chacune trois moteurs de traction d'un même bogie. En fait, le principe était le même que celui utilisé sur une locomotive Diesel, le moteur Diesel étant simplement remplacé par un moteur électrique asynchrone.

Dès les premiers essais, les performances des CC 14.100 se sont avérées remarquables et à la hauteur des espérances. Grâce à leur exceptionnelle adhérence (masse totale 127 t), elles remorquaient sans peine les trains les plus lourds et ce malgré leur puissance qui peut paraître relativement faible (1860 kW) et le profil difficile, en dents de scie, de l'artère Nord-Est.

Rapidement, l'engagement des CC 14.100 sur Valenciennes-Thionville (dont la traction électrique fut officiellement inaugurée le 29 juin 1955) permit non seulement d'augmenter considérablement le tonnage des trains, mais aussi de réduire les temps de parcours grâce notamment à la suppression des échanges de traction.

Deux dépôts se partageaient l'effectif : Mohon (près de Charleville-Mézières) les CC 14.101 à 14.167, et Thionville les CC

14.168 à 14.202. Les CC 14.100 ne connaîtront en fait aucun autre dépôt durant toute leur existence.

Au fil des ans et à mesure de la progression des caténaires 25 kV, leur rayon d'action s'étendra pour atteindre d'un côté toute la région de Lille, Somain et Dunkerque, et de l'autre tout le bassin de la Lorraine (Metz, Nancy, Forbach, Conflans-Jarny, Apach, Longwy, Luxembourg, ...) et même la Belgique à Athus.

La situation des CC 14.100 restera stable jusque dans les années '70 lorsque survint la grande crise de la sidérurgie qui toucha non seulement la Lorraine et la bassin du Nord-Pas-de-Calais, mais également la Belgique, entraînant une forte réduction du trafic lié à ce secteur d'activité : minerais, charbon, coke, produits métallurgiques finis, etc. D'autre part, leur vitesse limitée à 60 km/h était très vite devenue un handicap sérieux (le relèvement à 80 km/h envisagé en 1972 ne put techniquement se réaliser). Dès 1975, cinq machines avariées ou accidentées furent retirées du service, tandis que plusieurs autres unités furent garées.

La baisse continue des activités sidérurgiques au début des années '80 entraîna

d'abord en septembre 1981 la radiation des dernières CC 14.000 dont la fiabilité à toujours été assez précaire. En 1984, la décision fut prise d'arrêter les révisions générales sur les CC 14.100, ce qui se solda par une irréductible érosion du parc. En juin 1986, l'effectif ne comptait plus que 55 engins, réparti à raison de 12 à Mohon et 43 à Thionville. En juin 1991, il n'en subsistait plus que trente, tous alors regroupés à Thionville. Leur activité se limitait désormais à des trajets sur de courtes distances dans l'Est de la France, principalement au départ de Longwy, Woippy, Forbach et Thionville. Le manque chronique d'engins moteurs leur permit toutefois de bénéficier de plusieurs sursis. La fermeture de la mine de Tucquenieux en mai 1992 leur asséna un coup fatal (voir EN LIGNES 8 page 40 et 9 page 35). Leur roulement tomba alors à 9 journées en 1994, et 8 en 1995. Au début de 1997, seules 13 locomotives étaient encore reprises aux inventaires, lesquelles ne survécurent pas au-delà du 25 mai. C'est en effet ce jour là qu'une CC 14.100, la 14.125, fut pour la toute dernière fois engagée.

Pour les amateurs de vieilles électriques, signalons qu'il subsistait au 1er avril 1997 un effectif de 72 BB 12.000 au dépôt de Lens au sud de Lille.

MATERIEL MOTEUR STATISTIQUE

livraisons d'engins neufs

453 : 27-03-1997 (AM 96)
 454 : 04-04-1997 (AM 96)
 455 : 17-04-1997 (AM 96)
 456 : 29-04-1997 (AM 96)
 457 : x x-05-1997 (AM 96)
 458 : x x-05-1997 (AM 96)
 459 : x x-06-1997 (AM 96)
 460 : x x-06-1997 (AM 96)
 462 : x x-07-1997 (AM 96)
 4303 : 27-03-1997 (TGV PBKA)
 4304 : 25-04-1997 (TGV PBKA)

engins radiés

5213 : 01-06-1997 (MKM)
 5317 : 01-06-1997 (MKM)
 5126 : 01-06-1997 (LNC)
 5163 : 01-06-1997 (FNDM)
 6279 : 01-06-1979 (FHS)
 6300 : 01-06-1997 (Infra NO)
 8459 : 01-06-1997 (Infra C)
 8508 : 01-06-1997 (FNDM)
 9141 : 01-06-1997 (Infra SO)

9145 : 01-06-1997 (Infra SO)
 9202 : 01-06-1997 (Infra C)
 9208 : 01-06-1997 (Infra C)
 9213 : 01-06-1997 (Infra SE)
 9217 : 01-06-1997 (Infra SE)
 9221 : 01-06-1997 (Infra C)
 9222 : 01-06-1997 (Infra SE)
 9225 : 01-06-1997 (Infra SE)

mutations

1901 : FBM → FSD (01-01-1997)
 6241 : LNC → Infra SE (01-06-1997)
 6252 : FHS → Infra NO (01-06-1997)
 6257 : LNC → Infra SE (01-06-1997)
 6305 : LNC → Infra SE (01-06-1997)
 6314 : LNC → Infra SO (01-06-1997)
 6316 : LNC → Infra SO (01-06-1997)
 6317 : FHS → Infra NE (01-06-1997)
 6320 : LNC → Infra SO (01-06-1997)
 6326 : FHS → Infra NE (01-06-1997)
 8427 : Infra SE → FNDM (01-06-1997)
 8428 : Infra SE → FNDM (01-06-1997)
 8440 : Infra SO → FNDM (01-06-1997)
 8441 : Infra SO → FNDM (01-06-1997)

8452 : Infra NE → FNDM (01-06-1997)
 8453 : Infra NE → FNDM (01-06-1997)

mise en parc

1802 : 15-04-1997

démolition

532 : ++ Brugge 5 à 6-1997

abréviations

AM 96 : automotrice type 1996
 C : district Centre
 FBM : Bruxelles-Midi
 FHS : Hasselt
 FNDM : Antwerpen-Dam
 FSD : Oostende
 Infra : département Infrastructure
 LNC : Monceau
 MKM : Stockem
 NE : district Nord-Est
 NO : district Nord-Ouest
 SE : district Sud-Est
 SO : district Sud-Ouest

Les autorails série 41 et les locomotives Diesel série 77 enfin commandés!

Lors de sa séance du vendredi 27 juin 1997, le Conseil d'Administration de la SNCB a enfin approuvé la commande attendue depuis longtemps. Il s'agit de 80 autorails doubles qui seront fournis par GEC-Alsthom Transporte (filiale espagnole de la multinationale GEC-Alsthom) et des 90 locomotives Diesel mixtes (ligne et manoeuvres) qui seront livrées par Siemens Verkehrstechnik.

Les autorails série 41 assureront, à terme, l'ensemble des services voyageurs sur les lignes non électrifiées ainsi que sur l'axe Athus-Meuse qui sera électrifié en 25 kV 50 Hz d'ici la fin du siècle.

Ils se composeront de deux voitures motrices qui offriront un total de 150 places assises dont 12 de première classe. Tout comme les voitures 111, les 41 disposeront d'un confort très élevé, avec la climatisation, la sonorisation et un équipement d'information électronique permettant la diffusion de messages sur des panneaux écrans. Leur vitesse maximale est fixée à 120 km/h. Chaque voiture sera équipée d'un moteur Diesel de 485 kW (660 ch) et d'une transmission Voith. La longueur totale de l'autorail sera de 49,6 mètres. Quatre engins pourront circuler accouplés, de manière à former des rames de 8 voitures d'une capacité de 600 places.

Un autorail prototype sera livré en 1999, tandis que la série sera fournie de 2001 à 2002. La valeur du marché s'élève à 5,7 milliards.

Pour les locomotives Diesel, il s'agit du modèle G1205 de MaK (qui fait partie du groupe Siemens) mais équipé du moteur Diesel ABC type 6DZC (le moteur qui équipa la locomotive prototype 6005) et d'une transmission hydraulique Voith. Le montant de la commande s'élève ici à 5,4 milliards.

Malgré les pressions exercées par la BN (Bombardier) dont la situation est critique,

la SNCB a donc privilégié l'approche économique pure aux dépens de toute considération d'ordre "politico-émotionnelle". D'après "La Libre Belgique", les ateliers espagnols de GEC-Alsthom pourront travailler à 900 francs/heure contre 2200 pour la BN. La BN devrait toutefois sous-traiter une partie du travail pour Siemens dans le cadre de la fourniture des locomotives Diesel. Dans ces conditions, la survie de la BN, qui emploie 800 personnes à Brugge et 400 à Manage, dépendra de l'issue du marché des 340 nouvelles voitures à deux niveaux du type M6.



Les futures autorails de la série 41. Photo : Service de presse de la SNCB.

LOCOMOTIVES ELECTRIQUES

Mauvais jours pour les " polycourant "

Les locomotives polycourant des séries 15, 16 et 18 ont décidément bien du mal à terminer les quelques mois qui leur restent à (sur)vivre. Les avaries et détresses ne se comptent plus, entraînant retards et perturbations du trafic. Alors que les 15 perdront leurs derniers services le 13 décembre prochain, les 16 devront malgré tout encore tenir plus d'un an, avec l'aide plus que précaire des 18. Les trois documents publiés ci-dessous et à la page 20 illustrent quelques aspects de cette situation.

série 16

● La 1604 est sortie de RI (révision intermédiaire) le 29-05-1997.

série 18

● La 1802, pour rappel arrêtée le 12 avril, a été mise en parc le 15 avril. Quant à la 1803 arrêtée le 31 mars, elle est garée hors service à l'atelier de Kinkempois.

série 20

● La 2005 est sortie de RIK1 (1ère révision intermédiaire) le 28-04-1997.

série 21

● La 2156 est sortie de RIK1 le 03-06-97.

série 22

● La 2234 est sortie de RG (révision générale) le 05-06-1997.

série 23

● Sont sorties de révision : les 2333 (RG 11-04-1997), 2340 (LC 25-04-1997), 2369 (LC 12-06-1997) (LC = révision confort).

séries 25 et 25.5

● Comme signalé dans notre précédent numéro (pages 20-21), les 25.5 seront bien mises en roulement sur des relations marchandises vers les Pays-Bas, dès le prochain service d'hiver. Parallèlement, des services de compensation kilométrique seront assurés vers le port d'Antwerpen par des locomotives Diesel de la série 6400/



Acheminement original en queue de l'IC 740 Oostende 16.04 - Schaerbeek 18.31 - assuré par une rame réversible M4 poussée par la 2157 - de la 1205 destinée à assurer la traction du train international 1386 "Flandres Riviera" Bruxelles Midi - Ventimiglia sur le tronçon Bruxelles-Lille (voir EN LIGNES 27 page 20). Schepdaal, le 24 mai 1997. Texte et photo : P. BERCHEM.



Le 28 juin fut une journée particulièrement noire pour les 18, puisque l'entière du parc était avarié! La 1806, victime le 26 juin d'une perforation d'une conduite d'huile de son transformateur après avoir heurté un objet non identifié alors qu'elle circulait en Allemagne, fut rapatriée comme véhicule dans l'EC "Memling" à destination d'Oostende. La 1805 qui remorquait le train, est elle-même tombée en détresse, si bien que c'est finalement la 2112 qui remorqua à bon port le "Memling", avec près de 2 heures de retard! Notre photo : les 2112 + 1805 + 1806 en tête du "Memling" à l'arrivée à Bruxelles-Midi. Cinq minutes plus tard, l'IC 420 (Köln-Oostende) suivait le "Memling", avec cette fois la 1801 défectueuse remorquée par la 2704! Photo : Ludwig BONTINCK.

6500 des NS. A cette fin, le samedi 28 juin, la 6520 a effectué des parcours d'essais sur le site désormais célèbre du Coucou, entre Ath et Silly, pour mesurer sa compatibilité électromagnétique avec les circuits de signalisation.

● La 2508 est sortie de LC le 14-07-1997.

série 26

● Sont sorties de RG : 2628 (14-05-1997) et 2630 (27-06-1997).

série 27

● Sont sorties de RIK2 : 2713 (22-04-1997), 2715 (17-06-1997), 2727 (26-05-1997).



La 110.501-4 (ex. 114.501-0, ex. 112.501-2) de la DB, encore habillée de la superbe livrée TEE rouge et crème, est venue à la rescousse de l'EC "Memling" tombé en détresse suite à une défaillance de la 1601. Dâren, 3 mai 1997. Photo : Michel HANSSSENS.

LOCOMOTIVES DIESEL

Locomotives Infra

Afin d'éviter toute confusion entre les locomotives appartenant au département Transport et celles figurant à l'effectif du département Infrastructure, un autocollant "INFRA" est progressivement apposé sous le numéro de tous les engins de l'Infra. Figurent actuellement au parc Infra : 23

machines de la série 62/63, 22 de la série 84 et 13 de la série 91.



série 51

- La 5167 est sortie de RG le 12-06-1997.
- Comme prévu, la 5126 et la 5163 ont été

retirées de l'exploitation le 1er juin 1997 (voir à ce sujet notre rubrique "Radiations").

- Les fortes pluies orageuses qui ont sévi durant la première quinzaine du mois de juin, ont provoqué le 10 juin dernier un glissement de terrain à la sortie de la gare de Gent-St.Pieters, le long de la ligne 75, à hauteur du faisceau de garage des rames à voyageurs. Cet affaissement a entraîné d'importants dommages aux bâtiments du Poste d'Entretien, en particulier dans celui qui renfermait la chaufferie servant à préchauffer les rames Diesel durant la période hivernale. Les dégâts sont tels que ces bâtiments ont été abattus. Pour remplacer cette installation fixe, deux locomotives de la série 51 ont été reconverties en chaudière mobile. Il s'agit des 5106 et 5126 (radiées respectivement le 1er juin 95 et le 1er juin 97). Dépourvues de leur moteur Diesel, elles serviront dès la prochaine période hivernale à assurer le préchauffage des rames et à contrôler leur étanchéité.

séries 52-53

- Les deux dernières victimes de la collision d'Halanzy du 5 octobre 1994, les 5213 et 5317, ont été retirées de l'exploitation le 1er juin 97 (voir la rubrique "Radiations").

série 54

- La 5404 (204.004) est sortie de l'AC Salzinnes le 26-05-1997, après réparation de fissures au bâti du moteur Diesel.



Rapatriement d'une 15 défectueuse de Jeumont à Kinkempois en tête d'un train de marchandises. Engis, 31 mai 1997. Photo : Michel HANSSSENS.



Après une immobilisation forcée depuis le 14 avril 1997 (voir EN LIGNES 30 page 21), la 1901 est réapparue sur la scène. Le 26 juin dernier, elle était prête au départ en gare de Mons avec un train d'essai composé de trois voitures K3. Photo : Gwenn CORBISIER.

Les participants au voyage vapeur en Gaume le 28 juin dernier, ont pu constater l'état désastreux de sa caisse. Heureusement, l'atelier de Stockem a entamé depuis une réparation complète de la carrosserie.

série 55

- Les 55 TVM suivantes ont été équipées

de l'attelage automatique Scharfenberg du côté poste de conduite 1 : 5501 (09-04-97), 5506 (24-04-97), 5509 (21-05-97), 5511 (24-04-97), 5512 (09-04-97) et 5514 (21-05-17).

La 5511 était déjà équipée de l'attelage automatique lors de sa sortie de RG le 17-01-97, mais la fixation de l'attelage a dû être modifiée.



La 6520 des NS photographiée le 28 juin lors des essais de compatibilité électromagnétique au bois du Coucou entre Ath et Silly. A gauche, la voie d'accès à la base TGV du Coucou. Cette machine, la dernière de sa série (6401 à 6520), a été livrée aux NS le 31 janvier 1995. Précisons encore qu'elle porte la livrée rouge de "NS-Cargo", laquelle est appliquée aux dix dernières locomotives (6511 à 6520). Photo : Pierre BERCHEM.

séries 62-63

- Les 6279 et 6300 ont été retirées de l'exploitation le 1er juin 1997 (voir à ce sujet notre rubrique "Radiations").

- Neuf locomotives de la série 62 ont été transférées le 1er juin 1997 du département Matériel vers celui de l'Infrastructure. Il s'agit des 6241, 6257 et 6305 de Monceau vers Infra Sud-Est (entretien Kinkempois), des 6314, 6316 et 6320 de Monceau vers Infra Sud-Ouest (entretien Monceau), des 6317 et 6326 de Hasselt vers Infra Nord-Est (entretien Hasselt) et de la 6252 de Hasselt vers Infra Nord-Ouest (entretien Merelbeke).

séries 73 et 82

- Sont sorties de RG : 7324 (07-05-1997), 7348 (23-06-1997), 8206 (24-04-1997), 8248 (29-05-1997).

série 84

- Six locomotives de la série 84 du département Infrastructure ont réintégré le département M au 1er juin 1997. Les 8428 (district Sud-Est), 8452 et 8453 (district Nord-Est) sont réutilisables pour le service normal, tandis que la 8427 (district Sud-Est), la 8440 et la 8441 (district Sud-Ouest) sont retirées du service. A noter que la 8427 circulait toujours dans la région de Jemelle au moment où ce numéro est bouclé!

- La 8459 du département Infrastructure district Centre, a été radiée au 1er juin 1997 (voir notre rubrique "Radiations").

série 85

- La série 85 compte désormais une locomotive de moins, suite à la radiation accidentelle de la 8508, retirée définitivement de l'exploitation au 1er juin 1997 (voir à ce sujet notre rubrique "Radiations").

- Le 13 mai 1997, la 8518 a été percutée de plein fouet par un camion semi-remorque sur la Noorderlaan dans les installations portuaires d'Antwerpen. Sous le choc, la locomotive, qui remorquait 4 wagons de bananes, a été poussée hors des voies et se retrouva dans une position inclinée, tandis que le premier wagon a déraillé. Cet accident qui a malheureusement entraîné la mort d'un agent de triage, remet en cause la vitesse excessive pratiquée par les camions circulant dans le port et le non respect des feux rouges des passages à niveaux. Les camionneurs dénoncent quant à eux les cadences de travail insoutenables...

série 91

- Les 9141 et 9145 dépendant du service Infrastructure district Sud-Ouest, ont été radiées au 1er juin 1997 (voir à ce sujet notre rubrique "Radiations").

● Les 7 derniers locotracteurs de la série 92 qui se trouvaient toujours repris à l'inventaire, bien que garés hors service depuis 1996 (les 9202, 9208, 9213, 9217, 9221, 9222 et 9225), ont été retirés définitivement de l'exploitation le 1er juin 1997 (voir notre rubrique "Radiations").

AUTOMOTRICES ELECTRIQUES

série 129-150 "Budd"

● La modernisation des automotrices "Budd" a été interrompue suite aux coûts de cette opération alors que l'on enregistrera en juin 1998 un important surplus de matériel. On s'oriente donc vers une radiation anticipée de cette série...

séries 151-270 et 600-700

● La modernisation programmée des automotrices doubles classiques de la série 600-700 se fait attendre. Certains échos font même état de l'abandon provisoire de ce projet. A suivre.

série 151-270

● Voici une autre série qui, très bientôt, pourrait voir débuter son amortissement. En effet, dès la mise en vigueur de la nouvelle offre voyageurs en juin 1998, ce n'est pas moins de la moitié de l'effectif de cette série qui, selon les estimations, pourrait devenir excédentaire, notamment suite à l'arrivée massive des automotrices type 96 qui, en cascade, libéreront d'autres matériels plus récents.

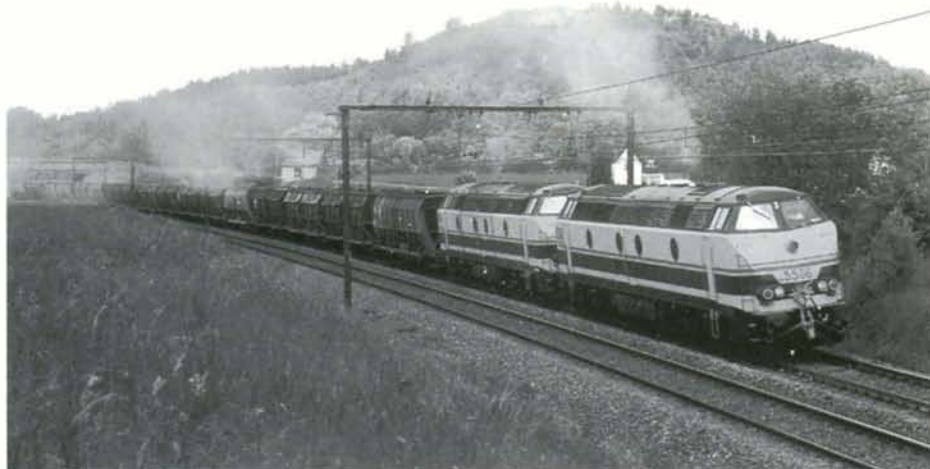


PHOTO 31-41 Comme les 55 TVM n'assurent plus en temps normal que des services de plantation en cas de défaillance des TGV et consorts, leur moteur Diesel ne tourne généralement plus qu'au ralenti. Il est donc nécessaire de les envoyer de temps en temps en ligne afin de les faire tourner à plein régime. Le 27 mai dernier, les 5506 et 5514 TVM ont ainsi remorqué un train de charbon jusqu'à la gare frontière de Quévy, ici en passage à Cuesmes. On remarquera la fumée bleuâtre visible à l'échappement, causée par de longs fonctionnements au ralenti. Photo : Philippe SCHOLL.

Il y a de fortes chances pour qu'une grande partie des automotrices qui seraient ainsi retirées de l'exploitation, soit rapidement vendues d'occasion pour le compte de divers réseaux privés italiens, dont l'insistance de rachat devient grande depuis qu'il n'y a plus d'automotrices des types 54 et 55 disponibles (les rames subsistantes à St.Ghislain et à Muizen sont dans un état irrécupérable).

● Sont ressorties de révision générale ou intermédiaire les rames suivantes : 156 (RI 27-06-1997), 185 (RI 07-05-1997), 219 (RG 22-05-1997), 231 (RI 18-06-1997), 232 (RI 12-05-1997), 256 (RI : 29-04-1997), 258 (RI 13-05-1997).

● La 211 (une des victimes de l'accident de

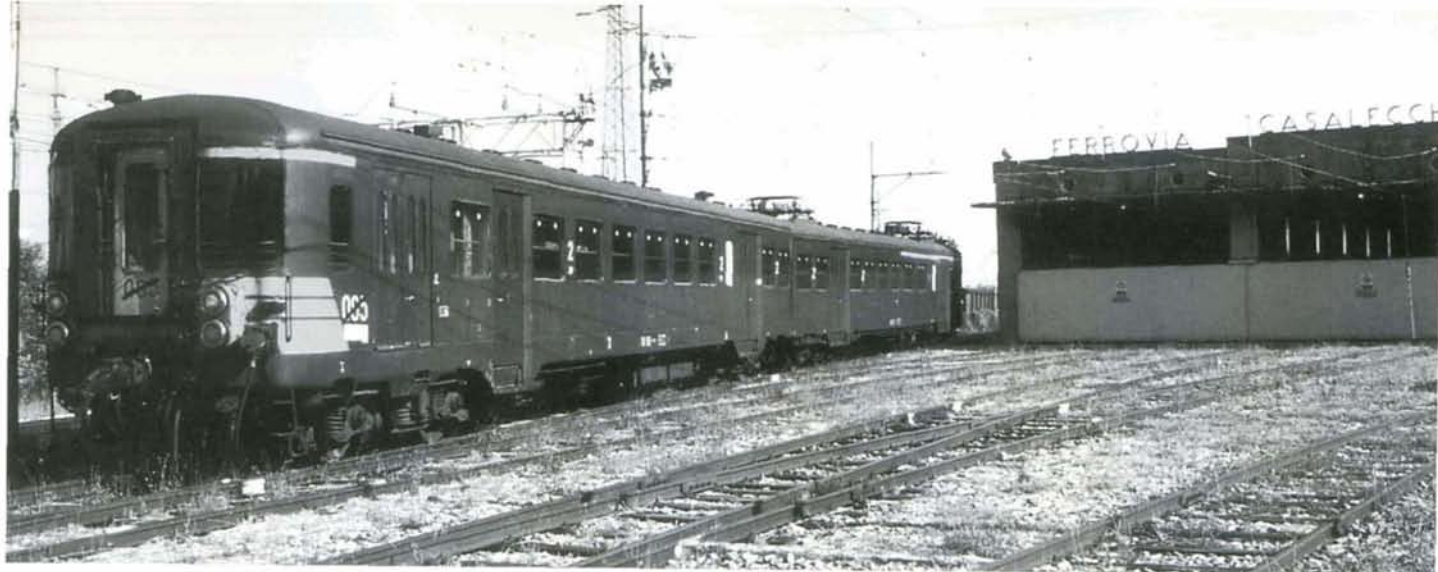
Roeselare en avril 1996) est actuellement en cours de transformation à titre d'essai. Elle se voit ainsi équipée d'une installation de climatisation, tandis que les postes de conduite sont réaménagés. Plus de détails dans notre prochain numéro.

série 301-440

● Depuis plusieurs semaines, l'automotrice 390 se promène avec une de ses faces avant totalement dépourvue du triangle jaune! La peinture semble ne pas avoir adhéré, si bien que le poste de conduite est tout gris et dépourvu également de numéro (voir photo page 31). Pour rappel, cette rame est formée de la voiture ABD et de la voiture intermédiaire de la 343 (voir EN LIGNES 26 page 21).



PHOTO 31-42 Le 4 mai dernier, le TGV 9309 Paris-Amsterdam assuré par la rame PBA 4326, est tombé en détresse à Ghlin, suite à une avarie d'alimentation en 3 kV. Les 5501 et 5514 TVM, plantons à Ath, ont été appelées à la rescousse du TGV, qui est reparti 124 minutes après son immobilisation! Précisons toutefois que les 215 voyageurs ont été transbordés dans l'IC 833 (Quiévrain-Schaerbeek). Passage à Braine-le-Comte en direction de l'atelier TGV de Bruxelles-Midi de la rame PBA 4326 remorquée par les deux 55. Ph. DIEU.



Comme annoncé dans notre précédent numéro page 18, le chemin de fer privé italien Ferrovie Casalecchio Vignola (FCV) a racheté quatre automotrices type 1954 de la SNCB (les 092, 095, 104 et 108), lesquelles devraient, après modernisation complète, assurer dès mai 1998 le trafic voyageurs entre Bologna (gare FS) et Vignola. Notre document montre la 095 garée en attente de transformation devant le dépôt du FCV à Casalecchio, en juillet 1996. Photo : Marco CACOZZA.

AM 96

● C'est depuis le dimanche 1er juin que les automotrices type 1996 ont fait leur apparition sur la relation Mons-Tournai-Lille. C'est la 449 qui eut l'honneur d'effectuer le premier service.

La fiabilité et les problèmes techniques affectant ce matériel sont tellement nombreux que la SNCB envisagerait de ne plus le réceptionner tant qu'ils ne seront pas définitivement résolus.

AUTORAILS DIESEL

série 44

● Le 4406 est sorti de révision générale au début du mois de juin, dans la nouvelle livrée bleu-jaune. Sitôt après, le 4407 est

entré à l'Atelier central de Mechelen le lundi 16 juin. Il ne subsiste ainsi plus que le 4408 dans la livrée rouge-jaune.

autorails ES

Au fur et à mesure que seront livrés les nouveaux autorails de la série ES 500, les autorails anciens des séries ES 100, 200 et 400 sont progressivement remplacés et réformés. Une partie de ceux-ci sera toutefois réutilisée comme véhicules remorqués. Voici l'avenir proche des anciens autorails ainsi que la date envisagée de leur radiation (+) :

ES 100

ES 101 :	radié en 1995
ES 102 :	radié en 1994
ES 103 (district NE) :	+ 09-1997
ES 104 :	radié en 1994

ES 105 (district SE) : + 09-1997

ES 106 (district NO) : + 09-1997

ES 200

ES 201 (district SO) : + 12-1997

ES 202 (district C) : sera utilisé comme véhicule remorqué

ES 203 (district SE) : + 09-1997

ES 204 (district NO) : + 03-1998

ES 205 (district SE) : sera utilisé comme véhicule remorqué à partir de mars 98

ES 206 (district NE) : + 06-1998

ES 207 (district SO) : sera utilisé comme véhicule remorqué à partir de mars 98

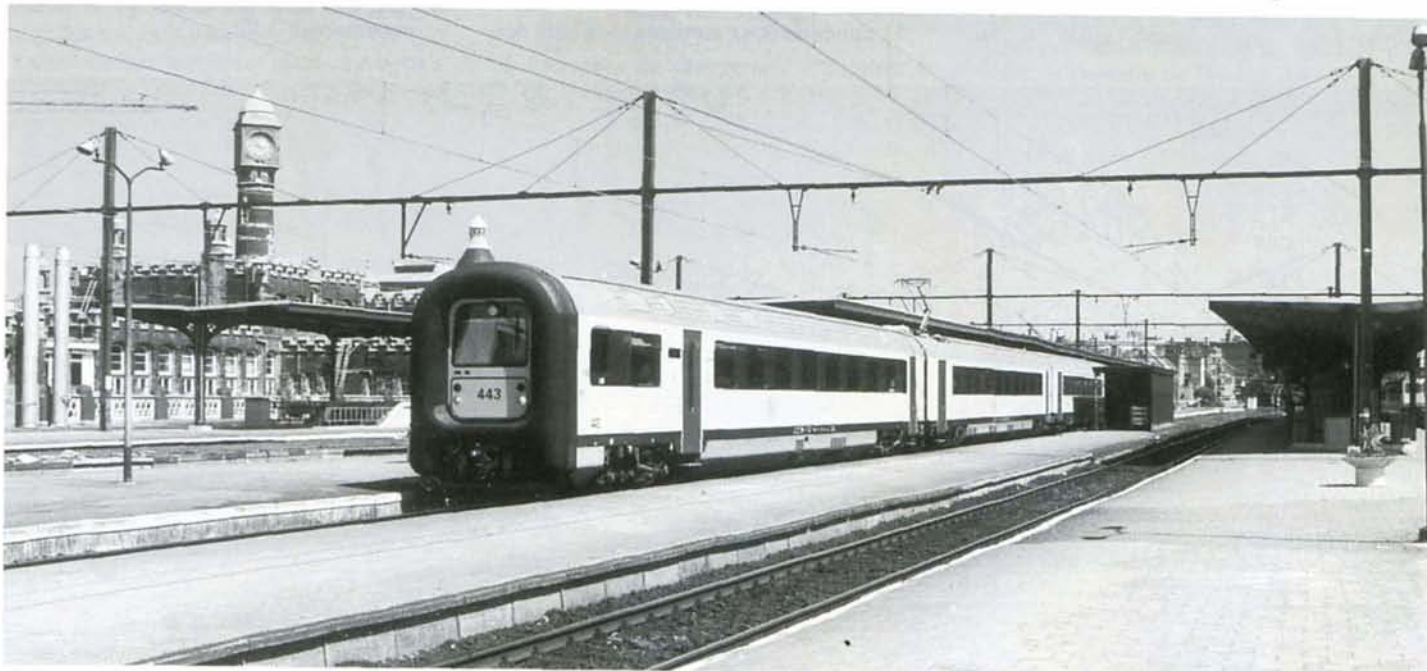
ES 208 (district NE) : + 06-1998

ES 209 (district SE) : sera utilisé comme véhicule remorqué à partir de mars 98

ES 210 (district NO) : + 06-1998

ES 211 (district SE) : sera utilisé comme véhicule remorqué à partir de mars 98

ES 212 : + depuis 1994



L'automotrice 443 photographiée lors de son passage à Gent-St.Pieters à l'occasion d'un parcours d'écolage Antwerpen-Kortrijk, le 30 mai 1997. Photo : Ludwig BONTINCK.

ES 400

Seuls les six autorails remotorisés avec un moteur MTU resteront en exploitation (les ES 401, 402, 403, 404, 406 et 410), les autres seront soit radiés (le ES 409 du district Nord-Ouest, prévu pour 06-1998), soit utilisés comme véhicule remorqué (les ES 405 et 407 du district Nord-Est).

On constate donc que les trois derniers ES 100 devraient tous disparaître pour le mois de septembre, au moment donc où vous lirez ce numéro. Les ES 200 bénéficieront d'un sursis jusqu'en mars ou juin 1998, exception faite de quatre engins qui resteront utilisés, mais en tant que véhicules remorqués.

A noter que l'ES 4612 du district Sud-Est, affecté à Visé-Haut, sera quant à lui retiré du service lors de sa prochaine avarie.

TGV

Numérotation des rames TGV

Il existe actuellement quatre types de rames TGV en circulation. Afin de clarifier les esprits, nous les décrivons brièvement et précisons leur affectation et numérotation :

● TGV " Réseau " :

Il s'agit de trente rames appartenant à la SNCF, caractérisées par une livrée gris métallisé. Elles sont composées de deux motrices encadrant huit remorques et sont tricourant : 1500V et 3000V =, 25 kV~. Elles sont numérotées 4501 à 4530 et circulent sur les relations France-Belgique et France-Italie.

● TGV PBA :

Les dix rames PBA (pour Paris-Bruxelles-Amsterdam) appartiennent aussi à la



La motrice Eurostar 373.221 (SNCF) en réparation à l'Atelier Central de Mechelen, après sa collision avec un camion au passage à niveau de Ligne le 11 mars 1997 (voir EN LIGNES 30 page 25). Photo : Jan PEETERS.

SNCF, sont également tricourant et identiques aux rames TGV Réseau; elles sont toutefois en couleur bordeaux, choisie pour désigner le service commercial " Thalys " sur les relations France - Bruxelles - Pays-Bas. Elles sont munies de divers équipements imposés par les NS : butée pour calage des pantos (nécessaire pour le franchissement en Hollande des nombreux ponts sans caténaires, système de signalisation ATB, radio sol-train adaptée). Elles sont numérotées 4531 à 4540. Ces rames circulent également au sud de Paris.

● EUROSTAR :

Eurostar est le label commercial des TGV qui relie la France et la Belgique à la Grande-Bretagne. Les relations sont assurées par :

- 31 rames de deux motrices encadrant dix-

huit remorques appartenant aux réseaux belge (SNCB), français (SNCF) et anglais (BR). Chaque rame est sécable en son milieu et chaque motrice porte un numéro. Il existe une demi-rame de réserve qui permet, à tout instant, de recomposer une rame entière afin d'éviter une immobilisation trop longue. Les rames ont le gabarit britannique, caractérisé par une largeur inférieure à la largeur continentale. Elles sont tricourant : 25 kV~, 3 kV= et 750 V= par troisième rail latéral.

Les demi-rames appartenant aux BR sont numérotées 3001 à 3022 (soit 11 rames), celles de la SNCB 3101 à 3108 (soit 4 rames) et celles de la SNCF 3201 à 3232 (soit 16 rames et une motrice de réserve numérotée 373.999).



Durant plusieurs jours, les nouvelles rames PBKA ont effectué des parcours d'essais entre Waremme et Liège, en simple ou en double rame. Le 1er avril 1997, passage à vive allure des rames SNCB 4301 et 4302 à Fexhe en direction de Liège Photo : Michel HANSSENS.



Durant l'horaire d'hiver 1996-1997, certains Eurostar ont été détournés entre Lille et Bruxelles par Wannehain, Antoing et Mons. Le 17 mai 1997, le train 9130 London Waterloo - Bruxelles Midi traverse la gare de Ghlin. Un an plus tôt, au même moment, les photographes y attendaient impatiemment le passage de l'EC "Jacques Brel", en espérant qu'il soit remorqué par une des deux dernières CC 40.100 en service! Texte et photo : Pierre BERCHEM.

- sept rames "North of London" ont des caractéristiques identiques mais ne comportent que 14 remorques au lieu de 18. Elles sont numérotées 3301 à 3314, appartiennent aux BR et circulent entre le continent et le Nord de Londres. Elles peuvent être amenées à circuler jusque Londres, en remplacement d'une rame de dix-huit voitures indisponible.

● TGV PBKA :

Les nouvelles rames PBKA (pour Paris-Bruxelles-Köln-Amsterdam) en cours de livraison sont prévues pour circuler entre la France, la Belgique, les Pays-Bas et l'Allemagne, en complément des actuelles rames PBA, lorsque toutes les lignes à grande vitesse seront en service.

Les dix-sept rames appartiendront à quatre réseaux (SNCF, SNCB, NS et DB); elles sont composées de deux motrices encadrant huit remorques, sont quadricourant 15 kV~, 25 kV~, 3 kV= et 1,5 kV=. La SNCB possédera sept rames numérotées 4301 à 4307, la DB deux rames 4321 et 4322, les NS deux rames également 4331 et 4332 et la SNCF six rames 4341 à 4346.

Chaque motrice possédera sa propre immatriculation, constituée par le numéro de la rame suivi du chiffre 0 (motrice impaire) ou 9 (motrice paire). Exemple : les motrices de la rame 4304 portent les numéros 43040 et 43049.

Les deux rames financées par la DB seront gérées par la SNCB.

Précisons que c'est l'atelier SNCF du Landy qui est chargée de l'entretien des six rames PBKA françaises, tandis que l'atelier de Bruxelles-Midi se chargera de toutes les autres rames : SNCB, NS et DB.

Depuis le 1er juin, les rames PBKA déjà réceptionnées circulent en pool avec les rames PBA, sur les relations France-Belgique.

Il est à noter que toutes les rames TGV Réseau, PBA et PBKA, à l'exception des Eurostar, sont couplables entre elles.

VOITURES

voitures I6

● Dans notre numéro précédent, nous nous interrogeons sur le sort qui sera réservé à la voiture I6 Bar-Bistro 12.780 de l'EC "Memling" à partir de l'horaire d'été 1997. Depuis le 1er juin, elle est incorporée dans l'EC "Iris" Bruxelles-Chur et retour, mais uniquement sur le trajet partiel Bruxelles-Luxembourg et vice-versa. De plus, les voyageurs de ce train ont dorénavant la possibilité de faire transporter leur vélo, une nouveauté, à bord d'un fourgon des CFF revêtu d'une bien triste livrée verte. Quant à l'EC "Memling", il bénéficie dorénavant d'une voiture-restaurant de la

DB, mais les voitures de 1ère et de 2ème classe en livrée "Memling" sont toujours présentes, contrairement à ce que nous annonçons dans le précédent numéro. Mais jusqu'à quand? (Pierre Berchem).

● A l'occasion des 150 ans des Chemins de fer suisses, le bureau belge de Swiss Tourisme a fait repeindre entièrement une voiture I6 "Memling" (SNCB 12.658 - UIC 61 88 21 70658-6), avec des motifs de dessins d'enfants provenant d'un concours de dessin organisés dans nos écoles primaires. La firme Ricola, la SNCB et Märklin Belgique ont également participé à cet événement, ce qui explique la présence des logos Ricola et Märklin. La voiture a été présentée en gare de Namur le 18 avril dernier, puis fut incorporée dans l'EC 90/91 "Vauban" entre Bruxelles-Midi et Chur.



Durant une semaine, du 24 au 31 mai, les Eurostar détournés via Mons et Antoing ont emprunté le pertuis TGV de Halle. Depuis le 1er juin, tous les Eurostar traversent à nouveau la gare de Halle en surface. 31 mai 1997. Photo : Christian DOSOGNE.

111 : renforcement sur Köln

Depuis le 29 juin, et contrairement à ce qui avait été prévu, les 111 sont engagées dans toutes les rames Oostende-Köln, et non plus sur les seuls trains 417, 419, 426 et 430 comme c'était le cas au début de l'horaire d'été. Les rames ne sont toutefois pas constituées uniquement de 111, mais comportent également, suivant les trains, des I4, I10, un fourgon DMS et même des voitures couchettes et lits (INT 232 et 233). Un beau cocktail d'été pour les photographes!

voitures K3

Les Chemins de fer croates (HZ) sont actuellement en pourparlers avec la SNCB pour le rachat de toutes les K3 subsistantes. La guerre dans l'ex-Yougoslavie a en effet entraîné une grande destruction du parc. A suivre...

voitures M2

Une firme italienne a déposé une demande de rachat d'une première tranche de 10 voitures M2. Celles-ci seraient, après reconditionnement, remises en service sur des réseaux privés italiens.

voitures M4

Depuis la mi-juillet, tous les IC Charleroi-Antwerpen sont assurés soit en 111 soit en M4 modernisées.

voitures M6

Quatre firmes ont été préqualifiées pour la commande des futures voitures à deux niveaux du type M6 : Breda (Italie), BN-Bombardier, GEC-Alsthom et Siemens.

fourgons Dms

Depuis le 1er juin, tous les IR de la relation Liège-Luxembourg sont dotés d'un fourgon Dms destiné à transporter les vélos des touristes. Ces fourgons sont reconnaissables par la présence d'un autocollant représentant la silhouette d'un vélo.

voitures-restaurants RESTO

Les voitures-restaurants "RESTO", ex. SNCF sont dorénavant toutes engagées dans des trains de nuit à long parcours. Il s'agit :

- du TAC Schaerbeek-Frèjus/St.Raphaël et retour, prolongé certains jours jusqu'à Ventimiglia en remplacement du « Flandres-Riviera » supprimé depuis le 1er juin;
- du TAC "Freccia del Sole" Schaerbeek-Ancona et retour;
- du nouveau train international "Azur-Express" Bruxelles-Midi-Ventimiglia et retour via Luxembourg et Metz uniquement accessible aux voyageurs sans autos, et qui remplace le « Flandres-Riviera » le vendredi au départ de la Belgique et le dimanche pour le retour (P. Berchem).

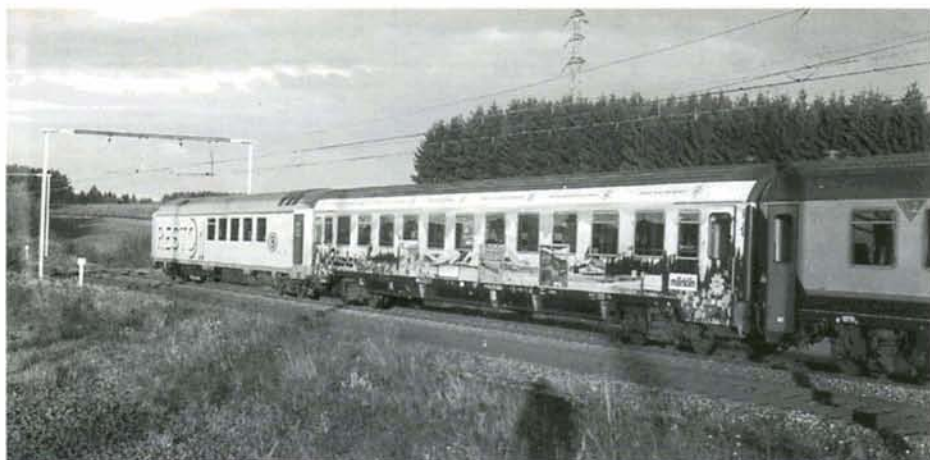


PHOTO 31-43 La voiture I6 - 12.658 repeinte à l'occasion des 150 ans des Chemins de fer suisses, dans l'IC 90 "Vauban" Milano-Bruxelles. Précisons que la voiture n'a pas été repeinte, mais décorée à l'aide d'autocollants. Stockem, 12 mai 97.

Photo : Jean-Luc VANDERHAEGEN.

INFRASTRUCTURE

ligne 25 : modernisation du tronçon Berchem-Kontich

Comme annoncé dans EN LIGNES 28 page 26, d'importants travaux d'assainissement ont été entamés le 3 août dernier entre Berchem et Kontich sur la ligne 25. L'assiette de la ligne subira un lifting complet, avec le déplacement de plus de 80.000 tonnes de terre. Un dispositif d'écoulement des eaux sera aménagé, avec des nouveaux fossés pourvus d'un drainage, un collecteur et une station de pompage. La voie sera entièrement renouvelée, opération qui nécessitera entre autres, l'apport de 51.000 tonnes de ballast nouveau et 20.000 traverses en béton. Toute l'infrastructure de la traction sera à la même occasion entièrement remplacée, ce qui aura pour conséquence la suppression des anciens poteaux supports de caténaires. Les travaux concerneront encore le renouvellement complet des quais des trois gares intermédiaires (Mortsel Deurnesteenweg, Mortsel Oude God et Hove), la réfection de plusieurs

ponts et murs de soutènement. A l'issue des travaux, la vitesse maximale de cette section sera portée à 160 km/h.

Ce chantier gigantesque nécessitera l'interruption totale du trafic de la fin du mois d'août jusqu'au mois de décembre. Durant cette période, le trafic voyageurs sera détourné entre Berchem et Kontich par la ligne 27, via Mortsel et Mortsel Liersesteenweg, ce qui nécessitera la déviation du trafic marchandises par Lier et Aarschot (lignes 15, 16 et 35). Le retard encouru au service voyageurs ne devrait toutefois pas dépasser 4 minutes.

ligne 31

De fin janvier à début février, la SNCB a procédé au démontage partiel de la ligne 31 Ans-Liers, anciennement électrifiée et fermée le 3 juin 1984. Les coupons de voies ont été transférés sur la future base TGV de Voroux, pour établir les voies de service. Le tour de Liège via Herstal-Ans n'est désormais plus possible. Il est prévu de démonter le restant de la ligne jusqu'à l'arsenal de Rocourt dont les installations sont desservies au départ de Liers.

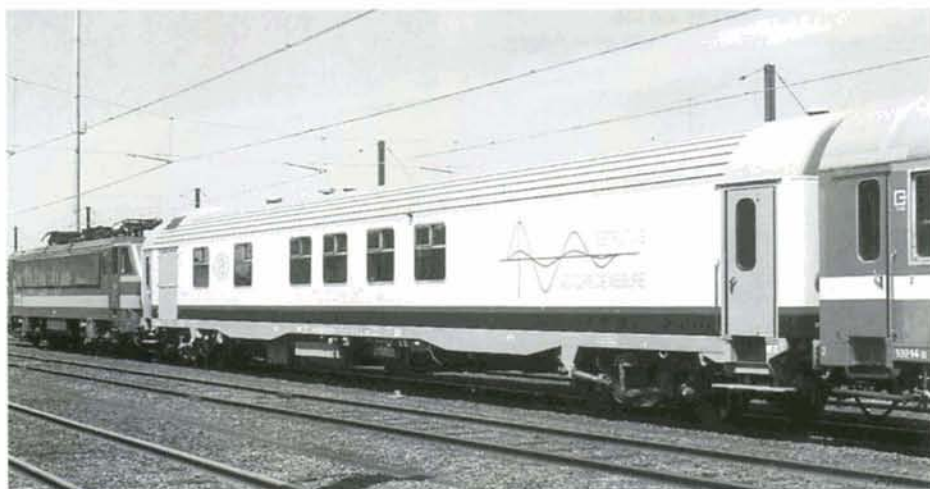


PHOTO 31-44 La voiture de mesure 00613 (UIC 60 88 99 70013-2) est ressortie de révision au début du mois de juin, repeinte dans la nouvelle livrée 111. A remarquer, le graphisme décoratif appliqué sur le flanc de la voiture. Merelbeke, 10 juin 1997.

Photo : Jean-Luc VANDERHAEGEN.



La ligne 31 partiellement démontée à la sortie d'Ans-Est à hauteur de l'ancien raccordement de la gare. On remarquera que les poteaux supports de caténaire sont toujours debout! Mars 1997.

Photo : Luc NINANE.



Le 12 février 1991, la 7350 de Merelbeke assura la desserte du raccordement Nobels-Peelman. Cette dernière section de l'ancienne ligne internationale St.Niklaas - Terneuzen a été démontée en mars 1997. Photo : Wim DE RIDDER.

ligne 52 : réouverture de la section Boom-Puurs retardée

Contrairement à ce qui avait été programmé, la réouverture de la section Boom-Puurs de la ligne 52 n'a pas été faite au 1er juin 1997; l'électrification n'est pas terminée et aucun accord n'était intervenu entre la SNCB et la Société du Canal Maritime sur les procédures d'accès au pont mobile : doit-il être maintenu levé en permanence pour laisser passer le trafic maritime et seulement abaissé lorsqu'un train est annoncé ou l'inverse? Un accord a été passé au début du mois de juin :

- pour le trafic voyageurs (un train par heure et par sens), le pont sera baissé trois minutes; les retards devront être systématiquement signalés à la Société du Canal Maritime pour régler le passage des bateaux;
- pour tout autre trafic, une annonce préalable est nécessaire.

On parle d'une réouverture de la section Boom-Puurs pour début 1998. L'horaire actuel permet le prolongement jusqu'à



L'état d'avancement de l'électrification de la ligne 52 entre Boom et Puurs, le 16 juin dernier. Photo : William BOECKX.

Puurs pendant le temps de stationnement à Boom, sauf pour le premier train du matin.

ligne 54 : St.Niklaas - Terneuzen, la fin définitive

La dernière portion de voie originale de la ligne internationale St.Niklaas - Terneuzen a été démontée dans le courant du mois de mars 1997. Il s'agit du raccordement reliant la gare de St.Niklaas à la firme Nobels-Peelman, d'une longueur approximative de 500 mètres. La desserte de cette entreprise était en fait suspendue depuis 1995. Cet embranchement faisait partie de l'ancienne compagnie Malines-Terneuzen (MT) qui fut reprise en 1948 par la SNCB. Le dernier train de voyageurs y circula le 18 mai 1952, tandis que le dernier convoi de marchandises passa la frontière à De Klinge en mai 1968. La partie belge de la ligne jusqu'à De Klinge restera encore desservie jusqu'en 1975, après quoi seule subsistera la courte section desservant la firme Nobels-Peelman exploitée en tant que raccordement. La ligne entière resta toutefois conservée par l'OTAN comme axe stratégique, ce qui n'empêcha nullement de voir des parties entières démontées au fil des ans, principalement sur la section néerlandaise. Après le démantèlement du bloc de l'Est, le démontage se poursuivit à une vitesse accélérée. Une piste cyclable a même été aménagée sur l'assiette de la ligne entre St.Niklaas et Hulst.

ligne 124 : interruption totale du trafic entre Bruxelles-Midi et Linkebeek

La SNCB a mis à profit le long week-end de la Pentecôte, du samedi 17 mai au lundi 19 mai inclus, pour réaliser d'importants travaux entre Bruxelles-Midi et Linkebeek, nécessitant l'interruption totale du trafic sur cette section.

Ces travaux concernaient :

- le remplacement du pont métallique surplombant la ligne 26 entre Uccle-Calevoet et Linkebeek, par un nouvel ouvrage en béton précontraint;

- la réfection du grand pont en briques surplombant la rue de Stalle entre Uccle-Stalle et Uccle-Calevoet, avec intervention, après dégarnissage du ballast, au niveau de la superstructure;
- le ripage des voies à la bifurcation de Forest-Est lié aux travaux d'amélioration d'accès à Bruxelles-Midi pour le TGV.

Tous les trains IR (en automotrices quadruples) vers Charleroi ont été détournés entre Bruxelles-Midi et Linkebeek par les lignes 28 (ceinture Est de Bruxelles, 50, 161/1, 161 (Bruxelles-Schuman et Quartier-Léopold sans arrêts), 26/4, 26 et 26/5 pour ensuite poursuivre normalement avec 25 minutes de retard.

Vers Bruxelles, ces trains rejoignaient directement Bruxelles-Nord par le même itinéraire sans passer par la ceinture Est. A Bruxelles-Nord, les voyageurs devaient prendre place dans n'importe quel train vers Bruxelles-Central ou Midi, mais le retard était parfois tel que ces voyageurs étaient invités à rester à bord, le train repartant quasiment immédiatement pour Charleroi à l'heure prévue. Il faut en effet savoir que les IR font terminus les week-ends à Bruxelles-Nord où ils ont théoriquement 22 minutes de stationnement.

Les trains L de la relation Antwerpen-Centraal - Nivelles étaient détournés dans les deux sens par le même itinéraire que les IR vers Charleroi; le trajet Bruxelles-Midi - Antwerpen-Centraal était annoncé avec 10 minutes de retard.

Particularité : l'arrêt à Linkebeek vers Bruxelles était effectué en début de quai, côté Nivelles, pour permettre à l'automotrice de démarrer et de prendre suffisamment de vitesse pour s'engager sur le raccordement de la ligne 26/5 (en rampe) panto baissé, suite à la mise hors tension de la caténaire à cet endroit en raison des travaux.

Deux autobus de De Lijn Vlaams-Brabant assuraient la navette entre Linkebeek et Bruxelles-Midi pour desservir, une fois par heure dans chaque sens, les gares de Uccle-Calevoet, Uccle-Stalle et Forest-Est.

ligne 126

Depuis le début du mois de juin, on peut voir circuler sur la ligne 126 des wagons transporteurs de coils en provenance de la société British Steel à Manchester (GB) (transitant par le tunnel sous la Manche!) à destination des Tôleries Delloye-Matthieu (TDM) à Marchin. Ces bobines d'acier sont électrozinguées sur la ligne HP5 de TDM et deviendront plus tard des Ford et des Vauxhall!

ligne 147

Les travaux de réhabilitation de la ligne 147 entre Fleurus et Tamines (8 km) ont débuté au mois de mai. L'ensemble des travaux représente un investissement global de 630 millions, étalés sur une période de 5 ans. Outre l'établissement de deux nouvelles voies, ces travaux concernent également la remise en service de 7 passages à niveau, la modernisation de 7 ponts et la construction d'un nouveau pont sur la Sambre pour le raccordement de la ligne 147 à la ligne 130 vers Namur.

Il est à noter que la protection de l'environnement sera particulièrement soignée. Ainsi, l'emploi de longs rails soudés, d'une double couche de ballast et de la pose des aiguillages loin des habitations, permettront de diminuer les nuisances sonores. De plus, la végétation sera préservée et aménagée.

La ligne sera électrifiée et parcourable à une vitesse de 90 km/h. Sa réouverture devrait être effective en 2001.

ligne 161C : une nouvelle gare à Louvain-La-Neuve

Une toute nouvelle gare a été mise en service le 9 juin dernier à Louvain-la-Neuve. Le bâtiment, situé au milieu d'une nouvelle galerie commerciale, a la forme d'un L, et comprend : un bureau de recettes avec le block 2 (dont le transfert fut effectué le week-end des 7 et 8 juin), une petite salle d'attente, le bureau du chef de gare, un réfectoire, un vestiaire "hommes", un vestiaire "dames", une toilette, un local de service et un petit local contenant le matériel d'entretien.

ligne 165

Les premiers gros travaux de modernisation de la ligne 165 entre Virton et Athus ont débuté au début de l'année en gare d'Halanzky. La voie est entièrement renouvelée, tandis que toutes les voies de garage et les anciens quais sont démontés.

→ Le train 49940 remorqué par la 1817 des CFL traverse la gare d'Halanzky en plein travaux de modernisation le 14 mai 1997. Photo : Tanguy BADIE.



A l'occasion des travaux entrepris sur la ligne 124 à la sortie de Bruxelles-Midi à hauteur de la liaison avec le pont de la ligne 28, la suspension caractéristique des caténaires rappelant celle utilisée en Suisse, a disparu. 30 août 95. Photo : Christian DOSOGNE.



Le nouveau locotracteur Cockerill acquis d'occasion par TDM manoeuvre une rame de 5 wagons dans le faisceau de l'usine. Il s'agit d'une machine (Cockerill 4205/1967) appartenant à CMI qui se trouvait auparavant en location chez Glaverbel à Moustier-sur-Sambre. Ces wagons transitent par le tunnel sous la Manche. Photo : P. STERCK.





Vue d'ensemble des travaux de rénovation du viaduc d'Anseremme. Le pont-rail au-dessus de la ligne 154 est remplacé, ainsi que la première travée du viaduc métallique. 30 avril 1997. Photos : Tanguy BADIE.

ligne 166 : travaux au viaduc d'Anseremme

Les travaux de modernisation du viaduc d'Anseremme au-dessus de la Meuse, dans le cadre de l'électrification de la ligne 166, ont nécessité l'interruption totale du trafic entre le vendredi 25 avril à 18h00 et le samedi 17 mai 1997 à 06h00 entre Dinant (bifurcation) et Anseremme (gare).

Les travaux ont concerné principalement le remplacement du pont-rail au-dessus de la 154 par un nouvel ouvrage en béton précontraint, le remplacement total de la première travée du viaduc métallique côté Dinant, des travaux d'envergure pour rejoindre les deux autres travées du viaduc métalliques, le renouvellement des voies et de l'aiguillage côté Dinant.

Durant toute cette période, le service voyageurs a été remplacé par des bus du TEC entre Dinant et Anseremme. A ce sujet, il est à noter que les bus mettaient parfois 10 à 15 minutes de plus que ce qui était prévu (les encombrements sont bien connus à Dinant).

ligne 289 : Valvert en service

L'inauguration officielle du raccordement Valvert s'est déroulée le 1er juillet 1997, en présence de hautes personnalités qui avaient pris place au départ de Marbehan à bord des autorails 4406 et 4505.

Rappelons que le premier coup de pioche a été donné le 8 octobre 1996. L'ensemble des travaux a donc duré 8 mois, pour un investissement global s'élevant à 106 millions dont 20 % à charge de la SNCB; Valvert a, de son côté, réalisé l'investissement dans ses propres installations pour un



PHOTO 31-45 Le raccordement STAUFER, situé sur la ligne industrielle 278 reliant Familleureux au parc industriel de Senefte-Manager, a été supprimé suite à la fermeture de l'usine. Le 11 avril 1995, la 6223 de Monceau assurait la desserte de cet embranchement. Photo : Pascal DUBOIS.

montant de 6,2 millions.

Le premier train de marchandises est déjà arrivé à Valvert le 6 juin dernier. Actuellement, le trafic quotidien concerne une douzaine de wagons, chiffre qui devrait s'élever dans le futur. La production du site Valvert est distribuée vers une trentaine de clients français disposant de plates-formes de distribution situées pour la plupart dans le centre, l'est et le sud de la France.

Gare de Namur

A l'occasion du changement d'horaires le 1er juin dernier, les nouvelles voies 8 à 11 ont été remises en service. Ces voies font partie des installations déjà renouvelées; les voies 9 à 11 sont coiffées d'une dalle de béton, qui, à terme, recouvrira toute la gare. Simultanément, les voies 4 à 7 ont été

remises hors service en vue de leur renouvellement complet et de leur recouvrement par la même dalle de béton.

La phase suivante comprendra principalement le renouvellement des voies 1 à 3, la construction d'un pont-tube pour le passage des trains de marchandises (2000-2002) et l'aménagement de la nouvelle gare sur la dalle.

Desserte de Voroux

Depuis l'interruption du trafic sur la ligne 36A Voroux-Kinkempois le 1er juin dernier, la desserte de l'atelier des wagons de Voroux se fait par la ligne 36. Un aller-retour Kinkempois - Liège - Fexhe-le-Haut-Clocher, puis refoulement jusqu'à Voroux, circule du lundi au vendredi (passage à Liège-Guillemins à 21.02), assuré par deux 73 en tête et une 73 en queue.



Le raccordement Valvert est en service. A gauche : le train inaugural dans le hall de chargement de l'usine. A droite : retour du train vers Marbehan. 4505 + 4406, 2 juillet 1997. Photos : Tanguy BADIE.

DIVERS

Le service vers Köln à partir du 14 décembre

La mise en service intégrale de la ligne TGV entre Bruxelles et Paris amènera un bouleversement complet de l'exploitation de l'axe Oostende-Bruxelles-Köln.

A partir de cette date, sept relations allers-retours Thalys seront mises en marche entre Paris et Köln via Bruxelles. Il s'agira d'un service cadencé toutes les 2 heures.

Il subsistera toutefois cinq allers-retours classiques entre Oostende et Köln assurés en polycourant et un aller-retour "Mem-

ling" entre Oostende et Dortmund avec échange probable de traction à Aachen de telle sorte que l'on comptera un train par heure entre Bruxelles et Köln et vice-versa.

L'axe Liège-Namur-Paris ne comptera quant à lui plus qu'une seule relation classique : **242** : Liège-Guillemins 04.51/05.08 - Namur 05.45 - Paris-Nd 08.48

243 : Paris-Nd 20.46 - Namur 23.58 - Liège-Guill. 00.33/48.

Entre Namur et Paris-Nord, quatre nouvelles relations seront créées, dont deux en TGV et deux en rame tractée classique avec échange de traction à Jeumont:

TGV 9496 Namur 07.25 - Paris Nd 09.41

TGV 9497 Paris-Nd 11.01 - Namur 13.20

TGV 9498 Namur 14.22 - Paris Nd 16.38

TGV 9449 Paris-Nd 19.01 - Namur 21.26.

332 : Namur 10.04 - Paris Nd 13.08 N67

336 : Namur 16.30 - Paris Nd 19.58 R6

334 : Namur 16.44 - Paris Nd 19.59 R7

340 : Namur 18.13 - Paris Nd 21.44 N67

338 : Namur 19.12 - Paris Nd 22.14 R7

331 : Paris Nd 07.07 - Namur 10.17 N7

333 : Paris Nd 09.46 - Namur 12.52 R7

337 : Paris Nd 16.37 - Namur 14.38 N67

339 : Paris Nd 18.58 - Namur 22.04 R

(Les TGV 9497 et 9498 ne circuleront pas les samedis et dimanches).

Notons également l'apparition de deux services TGV quotidiens entre Oostende et Paris-Nord, avec arrêts à Brugge et Gent-St.Pieters.

Tableaux horaires des trains classiques Oostende-Bruxelles-Köln au 14 décembre 1997.

	INT 411	INT 415	INT 419	INT 423	INT 427	INT 241 (4)	EC 35 (5)	EN 225 (6)
Oostende	05.32	07.34	09.34	11.34	13.34	-	15.40	-
Bruxelles-Midi	06.45/47	08.43/47	10.43/48	12.43/47	14.43/47	15.55	16.49/54	19.17
Liège-Guill.	07.56/08.00	09.56/10.00	11.56/12.00	13.56/14.00	15.56/16.00	16.59/17.03	17.59/18.03	20.20/23
Aachen Hbf	08.43/53	10.43/53	12.43/53	14.43/53	16.43/53	17.48/18.21	18.45/58	21.10/35
Köln Hbf	09.42	11.42	13.42	15.42	17.42	19.25/36	19.42/51	22.20/44

	EN 224 (1)	EC 34 (2)	INT 240 (3)	INT 420	INT 424	INT 428	INT 432	INT 438
Köln Hbf	06.02/06.16	09.05/09.14	10.02/10.14	11.14	13.14	15.14	17.14	20.14
Aachen Hbf	07.00/26	09.56/10.08	10.55/11.15	12.00/03	14.00/03	16.00/03	18.00/03	21.00/03
Liège-Guill.	08.06/09	10.50/53	12.05/08	12.43/46	14.43/46	16.43/46	18.43/46	21.43/46
Bruxelles-Midi	09.21	11.59/12.05	13.22	13.54/59	15.55/59	17.55/59	19.55/59	22.55/59
Oostende	-	13.12	-	15.09	17.09	19.09	21.09	00.09

Tableaux horaires des trains Thalys Paris-Bruxelles-Köln au 14 décembre 1997

	Thalys 9409	Thalys 9417	Thalys 9425	Thalys 9433	Thalys 9441	Thalys 9449	Thalys 9457
Paris-Nord	06.55	08.55	10.55	12.55	14.55	16.55	18.55
Bruxelles-Midi	08.20/25	10.20/25	12.20/25	14.20/25	16.20/25	18.20/25	20.20/25
Liège-Guill.	09.30/32	11.30/32	13.30/32	15.30/32	17.30/32	19.30/32	21.30/32
Aachen Hbf	10.11/14	12.11/14	14.11/14	16.11/14	18.11/14	20.11/14	22.11/14
Köln Hbf	10.57	12.57	14.57	16.57	18.57	20.56	22.57

	Thalys 9414	Thalys 9420	Thalys 9428	Thalys 9436	Thalys 9444	Thalys 9452	Thalys 9460
Köln Hbf	06.30	08.02	10.02	12.02	14.02	16.02	18.02
Aachen Hbf	07.11/14	08.46/49	10.46/49	12.46/49	14.46/49	16.46/49	18.46/49
Liège-Guill.	07.53/55	09.28/30	11.28/30	13.28/30	15.28/30	17.28/30	19.28/30
Bruxelles-Midi	09.03/10	10.35/40	12.35/40	14.35/40	16.35/40	18.35/40	20.35/40
Paris-Nord	10.35	12.05	14.05	16.05	18.05	20.05	22.05

- (1) EN 224 : "Donauwalzer"
Wien West - Bruxelles-Midi
- (2) EC 34 : "Memling"
Dortmund - Oostende
- (3) INT 240 : "Ost-West-Express"
Moscou - Bruxelles-Midi
- (4) INT 241 : "Ost-West-Express"
Bruxelles-Midi - Moscou
- (5) EC 35 : "Memling"
Oostende - Dortmund
- (6) EN 225 : "Donauwalzer"
Bruxelles-Midi - Wien West

Le téléphone dans les trains

Actuellement, aucun téléphone public n'est installé dans les nouvelles voitures I11 et automotrices type 96, bien que leur emplacement soit prévu. En fait, aucune firme n'a répondu à l'appel d'offres lancé par la SNCB pour l'installation et l'exploitation de ce service!

Cockerill cède son moteur CO 240

La firme ABC de Gent a racheté la licence de fabrication des moteurs Diesel du type CO 240 de Cockerill. Ce type de moteur équipe actuellement les locomotives de la série 73 (deuxième et troisième tranches : 7331 à 7395). La SNCB doit désormais se tourner auprès de la firme ABC pour obtenir les pièces de rechanges de ces moteurs.

Un nouveau panneau DMT

Avec l'arrivée du printemps, un nouveau panneau a fleuri dans certaines gares du réseau. Il s'agit d'un panneau de repérage "Fin de zone DMT". Il se présente sous la forme d'un losange blanc, portant l'inscription DMT barré. DMT signifie "Draai-stroom Motorisering - Motorisation Triphasée", et s'adresse à tous les engins moteurs pourvus d'une telle motorisation (actuellement tous les TGV, les automotrices 1996 et la 1901). Comme on le sait, la circulation des engins moteurs DMT avec panto levé est interdite sur les voies où les circuits de voie ne sont pas adaptés pour la motorisation DMT. Le panneau DMT signale au conducteur que le convoi est dirigé vers une voie non adaptée à la motorisation DMT, et impose si possible l'arrêt avant son franchissement.





PHOTO 31-31 Le wagon de service 948/222 repeint dans la livrée III. Schaerbeek, 28 mai 1997.

PHOTO 31-32 L'ancienne voiture R 62.414 dans sa nouvelle décoration en juin 1997. Photos : Jean-Luc VANDERHAEGEN.

La livrée III se normalise à l'ATE-Schaerbeek

L'année dernière, on se souviendra que l'atelier de traction électrique de Schaerbeek avait repeint dans la livrée III une ancienne voiture M1 servant de local de service (voir EN LIGNES 28 page 26). Récemment, dans le cadre de l'embellissement des installations de cet établissement, deux autres véhicules de service ont à leur tour revêtu la même décoration : une ancienne voiture du type R (62.414 - UIC 50 88 27-26593-7) et un wagon fermé (immatriculé 948/222). Mieux encore, une poubelle servant à recueillir les canettes de boisson a proximité de la voiture M1 a subi le même lifting! A quand les poteaux supports de caténaires en livrée III?



↑ **PHOTO 31-33**

La première poubelle de la SNCB dans la livrée III! 10 mai 1997.
Photo : Jean-Luc VANDERHAEGEN.

→ **PHOTO 31-35**

La face avant de la voiture ABD de l'automotrice 390 est toute grise!
IC 1833 Dinant-Gent à Bruxelles-Midi le 23 juillet 1997.
Photo : Jean-Luc VANDERHAEGEN.



PHOTO 31-34 Le superbe château d'eau qui était érigé à côté de l'atelier de Monceau a été démoli au début de l'année. La nuit, ce remarquable monument était mis en évidence par un puissant éclairage. Le 16 mars 95, la 212.144 (6244) posait à ses côtés. Photo : P. DUBOIS.



L'ACTUALITE EN IMAGES



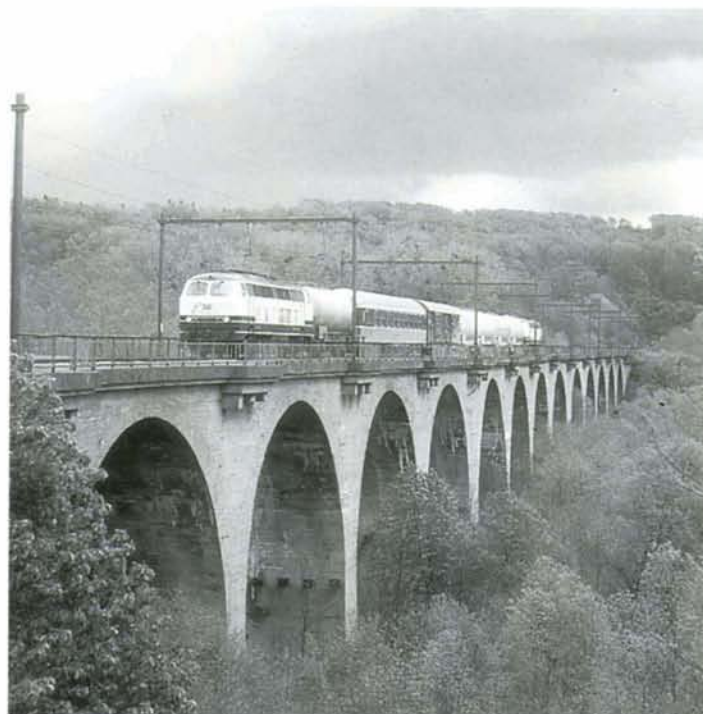
↑ **PHOTO 31-36** Après passage en atelier, la 5939 fut testée en double traction avec la 5123, en tête d'un train Monceau-Jeumont photographié à Landelies le 17 mai 1997. Photo : Pascal DUBOIS.

Par manque de locomotives de la série 55, deux machines allemandes de la série 215 de la DB furent réquisitionnées pour assurer le train de désherbeur (lui-même loué à la SNCF!) circulant sur les lignes 40-24-39 et 49 (Kinkempois-Visé-Montzen-Welkenraedt-Eupen).

↓ Le train encadré par la 215.027-4 et la 215.028-2 franchit le viaduc de Remersdael vers Montzen (ligne 24).

← Passage sur la ligne 39 à Henri-Chapelle. Cette ligne ne voit normalement plus passer qu'un seul mouvement par jour, constitué d'une loco circulant à vide! Photos : Laurent GARY.

↙ Présence rarissime d'une locomotive Diesel série 215 de la DB sur la ligne industrielle 214 Bressoux-Chertal. La 215.029.0 emmène une rame complète de brames en provenance d'Allemagne. Chertal, 14 avril 97. Photo : Michel HANSSSENS.





Tous les jours, la rame ayant assuré le train P 2288 est rapatriée à vide de Gouvy à Liège (Gouvy 17.51 - Rivage 18.53 - Liège 19.32). Ce parcours a la particularité d'acheminer les wagons de marchandises locaux au départ de Gouvy jusqu'à Rivage. Il peut également servir pour rapatrier des locomotives vers l'atelier de Kinkempois, comme nous le montre ce train passant à Bovigny le 3 juin 1997, composé de trois 55 (5519 bleue, 5532 verte, et 5513 jaune!), d'une 82, de trois voitures M2 et de wagons de marchandises.



Le 4 juin, à la demande d'un photographe privé pour la réalisation d'un spot publicitaire, une rame de voitures III1 remorquée par la 1601 a effectué 3 allers-retours entre Visé et Montzen. Le train débouche du tunnel de Veurs à Remersdael en direction de Montzen. Photos : Michel HANSENS.



Parmi les nombreuses sorties de la Pacific 1002 depuis le début de l'année, épinglons le parcours spécial mis en marche le 4 mai 1997 entre Leuven et Eeklo à l'occasion du festival vapeur de Maldegem, dont le retour s'est déroulé en double traction avec la 26.101 jusque Schaerbeek (voir page 10); le 26 avril, un train affrété par des amateurs anglais partant de Leuven, effectua un long circuit vers Lie, Mol, Hasselt, Genk-Ford, Visé, Kinkempois, Voroux et Leuven.

← La 1002 démarre de Wondelgem en direction d'Eeklo.

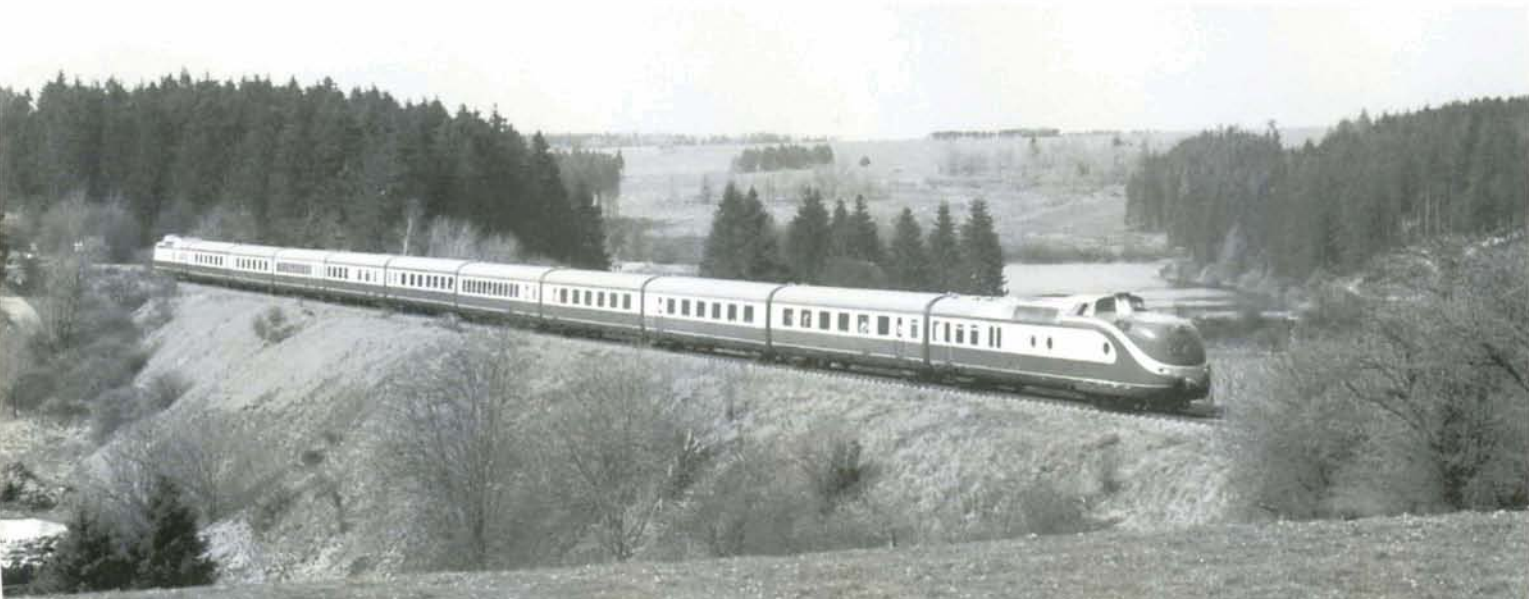
Photo : Ludwig BONTINCK.

↓ Non loin de Leopoldsburg, le 26 avril. Photo : Michel HANSENS.

Le GAR a fait circuler un train spécial Luxembourg-Berne dans le cadre des manifestations du 150ème anniversaire des chemins de fer suisses. Le voyage aller, effectué le 13 juin 97, passait par Thionville, Bouzonville, Sarreguemines, Strasbourg, Molsheim, Sélestat, Bâle et Olten. ↗ L'atorail De Dietrich Z105 est photographié le 13 juin lors d'un arrêt de service en gare de Bâle SNCF, sur la seule voie commutable 25 kV / 15 kV de la gare et par ailleurs la seule voie à qui commune à la gare française et suisse! Le retour s'est effectué le 16 juin, via Mulhouse, Belfort, Epinal et Nancy. Texte et photo : Pierre BERCHEM.



↓ Le 4 mai 1997, l'atorail historique allemand du type VT11.5 surplombe le lac de Butgenbach à l'occasion d'un voyage touristique Stolberg-Junkerath. Photo : Tanguy BADIE.





↑ Les travaux d'élargissement du canal Albert ont changé le site de la ligne industrielle 214 Chertal-Bressoux. La partie élargie est visible entre les tonneaux flottant au milieu du canal et le mur du chemin de fer. Une 55 tracte un train de coils venant de Chertal. Herstal, 20 mai 97.

→ Un train de pèlerins italiens a circulé le 30 mai vers Banneux (acheminés en autocar à partir de Verviers). Composé de 8 voitures italiennes, ce train venant de Gouvy passe à Sauheid.

↓ Le retour s'est déroulé le 3 juin. Le train circule en traction électrique de Verviers à Liège, puis en traction Diesel jusque Gouvy où il est repris par une machine électrique de la série 3600 des CFL. Il passe ici à Olne le 3 juin 1997 tracté par la 2620. La présence d'une 26 est rarissime sur cette ligne.

Photos : Michel HANSENS.



→ Passage à Souverain-Pré du retour d'un train spécial composé d'une rame de voitures à deux niveaux M5, affrétée par un groupe venant de Bruxelles pour Gemelle via la ligne 43. Photo : Laurent GARY.

Le point sur les travaux TGV

C'est le 14 décembre prochain que sera ouverte aux circulations commerciales l'entièreté de la ligne nouvelle entre la frontière française et les abords de la capitale. Les gros travaux se terminent sur ce tronçon pendant que l'on prépare activement la suite des opérations...

La situation est arrêtée au 1er août.

L1 Frontière française - Bruxelles

La base de St-Druon

Le lundi 30 juin, la base de St-Druon était coupée de la ligne nouvelle en construction, afin de permettre la pose de la deuxième voie sur l'assiette de la LGV au droit du raccordement provisoire. Ces travaux ont nécessité le démontage des voies et de la rampe d'accès, ainsi que la construction du talus. De ce fait, les faisceaux « caténaires » et « signalisation » de la base de St-Druon ne sont plus accessibles et un cul-de-sac d'une cinquantaine de mètres permet encore d'accéder aux voies du dépôt. Trois des quatre voies d'attente vers la LGV ont également été mises hors service, ainsi que les installations de signalisation correspondantes. Les trains opérant sur la ligne nouvelle sont donc engagés au départ de la base du Coucou. Toutefois, les opérations de maintenance sur le matériel restent effectuées à St-Druon, de même que les wagons de matériaux en attente de déchargement ou excédentaires y sont garés. Deux parcours quotidiens relient donc par les lignes classiques St-Druon au Coucou : un pour l'acheminement des wagons, l'autre pour celui des locomotives. D'autre part, on sait déjà que les matériaux constituant la base de St-Druon (voies, aiguillages, etc.) seront démontés et expédiés à Voroux.

Antoing-Lembeek

Aussitôt l'accès à St-Druon démonté, les deux voies définitives ont été posées. Simultanément, les derniers poteaux caténaires ont été implantés et les derniers tirs ont pu être effectués. Ces travaux se sont déroulés pendant tout le mois de juillet, de sorte que n'opèrent plus en ligne que des trains de réglage et de finition : il s'agit, pour la voie, des trains Speno et Scheuchzer destinés au meulage des rails, d'une régaleuse et d'une bourreuse pour les finitions occasionnelles, le train de réglage des caténaires et l'un ou l'autre engin spécialisé.

Parallèlement, les essais d'installations au sol sont effectués : signalisation, radio sol-train, télécommunications, etc.



La ligne nouvelle n'est plus accessible au départ de St-Druon. Dès le 30 juin, la voie a été enlevée et le talus remodelé avant la mise en place de la voie 1B définitive. Le 3 juillet, une grue rail-route procède à l'enlèvement du ballast. Saint-Druon, 3 août 1997. Photo : Hubert GAILLIEZ.



PHOTO 31-50 C'est ainsi que se présente l'ancien départ de St-Druon vers la ligne nouvelle : la voie arrive au nouveau talus, limitée par un heurtoir. Saint-Druon, 4 août 1997. Photo : Baudouin DIEU.



PHOTO 31-51 Divers engins spéciaux peaufinent le travail, tel ce train allemand de meulage des rails SCHEUCHZER au travail sur le viaduc du Try-Bas. Saintes, 1er août 1997. Photo : Baudouin DIEU.

La dernière phase avant les essais de montée en vitesse est le passage des diverses voitures de mesures destinées à contrôler la qualité du travail effectué.

Il s'agit notamment de l'autorail M422 de la SNCB pour la qualité de la voie, et des voitures SNCF Mauzin, Vulcain et Lucie.

La première de ces voitures étudie le comportement de la voie : le nivellement longitudinal des deux files de rails, l'écart de dévers dans les courbes, les gauches éventuels et l'écartement.

La seconde, Vulcain, est destinée à mesurer le retour du courant de traction; pour ce faire, il est impératif que la caténaire soit sous tension. La voiture envoie une intensité de 100 ampères dans le rail et mesure le retour. Il est ainsi possible de déceler les anomalies, telles qu'une mauvaise connexion par exemple.

Quant à la troisième, Vulcain, elle vérifie les circuits de signalisation et leur conformité.

Toutes ces voitures sont prises en charge à Tourcoing, sont acheminées en « transport exceptionnel » jusque la base du Coucou puis réexpédiées après utilisation vers leur réseau propriétaire. Ce sont des locomotives attachées aux travaux TGV qui effectuent les transferts.

D'autres parcours d'essais sont plus classiques; ainsi, c'est une locomotive série 55 équipée de la TVM qui assure certains essais de signalisation en ligne, où la voiture de mesures ES601 pour les essais de radio sol-train.

Enfin, la caténaire sera mise sous tension le 22 septembre pour le tronçon Lembeek-Chièvres et le 13 octobre pour Chièvres-Rumes.

Il est également prévu la venue de la locomotive 1901 pour essayer la caténaire entre le 22 et le 26 septembre.

La base du Coucou

Tous les trains de travaux opérant sur la ligne nouvelle sont engagés depuis le 30 juin au départ de la base du Coucou; de ce fait, cette installation, « fermée » depuis plus de six mois, a été réactivée. Toutefois, on n'y trouve plus la fébrilité des trois mois de gros travaux...

Dès le mois d'octobre, les bâtiments provisoires seront occupés par les agents de l'Arrondissement LGV actuellement logés à Bruyelle près d'Antoing, tandis que les voies de débord seront démontées pour faire place aux bâtiments définitifs.

Lembeek-Bruxelles

Le 24 mai a été mise en service la bifurcation « Ring » à l'entrée de Halle côté Lembeek. Cette bifurcation provisoire permet aux trains de la ligne 96 d'emprunter les deux voies du pertuis TGV sous la gare de Halle, où deux quais provisoires ont été aménagés. Immédiatement, en surface, la voie 3 provisoire a été démontée pour permettre l'aménagement des voies dans le



PHOTO 31-52 La ligne nouvelle est également parcourue par d'étranges engins autonomes, tel ce «P.A.I.C.» pour «Plate-forme autonome d'intervention caténaire» destiné à procéder aux réglages de la caténaire. Le véhicule peut être déraillé facilement et peut rouler par ses propres moyens à 5km/h...
Base du Coucou, 4 juillet 1997. Photo : Baudouin DIEU.



Deux trains de travaux opèrent à hauteur du « sas » électrique, là où le 25kV de la LGV fait place au 3000V =. Une 59 et une 62 affectées aux travaux TGV croisent un TGV « Réseau » qui se dirige vers Bruxelles. Lembeek, 26 mai 1997. Photo : C. DOSOGNE.



Entre Halle et Ruisbroek, la voie est complètement posée et la mise en place des poteaux caténaires a débuté. Passage d'un TGV « Réseau » Paris-Bruxelles à hauteur des moulins de Ruisbroek le 19 juin. Photo : Yves REYNAERT.

pertuis de la ligne 96.

De ce fait, quatre voies à quai sont de nouveau exploitées, ce qui permet de retrouver une certaine souplesse d'exploitation.

Entre Halle et la bifurcation de Ruisbroek, les deux voies de la LGV sont posées et l'implantation des poteaux est terminée. Il ne reste plus qu'à tirer la caténaire et terminer la signalisation.

La construction du nouveau faisceau Volkswagen à Ruisbroek a débuté; quelques voies et plusieurs appareils de voies sont déjà montés.

La nouvelle voie A de la ligne 96 doit encore être mise en service sur le pont de la Senne entre Ruisbroek et Forest.

Enfin, à Forest, le viaduc de la voie A de la ligne 96A est terminé et la voie y est posée. Toutefois, cette voie est toujours hors service entre Petite-Ile et Forest-Midi, ce qui limite la capacité de la section Forest-Bruxelles à trois voies au lieu de quatre.

L2, L3 Bruxelles - frontière allemande

Outre les travaux d'adaptation prévus et présentés dans le numéro précédent, des travaux préparatoires sont annoncés pour le mois d'août en gare de Louvain : il s'agit de la pose d'un double V de contre-voie sur la ligne 36 côté Liège.

À Voroux, deux voies du futur faisceau caténaires de la base de travaux ont été montées avec le solde des longueurs pré-montées qui se trouvaient toujours à St-Ghislain. Quelques matériaux provenant du démontage de la ligne 31 ont été acheminés à Voroux pour être utilisés dans les voies accessoires.

Côté Liège, la ligne 36A qui relie Fexhe à Kinkempois a été mise hors service dès le 1er juin, dans le double but d'une part de réfectionner les ouvrages d'art - dont le célèbre viaduc du Horlooz - et d'autre part d'adapter la nouvelle bifurcation L36/L36A. Ce futur noeud ferroviaire est situé à proximité de l'ancien château d'eau; il permet de raccorder la ligne 36A venant de Kinkempois à la ligne 36, en pleine voie. Cette modification entraîne la refonte de la desserte de l'atelier des wagons de Voroux, qui deviendra accessible au départ de la ligne 36A côté Kinkempois, au lieu de côté Fexhe.

Les terrassements de cette bifurcation sont presque terminés et les nouveaux appareils vont être montés dans le courant du mois de septembre.

Entre Voroux et Ans, la réfection et la construction de murs de soutènement côté sud sont terminés, ainsi que la réfection d'un passage inférieur. Celle des ponts est en cours. La plate-forme est terminée et s'apprête à recevoir les nouvelles voies.

Les travaux caténaires suivront dans la foulée au mois d'octobre avec la mise en place de portiques indépendants munis de



La 5122 en tête du train de béton côtoie la grue Habay sur le viaduc de Lot. Lot, 19 juin 1997. Photo : Yves REYNAERT



Passage d'un Eurostar pour Londres à hauteur du viaduc de la ligne 96A; cet ouvrage permettra à la voie A de se franchir les deux voies TGV et les deux voies de la ligne 96, et de s'y raccorder à proximité du pont du ring autoroutier. À gauche, les travaux de la station d'épuration. Forest, 5 juillet 1997. Dia : Christian DOSOGNE..



PHOTO 31-53 *Le nouveau faisceau Volkswagen à hauteur de Ruisbroek est en construction. Les trains de travaux y sont amenés par le futur aiguillage de sortie côté Halle. Ruisbroek, 3 août 1997. Photo : Baudouin DIEU.*

la nouvelle caténaire type R3.

Pour rappel, la mise en service de la nouvelle ligne 36 entre Fexhe et Ans devrait avoir lieu le 1er avril 1998.

En gare de Ans, les anciens faisceaux sont démontés et le ballastage des nouvelles voies 4 et 5 (future ligne 36) a commencé.

Du côté de la frontière allemande enfin, les travaux préparatoires à la rectification de la courbe qui permettra à la future ligne LGV de se raccorder à la ligne 37 commencent le 3 août. Il s'agit de déplacer quelques poteaux caténaire et réfectionner deux ouvrages d'art. Cette première phase devrait s'achever vers la fin du mois de novembre.

L4 Bruxelles - frontière hollandaise

Outre les travaux sur la ligne 25 entre Berchem et Kontich décrits en page 26, aucune évolution n'a eu lieu sur ce tronçon. Toutefois, la première phase d'aménagement d'Antwerpen-Centraal reste toujours programmée pour le mois de mars 1998. Le but recherché est de laisser l'accès à la gare centrale à tous les trains internationaux et IC. Les autres trains seraient limités à Berchem avec un service navette entre Berchem et Antwerpen-Centraal.



PHOTO 31-54 En gare de Halle, les deux futures voies TGV ont été bordées de quais provisoires d'une largeur de 1,50 mètre seulement. Ils disparaîtront au mois de novembre avec la mise en service du pertuis médian de la ligne 96 dont on aperçoit la construction du radier. A ce moment, les voies de surface disparaîtront complètement. Nous serons alors vers la mi-98.

Halle, 4 août 1997. Photo : Baudouin DIEU.



PHOTO 31-55 La gare de Lot doit encore subir quelques modifications, comme le remplacement des quais et du pont sur la Senne visible à l'avant-plan. A l'emplacement de l'ancien bâtiment des recettes passent maintenant les deux voies TGV, tandis que la cour à marchandises est occupée par le viaduc à double voie. Par rapport aux projets initiaux, seul le raccordement BREC a été supprimé, coupant de ce fait cette usine de construction de matériel ferroviaire de tout réseau ferré... Passage à Lot de l'IC 786 Mouscron-Schaerbeek poussé par la 2139 le 4 août 1997. Photo : Baudouin DIEU.

Radiations

Comme c'est souvent la coutume lors de la mise en vigueur du nouveau service d'été, un grand nettoyage a été réalisé dans le parc moteur avec, cette année, pas moins de 19 engins de 8 séries différentes retirés définitivement de l'exploitation au 1er juin 1997!

En traction électrique, le couperet n'a touché que deux locomotives : les 1802 et 1803, réduisant ainsi de moitié l'effectif de cette série, dont les trois dernières unités (1801, 1805 et 1806) auront bien du mal à survivre jusqu'en 1998 (voir EN LIGNES 30 page 42). Ces deux machines ne sont toutefois pas encore retirées de l'exploitation : la 1802 a été mise en parc le 15 mars 1997 tandis que la 1803 était toujours, sur le plan comptable du moins, en service au moment de la rédaction de ces lignes.

En traction Diesel par contre, pas moins de 8 séries sont concernées par des radiations. Le parc de ligne se voit ainsi amputé de six unités : les 5126 (Monceau), 5163 (Antwerpen-Dam), 5213 (Stockem), 5317 (Stockem), 6279 (Hasselt) et 6300 (Kinkempois) qui toutes se trouvaient garées depuis plusieurs mois, voire même plusieurs années, en attente de réparation, notamment suite à des collisions ou accidents. C'est notamment le cas des 5213 et 5317, tamponnées à Halanzy le 5 octobre 1994 (voir EN LIGNES 20 page 24 et 23 page 43). La 5126 sera réutilisée à partir du mois de septembre comme chaudière mobile pour assurer le préchauffage des trains de voyageurs à Gent St.Pieters (voir à ce sujet la rubrique "Actualité"). Comme on le constate, la SNCB n'entreprend plus de coûteux frais de réparation

sur le matériel Diesel dont pratiquement l'ensemble du parc est voué à une disparition à moyen terme, consécutivement aux dernières électrifications de lignes, pertes de service et dans la perspective de leur remplacement par les nouvelles locomotives Diesel de la série 77.

Il est également intéressant à signaler que la 5101 est entrée le 23 juillet dernier à l'Atelier Central de Salzinnes pour révision générale. Selon certaines sources, il s'agirait de la toute dernière 51 qui devrait subir une révision générale.

C'est dans le rang des locomotives de manœuvres que l'on recense le plus grand nombre de victimes, avec 13 unités, parmi lesquelles la radiation inattendue, mais accidentelle de la 8508, dont la cabine de conduite fut écrasée par une charge tombée d'une grue portuaire. Il s'agit du premier amortissement touchant la série 85.

Dans la liste, on trouve les 7 derniers locotracteurs de la série 92 qui étaient encore repris dans les effectifs : 9202, 9208, 9213, 9217, 9221, 9222 et 9225. Il s'agit en fait d'une mesure administrative, puisque ces machines étaient déjà toutes garées hors service depuis le début de 1996. A noter toutefois que la 9206, réutilisée après sa radiation par l'Atelier central de Salzinnes jusqu'en mai 1996 (officiellement, car elle a encore roulé en 1997) fut en réalité la toute dernière 92 ayant tourné; mais il s'agit ici d'un engin hors liste, inventorié comme outillage lourd (voir EN LIGNES 27 page 31). Le numéro 4 d'un *EN LIGNES hors série* sortira bientôt de presse; il retracera l'histoire complète de cette série d'engins.

La série 84 se voit réduites de quatre éléments, tous en provenance du département Infrastructure : la 8427 du district Sud-Est, les 8440 et 8441 du district Sud-Ouest et la 8459 du district Centre. Bien que radiée depuis le 1er juin, la 8427 circulait toujours en juillet dans la région de Jemelle! Une autre machine, la 8439 du district Sud-Ouest, bien que devant être retirée du service au 1er juin, est finalement restée en activité.

Simultanément, les 8428 (district Sud-Est) et 8452 + 8453 (district Nord-Est) sont réintégrées dans le département Matériel et réutilisables en service normal.

L'ensemble de ces mouvements, y compris ceux de deux locotracteurs de la série 91 (voir ci-après), va de pair avec le transfert de 9 locomotives de la série 62 au département Infrastructure.

Enfin, les locotracteurs de la série 91 sont concernés par l'amortissement des 9141 et 9145, tous deux en provenance du département Infrastructure du district Sud-Ouest. Ils ne sont pas encore retirés définitivement de l'exploitation mais sont garés hors service à l'atelier de Monceau. Les 9125 et 9127, également du district Sud-Ouest, avaient simultanément été mis hors service mais sont également restés en activité.

Sauf accident ou avarie grave (on pense ici plus particulièrement aux polycourant de la série 18 ou même 15), le reste de l'année ne devrait plus voir de nouvelles radiations.

Le nombre d'engins radiés nous oblige, par manque de place, à scinder les fiches ci-après en deux parties. La suite donc dans notre prochain numéro.

8508



Constructeur : Forges, Usines et Fonderies d'Haine-St.Pierre
n° FUF 2157 / 1956

Livraison : 23-11-1956

Numérotation : 23-11-1956 - 31-12-1970 : 252.008
01-01-1971 - 01-06-1997 : 8508

Dépôts successifs : 23-11-56- 01-06-97 : Antwerpen-Dam

Radiation : 01-06-1997 (suite collision au port d'Antwerpen en décembre 1993)

PHOTO 31-13 : *Atelier d'Antwerpen-Dam, 3 août 1991.*
Photo : Jean-Luc VANDERHAEGEN.



5126

Constructeur : Cockerill (n° 3758 / 1962)
Livraison : 30-05-1962 à Tournai
Numérotation : 30-05-1962 - 31-12-1970 : 200.026
 01-01-1971 - 01-06-1997 : 5126
Dépôts successifs : 30-05-1962 - 17-04-1978 : Tournai
 17-04-1978 - 16-10-1978 : Schaerbeek
 20-10-1978 - 31-05-1987 : St.Ghislain
 31.05.1987 - 01-06-1997 : Monceau
Décorations successives : 30-05-1962 - 16-10-1970 : livrée d'origine
 04-01-1971 - 07-02-1978 : livrée verte "1971"
 17-04-1978 - 01-06-1997 : livrée jaune
Mise hors exploitation : 01-06-1997, suite avarie caisse (vibrations)

↑ **PHOTO 31-09** La 5126 remorque un train à destination de la firme Carbochimique à Tertre, photographié dans la réserve naturelle peu avant Tertre le 24 avril 1987. Photo : Jean-Luc VANDERHAEGEN.

5163

Constructeur : Cockerill (n° 3887 / 1963)
Livraison : 11-02-1963 à Schaerbeek
Numérotation : 11-02-1963 - 31-12-1970 : 200.063
 01-01-1971 - 01-06-1997 : 5163
Dépôts successifs : 11-02-1962 - 31-05-1983 : Schaerbeek
 31-05-1983 - 01-06-1997 : Antwerpen-Dam
Décoration successives : 11-02-1963 - 11-02-1974 : livrée d'origine
 03-05-1974 - 09-07-1979 : livrée verte "1971"
 25-09-1979 - 01-06-1997 : livrée jaune
Mise hors exploitation : 01-06-1997 (suite accident à Antwerpen le 18 janvier 1995)

↓ **PHOTO 31-10** Le 30 septembre 1980 à Bruxelles-Midi, la 5163 remorque le train 2726 Schaerbeek-Lessines composé d'une rame VO 2N (Voiture Omnibus à 2 Niveaux) de la SNCF effectuant une tournée d'essai. Photo : Jean-Luc VANDERHAEGEN.



5213

Constructeur :

Anglo Franco Belge, à La Croyère
(AFB 150/1955)
Moteur Diesel GM-EMD

Livraison à la SNCB :

24-06-1955 à Haine-St.Pierre

Numérotation :

24-06-1955 - 31-12-1970 : 202.013
01-01-1971 - 01-06-1997 : 5213

Dépôts successifs :

24-06-1955 - 25-06-1955 : Haine-St.P.
25-06-1955 - 11-07-1961 : Ronet
11-07-1961 - 11-07-1962 : Schaerbeek
11-07-1962 - 27-10-1965 : Stockem
27-10-1965 - xx-04-1966 : Latour
xx-04-1966 - 28-05-1990 : Ronet
28-05-1990 - 27-07-1992 : Latour
30-10-1992 - 01-06-1997 : Stockem

Transformation avec cabines flottantes :

25-02-1982

Mise hors exploitation :

01-06-1997
(suite accident d'Halanzy du 5-10-1994)



PHOTO 31-11 Un train de kayakers Dinant - Houyet remorqué par la 5213 équipée de cabines flottantes vient de déboucher du tunnel de Gendron. 3 avril 1988.
Photo : Jean-Luc VANDERHAEGEN.

↓ **PHOTO 31-12** La 5213 remorque un train de marchandises Dinant-Ronet le long de La Meuse, photographié dans le site remarquable peu avant le tunnel de Godinne, 17 avril 1980. Photo : Jean-Luc VANDERHAEGEN.



5317

Constructeur :

Anglo Franco Belge, à La Croyère
(AFB 144/1955)
Moteur Diesel GM-EMD

Livraison à la SNCB :

06-05-1955 à Haine-St.Pierre

Numérotation :

06-05-1955 - 31-12-1970 : 202.007
01-01-1971 - 30-03-1988 : 5207
30-03-1988 - 01-06-1997 : 5317

Dépôts successifs :

06-05-1955 - 09-05-1955 : Haine-St.Pierre
09-05-1955 - 12-08-1974 : Latour
12-08-1974 - 03-06-1984 : Jemelle
03-06-1984 - 28-05-1990 : Ronet
28-05-1990 - 01-06-1993 : Latour
01-06-1993 - 01-06-1997 : Stockem

Transformation avec cabines flottantes :

30-03-1988

Mise hors exploitation :

01-06-1997 (suite accident)



PHOTO 31-14 Passage à Ougrée d'un train de marchandises Kinkempois-Ronet, le 28 novembre 1977. La 5207 perdit sa décoration d'origine le 14 février 1966 et reçut alors une décoration simplifiée. Photo : Jean-Luc VANDERHAEGEN.



← PHOTO 31-15

Le 11 juillet 1981 en gare de Hasselt, rencontre insolite entre la 6403 et la 5207, laquelle venait chercher un train spécial de travailleurs italiens se rendant en vacances dans leur pays d'origine. La 5207 s'habilla de jaune le 2 juillet 1980.

Photo : Jean-Luc VANDERHAEGEN.

↓ PHOTO 31-16

Un train de minerais en direction de Bertrix passe à hauteur du signal mécanique protégeant l'entrée de la gare de Gedinne le 3 mai 1990. La 5207 fut renumérotée 5317 à l'issue de sa transformation avec des cabines flottantes le 30 mars 1988.

Photo : Jean-Luc VANDERHAEGEN.



6279

Constructeur : La Brugeoise et Nivelles, à Nivelles
Livraison : 20-12-1965 à Hasselt
Numérotation : 20-12-1965 - 31-12-1970 : 212.179
01-01-1971 - 01-06-1997 : 6279

Dépôts successifs :
20-12-1964 - 05-06-1991 : Hasselt
05-06-1991 - : Kinkempois
(01-06-1993) - 01-06-1997: Hasselt

Décorations successives :
20-12-65 - 31-12-70 : livrée d'origine
01-01-71 - 19-09-77 : ancienne livrée verte
01-10-77 - 02-07-84 : livrée verte transitoire
25-09-84 - 01-06-97 : livrée jaune

Mise hors exploitation : 01-06-1997
(suite collision à Lier le 25-06-1994)



PHOTO 31-17 La 6279 habillée de la décoration verte "transitoire". Aarschot, 16 juin 1980.



↑ **PHOTO 31-18** La 6279 a été repeinte dans la livrée jaune le 25 septembre 1984. Quelques semaines plus tard, le 12 novembre 1984, elle remorquait un IR Neerpelt - Antwerpen-Centraal, ici près de Overpelt. Photo : Jean-Luc VANDERHAEGEN.

6300

Constructeur : La Brugeoise et Nivelles, à Nivelles
Livraison : 29-04-1966 à Tournai
Numérotation : 29-04-1966 - 31-12-1970 : 212.200
01-01-1971 - 01-06-1997 : 6300

Dépôts successifs :
29-04-1966 - 10-05-1966 : Kortrijk
10-05-1966 - 28-11-1974 : Tournai
28-11-1974 - 21-06-1984 : St.Ghislain
21-06-1984 - 28-05-1990 : Kortrijk
28-05-1990 - 01-06-1997: Infra NO
(Merelbeke)

Décorations successives :
29-04-66 - 31-12-70 : livrée d'origine
01-01-71 - 04-04-84 : ancienne livrée verte
21-06-84 - 01-06-97 : livrée jaune

Mise hors exploitation : 01-06-1997
(suite collision à Gent-Zeehaven le 13-03-1996.)



↑ **PHOTO 31-19** La 6300 portait certainement un des numéros les plus insolites du réseau. Le 14 septembre 1982, elle remorquait un train semi-direct pour Tournai. Photo : Jean-Luc VANDERHAEGEN. ↓ **PHOTO 31-20** La 6300 dans sa livrée jaune, photographiée sur la ligne 66 à la sortie de Brugge en tête d'un train local en direction de Kortrijk, le 27 janvier 1985. Photo : Pascal DUBOIS.



Courrier des lecteurs

A propos de la ligne militaire de Zedelgem

(voir EN LIGNES 28 page 26)

Messieurs DESSAUVAGES et H. ALLARD nous ont apporté quelques précisions concernant la ligne militaire qui reliait la gare de Zedelgem à un dépôt de munitions aujourd'hui désaffecté.

Ce raccordement serait le dernier maillon subsistant des lignes militaires établies durant la première guerre mondiale dans toute cette partie de la Flandre Occidentale pour alimenter le front. Le dépôt était desservi par un locotracteur Diesel Deutz à deux essieux. Le plan schématique de la ligne est publié ci-dessous.



Erratum

EN LIGNES 30 page 10

La grue à vapeur de Kinkempois n'est bien sûr plus en service. Depuis plusieurs années, le train de relevage dispose de la grue ABR anciennement affectée à Ronet.

EN LIGNES 30 page 7

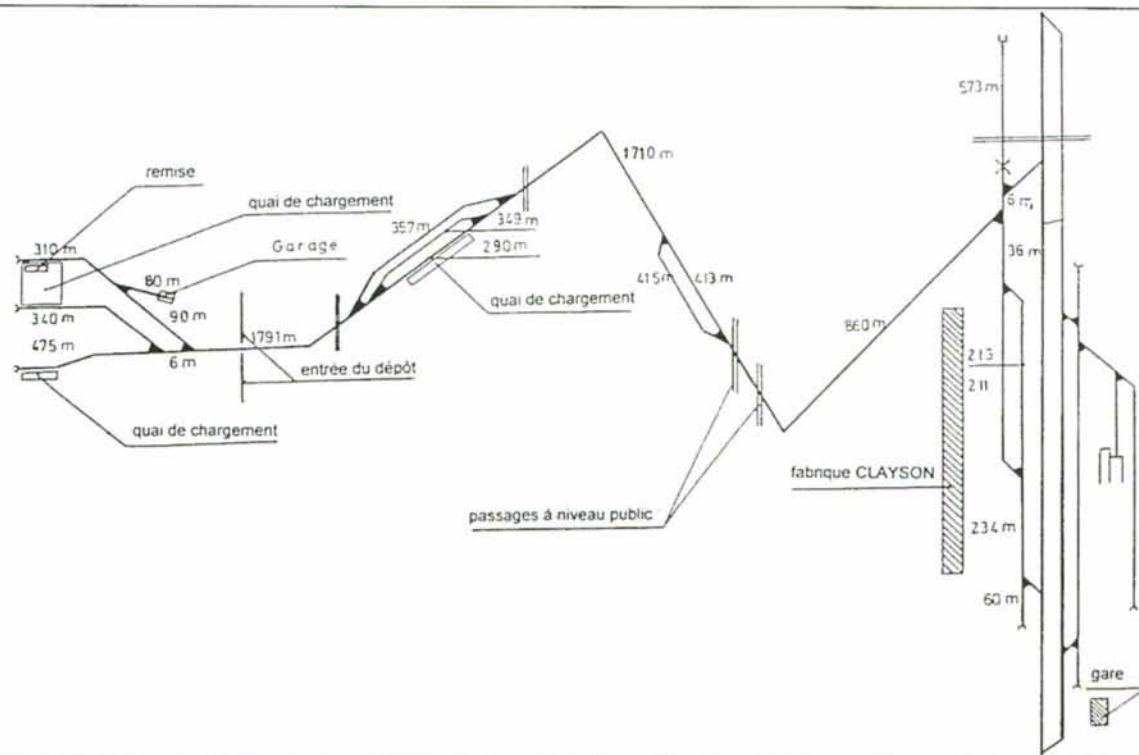
La locomotive n° 4 du charbonnage Patience et Beaujonc à Glain est préservée par le L.S.V. (Limburgse Stoom Vereniging) et non pas par le Stoom Centrum Maldegem comme indiqué erronément. Nos excuses au LSV pour cette inversion.

➤ **La locomotive n°4 du charbonnage Patience et Beaujonc garée sur le LSV.**
As, 14 septembre 1996.

Photo : Roger CRIKELAIRE.

➔ **PHOTO BD-021NB** La même machine en activité, le 9 mai 1967.

Photo B. DEDONCKER, collection PFT ©



VOYAGE PFT EN HONGRIE

"Le PFT complètement MAV!"

Préliminaires

En avril 1993, le PFT organisait son premier voyage hors des frontières nationales: le choix du réseau polonais n'avait à l'époque guère posé problème étant donné la présence de locomotives à vapeur toujours utilisées en service régulier dans la région de Poznan, à Wolsztyn plus précisément. Devant l'enthousiasme des participants à ce voyage, l'opération avait été rééditée en 1996 afin de permettre aux "fous" de la vapeur d'assouvir leur passion.

Pour 1997, les organisateurs se trouvaient face à un choix "cornélien": soit retourner au pays de la vapeur avant qu'elle ne disparaisse complètement, soit se rendre dans un autre pays d'Europe de l'Est, où la traction vapeur a certes disparu en 1988 mais où un certain type de locomotives Diesel est en cours de radiation; ce pays est la Hongrie, la série de machines est la série M61, plus connue chez nous sous le nom de "Gros nez" ou de Diesel Nohab. C'est cette seconde branche de l'alternative qui a finalement été choisie.

Le but de cet article est d'essayer de synthétiser les activités qui ont été proposées aux quelque quarante participants. Auparavant, quelques caractéristiques relatives au pays visité et au réseau ferré hongrois seront présentées.

1. La Hongrie

Etat d'Europe centrale entouré de sept pays (Slovaquie, Ukraine, Roumanie, République fédérale de Yougoslavie, Croatie, Slovaquie et Autriche, dans le sens des aiguilles d'une montre), la Hongrie couvre une superficie de 93.000 km². C'est un pays essentiellement de plaines, avec quelques collines à l'ouest et au nord-est. Il est traversé du nord au sud par le Danube et la Tisza: entre les deux s'étend la grande plaine de Hongrie, l'Alföld. En 1995, le pays comptait 10,2 millions d'habitants, dont plus d'un cinquième habite à Budapest.

Après avoir fait partie de l'empire austro-hongrois, la Hongrie est devenue indépendante en novembre 1918. En juin 1920, le Traité de Trianon règle le sort du pays: l'Empire austro-hongrois est démantelé et la Hongrie cède des parties de son territoire à la Yougoslavie, la Tchécoslovaquie et la Roumanie (cf. perte de la Transylvanie); elle perd deux tiers de son territoire et 60 % de sa population.

En 1940, la Hongrie entre dans la deuxième guerre mondiale en choisissant le camp des nazis, dans le but de reconquérir les territoires perdus en 1920. Initialement, elle récupère des parties de la Ruthénie

(Ukraine sub-carpatique) et de Roumanie mais les reperd en 1945 après la libération par les forces soviétiques. Le pays restera sous contrôle de l'Union soviétique pendant près de quarante ans.

En octobre 1956, une manifestation estudiantine se transforme en mouvement insurrectionnel, sous la houlette de Imre Nagy. Trois jours plus tard, les troupes soviétiques reviennent en Hongrie pour réprimer cette insurrection. En novembre, Janos Kadar forme un gouvernement communiste, fidèle à la "voix de Moscou". Il entreprend au fil de son mandat de donner plus de liberté (que celle à laquelle pouvaient prétendre les autres pays est-européens) à ses concitoyens. Il est aussi à la base du "Nouveau mécanisme économique", avec introduction de la notion d'initiative privée et ouverture des frontières aux investissements occidentaux. Enfin, en 1989, des négociations sont entamées avec l'opposition; elles débouchent sur des élections libres en mars 1990. A cette date, le pays s'est engagé dans la voie de réformes économiques axées sur la libre entreprise et la propriété privée.

Sur le plan politique, la Hongrie possède un régime monocaméral: l'Assemblée nationale comporte 386 membres élus tous les quatre ans; elle élit le Président et le Premier ministre. Ils sont respectivement Arpad Göncz (jusqu'en 2000) et Gyula Horn (parti socialiste hongrois).

2. Les chemins de fer hongrois

2.1 Un peu d'histoire

L'origine du réseau ferré hongrois remonte à 1846, avec la publication d'un plan de transport qui devient la base du développement futur des chemins de fer en Hongrie. Ce plan prévoit un réseau centré sur Budapest, reliant les principales villes hongroises. Ces lignes doivent être construites par l'Etat et réalisées au cours des années suivantes.

En 1867 sont créés les Chemins de fer de l'Etat hongrois - MAV - *Magyar Allamvasutak*. L'indépendance de la Hongrie par rapport aux autorités viennoises conduit à un boom économique et au développement sous-jacent du réseau ferré hongrois. Un nouveau plan est établi: il prévoit que le gouvernement procède à l'extension des lignes ferroviaires privées existantes, ce qui est fait dès 1880.

La situation changea complètement à la fin de la première guerre mondiale. A la suite du traité de Trianon du 4 juin 1920 (cf. ci-dessus), la longueur du réseau ferroviaire diminue et atteint 8972 kilomètres. Sur les 4163 locomotives en service, seules 1964 restent en Hongrie.

La deuxième guerre mondiale a des conséquences dommageables pour le réseau ferré hongrois puisque 36 % des voies sont démolies, 88 % des ponts détruits et seulement 22 % des locomotives encore en service. La reconstruction prend plusieurs années; en 1955 toutefois, les chiffres "voyageurs" sont quatre fois plus élevés qu'en 1938 et le trafic "marchandises" a triplé. Les nouveaux sites industriels sont situés près des voies ferrées, de nouvelles connexions sont établies et les nombreux chemins de fer locaux sont reconstruits.

En 1989 ont lieu la chute du Rideau de fer et la fin du régime communiste en Hongrie. L'économie est en déclin, la concurrence entre le rail et les autres moyens de transport s'est accrue et le trafic a diminué drastiquement. Pour la période 1989-1994, le nombre de voyageurs est passé de 225 à 159 millions (-29 %) et le déclin se poursuit avec des pertes de 2,3 % par an. Quant au trafic marchandises, il a chuté de 104 à 44 millions de tonnes annuellement. Une reprise est visible actuellement mais des défis importants devront être relevés par les MAV: d'une part, la modernisation du réseau, d'autre part, la réduction des services sur les lignes secondaires. Le personnel est passé de 127.000 en 1989 à 72.000 en 1994. De même, l'entretien du matériel et de l'infrastructure a été ralenti; par exemple, de nombreux engins sont cannibalisés afin de maintenir les autres en état de marche.

2.2 Electrification du réseau

En 1910, les MAV décident de commencer l'électrification des lignes Salgotarjan-Ruttka (maintenant Vrutyky en Slovaquie) et Piski-Petroszeny (maintenant Petrosani en Roumanie). En 1913, diverses propositions conduisent à la décision d'implémentation du système triphasé développé par l'ingénieur Kando. La guerre rend ces projets impossibles mais, en 1922, une nouvelle tentative est mise en oeuvre.

La section Budapest-Alag est électrifiée le 15 septembre 1923 pour permettre des tests avec une locomotive prototype; la tension choisie est le 16 kV 50 Hz. D'autres essais sont menés, dont le résultat consiste en la décision d'électrification en 16 kV de la ligne Budapest-Hegyeshalom, la section hongroise de la ligne menant à Vienne. La Hongrie devient de la sorte le premier réseau du monde à utiliser le courant alternatif.

Après la guerre, l'électrification du réseau ne constitue pas la première des priorités des responsables hongrois. Certes, entre 1945 et 1949, l'équipement électrique est réparé sur la ligne Budapest-Hegyeshalom et en 1955, la section de ligne Budapest-Gödöllő est électrifiée.

Cependant, en 1958, les MAV décident de modifier la tension nominale en la faisant passer de 16 à 25 kV 50 Hz. Les lignes Budapest-Hegyeshalom et Budapest-Miskolc sont adaptées en 1962.

2.3 Les MAV aujourd'hui

Le réseau hongrois est centré autour de Budapest et compte 7606 kilomètres, dont 36 à voie large et 176 à voie étroite. La principale ligne relie Budapest à Hegyeshalom et constitue le lien extérieur avec Vienne et l'Europe occidentale. Un autre axe important est la ligne Budapest-Kelebia, au sud, en direction de la Serbie. Ces deux lignes forment la "route du Danube". Celle-ci a pris de l'importance depuis la fin de la guerre civile en ex-Yougoslavie et le détournement des flux de trafic Linz-Graz-Zagreb-Belgrade. Cette nouvelle voie est maintenant bien "rodée" et les MAV entendent tout mettre en oeuvre pour maintenir cette situation.

Des travaux de modernisation sont actuellement en cours le long de la ligne de l'ouest Budapest-Hegyeshalom, avec la suppression de passages à niveau, la construction de ponts et passages sous-voies et le remodelage de certains points de croisement et bifurcations. Il est prévu que la durée du trajet Budapest-Vienne soit réduite à 2h08, temps qui n'a plus été atteint depuis les autorails "Arpad" avant la deuxième guerre mondiale.

Le réseau ferré hongrois compte 36 kilomètres de voies larges (1520 mm): elles sont situées dans le nord-est du pays, à la frontière ukrainienne. Elles trouvent leur origine dans les liaisons ferroviaires Hongrie-URSS (puis Ukraine). Deux lignes sont exploitées (avec des machines Diesel adaptées des séries M40.9 et M62.5): Zahony-Komoro et Eperjeske-Tornyospalca.

Quant à la voie étroite, tant métrique que de 760 mm, quatre lignes existent encore à l'heure actuelle, dans les régions de Kecs-kemet (centre du pays), de Nyiregyhaza (nord-est) et de Balatonfenyves (rive sud du Lac Balaton). Enfin, citons pour être complet, l'existence d'un réseau forestier à voie de 760 mm dénommé *Allami Erdei Vasutak* (AEV).

2.4 Curiosité : le réseau GySEV

À la suite de l'application des règles communistes dès 1948, l'ensemble des compagnies privées restantes sont nationalisées, à l'exception toutefois de la ligne Győr-Sopron-Ebenfurti Vasut, en abrégé GySEV (au nord-ouest du pays), qui mène en Autriche. GySEV est la propriété conjointe des Etats autrichien et hongrois.

2.5 Matériel roulant des MAV

La Hongrie a sa propre industrie de construction de locomotives depuis 1874, date à



PHOTO 31-04 Avec ses 379 unités, la V43 constitue la série électrique la plus importante des MAV. Il s'agit des bonnes à tout faire, omniprésentes sur le réseau. La V43-1348 en tête du train 7934 Budapest Jozsefvaros - Kunszentmiklos Tass. Taksony, 11 avril 1997. Photo : Jean-Luc VANDERHAEGEN.

laquelle les *Budapest Locomotive Works* livrèrent leur première machine à vapeur. La plupart des locomotives composant le parc hongrois a d'ailleurs été construite par cette entreprise. Elle fut renommée Ganz-MAVAG, puis Ganz-Hunslet récemment.

La numérotation des locomotives se compose de lettres et de chiffres. La lettre V signifie *Villamos* ou électrique, la lettre M, *Motor* ou Diesel, les lettres Mk, *Motor keskeny nyomközű* ou Diesel à voie étroite. Le premier chiffre de la série désigne le nombre d'essieux. Les locomotives électriques sont peintes en bleu, les Diesel en orange.

La principale série de *locomotives électriques* est la série V43, dont les sept premières machines ont été construites en 1962 par Krupp en Allemagne, et les machines de série par Ganz-MAVAG jusqu'en 1982. La série totalise 379 locomotives. La série V46, composée de 60 locomotives à cabine

centrale construites de 1983 à 1992, est destinée aux manoeuvres. La série V63 est la série la plus moderne des locomotives de ligne, de disposition d'essieux Co-Co. Deux prototypes ont été construits en 1973, la production de la série (56 exemplaires) débutant en 1981 pour s'achever en 1988. Elles sont affectées aux trains express et aux trains lourds de marchandises.

Deux séries d'*automotrices* sont en circulation sur le réseau. La première, *BDVmot*, est une série de 19 rames quadruples construites en 1988-1989 et affectées aux services de la banlieue nord de Budapest. La seconde, *Bvmot*, se compose de trois automotrices quadruples aptes à 160km/h affectées aux trains IC Budapest-Szeged.

Trois séries de *locomotives Diesel de manoeuvres* peuvent être recensées. Le type M28 se subdivise en deux sous-séries, la M28.1, équipée de la transmission mécanique (19 machines) et la M28.2, de la transmission hydraulique (6 machines).



PHOTO 31-05 Les V46 sont utilisés pour les manoeuvres dans les principales gares électrifiées et pour des mouvements locaux de marchandises. La V46-022 manoeuvre une rame italienne à Budapest-Keleti le 12 avril 1997. Photo : Jean-Luc VANDERHAEGEN.



PHOTO 31-25 Les M43 et M47 d'origine roumaine sont apparues à partir de 1974; elles sont visibles sur l'entièreté du réseau et affectées à toutes les tâches. La M43.1062 en tête d'un train de désherbage à Kecskemet, 11 avril 1997. Photo : J-L VANDERHAEGEN.

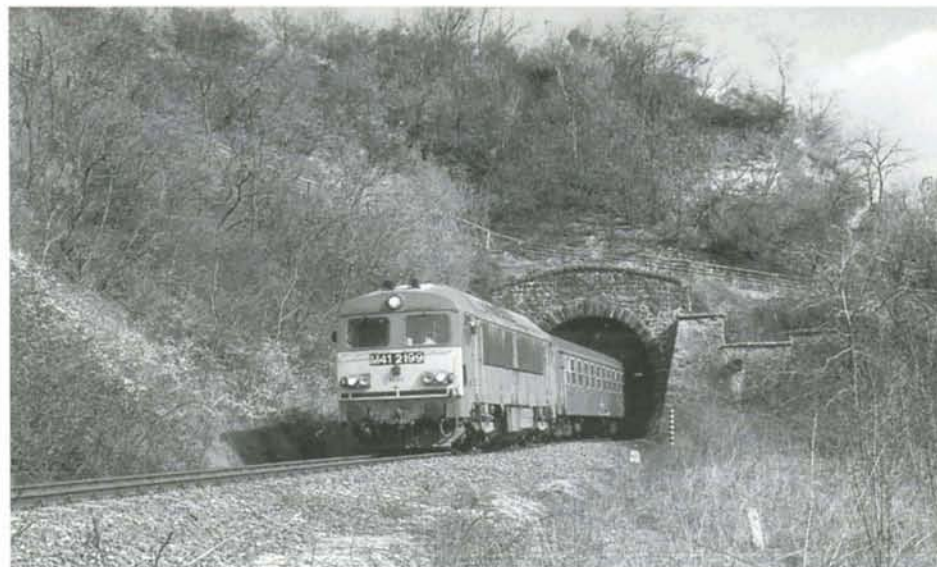


PHOTO 31-28 Les 114 locomotives de la série M41 sont principalement utilisées à la traction des trains de voyageurs. Le 7 avril 1997, le train 9714 Budapest Déli - Balatonfüred débouche du tunnel de Balatonkenese. Photo : J-L VANDERHAEGEN.

La série M31 datant de 1959-60 et équipée d'une transmission hydraulique, est actuellement en cours de radiation. La série M32 de 1972, également à transmission hydraulique, a été construite à 56 exemplaires dont seulement quelques-uns sont encore en service. Les M44 enfin ont été construites de 1957 à 1971 à plus de 150 unités. Trois grandes catégories de Diesel de ligne

sont observables. Tout d'abord, les locomotives construites en Hongrie comportent deux séries. Les M40 ont été mises en service à partir de 1963. Les M41 ont été produites à partir de 1973 à 113 unités, omniprésentes, elles sont utilisées sur la plupart des trains de voyageurs. Ensuite, on trouve les locomotives d'origine roumaine, achetées à partir de 1974 en

raison de leur bonne qualité !? En fait, la Roumanie devait de fortes sommes à la Hongrie; afin de résoudre le problème, les Roumains ont offert des locomotives à très bas prix et le gouvernement hongrois a forcé les MAV à les accepter. Il s'agit des M43 construites de 1974 à 1983 (161 locomotives), et ensuite des M47 qui apparurent à partir de 1974 (108 machines).

Enfin, on observe deux autres séries hautement réputées auprès des amateurs. Les M62, plus connues sous le nom de "Tambours de la Taïga" ou encore "Sergueï", ont été livrées à 275 unités entre 1965 et 1973. En raison de leur grande consommation en carburant et de leurs frais d'entretien élevés, elles sont progressivement écartées du service. Les M61 sont l'objet du voyage du PFT et appartiennent à la grande famille des Diesel Nohab; elles ont été construites en 20 exemplaires en 1963-64.

Pour être complet, il faut signaler la présence de trois séries d'autorails Diesel : les Amot datant de 1926-37, en cours de radiation, les MDamot construits de 1970 à 1975 à 42 exemplaires et les Bzmot mis en service à partir de 1977 (207 autorails).

2.6 Les Diesel Nohab - M61

Tout amateur ferroviaire qui se respecte connaît les Diesel Nohab, connus également sous le sobriquet de "Gros nez". En Belgique, ces Diesel constituent les séries 52, 53 et 54. Au Grand-Duché de Luxembourg, ils ont constitué la série 1600. Au Danemark, ils appartiennent aux types Mx et My, et en Norvège, ils forment la série Di3. Enfin, en Hongrie, ils sont intégrés à la série M61.

Le choix de ce type de machines par les MAV remonte à 1960, quand un voyage de démonstration organisé conjointement par Nohab et GM avec la Di3a 623 des Chemins de fer norvégiens déboucha sur la commande de 20 locomotives. Elles resteront toutefois sans suite, en raison de la prise en parc des Taïga Trommel de la série M62, sous la pression soviétique.



PHOTO 31-29 Les MAV engagent encore un grand nombre de "Tambours de la Taïga". Ici, la M62.182 en tête d'un train de marchandises à Veszprem, le 9 avril 1997.



PHOTO 31-30 Un Bzmot accouplé à une remorque arrive à Veszprem. Ces beaux autorails ont permis de sauvegarder les petites lignes. Photos : Jean-Luc VANDERHAEGEN.



PHOTO 31-40 Le train omnibus 9707 Tapolca - Budapest Déli démarre de Révfülöp le 7 avril 1997. Photo : J-L VANDERHAEGEN.

Les M61 sont basées au dépôt de Tapolca et assurent les omnibus sur la ligne nord du lac Balaton et ses extensions. Un caboteur marchandises est également prévu au roulement. Depuis 1996, elles ne se rendent plus à Budapest et sont limitées à Székesfehérvár. Lors de notre voyage, huit machines étaient encore en service : les M61.001, 002, 004, 006, 010, 017, 019 et 020. La M61.004 revêt la livrée originelle blanche et rouge (sans toutefois l'étoile rouge!); la M61.010 a récemment été repeinte dans cette livrée. Les autres locomotives arborent la classique livrée orange des engins Diesel.

3. Faits marquants du voyage

Résumer en quelques lignes une petite semaine de voyage est une chose bien difficile. Nous proposons donc aux lecteurs une brève synthèse des faits marquants.

3.1 Samedi 5 avril 1997

Comme pour les voyages précédents, c'est en gare de Bruxelles-Midi que les participants se sont retrouvés le samedi 5 avril aux alentours de 18h30 en vue d'embarquer dans l'EN 225 Bruxelles-Vienne.

C'est à 19h23 précises que la 2759 et l'Euronight *Donauwalzer* quittent la principale gare de la capitale en direction de Liège et d'Aachen, où une locomotive de la série 110 prend le relais; elle sera remplacée par la 120 129-2 en gare de Cologne, après adjonction de la tranche en provenance d'Amsterdam, et par la 1044 204-4 des ÖBB à Passau. Alors que les habitués des voyages internationaux du PFT "discutent le coup" en se rappelant des souvenirs "fumants" des organisations précédentes, d'autres se documentent en lisant la brochure préparée par le rédacteur en chef de *En Lignes* : celle-ci contient moult détails sur l'histoire des MAV, sur les principales séries de matériel, sur les horaires des lignes à parcourir, etc.

3.2 Dimanche 6 avril 1997

Après un voyage de plus de 14 heures, nous atteignons la gare de Wien-Westbahnhof, où nous avons juste le temps de changer de train et de prendre place dans le D345 Avala (le nom hongrois de Vienne) à destination de Belgrade. Il est composé de voitures internationales de couleur orange des Chemins de fer yougoslaves JZ et remorqué jusqu'à Hegyeshalom par la 1042 016-4 des OBB. Dans cette gare-frontière où a d'ailleurs lieu le contrôle des passeports, notre train est repris par une machine de l'omniprésente série V43 vers Győr et Budapest.

Nous ne continuons pas directement vers la capitale, mais nous marquons un arrêt de deux heures à Győr, de manière à visiter le dépôt : il nous est ainsi possible de nous familiariser avec le matériel MAV. Après quelques photos, nous embarquons dans un train composé de trois voitures slovaques bondées à souhait. Nous les quittons avec plaisir à Budapest Kelenföld, où nous prenons directement place dans un train semi-direct vers Tapolca.

On aurait pu penser qu'il s'agissait là de notre dernière étape en direction du lac Balaton. Que nenni ! Un arrêt de deux heures est programmé à Székesfehérvár, une ville dortoir, mais également, et cela est bien plus intéressant pour les amateurs, une gare de "relais-traction". En effet, les lignes vers Veszprém, Komárom et Tapolca sont exploitées en traction Diesel. Les M41 mais surtout les "Groz nez" M61 et les "Taiga Trommel" M62 sont sollicitées pour assurer les services sur ces lignes. Autres engins visibles : les petits autorails Diesel Bzmt destinés au trafic local. Cette escale est mise à profit pour observer les nombreux mouvements de matériel en gare mais également pour visiter l'atelier de traction Diesel. Enfin, nous empruntons le train semi-direct 9708 à destination de Tapolca, via la ligne nord du lac Balaton. La région du Lac est

une des plus touristiques de Hongrie; elle était jadis le lieu de villégiature de l'ancienne Nomenklatura. Elle est desservie par deux lignes de chemin de fer au départ de Székesfehérvár. La ligne du sud, qui conduit à la frontière croate, est électrifiée jusqu'à Balatonszentgyörgy; quant à la ligne du nord, elle longe le Balaton jusqu'à Badacsony pour obliquer ensuite vers le nord en direction de Tapolca. C'est vers 19h30 que nous arrivons à Balatonaracs où se trouve l'hôtel Ikarus.

3.3 Lundi 7 avril 1997

Dès 5h30, les participants sont réveillés. Après le petit déjeuner, le groupe quitte les lieux vers 6h30 à bord d'un autocar de la compagnie "Tapolcan Volan". Ce bus nous servira à poursuivre les trains tractés par des M61. Nous rejoignons dans un premier temps la commune de Tapolca où l'occasion nous est donnée de visiter l'atelier. Mais bien vite, il nous faut rejoindre le bus pour "prendre en chasse" le train omnibus 9707 à destination de Balatonfüred. Les fréquents arrêts de ce train donnent la possibilité au chauffeur du bus de le rattraper afin d'immortaliser la M61.006 en divers endroits aux noms typiques; citons au hasard Badacsonytördemic-Szigliget, Révfülöp, Abrahamhegy, etc. Les amateurs-photographes ont également la chance d'observer la M61.004 en tête d'un caboteur, et cela après de très longues minutes d'attente sous une température glaciale. Après une brève halte-repas en gare de Balatonfüred, le bus prend la direction de Balatonkarattya, où se situe le seul tunnel de la ligne 29. La fin de journée est consacrée à la poursuite de deux omnibus vers Tapolca. Le repas du soir est servi à l'hôtel Ikarus; les participants au voyage y ont l'occasion de déguster non pas une cuisine raffinée, mais d'excellents vins du pays, et surtout une Slyvovitch de "derrière les fagots".

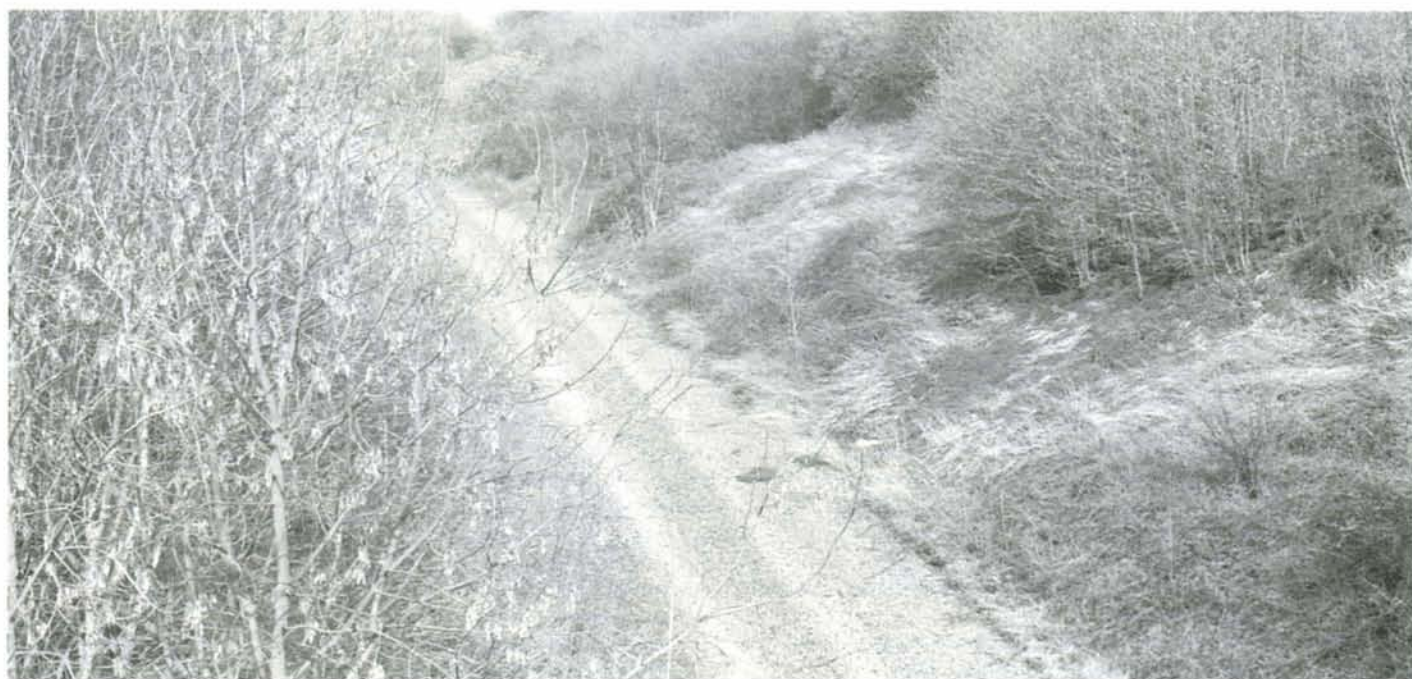
Jean-François HUART.
A suivre...



Le 28 mai 1988, la ligne 123 Braine-le-Comte - Enghien était mise hors service. Cette ligne drainait pourtant un important trafic marchandises qui fut, dès lors, détourné par Geraardsbergen-Ath-Jurbise lors de l'électrification de cet axe. La concession pour la construction de cette ligne fut accordée le 30 décembre 1862 à la société du "Chemin de fer de Braine-le-Comte à Gand et extensions". Dès son inauguration, le 5 janvier 1867, ce fut l'Etat belge qui exploita la ligne. Le service voyageurs, bien étoffé jusqu'alors, fut réduit à une peau de chagrin lors de l'application du plan de restructuration, le 2 juin 1984. Il cessa définitivement avec l'abandon de l'exploitation en juin 1988. Le démontage de la ligne fut opéré de mars à juin 1989. Aujourd'hui, l'assiette de ballast est encore visible, bien que la végétation reprend lentement ses droits.

↑ PHOTO 31-26 Le 30 juin 1986, un train de marchandises remorqué par les 5939 et 5940 passait à Rognon.

↓ PHOTO 31-27 Le même site 11 ans plus tard, le 26 mars 1997... Photos : Jean-Luc VANDERHAEGEN.



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.

LIVRES

	PRIX (BEF)	POIDS
	abo - non abo	
<input type="checkbox"/> Réédition de l'indicateur SNCB de 1935 (PFT-Edition)	795 895	615g
<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 Ciney-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"/> Les tramways vicinaux de Charleroi et du Centre (PFT-Edition)	950 1150	950g
<input type="checkbox"/> La signalisation ferroviaire luxembourgeoise (CFL-Edition)	295 295	150g
<input type="checkbox"/> Histoire de la signalisation ferroviaire en Belgique (PFT-Edition)	990 1190	950g

Les locomotives polycourant de l'artère Paris-Bruxelles
(Les Editions du Cabri) volume 1 1480.1480.400g
volume 2 1480.1480.400g

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

<input type="checkbox"/> séparés (chaque fiche accompagnée d'une pochette plastifiée) - 6001-91, 6101-15, 6401-06, 6501-06, 6601-03 par fiche	35	45	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"/> numéros 26 à 30	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

<input type="checkbox"/> 1979, 1980, 1982 à 1989, 1991, 1992, 1993, 1995 par année	200	300	255g
--	-----	-----	------

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

CARTES POSTALES (Edition PFT-Ediblanchart)

<input type="checkbox"/> séries 1 à 6 (12 vues SNCB + CFL par série) 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 SNCB en Belgique	400	450	75g
<input type="checkbox"/> thème n° 19 : la ligne 75 Deinze-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
<input type="checkbox"/> thème n° 21 : les autorails série 40	400	450	75g

thème n° 22 : la gare de Vonêche 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.

<input type="checkbox"/> Prix par photo	150	170	7g
---	-----	-----	----

PHOTOS EN LIGNES

Les photos publiées portant un numéro (par exemple PHOTO 31-24) 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 10/10/97; date de livraison: +/- 20/11/97. Les photos des EN LIGNES précédents ne sont plus disponibles ! Renseignements et commande : ☎ 065/72.80.72 Fax : 065/66.45.41

<input type="checkbox"/> Prix par photo	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	100F	110F
jusque 1000g	120F	190F
jusque 2000g	130F	260F
jusque 3000g	220F	370F
jusque 4000g	220F	480F
jusque 5000g	220F	590F

NOUVEAUTES PHOTO-THEME N°22

Série indissociable de 10 photos couleurs au format 10x15. A la demande de nombreux amateurs, le thème 22 est consacré à la gare de Vonêche, dont le bâtiment est produit en miniature par la firme JOCADIS. Prix : 400 F (non abonné : 450F) + frais d'envoi. Communication : PHOTO-THEME 22.

22-01	gare
22-02	gare
22-03	5319 ancienne version au chandelier côté Bertrix
22-04	6016 + 6086 en gare
22-05	4504 à la sortie du tunnel
22-06	5314 ancienne version au chandelier côté Dinant
22-07	5301 ancienne version, en livrée jaune, à la sortie du tunnel
22-08	5309 cabines flottantes + HKV sortie gare côté Bertrix
22-09	5211 ancienne version + voitures type M1, en gare
22-10	5206 ancienne version, livrée jaune, sortie gare côté Dinant

RELIURES POUR EN LIGNES

Si vous conservez debout le début votre revue préférée, vous constaterez que la pile ne cesse de grandir, et parfois vascille un peu. 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 12 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 est 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 verte, est frappée du logo PFT et nous vous la proposons au prix unitaire de 450F, frais d'envoi en sus (poids : 400 grammes). Pour la commande, vous indiquez : « reliure ».

GUIDE DES CHEMINS DU RAIL

HISTOIRE DE LA LIGNE TAMINES-DINANT- JEMELLE AU TRAVERS DE DOCUMENTS D'EPOQUE

VOIR DESCRIPTIONS PAGE 2

