

EN LIGNES



REVUE TRIMESTRIELLE EDITEE PAR L'ASBL

*Patrimoine
Ferroviaire
Touristique*

N° 36 - Décembre 1998

VALEUR: 240 FB

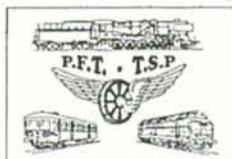
BUREAU DE DÉPÔT: 1180 BRUXELLES 18
EDITEUR RESPONSABLE: KOOB J-P, SQUARE VERGOTE 6, 1200 BRUXELLES



EN LIGNES

Revue trimestrielle éditée par l'ASBL

PFT PATRIMOINE FERROVIAIRE TOURISTIQUE



ADRESSE PFT-asbl
Avenue des Églantines, 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 800 FB (pour l'étranger 900 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 ou un coupon-réponse international.

EN LIGNES

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

RESTAURATION DU MATÉRIEL

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

DEPOT LEGAL A la parution

Le mot du Président

La fin de l'année nous amène un beau cadeau, que l'on attendait en fait depuis plusieurs années.

Nous venons en effet de signer le contrat de location qui nous permet de disposer de quatre des six voies de l'ancien atelier des wagons de St-Ghislain, et déjà nous y avons amené six wagons de matériel qui se trouvaient à Schaerbeek. En plus de l'atelier proprement dit, nous louons également les locaux de l'étage, ce qui nous permettra d'envisager quelques manifestations ponctuelles.

Côté librairie, deux publications sont sorties de presse : le traditionnel calendrier LOCO réalisé en collaboration avec EDIBLANCHART, présentant douze photos dont cinq en couleurs, et le livre "Le Chemin de fer en Hesbaye liégeoise", qui retrace l'histoire des lignes ferroviaires du noeud d'Ans.

Le mois de décembre signifie également le renouvellement des cotisations, dont nous vous proposons une formule légèrement adaptée.

Enfin, toute l'équipe du PFT vous souhaite, ainsi qu'à vos familles, d'excellentes fêtes et une très bonne année 1999.

Bonne lecture.

ABONNEMENT 1999

Nous avons décidé, pour l'année 1999, de ne pas modifier le prix de l'abonnement à la revue "En Lignes", qui comportera toujours quatre numéros de 52 pages, avec autant de photos couleurs.

Nous rappelons que l'abonnement à la revue "En Lignes" inclut l'envoi de numéros spéciaux à l'approche des manifestations et activités, ainsi qu'un prix attractif sur les voyages et articles que nous distribuons. La somme déboursée est rapidement et largement rentabilisée...

Le montant de l'abonnement est donc, pour 1999, de 800 F pour les quatre numéros envoyés en Belgique, et 900 F pour ceux destinés à l'étranger.

Toutefois, les frais importants engendrés par la location de l'atelier des wagons de St-Ghislain et sa remise en état au moins partielle, grèveront sans aucun doute l'équilibre de nos finances.

Nous nous permettons dès lors de faire appel à votre générosité et d'arrondir votre abonnement au billet supérieur (merci à ceux qui le font depuis des années!). Nous récompenserons évidemment les généreux donateurs par un acte en rapport avec l'atelier de St-Ghislain.

Les modalités de paiement restent inchangées : pour les envois en Belgique, virement de la somme sur notre compte 001-1201789-35 du PFT Bruxelles en mentionnant en communication "Abonnement 1999"; pour ceux à destination de l'étranger, virement sur le compte postal 000-1318999-90 ou envoi d'un Eurochèque libellé en francs belges. Plus de renseignements en marge de cette page. Un grand merci de renouveler votre adhésion avant le 30 janvier 1999 : nos bénévoles éviteront ainsi de coûteux rappels...

De plus en plus d'amateurs nous envoient des photos, diapos ou documents. Comme il ne nous est plus possible de répondre individuellement à chaque envoi, nous tenons ici à remercier chaleureusement ces personnes. Il n'est malheureusement pas possible de publier toutes les photos dans EN LIGNES. Sauf mention contraire de la part de l'auteur, tous les documents publiés ou non sont conservés dans la photothèque du PFT en vue d'une utilisation ultérieure.

PHOTOS DE COUVERTURE

Première page

Dans les prochains jours, les deux dernières locomotives électriques de la série 18, les 1805 et 1806, seront définitivement retirées du service. Le 13 janvier 1982, la 1802 évolue en gare de Bruxelles-Midi. Photo : Pierre HERBIET.

Dernière page

PHOTO 36-02 Dans notre prochain numéro, un vaste article sera consacré au matériel belge circulant actuellement au Maroc. En guise de prélude, voici une photo montrant le train MRK1 Fès - Marrakech, dans le défilé de Sidi Kacem, le 5 octobre 1998. Derrière la locomotive, on voit une ancienne voiture du type K2 de la SNCB transformée en fourgon-générateur pour alimenter la rame. Photo : Jean-Luc VANDERHAEGEN.

EN LIGNES 36

DECEMBRE 1998

SOMMAIRE

Le mot du Président :	2
Retro : il y a 40 ans, l'EXPO 58 :	4
Douce Pologne :	8
Courrier des lecteurs :	11
Hier - Aujourd'hui :	12
Souvenir : il y a 40 ans, la suppression du BT :	13
Sur les traces des 60 en Italie :	15
Actualité étrangère :	19
Actualité SNCB	
- Locomotives électriques :	25
- Locomotives Diesel :	28
- Automotrices électriques :	29
- Voitures :	31
- Infrastructure :	32
- Divers :	33
- Radiations :	36
- L'actualité en images :	37
- Le point sur les travaux TGV :	41
Memling : la fin d'un voyage de plus de 40 ans : ..	46
PFT-Boutique :	51

REDACTEUR EN CHEF

Jean-Luc VANDERHAEGEN.

REALISATION

Jean-Luc VANDERHAEGEN, Baudouin DIEU.

REDACTION

Jean-Luc VANDERHAEGEN, Baudouin DIEU, Philippe DIEU, Pierre HERBIET, Philippe DE GIETER, Hubert DESCHEPPER, Alain DEFECHEREUX, Eric VAN HOECK, Christian DOSOGNE, Garrit JOOS, Pierre BERCHEM, Bob STEPHENSON.

REMERCIEMENTS (par ordre alphabétique)

Kristof AVONDS, Robert BODDEWIJN, William BOECKX, Rudy CABY, Michele CERUTTI, CONTSCHIP, Roger CRIKELAIRE, Stefan DENAYRE, Wim DE RIDDER, Pascal DUBOIS, Michel HANSENS, Alain MERTENS, Serra NO, Eric PAULUS, Cyrille PLETGEN, Adrien RIGOT, Yves STEENEBRUGGEN, Armand THONET, Marco TOLINI, TUC RAIL, Christian VANHECK, Filip VANSLEMBROUK, Michel VERLINDEN, Marijn VOCKE, Ignacio Martin YUNTA.

PFT-AGENDA

Samedi 11 décembre : ouverture de l'AT St.Ghislain; PFT-Shop.
Dimanche 19 décembre : entretien ligne 128 ☎ 075/95.68.93.
Dimanche 17 janvier : entretien ligne 128.
Dimanche 14 février : entretien ligne 128.
Dimanche 14 mars : entretien ligne 128.
Samedi 27 mars : voyage PFT.
Samedi 24 avril : voyage PFT.
Samedi 26 juin : voyage PFT.
Samedi 18 septembre : voyage PFT.

CALENDRIER LOCO 99

Comme chaque année, le PFT édite en collaboration avec BLANCHART le calendrier LOCO 99. Au format A3 avec couverture plastifiée, il comporte 12 photos, une par mois, dont 5 en couleurs (janvier, mars, avril, juillet et octobre). Prix : 345 F + frais d'envoi (voir page 51). Les modalités de paiement sont reprises en page 2. Communication : LOCO 99.

janvier :	Diesel 1602 + 1603 CFL à la sortie de Raeren
février :	autorail Brossel 553.29 à Ecaussinnes (ligne 106)
mars :	deux automotrices Budd à Groenendael
avril :	loco électrique 1301 et marchandises à Péruwelz
mai :	autorail 4334 à la sortie du tunnel de Moha
juin :	vapeur 16.041 à Geraardsbergen (13 mai 1964)
juillet :	loco Diesel 5207 sur la ligne 154 à Anseremme
août :	vapeur PFT 26.101 à Pondrôme
septembre :	vapeur 1.011 à Ruisbroek (28 juin 1958)
octobre :	rame TGV Thalys à Goffontaine
novembre :	loco électrique 1604 jaune à Chaudfontaine
décembre :	Diesel 203.001 dans la neige à la halte d'Ardenne

LE CHEMIN DE FER EN HESBAYE LIEGEOISE

Le PFT a le plaisir de vous proposer sa dernière publication intitulée "Le Chemin de fer en Hesbaye Liégeoise".

Rédigé par Didier Funcken, amateur qui connaît parfaitement la région décrite, ce livre retrace l'histoire des lignes 36 - section Liège-Haut-Pré - Waremmes -, 31 et 32, qui portaient toutes deux de Ans.

Le livre est présenté au format A4, avec couverture cartonnée rigide et reliure au fil de lin.

Il est divisé en deux grands chapitres, dont le premier retrace l'évolution générale du chemin de fer dans la région, tandis que le second décrit en détail chaque localité traversée.

L'ouvrage est agrémenté de deux cent cinquante photos noir et blanc, de seize en couleurs et vingt-huit schémas d'installations ferroviaires et plans. Il comporte cent quarante huit pages et son prix de vente a été fixé à 950F pour les abonnés "En Lignes" et 1150F pour les autres (+ frais d'envoi : 750 grammes).

Pour l'obtenir, il suffit de verser la somme correspondante sur le compte 001-1201789-35 du PFT Bruxelles en mentionnant en communication "HESBAYE LIEGEOISE", ou de consulter les autres modalités reprises en page 2.

PETITES ANNONCES

(gratuites pour les abonnés)

- **A VENDRE** : matériel miniature en HO deux rails. Liste détaillée sur demande par fax ou lettre affranchie à François MAURUS, August Van Putlei 164, 2150 Borsbeek., ☎ 03/321.18.91 - FAX : 03/235.67.98.
- **CHERCHE** : toutes cartes postales de gare, récentes (après 1950), en couleurs, belges et étrangères. Philippe GALLETZ, 67 route d'Eugies, 7080 Frameries, ☎ 065/66.44.40.
- **A VENDRE** : TRES RARE : plaque de constructeur "Beyer, Peacock & Co Ltd, Manchester 1901" provenant du passage de roue de la locomotive à vapeur NS 1744. Etat exceptionnel. Epaisseur 8 mm, longueur (arquée) 2120 mm, largeur 160 mm, poids 25 kg. Faire offre sérieuse au PFT qui transmettra.
- **A VENDRE** : HO Märklin 4731 wagons GBS SNCB, ROCO trémie SNCB 46136.1, voiture DB 44790 7324 43776.3, Jocadis, Lima, Jouef... liste sur demande. Nathaniel MUSICANT, 12 rue Henri Dunant, F-94130 Nogent-sur-Marne. ☎ +33.1.48.71.07.50, e-mail : musicant @ club-internet.fr.

L'EXPO 58 (III)



Deux vues panoramiques du matériel exposé. ↑ PHOTO BD-056 On aperçoit les différents wagons de marchandises et systèmes de transport rail-route. Au centre se trouve la motrice sur pneus M3001 du métro de Paris. ↓ PHOTO BD-046 Les différentes voitures sont présentées sur deux voies contiguës. A gauche en première position, une voiture-couchettes internationale AB italienne. Sur la voie de droite, on distingue, de droite à gauche, un élément de l'autorail TEE VT11.5 de la DB, une voiture de 1ère classe des CFF du type unifié I, une voiture-salon des CFF, une voiture 1ère classe DEV' Inox de la SNCF, et la voiture M2 de seconde classe 42.301 de la SNCB. Le palais des Transports est visible à droite. Photos : Bruno DEDONCKER, collection PFT ©.





PHOTO BD-047 Passage au carrefour Stienon-Houba de la BB 16.002 de la SNCF lors de son transfert vers le plateau du Heysel, le 5 mars 1958. Construites à 62 exemplaires à partir de 1958, les BB 16.001 à 16.062 furent les premières locomotives de vitesse du réseau 25 kV 50 Hz de la SNCF. D'une puissance de 4130 kW et d'une masse de 84 t, elles peuvent circuler à 160 km/h. Au début de leur carrière, les BB 16.000 remorquaient les express et trains rapides sur les grands axes du Nord et de l'Est. Après sa figuration à l'Expo 58, la BB 16.002 fut mise en service au dépôt de Strasbourg le 27 décembre 1958. Elle est actuellement affectée au dépôt d'Achères (près de Paris-St.Lazare). Quinze machines renumérotées BB 16.101 à 16.115 ont été modifiées pour la marche en réversibilité avec des rames à deux niveaux, pour la banlieue parisienne. Agée de 40 ans, la radiation de la série pourrait débuter dès 1999.



PHOTO BD-048 Deux remorques de 16 roues furent nécessaires pour transporter les voitures. Ici, la voiture Inox 4030 de 1ère classe de la SNCF, dans l'avenue du Sacré-Coeur à Jette, le 22 février 1958. Du type DEV' Inox, il s'agissait de la première série de voitures en inox commandée par la SNCF. Au total, 406 voitures furent livrées à la SNCF de 1952 à 1973. Elles servirent sur les trains Grandes Lignes et même dans les premiers TEE, comme le "Mistral". Les dernières DEV' Inox ont été retirées du service en 1997.

Photos : Bruno DEDONCKER, collection PFT ©.



PHOTO BD-049 Le 19 février 1958 en gare de Jette, la locomotive Diesel italienne D341.103 des FS, attend son transport vers le Heyssel. Ce type de locomotives a été livré à 16 exemplaires (D341.101 à 116 puis D341.1001 à 1016) par différents constructeurs (Fiat, TIBB, Regiane, OM, Pozzuoli) de 1957 à 1959. Elles étaient pourvues d'un moteur Diesel de 1320 CV et d'une transmission électrique. D'une masse de 66,5 t, les dernières D341.1000 ont été radiées par les FS vers la fin des années '80.



PHOTO BD-050 La locomotive électrique 1050.01 des Chemins de fer Autrichiens garée à Bruxelles-Ouest le 8 février 1958. Il s'agit d'une machine prototype bifréquence 15 kV 16 Hz 2/3 - 20 kV 50 Hz, construite par Elin et Semmering Graz Pauker en 1957. D'une puissance de 2060 kW pour une masse de 82 t, la 1050.01 pouvait circuler à 110 km/h. Son équipement bifréquence n'a en fait jamais été utilisé que lors d'essais, sur des lignes dont la tension fut spécialement adaptée. Après son retrait du service le 15 mars 1973, sa caisse fut réutilisée pour réparer la 1141.03 qui circule encore aujourd'hui (la partie mécanique de la 1050.01 était identique à celle des 1041-1141). Photos : Bruno DEDONCKER, collection PFT ©.



PHOTO BD-051 En gare de Jette, deux convois s'apprêtent à prendre la route de l'Expo 58. A droite, la E50.028 de la DB. Cette grosse Co'Co' de 4410 kW pour une masse de 128 t, était conçue pour le trafic des marchandises. La DB réceptionna de 1957 à 1973 un total de 194 locomotives (E50.001 à 194, ensuite 150.001 à 194). Actuellement, 167 E50 sont toujours en activité, dont la 150.028 au dépôt de Nürnberg. A gauche, la motrice M3001 du métro de Paris. Ce type de motrices sur pneus fut construit à 36 exemplaires pour la RATP.

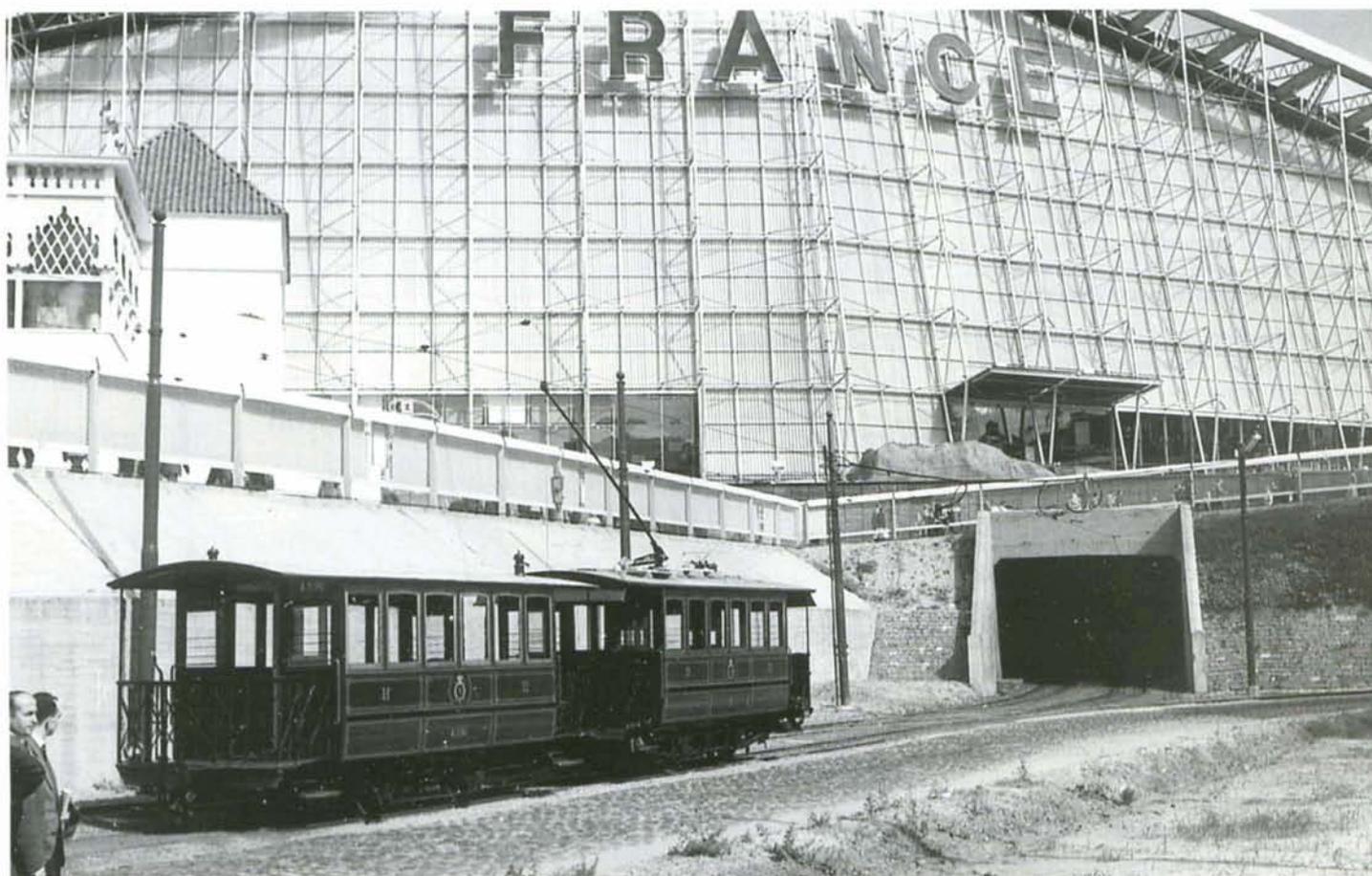


PHOTO BD-052 Une rame vicinale composée de la motrice 19 et de la remorque fermée A596, affrétée par le MOROP le 13 septembre 1958, attend le départ devant l'entrée du tunnel "Bénélux". Au dessus du tunnel, le pavillon français.

Photos : B. DEDONCKER, collection PFT ©.

Douce Pologne...

Il était une fois...dans un pays lointain, par un froid sibérien, trois nobles voyageurs perdus dans la tourmente qui se présentent sur le quai d'une gare.

Notre histoire se passe en Pologne, à mi-chemin entre Poznan et Warszawa, dans le petit village de Krosniéwice. Ce village est desservi par une ligne de chemin de fer à voie étroite de 750 mm des PKP, le reliant d'une part avec le village voisin où la correspondance avec le "grand chemin de fer" est assurée, et d'autre part à Cetty, un "bled" de quelques habitants vivant principalement de l'agriculture locale.

Nos trois héros, après avoir décortiqué le tableau des horaires, découvrent avec délectation qu'un autorail devrait bientôt entrer en gare (plus précisément à 19.50). Il est alors 19.45; quelques voyageurs attendent patiemment sur le quai, indifférents aux conditions climatiques (ils en ont probablement vu d'autres...). Nos compères tendent l'oreille et tournent leurs yeux vers l'endroit où le fameux train devrait faire son apparition, car l'heure est là. Rien... Echangeant des regards inquiets, et comme le retard prend de l'ampleur, ils commencent à se poser des questions. Les autres voyageurs, eux, attendent toujours sagement, sans faire montre d'impatience. Il est maintenant 20.10 et le train n'est toujours pas en vue! Cinq minutes plus tard, une petite Polski, (l'équivalent d'une Fiat 125) entre sur les chapeaux de roues dans la cour de la gare et s'immobilise à hauteur du quai. Quatre personnes (au moins) en descendent, accompagnées de volumineux bagages. Et soudain, la dizaine de voyageurs qui semblaient s'être transformés en statues, car presque devenus immobiles, se dispersent en tous sens, sans le moindre commentaire. Bizarre autant qu'étrange... Qu'est-il advenu du fameux "train du soir" ?

Les trois Occidentaux, tout de même un peu étonnés par les événements qui s'étaient produits trente secondes plus tôt, se dirigent vers la Polski 125 et, dans un polonais plus que douteux (appelé sans doute anglo-nederpolodeutsch), s'enquière auprès du conducteur du sort de l'autorail. Le conducteur de la voiture, ne parlant lui que le polonais correct, s'exprime à l'aide de gestes et explique que l'autorail s'est tout simplement renversé. Voilà donc l'explication du service Polski de substitution!

Le lendemain matin, en quête de sensations fortes, les trois amis partent à la recherche de l'autorail perdu... Après plusieurs kilomètres au travers de chemins de terre qui décourageraient les amortisseurs de la meilleure volonté, ils arrivent sur les lieux du drame. Après un examen attentif de la situation, l'affaire est élucidée : la voie s'est ouverte en pleine ligne droite et l'autorail, avec son inertie, a roulé à même les traverses sur une vingtaine de mètres avant de s'immobiliser et de basculer sur sa droite.



PHOTOS 36-03 - 36-04 et 36-05 L'autorail MBxd1-168 dans une bien fâcheuse posture. Mais par quel étrange phénomène ne s'est-il donc pas entièrement renversé? Krosniéwice, 3 décembre 1997. Photos : Philippe DE GIETER.

Défiant les lois de la physique, l'engin reste en équilibre précaire, non pas grâce au poteau télégraphique qui tire une drôle de tête, mais bien grâce aux seuls marchepieds à moitié détachés et sérieusement tordus.

Au loin, dans la tourmente, la locomotive du train de relevage arrive lentement sur les lieux. Les ouvriers commencent à réparer la voie, pendant que d'autres vont au village chercher de l'aide. Quelques minutes plus tard, ces derniers reviennent avec deux tracteurs agricoles en renfort. On arrime un câble à l'autorail, et celui-ci est bientôt remis sur les rails à l'aide de crics.

En fin d'après-midi, les trois visiteurs reviennent d'un périple qui les a menés sur une autre antenne de la région. Arrivés au dépôt de Krosniéwice, quelle n'est pas leur stupéfaction de voir l'autorail, moteur tournant, garé devant la remise! Après s'en être rapproché, en avoir fait le tour et l'avoir ausculté sous toutes ses coutures, force leur est de constater que les réparations ont simplement consisté en quelques soudures à gauche et à droite, un boulon resserré par-ci par-là. Foin de la vérification de la géométrie des roues et de la fixation des boîtes d'essieux!

Et voilà notre petit autorail qui repart tout guilleret, moins de quatre heures après avoir été remis sur ses roues. Cet autorail ayant focalisé leur attention pendant quelques temps, les trois touristes y embarquent pour un voyage jusqu'à Cetty. Quelques employés des chemins de fer discutent de l'incident, pendant qu'une vieille dame se colle contre le poêle à charbon pour se réchauffer un peu.

Vient un moment où, au fil des arrêts, les trois personnages se retrouvent tout seuls à bord. L'autorail avance "bon train" (20 à 30 km/h), se dandinant sur les rails tordus. Ne voila-t-il pas qu'il s'arrête en pleine ligne! Après avoir collé leur visage au carreau embué, les trois amateurs constatent toutefois la présence d'un wagon faisant office d'abri de quai. Le conducteur sort de son poste de conduite et crie : "problème!". Sur cet entrefait, il ouvre une des trappes du plancher et ausculte la transmission mécanique du véhicule. Quelques instants plus tard, il va prendre ses affaires et change de poste de conduite. Il s'y installe et déballe ses tartines qu'il commence à déguster, en compagnie du contrôleur.

Et nos trois voyageurs se retrouvent dans l'autorail, dans l'obscurité afin de ménager les batteries, sans vraiment savoir ce qui se passe, à attendre on ne sait quoi! Vingt-cinq minutes plus tard, on remet le moteur en marche et l'autorail démarre...mais dans le sens du retour. Apparemment, vu que les trois voyageurs avaient pris un aller-retour, et au vu des caprices de l'engin, le personnel du train a estimé qu'il était inutile de poursuivre jusqu'au terminus; mieux valait rentrer au bercail, en se remettant à l'heure. Ils n'ont probablement pas osé rentrer avec une demi-heure d'avance...

Sur le chemin du retour, dans la nuit noire et glaciale, l'autorail marque l'arrêt à un passage à niveau et... défaut d'embrayage sans doute, le moteur cale!



PHOTO 36-06 Arrivée du train de relevage, remorqué par une Lxd2.



PHOTO 36-07 Le tortillard sera remis sur rail avec l'aide d'un ... tracteur agricole!



PHOTO 36-08 Opération réussie, l'autorail repose à nouveau sur ses rails.
Photos : Philippe DE GIETER et Alain DEFECHEREUX.

→ **PHOTO 36-14** *Après quelques menues réparations, le petit MBxd1-168 sera remis en ligne dès le lendemain 4 décembre comme en témoigne cette photographie prise en gare de Krosniéwice. Durant la nuit, la neige est tombée en abondance. L'autorail attend le départ avec un train à destination de Cetty, tandis que le MBxd2-224 assurera un train pour Ostrowky. Photo : Philippe DE GIETER.*

Impossible de redémarrer, les batteries sont plates (le chargeur aura été endommagé lors de l'incident du matin). Qu'à cela ne tienne, nos trois derniers voyageurs, le contrôleur et le conducteur descendent pour pousser le véhicule afin de relancer le moteur. Une fois l'élan jugé suffisant, le conducteur remonte dans son poste, place le levier de vitesse en première et embraye. Miracle! Le moteur se remet en marche. Le contrôleur et deux des infortunés voyageurs parviennent à remonter dans l'autorail qui prend de la vitesse pour parcourir le dernier kilomètre. Le troisième individu, celui qui n'a pas eu le temps de remonter à bord, eh bien... il est rentré à pied! C'est ainsi que la journée bien mouvementée du petit autorail (et des trois Occidentaux) s'est terminée. Quant au terminus de la ligne, nos trois aventuriers le découvriront une autre fois!

Alain DEFECHEREUX.

→ **PHOTO 36-09** *A Ostrowky, le tortillard traverse la paisible campagne polonaise en direction de Cetty. Photo : Philippe DE GIETER.*

↓ **PHOTO 36-10** *Le terminus de la ligne : Cetty. Photo : Pierre HERBIET.*



Courrier des lecteurs

A propos des locotracteurs garés à Kortrijk (EN LIGNES 33 page 38)

Notre lecteur Rudy CABY nous a révélé l'origine des deux locotracteurs garés depuis 1997 dans la cour à marchandises de Kortrijk.

Les deux locomotives ne sont en fait pas identiques. La première a bien été construite par la firme Moës à Waremme en 1950. Elle était du type Moës WLN4, équipée d'un moteur Diesel Moës à 4 temps et 4 cylindres verticaux, de 100 CV à 1500 tr/min. D'une masse de 20 t et d'une longueur totale de 6,065 m, elle pouvait circuler à une vitesse maximale de 15,5 km/h. Elle était immatriculée 43 40 3011. Elle a été acquise chez Moës en 1968 par la firme SVK (Scheerders Van Kerckove) de St.Niklaas, qui était raccordée à la ligne 59 Gent-Antwerpen. Nous ignorons son utilisation de 1950 à 1968.

La seconde machine a été construite en 1960 par les Ateliers de Construction Henri Pélerin à Courcelles, pour le compte de l'Armée belge pour le raccordement du Dépôt du Génie de Haasdonk-Westackers. Cet engin, du type 100 HN de Pélerin, était équipé d'un moteur Diesel Deutz type A 6L-514. Il fut racheté en 1968 par la firme SVK de St.Niklaas, simultanément avec la Moës. Il portait le numéro 5017.



Gros plan du locotracteur Pélerin.
Photo : Rudy CABY.

A la fin de 1994, les deux engins furent garés sans utilisation. Au début de 1995, ils furent revendus à la firme de transport Demotra de Kortrijk, et utilisés au raccordement Leiedal de la firme Holvoet à Heule (près de Kortrijk), qui était branché sur la ligne 66 Kortrijk-Brugge. Jusqu'en 1997, ils ont assuré la desserte de l'usine. A la suite d'un désaccord avec la firme Demotra, ils furent garés dans la cour à marchandises de Kortrijk en attendant des jours meilleurs.

Un grand merci à Rudy CABY pour ces précisions.

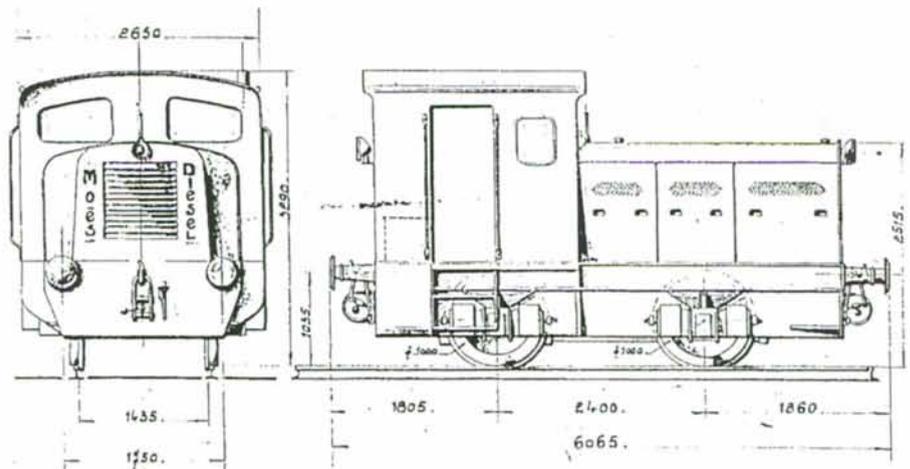


Le locotracteur Pélerin tracte hors de l'usine quelques wagons vers le raccordement SNCB. A gauche, on aperçoit une locomotive de la série 84 attendant le long de la ligne 66 de transférer les wagons vers la gare de Kortrijk. Heule, raccordement Leiedal.



La locomotive Moës en service sur la raccordement Leiedal de la firme Holvoet à Heule.
Photos : Rudy CABY, février 1995.

LOCOMOTIVE DIESEL MOËS, VOIE NORMALE, TYPE WLN4.



Hier...

Plus de 90 ans séparent ces deux prises de vue de la gare de St. Ghislain. Le premier document a été réalisé vers 1905. La gare disposait alors de deux superbes passerelles pour signaux (la seconde étant visible au fond de la gare). Les signaux mécaniques, les poteaux télégraphiques, les lampadaires à pétrole, les locomotives à vapeur, tout ce beau matériel a disparu depuis belle lurette. La gare de St. Ghislain était autrefois extrêmement importante, point central de tout le trafic du Borinage. Le 1er mai 1944, les Américains procédèrent de nuit à un terrible bombardement de la gare, mais ont manqué la cible et c'est la ville qui fit les frais de cette opération puisqu'elle fut entièrement détruite (ce qui explique la présence aujourd'hui de quartiers modernes en plein centre-ville). Seule la tour de l'église, non détruite, a été conservée comme témoin de l'ancienne ville. Quant aux installations de la gare, elles ne subirent que très peu de dégâts. En 1963, les caténaires ont envahi la gare. Aujourd'hui, le bâtiment de la gare présente toujours intact son aspect d'origine.

Collection : Robert BODDEWIJN.

...Aujourd'hui

Souvenir : il y a 40 ans, la suppression du BT

Il y a juste 40 ans, le 31 décembre 1958, le tout dernier train du Bruxelles - Tervuren quittait la gare de Bruxelles-Quartier-Léopold à destination de Tervuren, après plus de 27 ans de service en traction électrique.

La construction de la ligne Bruxelles - Tervuren débuta en 1877, la mise en service s'étalant par étape de 1877 à 1882. Partant de Bruxelles-Quartier-Léopold, cette ligne à simple voie exploitée par l'Etat belge suivait la grande ligne du Luxembourg jusqu'à la sortie de la gare d'Etterbeek, où elle bifurquait vers Auderghem en passant en tunnel sous les voies de la ligne de Namur. Elle desservait de nombreux points d'arrêts (Etterbeek, Auderghem, Woluwé, Stockel, Wezembeek, Oppem) avant d'arriver à son terminus. La gare de Tervuren était du style "chalet", à poutres apparentes. A proximité se trouvaient les voies de départ des tramways urbains de Bruxelles et de la ligne vicinale de Leuven.

Au début des années '20, des sociétés immobilières commencèrent à s'intéresser à la ligne et à son électrification. C'est ainsi que le 20 décembre 1930 fut fondée la «Société du Chemin de fer Electrique de Bruxelles à Tervuren», qui avait obtenu la concession de l'exploitation de la ligne pour une période de 50 ans à dater du 1er décembre 1931.



Dans les années 40', à la sortie de la gare d'Etterbeek, un train à destination de Tervuren descend vers le tunnel qui permettait au BT de passer sous les voies de la ligne du Luxembourg pour se diriger vers Auderghem. La rame était composée d'une remorque-pilote avec compartiment fourgon, et d'une motrice. Le pont enjambant les voies est celui de l'avenue Arnaud Fraiteur. A l'emplacement de la photo passe aujourd'hui la voie B Namur - Bruxelles de la ligne 161. Après la suppression du BT, la SNCB a en effet récupéré l'assiette entre Bruxelles Q.L. et la sortie d'Etterbeek pour y déplacer la voie Namur-Bruxelles; le tunnel et ses accès ont été comblés. Collection : R. BODDEWIJN.



PHOTO BD-053 L'avant dernier jour de l'exploitation, le 30 décembre 1958, une motrice seule en provenance de Tervuren arrive à Etterbeek. A l'arrière-plan, on distingue le pont de l'avenue Arnaud Fraiteur. Photo : Bruno DEDONCKER, collection PFT ©.



PHOTO BD-054 Le 29 décembre 1958, un train à l'arrêt d'Auderghem. Sur les tronçons à double voie, la circulation s'effectuait à droite. A l'origine, le matériel du BT était peint dans une décoration bicolore bleu-gris et crème. Pendant la guerre, il reçut une livrée uniformément bleu-gris. Il retrouva ses couleurs d'origine en 1950-1951. Photo : Bruno DEDONCKER, collection PFT ©.

Cette compagnie était en fait une filiale d'Electrobel qui possédait de nombreux terrains à bâtir situés le long de la ligne. La mise en service de la traction électrique allait considérablement augmenter la valeur de ces terrains.

La traction électrique a été inaugurée le 1er décembre 1931, avec emploi du courant continu 1500 V, produit dans une sous-station située à Woluwé. Elle fut ainsi la toute première ligne électrifiée en Belgique.

L'exploitation débuta avec 12 trains par jours et par sens (avant l'électrification, en 1930-1931, on ne dénombreait plus que 5 allers-retours du lundi au samedi et aucun le dimanche). Le nombre fut ensuite porté à 32 trains par sens les jours ouvrables, et à 30 les dimanches et jours fériés.

Le matériel roulant comprenait 5 automotrices et 5 remorques équipées d'un poste de conduite, livrées par les Ateliers Métallurgiques de Nivelles avec équipement électrique ACEC. Le parc, devenu rapidement insuffisant, fut renforcé par le rachat d'anciennes voitures du métro parisien. En 1935, il fut complété par une locomotive à quatre essieux également livrée par les AMN et ACEC.

La traction électrique permit de réduire significativement les temps de parcours : 23 minutes avec 10 arrêts intermédiaires contre 28 minutes pour la vapeur avec deux arrêts de moins.

Avant l'électrification, le trafic de la ligne atteignait annuellement 100.000 voyageurs. En 1932, grâce à la traction électrique, le nombre de voyageurs augmenta de près de 900 %, avec 972.509 voyageurs! En 1933, ils étaient 1.186.789, puis 2.232.978 en 1942. Le sommet fut atteint en 1944 avec 3.309.575 de voyageurs. Avec l'essor de l'automobile, ce fut ensuite la dégringolade (moins de 2 millions de voyageurs en 1956), et les difficultés financières.

En juillet 1958, la société était proche de

l'état de cessation de paiement, avec des pertes s'élevant à 43 millions.

Devant ces insurmontables difficultés, la compagnie cessa son exploitation le 1er janvier 1959. La SNCB n'était pas intéressée dans la reprise du service voyageurs; par contre, elle poursuivit, dès le 26 décembre 1958, l'exploitation marchandises.

Le 11 mars 1970, un Arrêté Royal autorisa la SNCB à stopper l'exploitation de la ligne et à procéder à son démontage.



PHOTO BD-055 Le 21 décembre 1954, départ de Bruxelles-Q.L. vers Tervuren d'un train formé d'une voiture-pilote et d'une motrice. Photo : B. DEDONCKER, coll. PFT ©.

Sur les traces des 60 en Italie

On se rappellera que, lors de leur radiation par la SNCB, 15 locomotives de la série 60 ont trouvé asile en Italie, rachetées par divers opérateurs, principalement des entreprises de travaux de voie. Dix ans après la vente des premières machines, il est intéressant de faire le bilan de leur situation actuelle.

La vente des 15 locomotives s'étala de 1988 à 1993. La majorité fut reprise par GLEISMAC, une entreprise spécialisée dans le reconditionnement de machines rachetées d'occasion, la révision et la construction de locomotives Diesel, de draines, d'engins moteurs et de wagons spécialisés pour travaux ou entretien des voies, d'outillages et accessoires divers. L'atelier de GLEISMAC se trouve à Gazzo di Bigarello, une petite localité située non loin de Mantova. Après remise en ordre de marche, les 60 furent revendues à divers opérateurs. Actuellement, la 6027 est toujours garée à Gazzo di Bigarello, où elle sert de magasin de pièces. De décembre 1990 à 1997, elle fut utilisée par la firme CONTSHIP dans le terminal conteneurs du port de La Spezia. Depuis 1994, le service est assuré par une ex. locomotive Diesel de la série 212 de la DB, tandis que la 6027 assurait la réserve. Cette machine est peinte aux couleurs de CONTSHIP : caisse en rouge, décorée d'une bande bleue et blanche, châssis et toiture bleues (une photo couleurs a été publiée dans EN LIGNES 25 page 49).

L'importante firme de travaux de voies VENTURA, ayant son siège et dépôt à



PHOTO 36-20 Au dépôt Ventura à Paola, la 6047 est garée en attente de pièces de rechange, le 16 juin 1998. Photo : Philippe DE GIETER.

Paola dans l'extrême sud de l'Italie, possède six machines : les 6016, 6036, 6047, 6048, 6067 et 6070. Toutes sont opérationnelles, à l'exception de la 6047 en attente de pièces de rechange. La 6047 est également la seule ayant conservé sa livrée jaune SNCB, alors que les autres sont entièrement peintes - sous les graffitis - en jaune!

La 6036 a été revendue à la firme de travaux de voie VASAFER à Noir Ligure. Toutes ces machines se déplacent dans

pratiquement toute l'Italie, en fonction des chantiers de voie, aussi bien sur le réseau des FS que sur les lignes privées.

Une autre machine, la 6042, est en service en Sardaigne, chez l'entrepreneur de travaux de voie LAFESD.

Seules deux 60 ne sont pas utilisées par des entreprises de travaux de voie. La 6060 est en service chez ABIBES à Cremona, une usine produisant du gaz liquéfié.



PHOTO 36-21 A l'atelier GLEISMAC de Gazzo di Bigarello, deux locomotives ex. SNCB sont garées en bordure de la ligne FS Mantova - Nogara. A gauche, une 80 non identifiée, à droite la 6045. Photo : Pierre HERBIET, 19 juin 1998.



PHOTO 36-22 Le 19 juin 1998, la 6060 d'Abibes transfère une rame de wagons-citernes entre l'usine de gaz liquéfié et la gare FS de Cremona. Photo : Pierre HERBIET.

La machine assure une à deux fois par semaine la liaison entre le raccordement industriel de l'usine et le triage FS de Cremona. La 6060 est de loin la locomotive la mieux entretenue. Révisée par GLEISMAC, elle a conservé sa livrée verte "1970", et a été équipée d'étraves chasse-neige zébrées de jaune et de noir.

La 6039 appartient à la firme de transport d'automobiles TVA (Trasporti Veloci dell'Adriatico), et est utilisée sur le raccordement SEVEL près de la gare de Torino di Sagro (sur la ligne Pescara - Foggia, à ne pas confondre avec Torino). Cette machine a été repeinte dans une décoration découlant de la livrée verte "1970". Les deux bandes jaunes forment un V à hauteur des phares, tandis qu'une petite ligne jaune est apposée entre la caisse et le châssis.



Nous ignorons ce que sont devenues les 6012 (acquise par GLEISMAC en 1993), 6034, 6073 et 6089, cette dernière ayant été initialement acquise par CASAFE à Borgo Vercelli, firme maintenant en faillite.

➤ PHOTO 36-23

En gare de Cremona le 19 juin 1998, la 6060 évolue pour céder la place à une locomotive Diesel de la série D343.2000 des FS visible à gauche. Photo : Philippe DE GIETER.

➔ La 6039 est utilisée par la firme de transport d'automobiles TVA à Torino di Sagro. On remarquera sa décoration découlant de la livrée verte "1970" de la SNCB, avec les lignes jaunes formant un V vers les phares. Photo : Serra No.

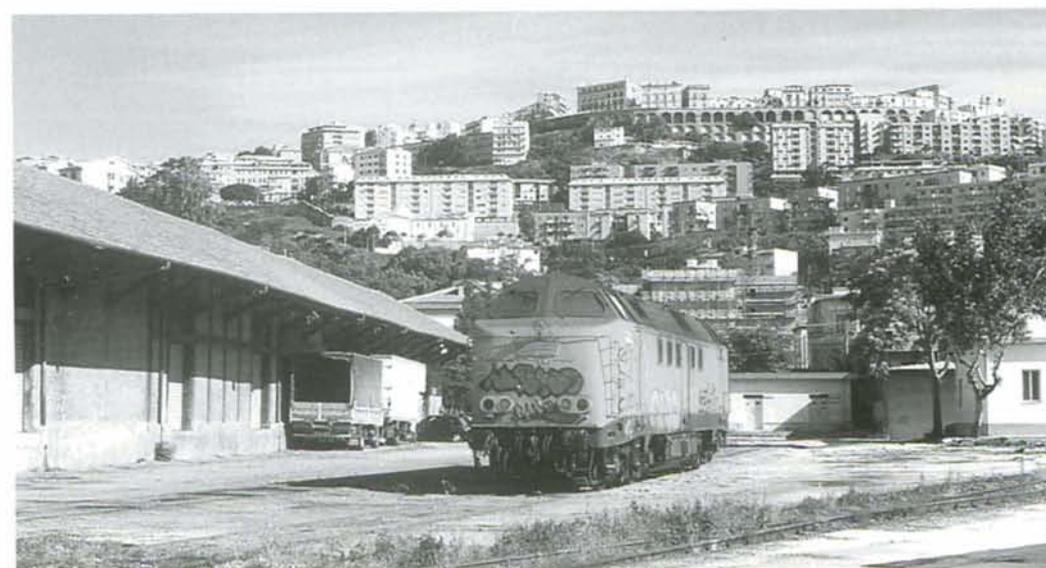




← La 6027 de CONTSHIP a été reprise par GLEISMAC pour servir de magasin de pièces. En 1991, elle assurait les manoeuvres dans le terminal du port de La Spezia.
Photo : CONTSHIP



← **PHOTO 36-24**
La 6027 garée à l'atelier GLEISMAC de Gazzo di Bigarello, le 20 juin 1998.
Photo : Pierre HERBIET.



← **PHOTO 36-25**
Le 17 juin 1998, la 6048 appartenant à Ventura se trouvait à Catanzaro-Citta, ville située dans l'extrême sud de l'Italie.
Photo : Philippe DE GIETER.



Durant tout le printemps, la société Ventura a réalisé le renouvellement complet de la voie de la ligne privée de Piedimonte Matese à Santa Maria Capua Vetere (41,2 km), située dans le banlieue nord de Napoli et appartenant à la compagnie FA (Ferrovie Alifane - ex. Ferrovie Napoli - Piedimonte). L'entièreté de la voie de cette ligne datait encore de 1963, année de sa reconversion de l'écartement étroit (0,950 m) à l'écartement standard (1,435 m). ↑ PHOTO 36-26 Le 18 juin 1998, la 6070 en tête d'un train de ballast opérait dans la gare de Piedimonte Matese, terminus de la ligne. ↓ PHOTO 36-27 Le même jour en gare de Trifisco, une autre rame de ballast tractée par la 6067 était dépassée par un train de voyageurs composé des autorails ALn 880 I 1 et 880 I 4. Le réseau possède 4 autorails de ce type livrés en 1962 par OM sur base des ALn 773 des FS, construits en vue de l'exploitation de la ligne à voie normale. Ils sont équipés de deux moteurs Diesel de 155 kW et peuvent circuler à 98 km/h. On remarquera le troisième feu rajouté entre les pare-brise des deux 60. Photos : Pierre HERBIET et Philippe DE GIETER.



Actualité étrangère

PAYS-BAS

Short Lines

C'est depuis le samedi 11 juillet 1998 que circulent les trains de conteneurs de la nouvelle compagnie privée Short Lines entre Rotterdam et Born (voir EN LIGNES 34 page 19). Ces trains roulent sous l'horaire suivant (valable en principe jusqu'au 29 mai 1999):

98101 (du mardi au samedi)

Europoort (Rotterdam) :	11.46
Kijfhoek :	12.21/12.37
Dordrecht :	12.46
Tilburg :	13.26
Eindhoven :	14.06/14.09
Sittard :	15.28

Après changement de front : **train 98102**

Sittard :	15.50
Born :	16.10/16.30
Rail Terminal Born :	16.45

Le retour s'effectue en soirée (Born départ 20.40).

Pour assurer la traction de ces trains, Short Lines a, comme prévu, fait appel au réseau allemand HGK (Hafen und Güterverkehr Köln) qui utilise pour ce faire une de ses 3 machines du type Mak 1024 (HGK DE 11 à 13). Un service entre Rotterdam et Köln devrait voir le jour dans les prochaines semaines.

Les DM 90 en service jusqu'à Aachen

C'est finalement à partir du 14 août dernier qu'on a été engagés les nouveaux autorails de la série DM 90 3431 à 3434 (spécialement équipées de l'INDUSI) entre Heerlen et Aachen-Hbf. Bien que déjà livrés depuis mars 1997, ces autorails ont dû patienter plusieurs mois avant d'obtenir leur agrément de circulation en Allemagne. Simultanément, les anciens autorails De II 177 à 179 qui assuraient auparavant ces relations, ont été retirés du service (voir EN LIGNES 34 page 18).

➤ **Le train 14114 Aachen - Heerlen assuré par l'autorail DM 90 3433 quitte la gare d'Aachen-Hbf, le 11 septembre 1998.**
Photo : Stefan DENAYRE.

➔ **A partir de mai 99, les voitures des NS ne circuleront plus en service régulier sur le réseau allemand. Le 9 septembre 1996, l'International 1815 Eindhoven - Köln quitte Boisheim, sur la ligne Venlo - Köln. En tête, la E10.121, une locomotive remise dans son état original.**
Photo : Marijn VOCKE.



Depuis le 11 juillet 1998, l'opérateur Short Lines fait circuler, du mardi au samedi, un aller-retour marchandises entre le port de Rotterdam et le terminal conteneurs de Born (près de Sittard). Le 6 août 1998, la DE 12 arrive à Born en tête du train 98102 venant de Rotterdam. Photo : Christian VANHECK.



ANGLETERRE

Heathrow Express

C'est au mois de juin que la nouvelle compagnie Heathrow Express, filiale à 100 % de British Airport Authority, a inauguré dans son intégralité la nouvelle liaison entre l'aéroport d'Heathrow et la gare de London-Paddington.

La ligne, longue de 25 km et électrifiée en 25 kV 50 Hz, emprunte au départ de Paddington l'infrastructure existante sur 19 km, et bifurque ensuite sur une nouvelle section de 6 km établie entièrement en tunnel jusqu'à l'aérogare.

Le service prévoit un départ toutes les 15 minutes de 05.00 à 23.00, assuré par une série de 14 nouvelles automotrices triples et quadruples construites par Siemens et CAF en Espagne (série 332.001 à 014). Ce matériel confortable, d'allure très moderne, à motorisation asynchrone triphasée, dispose d'une puissance de 1400 kW et peut circuler à 160 km/h.

Si, grâce à cette nouvelle liaison, le temps de parcours a été fortement réduit (de 40 minutes (en métro) à 15 minutes), le prix des billets s'est quant à lui élevé dans la même proportion : +/- 580 FB par trajet...

NORVEGE

Les Di6 définitivement retirées!

Les NSB ont finalement décidé en juillet dernier d'annuler l'acquisition des 11 locomotives Diesel de la série Di6 (voir EL 32 p. 16), en raison des nombreux et insolubles problèmes techniques affectant ces machines depuis leur mise en service en 1996. Les Di6 seront donc prochainement renvoyées en Allemagne, chez MaK. Pour les remplacer, les NSB ont commandé pour près d'un milliard de francs belges de pièces de rechanges chez GM aux USA, afin de pouvoir remettre en service les Di3. D'autre part, les NSB pourraient louer ou racheter des locomotives de la série MZ des Chemins de fer Danois.

FRANCE

Les TER 2N en service

Après plusieurs mois d'essais, les premiers éléments TER 2N (Train Express Régional à 2 niveaux) Z 23.500 ont été mis en service.

Il s'agit de nouvelles automotrices doubles, à deux étages, commandées à 80 exemplaires auprès de Alstom et Bombardier-ANF par les Régions du Nord-Pas-de-Calais (34), Provence-Alpes-Côte d'Azur (30) et Rhône-Alpes (16). Le financement est pris en charge à raison de 70 % par les Régions, et 30 % par la SNCF. Quatre autres régions sont également fort intéressées par ce nouveau matériel.



PHOTO 36-38 L'automotrice 332.012 de Heathrow Express en gare de London-Paddington, le 7 juillet 1998. La décoration des 332 est gris métallisé, avec une large bande noire à hauteur des pare-brise et baies, et une bande jaune à hauteur des phares.

Photo : Jean-Luc VANDERHAEGEN.

Les TER 2N sont composés d'une motrice comportant deux bogies moteurs, accouplée à une remorque-pilote. Bicourant 1,5 kV continu et 25 kV 50 Hz, les TER 2N disposent d'une puissance de 1500 kW, pour une vitesse limite de 140 km/h. D'une longueur totale de 52,5 m, chaque rame peut transporter 210 voyageurs assis dont 19 en première classe, et 220 debout. La masse à vide s'élève à 73 t pour la motrice et 52 t pour la remorque. Seuls les compartiments centraux compris entre les plates-formes d'accès sont à deux niveaux. L'esthétique de l'ensemble est fort soignée et rompt avec le matériel précédent.

Sur la Côte d'Azur, les TER 2N circulent principalement au départ de Marseille vers

Toulon et Avignon, et entre Cannes et Vintimiglia, en remplacement de rames RIB tractées par des BB 25.500.

Dans le Nord-Pas-de-Calais, les TER 2N sont engagés au départ de Lille vers Calais, Dunkerque, Arras, Cambrai, Valenciennes, Aulnoye, Jeumont et Hirson, en remplacement d'autorails X 4500 et des rames RIB tractées par des BB 16.500.

La région Rhône-Alpes utilise les nouvelles rames sur Lyon - St. Etienne, en remplacement de rames réversibles tractées par des BB 9600.

La conception des TER 2N est prévue pour s'accommoder aux désirs d'autres réseaux. Ainsi, un projet à 4 caisses existe chez Bombardier à Brugge pour le futur RER de Bruxelles.



Deux automotrices TER 2N garées à Lille-Fives, le 4 juillet 1998. En tête, la Z23.514. Il est très probable que la face avant des nouveaux autorails de la série 41 de la SNCB soit similaire aux TER 2N. Photo : Yves STEENEBRUGGEN.

Tchéquie

Radiation des Sergej

Le déclin des célèbres locomotives Diesel russes du type M62 se poursuit petit à petit. Ainsi, les dernières machines encore en activité en Tchéquie ont définitivement été arrêtées le 24 mai 1998, grâce à la mutation de machines de la série 753 libérées par de récentes électrifications.

Produites à partir de 1964 par Lugansk (usine rebaptisée en 1972 Woroschilowgrad), ces machines, communément appelées "Tambours de la Taïga" ou encore "Sergej" furent exportées dans différents pays de l'ex. bloc de l'Est à partir de 1966 (Pologne, RDA, Tchécoslovaquie).

C'est à partir de 1966 que les Chemins de fer Tchèques (CSD) ont réceptionné leurs premières "Sergej", alors immatriculées dans la série 679.1000. Au total, 574 locomotives furent livrées de 1966 à 1979, dont certaines adaptées à l'écartement large des voies pour les sections frontalières.

Ces locomotives de construction classique, à deux bogies de trois essieux moteurs (Co'Co'), étaient équipées d'un moteur Diesel lent Kolomna type 14D40, à 12 cylindres en V, 2 temps, injection directe et suralimenté, d'une puissance nominale de 2.000 CV à 750 tr/min. La transmission électrique s'effectuait via une génératrice à courant continu et 6 moteurs de traction. Leur masse atteignaient 116 T, et leur vitesse maximale 100 km/h.

En 1986, lors de l'application d'un nouveau système de numérotation, les 679.1000 sont devenues les 781.

Lors de l'éclatement de la Tchécoslovaquie, les 275 machines subsistantes furent partagées le 1er janvier 1993 entre la Tchéquie et la Slovaquie. Les Chemins de fer Tchèques (CD) héritèrent de 159 machines, tandis que les Chemins de fer Slovaques reçurent 116 unités, lesquelles furent déjà radiées en 1994.

Bien que robustes, ces machines sont de grosses consommatrices de gasoil et d'huile, ce qui explique leur rapide mise à l'écart dans toute l'Europe où, en dehors des réseaux de l'ex. URSS où les M62 sont toujours fort nombreuses, quelques locomotives subsistent encore en activité en Pologne et Hongrie.

USA

Démantèlement de CONRAIL

La grosse compagnie d'état CONRAIL a finalement été rachetée par les compagnies CSX et Norfolk Southern (NS). L'exploitation du réseau de base américain est doré-



Les "Tambours de la Taïga" étaient essentiellement utilisés pour le trafic marchandises. Le 18 mai 1980, la T679.1238 remorque un train du trafic diffus, en passage à Jadek.



Le 11 décembre 1993, la 781.280-3 (Lugansk 0904/1970) vient de se mettre en tête d'un train de ciment en gare de Brno Malomerice. Photos : Yves STEENEBRUGGEN.

navant assurée par seulement quatre compagnies super géantes : Union Pacific, Burlington Northern Santa Fe, CSX et NS (voir EN LIGNES 31 page 13), alors qu'à son apogée, le réseau américain a compté plus de 6.000 compagnies!

CONRAIL (Consolidated Rail Corporation) avait vu le jour en 1976 pour remettre sur pied le trafic dans le nord-est et le centre-est des Etats-Unis, où six grandes compagnies étaient virtuellement en faillite (Penn Central, Reading, Erie Lackawanna, Central of New Jersey, Lehigh Valley et Lehigh and Hudson River). Près de 27.000 km de lignes furent exploitées par CONRAIL. Depuis un certain temps, le gouvernement américain désirait se séparer de CONRAIL, vu ses bons résultats financiers. Après deux années de négociations, CONRAIL a donc été partagé entre CSX et NS, compagnies qui dominent dorénavant tout le nord-est des

Etats-Unis. La cession de CONRAIL s'est officiellement produite le 22 août 1998.

ALLEMAGNE

Fusion de NS Cargo et DB Cargo

Il n'y a pas que les compagnies américaines qui fusionnent. Ainsi, à l'échelon européen, les Chemins de fer Néerlandais et Allemands ont décidé de fusionner leurs départements marchandises (NS Cargo et DB Cargo), pour former dès 1999 la nouvelle société Rail Cargo Europe. Cette fusion s'inscrit dans la stratégie dont font preuve les chemins de fer de façon à se positionner dans la meilleure place afin de pouvoir faire face à la libre concurrence. D'autres réseaux vont également unir leurs efforts, comme la Suisse et l'Italie qui formeront "Cargo Suisse Italie".

De nouvelles commandes

La DB a commandé chez ADtranz un total de 400 locomotives de la nouvelle série 185, destinées au trafic marchandises (DB-Cargo). Basées sur les nouvelles machines de la série 145, les 350 premières seront pourvues d'un équipement bifréquence 15 kV 16,7 Hz - 25 kV 50 Hz, tandis que les 50 suivantes seront quadricourant 15 kV 16,7 Hz, 25 kV 50 Hz, 1,5 et 3 kV continu, les rendant aptes à circuler sur la plupart des pays européens (Danemark, Pologne, Tchéquie, Autriche, Slovaquie, Suisse, Italie, France, Belgique, Luxembourg et Pays-Bas). Les premières unités devraient être livrées en 2001. Cette commande annule l'option qui portait sur l'acquisition de 300 machines supplémentaires de la série 145 dont certaines bitension.

ITALIE

Les TAF en service

Les premières automotrices à deux niveaux TAF (Treni ad alta frequentazione - train à haute fréquentation), ont été mise en service au début de l'été.

Ces rames quadruples, construites par le consortium réunissant les firmes Breda-Firema (partie mécanique) et Ansaldo-ADtranz (partie électrique), sont spécialement conçues pour la "passante", la nouvelle ligne traversant en tunnel la ville de Milano entre les gares de Bovisio et Vittoria (voir EN LIGNES 32 pages 4 à 11). La commande totale s'élève à 72 rames, dont 53 pour les FS et 19 pour le réseau privé FNM. Chaque automotrice se compose de deux voitures motrices avec poste de conduite du type ALe 426 (100 places assises) ou ALe 506 (83 places assises) encadrant deux remorques du type Le 736 (composition : ALe 426 + Le 736 + Le 736 + ALe 506). Chaque motrice est équipée de



PHOTO 36-39 Depuis le 24 mai, l'IC 415 Oostende - Köln est remorqué entre Aachen et Köln par une locomotive de la série 103. Le 6 juillet 1998, l'IC 415 vient d'arriver à Köln-Hbf, remorqué par la 103.239-0. Le retour s'effectue avec l'IC 424.

Photo : William BOECKX.

deux moteurs de traction asynchrones triphasés (type Bo' 2') d'une puissance unitaire de 625 kW, soit 2500 kW par rame. La capacité totale s'élève à 874 places, dont 475 assises (2 + 2 places de front). La masse totale atteint 210 tonnes et la vitesse maximale 140 km/h. Elles sont en outre pourvues du frein électrique rhéostatique et à récupération, ainsi que de la climatisation.

La première rame TAF du FNM a été livrée en juillet 1998. Les voitures motrices sont numérotées EB 760.001 à 019 et EB 731.001 à 019, les remorques E 990.01 à 38. La mise en service des TAF sur le FNM se soldera par la radiation des anciennes automotrices datant de la fin des

années '20 : les EB 700, 730 et 740 (voir EN LIGNES 32).

Modernisation de la ligne Roma - Viterbo

Jusqu'en 1997, la ligne reliant Roma à Viterbo, exploitée par la société privée ACOTRAL, avait conservé son infrastructure et matériel d'origine, datant de 1932. Cette remarquable ligne a été fermée en 1997, non pas par suppression, mais bien pour permettre une troisième reconstruction et réélectrification intégrale.

L'origine de la ligne remonte à 1904, lorsque la Société des Tramways et des Chemins de Fer de Roma - Civita Castellana - Viterbo est venue présenter à Bruxelles, le 28 septembre 1904, un projet pour la réalisation d'un tramway à vapeur à écartement métrique devant relier Roma à Viterbo.

La concession fut obtenue le 5 février 1905; la société avait toutefois entre-temps décidé l'abandon de la traction à vapeur au profit d'un tramway électrique à tension monophasée 6.600 V.

L'ouverture de la section Roma à Civita Castellana eut lieu le 1er juin 1907. Il fallut attendre jusqu'au 9 octobre 1913 pour la mise en service de la seconde partie jusqu'à Viterbo.

Cette seconde partie du réseau contribua toutefois à aggraver le déficit accumulé par la compagnie, ce qui entraîna rapidement sa mise en liquidation et sa reprise par la "Società Romana per le Ferrovie del Nord" (SRFN). Cette nouvelle société décida de transformer cette ligne de tramway en chemin de fer à écartement normal et site propre, électrifié en 3 kV continu.

Ce projet ne fut toutefois réalisé qu'à partir de 1931, après que le gouvernement ait octroyé des subventions.



La première automotrice TAF du FNM (EB 760.001 + E 990.01 + E 990.02 + EB 761.001), photographiée en gare de Laveno en août 1998. La décoration est blanche pour la caisse, sauf la partie avant des motrices, en vert pomme, et les portes d'accès en bleu.
Photo : M. TOLINI.



Un train en direction de Roma assuré par l'automotrice ECD 23 accouplée à deux voitures, marque l'arrêt en gare de S. Oreste. Ce matériel resté intacte depuis sa mise en service en 1932, est peint en bleu pâle et bleu foncé. A l'arrière plan, le mont Soratte culminant à 692 mètres d'altitude. Photo : Stephan DENAYRE.

La réouverture de la ligne fut inaugurée le 27 octobre 1932.

Longue de 104 km et particulièrement sinueuse, la ligne possédait des rails de 30 kg au mètre et présentait des déclivités atteignant 32 ‰. La gare d'origine se trouve à la Piazzale Flaminio, en plein centre de Roma. Le trafic de la ligne est essentiellement du type banlieue, formé de deux courants : Roma - Civita Castellana, drainant un important trafic urbain, surtout sur les 10 premiers kilomètres établis à double voie jusqu'à Prima Porta où circulaient 58 trains (un toutes les 10 minutes) assurés par des automotrices triples modernes construites en 1987 et 1995; et Civita Castellana - Viterbo où le trafic était beaucoup plus faible en raison de la ligne FS Roma - Viterbo, à la fois plus courte et plus rapide (1h40 au lieu de 2h50).

Le parc de traction se composait de 4 locomotives-fourgons 01 à 04 (Bo'Bo' - 488 kW - 60 km/h - 42 t) et de 10 automotrices à caisse unique ECD 21 à 30 (Bo'Bo' - 488 kW - 72 km/h), le tout construit par OMS avec équipement électrique TIBB. Comme déjà signalé, il existe également une série de 9 automotrices triples qui n'assuraient que le trafic entre Roma et Prima Porta (FIREMA - Casaralta 1987, 1995 - 1000 kW - 90 km/h).

Le matériel remorqué comprenait 20 voitures et une centaine de wagons de marchandises.

Après sa reconstruction, la ligne sera ex-

ploitée par une série de 10 nouvelles automotrices construites par Alstom en coopération avec Costaferrroviara. A noter que l'équipement électrique sera fourni par les ACEC.

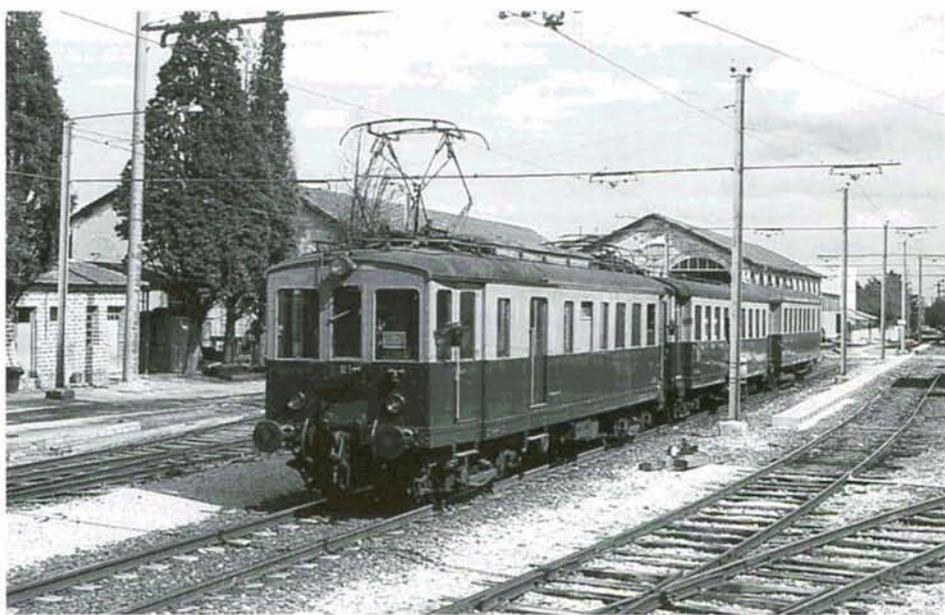
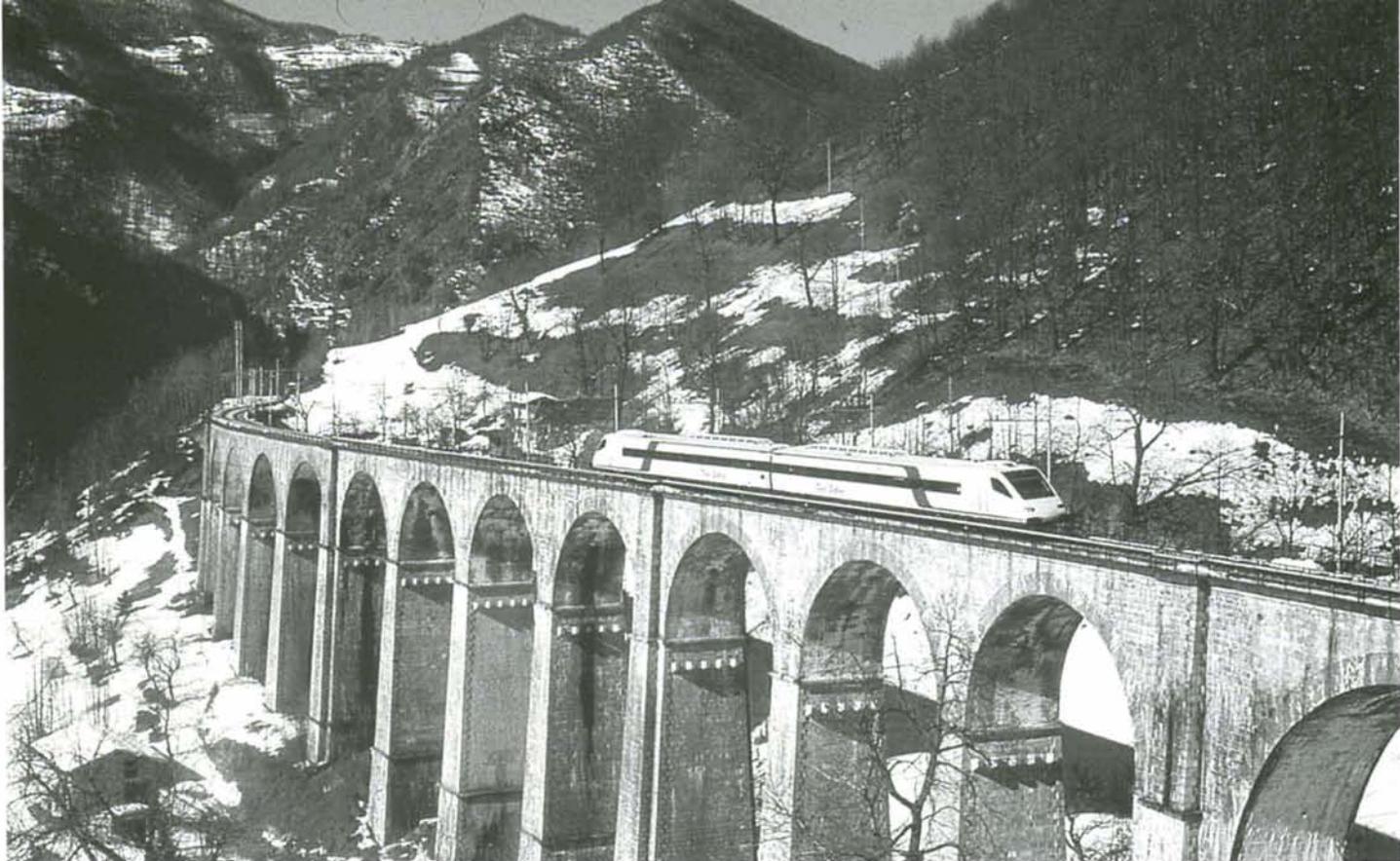


PHOTO 36-41 En gare de Catalano, centre névralgique de la ligne où se trouve le dépôt du matériel, l'automotrice ECD 21 attend l'heure de départ avec un train à destination de Viterbo, le 6 avril 1994. Photo : Jean-Luc VANDERHAEGEN.



Le 12 février 1998, passage lors d'un parcours d'essai d'une rame pendulaire Diesel ATR 410 sur le remarquable viaduc de Rivoira situé sur la ligne Savigliano - Limone Piemonte. Photo : Michele CERUTTI.

Les autorails Pendolino ATR 410

Les FS ont commandé en 1996 auprès de FIAT une série de nouveaux autorails doubles pendulaires du type ATR 410. La conception et la construction des caisses, des bogies et du système de pendulation sont directement basées sur les automotrices Pendolino ETR 460/470.

Chacune des deux voitures motrices est équipée de deux moteurs Diesel Iveco d'une puissance continue de 263 kW (total 1052 kW). Chaque moteur entraîne une génératrice synchrone triphasée alimentant deux

moteurs de traction du type synchrone d'une puissance de 120 kW, logés dans un même bogie Bo'Bo' + Bo'Bo'.

L'aménagement intérieur semblable à celui des ETR 470 "Cisalpino", comporte 108 places assises dont 22 de première classe. Sur les rames de série, le nombre de places sera porté à 120.

La longueur totale de la rame atteint 55,6 m, pour une masse à vide de 95,4 t. La vitesse maximale autorisée est de 160 km/h.

La rame prototype est sortie des usines Savigliano de Torino le 20 octobre 1997.

Les ETR 410 seront d'abord mis en service

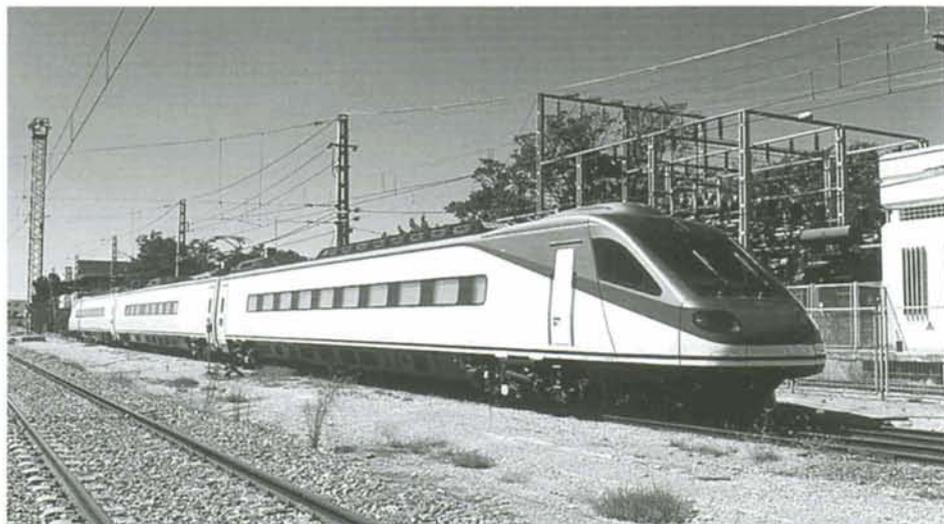
en Sardaigne, sur les lignes qui devaient initialement être électrifiées en 25 kV.

ESPAGNE

Nouvelles automotrices pendulaires

La RENFE prend actuellement livraison d'une série de 10 automotrices pendulaires triples, basées sur les ETR 460 des FS. Construites par l'usine d'Alstom à Santa Perpetua de Mogoda, ces rames, d'une capacité de 160 places, peuvent atteindre 220 km/h. Elles seront principalement engagées sur la relation Madrid - Valencia via Albacete, ligne qui subit actuellement une modernisation complète pour pouvoir y circuler à 220 km/h. Les temps de parcours seront réduits de 3h50 à 2h50 pour les meilleures relations.

Pratiquement tous les pays européens possèdent ou ont commandé du matériel pendulaire. Dans ce domaine, la Belgique fait partie des retardataires; il semblerait toutefois que la SNCB étudierait, en collaboration avec l'industrie espagnole, la possibilité de réaliser une rame pendulaire Talgo pour la relation Bruxelles-Luxembourg. Ce matériel ne nous semble pas adapté, puisqu'il s'agit de rames remorquées disposant d'une pendulation passive ne permettant pas un accroissement de la vitesse de plus de 10 %. Pourtant, les automotrices pendulaires italiennes des séries ETR 460 et suivantes sont parfaitement au point et circulent sous 3.000V. Alors pourquoi encore chipoter à concevoir un nouveau prototype?



La nouvelle automotrice pendulaire 490.001 de la RENFE. La livrée est blanche, décorée de deux fines ceintures vertes situées en bas et en haut de la caisse. Celle du haut descend obliquement en s'élargissant pour entourer les phares. La partie des cabines de conduite située au-dessus de cette ligne verte est peinte en gris foncé. Les fenêtres sont entourées d'un bandeau noir. Guadaluasa, 6 septembre 1998. Photo : Ignacio Martin YUNTA.

MATERIEL MOTEUR STATISTIQUE

livraisons d'engins neufs

510 : xx-08-1998 (AM 96) FHS
 511 : xx-09-1998 (AM 96) FHS
 512 : xx-09-1998 (AM 96) FHS
 513 : xx-09-1998 (AM 96) FHS
 514 : xx-10-1998 (AM 96) FHS
 515 : xx-10-1998 (AM 96) FHS
 ES 512 : 08-1998 district NO (FLV)

engins radiés

5159 : 01-10-1998 FNDM
 5171 : 01-10-1998 FNDM
 6206 : 01-10-1998 FKR

mutations

5101 : FSR → FHS 15-10-1998
 5104 : FSR → FHS 15-10-1998
 5110 : FKR → FNDM 15-10-1998
 5113 : FKR → FNDM 15-10-1998
 5114 : FSR → FHS 15-10-1998
 5115 : FKR → FNDM 15-10-1998
 5122 : FSR → FHS 15-10-1998
 5125 : FKR → FNDM 15-10-1998
 5130 : FKR → FNDM 15-10-1998
 5133 : FKR → FNDM 15-10-1998
 5134 : FKR → FNDM 15-10-1998
 5140 : LNC → FHS 01-08-1998
 5916 : LNC → NK 22-10-1998
 5950 : LNC → NK 22-10-1998
 7391 : FKR → FNDM 14-09-1998
 7392 : FKR → FNDM 14-09-1998
 7393 : FKR → FNDM 14-09-1998

renumérotation

412 : recomposée en 8-1998 des voitures
 412 (Bx) + 335 (B) + 438 (ABDx)

vente

124 : 10-1998 PFT (pièces pour la 082)

démolition

088 : Brugge 10-1998
 520 : Brugge 10-1998
 531 : Brugge 10-1998
 5914 : Schaerbeek 10-1998
 8008 : Schaerbeek 10-1998
 8063 : Schaerbeek 10-1998
 9202 : Schaerbeek 10-1998
 9208 : Schaerbeek 10-1998
 9221 : Schaerbeek 10-1998
 ES 101 : Schaerbeek 08 à 10-1998

abréviations

FHS : Hasselt
 FKR : Merelbeke
 FLV : Leuven
 FNDM : Antwerpen-Dam
 FSR : Schaerbeek
 LC : révision confort
 LNC : Monceau
 LT : révision technique
 NK : Kinkempois
 NO : district Nord-Ouest
 RG : révision générale
 RI : révision intermédiaire
 RIK1 : première révision intermédiaire
 RIK2 : seconde révision intermédiaire

LOCOMOTIVES ELECTRIQUES

série 11

- La 1190 est sortie de RG le 14-07-1998.

série 12

- La 1205 est sortie de RG le 17-08-1998.
- Conséquence de la mise en service progressive des dernières automotrices type 96 bicourant (série 441 à 470) et des premières rames monotension (série 501 à 570), les IC remorqués par les 12 (rames réversibles) qui circulaient sur la dorsale wallonne entre Liège et Lille ont été remplacés dès la fin du mois d'août par des automotrices type 96. Les 2 journées (915 et 918) de roulement que possédaient les 12 sur cette relation ont officiellement été supprimées avec le service d'hiver.

série 13 - 3000 CFL

- Toujours pas de 13 engagées en service régulier, bien que cela eut été prévu à partir du service d'hiver, le 27 septembre, entre Oostende et Eupen. Selon "Gazet van Antwerpen", la SNCB aurait même interrompu la livraison des 13 en raison des trop nombreux déboires techniques dont elles sont toujours victimes. La cause principale de ce mal réside dans le manque d'expérience d'Alstom dans l'informatique embarquée qui pilote la motorisation asynchrone triphasée. "Gazet van

Antwerpen" critique d'ailleurs ouvertement le choix de cette locomotive qui, lors de sa commande, n'existait que sur papier, alors que sa concurrente directe, l'"EuroSprinter" allemande de Krauss-Maffei / Siemens était parfaitement au point; un exemplaire destiné à l'Espagne avait même été testé en Belgique en juin/juillet 1992. Lors de ces essais, les responsables de la SNCB avaient pu apprécier à sa juste valeur les qualités fondées de ce matériel haut de gamme. Pour des raisons politico-économiques, la commande des 13 et 3000 échut pourtant à Alstom dont font partie les ACEC... Cette situation n'est pas sans mettre la patience des CFL à bout.

Les deux premières 3000 CFL ont été livrées, à la fin du mois d'août pour la 3001 (en provenance des ateliers Alstom de Belfort), et fin septembre pour la 3006 (il s'agit de la première machine sortant de Bombardier à Brugge).

Les 13 continuent à subir différentes campagnes d'essai. Ainsi, les nuits du 21 au 22 et 22 au 23 août, les 1301 et 1302 accouplées à une rame de 5 voitures I10 modifiées pour l'occasion, et de la voiture de mesure TR 35, furent testées à 200 km/h sur la LGV entre les bornes kilométriques 17.400 et 70.700. Ces parcours furent reconduits les nuits du 23 au 24, 28 au 29 et 30 au 31 août, ainsi qu'au mois d'octobre à l'aide de la 3001 des CFL.

Comme de nombreux amateurs l'auront remarqué, les 1304 et 1305 ont stationné durant une bonne partie du mois d'août dans un cul de sac de la gare de Bruxelles-Midi, en compagnie de l'ancienne voiture de mesure n° 11.



La 3006, première locomotive fournie par Bombardier, photographiée à Brugge en tête d'un train d'essai, le 21 septembre 1998. Photo : Stephan DENAYRE.

Elles subissaient une vérification complète de la logique des circuits de commande. Du 7 au 11 septembre, ces machines furent testées entre Mons et Quévy. Cette section en forte rampe et alimentée par une seule extrémité permet, en effet, de vérifier le comportement des locomotives sous une tension caténaire extrêmement réduite. La tension chuta en effet jusqu'à 1600 V (!) lorsque les deux machines tractionnaient à pleine puissance.

série 18

- La 1801 a été arrêtée le 11 octobre dernier. Selon les dernières informations, il est envisagé de retirer du service les deux dernières machines (1805 et 1806) au 1er janvier 1999. Il est toutefois fort probable qu'elles joueront les prolongations pour épauler les 16 qui éprouvent toujours bien de la peine à assurer leur 5 journées de roulement.

série 20

- Sont sorties de RI : 2019 (24-07-1998), 2008 (25-08-1998).

série 22

- Sont sorties de RG : 2245 (01-07-1998), 2242 (22-07-1998), 2235 (17-09-1998).

série 23

- Sont sorties de révision : 2371 (LC 10-07-1998), 2379 (LT 24-07-198), 2365 (LC 09-09-1998).

série 26

- Le 9 septembre dernier vers 06.50, en gare de Naninne, les 2632 et 2614 qui circulaient à vide ne purent s'arrêter à temps devant un signal d'arrêt fermé et heurtèrent la queue d'un train de marchandises qui quittait la voie de garage. Sous le choc, les deux locomotives déraillèrent, la 2632 s'étant même mise en travers de la voie, obstruant complètement la ligne. Un service de navette de bus fut instauré entre Namur et Naninne. Au-delà, les trains circulaient normalement vers Jemelle et Arlon, mais avec retard. Le trafic international et marchandises fut détourné par l'Athus-Meuse. Le dimanche 13 septembre, d'importants travaux de remise en état des voies nécessitèrent une circulation à voie unique entre Assesse et Namur, entraînant la suppression pure et simple et sans remplacement (!) des trains L 5768, 5783 et 5787 entre Namur et Ciney et un retard jusqu'à 35 minutes des trains L 5760 et 5781 (NB : il n'y a qu'un train L toutes les 2 heures...). Cet accident est partiellement dû à un défaut de freinage sur les 2 machines.

Le 25 septembre, un second incident ayant également pour origine une avarie au freinage est survenu sur la 2608 lorsqu'elle descendait à vide la longue pente de Courrière vers Namur.



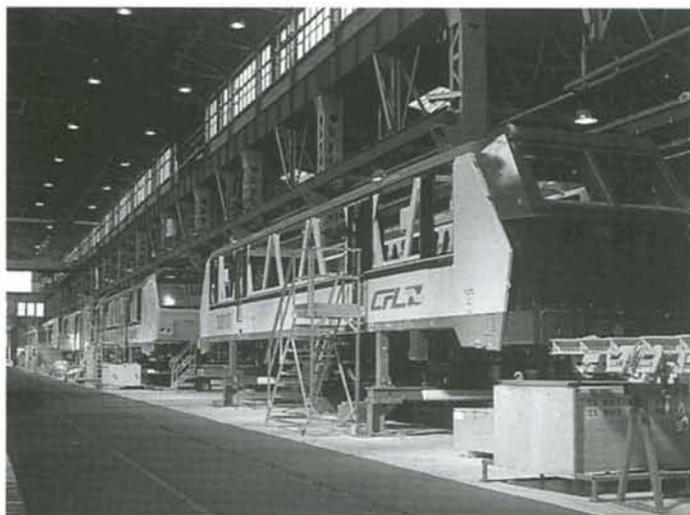
La première locomotive de la série 3000 des CFL a été livrée au dépôt de Merelbeke à la fin du mois d'août dernier. Photo : Eric PAULUS, 28 août 1998.



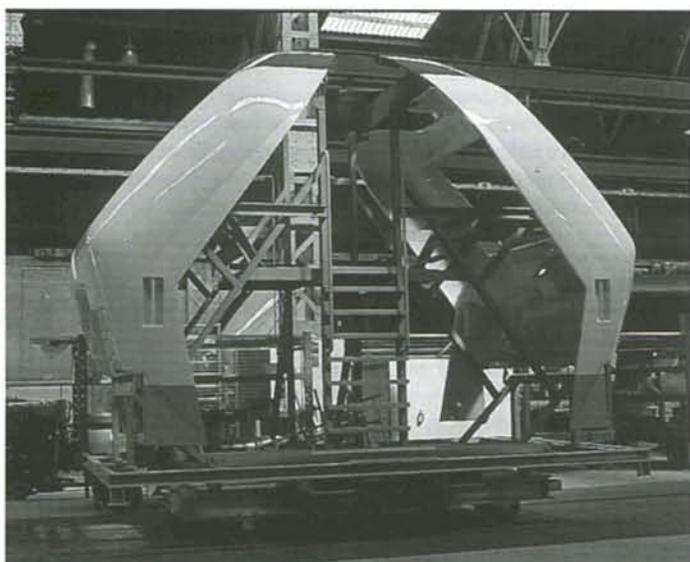
Les 1304 et 1305 dans un cul-de-sac de Bruxelles-Midi. Christian DOSOGNE, mai 1998.



Le 18 octobre 1998, la 3001 CFL est garée à Forest-Midi, en attendant de subir de nuit des marches à 200 km/h sur la LGV. Photo : Christian DOSOGNE.



Quelques vues de la construction des 3000 CFL chez Bombardier (BN) à Brugge. Pour rappel, les 1301 à 1305 et les 3001 à 3005 sont construites par Alstom à Belfort, tandis que les 70 locomotives suivantes le sont à Brugge. Ci-dessus à gauche : la chaîne de montage des 3007 à 3010. Ci-dessus à droite : la 3006 subissant les dernières vérifications techniques avant sa sortie. Ci-dessous à gauche : les masques des cabines de conduite en attente de placement sur la 3010. Ci-dessous à droite : vue d'ensemble de la chaîne de construction avec, à l'avant plan, des bogies. Photos : Christian DOSOGNE, 31 août 1998.



Le conducteur ne maîtrisant plus la vitesse a alerté par radio le dispatching, qui a immédiatement pris les mesures nécessaires pour aiguiller la 2608 vers la ligne 161, de manière à arrêter sa dérive dans la forte rampe menant à Rhisnes. Suite à cet incident, les 2606 à 2635 furent retirées du service pour contrôler l'efficacité de leur frein.

Les 26 ont toujours eu des problèmes de freinage. Cette situation est due au fait qu'elles ne disposent que d'un seul bloc de frein par roue. A l'origine, elles possédaient deux blocs par roue, mais le remplacement de certains d'entre eux nécessitait le levage de la machine en atelier ! Il fut dès lors très vite décidé de supprimer les blocs mal situés. Malgré différents essais de blocs en métal fritté ou en matière composite, il n'a jamais été possible de remédier à cette situation. C'est ainsi que la vitesse des 26 est limitée à seulement 80 km/h sur les lignes 161 et 162 lorsqu'elles circulent à vide. C'est partiellement pour ces raisons qu'elles ne sont pas appréciées des conducteurs.



PHOTO 36-11 Afin d'accélérer la remise en état de la voie, la 2632 a simplement été poussée hors des voies. Sa remise sur rail s'est opérée un mois plus tard, la nuit du 11 au 12 octobre 1998. Photo : Alain DEFECHEREUX, 13 septembre 1998.

série 27

- Sont sorties de RIK2 : 2755 (01-07-98), 2718 (14-07-98), 2744 (07-08-98).

LOCOMOTIVES DIESEL

série 51

● Le 3 juillet dernier, une collision s'est produite à Antwerpen-Noord, entre les 5159 et 5171. Vu les dégâts, les deux machines ont été radiées au 1er octobre 1998. La 5171 doit être utilisée comme générateur mobile de vapeur au poste d'entretien des voitures d'Antwerpen-Schijnpoort. Avec les 5106 et 5126 (utilisées à Gent St. P.), il y aura donc trois ex. locomotives de la série 51 réutilisées comme générateur de vapeur, une situation qui n'est pas sans rappeler la fin de certaines machines à vapeur, notamment du type 29!

● Le 15 octobre, une série de mutations est intervenue. Schaerbeek a cédé à Hasselt les 5101, 5105, 5114 et 5122, tandis que Merelbeke a transféré les 5110, 5113, 5115, 5125, 5130, 5133 et 5134 à Antwerpen-Dam. En date du 1er août, la 5140 avait déjà été mutée de Monceau à Hasselt. Il s'agit, pour l'instant, d'un transfert purement administratif puisque cette machine attend le remplacement de son moteur Diesel depuis 1993 (!)



Depuis leur mise hors service temporaire intervenue le 25 novembre 1996, les deux locomotives de la série 28 "pourrissent" lentement mais sûrement à Merelbeke. Il est inadmissible de laisser se dégrader ainsi des engins d'un tel intérêt historique. Le PFT s'était proposé il y a deux ans d'en sauvegarder un. En vain... Sur ce document, on constate que, telle la lèpre, la corrosion a déjà rongé une bonne partie de la caisse de la 2802, notamment juste au-dessus du châssis. Que dire de l'équipement électrique qui, depuis plusieurs années, est confronté à l'humidité ambiante? Va-t-on attendre qu'il soit trop tard pour abriter ces locomotives et donc faire la même erreur qu'avec l'automotrice Bénélux, garée depuis son retrait du service en 1988, sur une voie extérieure de l'atelier de Leuven? En parfait état de marche au moment de son garage, elle se trouve actuellement dans un état plus que lamentable, comme d'ailleurs d'autres innombrables pièces historiques. Quel scandale! Photo : Adrien RIGOT.

● Les seuls changements notables intervenus le 27 septembre dans les roulements des 51 concernent la suppression du train

47012 La Louvière G.I. - Maubeuge (Monceau) - journée N04 (voir EL 35 page 13) et, dans la série GA d'Antwerpen-Dam, la

PHOTO 36-12 Une image que l'on ne verra probablement plus : un train de fonte en fusion remorqué par deux 59 entre Marcinelle et Kinkempois, le 24 septembre 1998. La mutation des 59 de Monceau vers Kinkempois pour assurer les trains de travaux dans la région de Voroux a, en effet, commencé. Photo : Pascal DUBOIS.



suppression du train 47024 Montzen - Antwerpen-Noord le dimanche (les 51 Antwerpen-Dam n'ont ainsi plus aucun service le dimanche).

séries 52-53-54

● Aucun changement n'est intervenu dans le roulement des 52-53-54 de Stockem (série GR), à l'exception des trains touristiques circulant entre Dinant et Houyet qui ne sont plus composés de rames réversibles M2, mais d'une rame encadrée par deux locomotives (ces trains ne circulent que durant les périodes touristiques - voir indicateur).

série 55

● On se rappellera qu'à la suite de problèmes vibratoires (voir EL 34), il fut envisagé de radier la 5510. En septembre, une solution a été trouvée, qui a permis de réduire de manière significative ce problème. Il a donc été décidé de continuer la révision de cette machine. Quant à la 5532, dont l'idée était de la modifier pour le chauffage électrique en remplacement de la 5510, elle subira une RG normale et pourrait ressortir en ... vert!

● Le roulement d'hiver de la série ZE (55 à chauffage électrique) a quelque peu été remanié (services échangés passant d'une journée vers une autre), mais reste dans son ensemble identique (voir EL 35 page 14) :

ZE 01 : 111 - 114 - 119 - 122

ZE 02 : 5946 - 5647 - 110 - 115 - 118 - 123

ZE 03 : 112 - 117 - 120 - 126

ZE 04 : 108 - 113 - 116 - 121

ZE 05 : 7484 - 7489 - entretien

série 59

● En vue d'assurer les nombreux trains de

travaux mis en marche dans la région de Voroux, deux premières 59 ont été mutées le 22 octobre 1998 de Monceau à Kinkempois. Il s'agit des 5916 et 5950. Les autres machines devraient suivre le même chemin vers la fin de l'année.

série 62/63

● Sont sorties de RI : 6319 (10-07-1998) et 6297 (17-08-1998).

● La 6206, gravement endommagée le 28 mars après avoir percuté un convoi exceptionnel sur un passage à niveau à Ronse, a été définitivement retirée de l'exploitation le 1er octobre 1998.

● Depuis le 27 septembre, un nouveau train est entré dans la série ZT des 62 de Monceau. Il s'agit du 47004 Mons 19.06 - Quévy 19.30 circulant du lundi au vendredi (journée T10 du roulement).

série 71

● La 7103, accidentée au début du mois d'août (collision avec la remorque d'un camion sur un passage à niveau), ne sera pas déclassée comme cela fut envisagé, mais sera réparée à l'aide d'éléments prélevés sur la défunte 7101. La machine avait principalement subi des dégâts à son groupe de refroidissement situé dans la partie avant du capot moteur.

série 73

● Sont sorties de RG : les 7339 (22-07-98), 7313 (26-08-98) et 7353 (17-09-98).

● Les 7391 à 7393 ont été mutées de Marelbeke vers Antwerpen-Dam le 14 septembre 1998.

● La journée RB 04 du roulement des 73

de Hasselt (série RB - voir EL 35 page 16), a été supprimée à l'horaire d'hiver.

série 76

● Les moteurs des 7608 (la brune) et 7625 sont gravement avariés depuis plusieurs mois. Il fut envisagé un moment de radier ces machines, mais il a finalement été décidé de les réparer. A cette fin, elles ont quitté Schaerbeek le 20 octobre 1998 pour rejoindre l'atelier central de Tilburg. Simultanément, les 7605 et 7622 y ont été expédiées pour gros entretien.

série 82

● Sont ressorties de RG : 8202 (03-07-1998) et 8268 (24-07-1998).

AUTOMOTRICES ELECTRIQUES

séries 051 à 128 et 502 à 539

● Les dernières automotrices des types 54 et 55 subsistantes sont arrivées à Brugge au début du mois de septembre pour y être ferrailées. Il s'agit des 051, 053, 088, 103, 112, 127, 502, 518, 520, 530 et 531. La rame 100, toujours garée à St. Ghislain, devrait bientôt rejoindre Brugge. A l'exception des rames vendues en Italie et des automotrices postales, il ne subsiste donc plus que deux automotrices de ce type : les 082 et 124 préservées par le PFT. La 124 a en effet été acquise récemment dans le but de disposer d'un magasin de pièces de rechange pour la 082.

série 129-150 (Budd)

● Fin octobre, les automotrices Budd étaient toujours en activité, et ce malgré une note qui stipulait leur retrait du service le 9 octobre 1998.

L'automotrice 138 (modernisée) ne circule toutefois plus depuis le 12 janvier. Ce jour là, elle fut en effet victime d'un important incendie électrique ayant entraîné sa radiation (non encore effective). Depuis lors, elle est cannibalisée à St. Ghislain.

Par ailleurs, 5 autres Budd sont sur le point d'être vendues en Italie. Il s'agit des trois dernières rames non modernisées (133, 145 et 148) et de deux rames modernisées non encore désignées. Dans le courant du mois de septembre, les 133, 145 et 148 ont été désamiantées à Oostende en vue de leur départ vers l'Italie.

série 301-440 (Break)

● L'AM 412 accidentée à Sclaigneaux le 27 décembre 1997 (voir EL 33 p. 25), est ressortie de l'Atelier Central de Mechelen le 17 août, recomposée de sa voiture Bx accouplée à la voiture intermédiaire de la 335 et de la voiture ABDx de la 338.



PHOTO 36-13 La modernisation de l'automotrice 606 à l'Atelier Central de Mechelen, en août 1998. On remarquera la suppression de la fenêtre du compartiment haute tension (à droite). Photo : Alain DEFECHEREUX.



PHOTO 36-14 ☞ et **PHOTO 36-15** ☜ *Même s'ils sont impressionnants, les dégâts subis par la 929 sont relativement faibles. On remarquera que la structure de la caisse et du châssis n'a pas bougé; seul le carénage de la cabine a été détruit. Par contre, il n'en va pas de même de la voiture M2 49226 très gravement endommagée.* Photos : Kristof AVONDS et Jean-Luc VANDERHAEGEN.

série 441-490 (AM 96)

- La mise en service progressive des premières AM 96 monocourant (série 501 à 570) sur la relation IC E Knokke / Blankenberge - Hasselt, a permis, dès la fin du mois d'août, de libérer de cette relation un nombre équivalent d'AM 96 bicourant (série 441 à 490) de façon à pouvoir assurer tous les IC D Liège - Lille à l'aide des 441 à 490.

série 600-700

- La transformation des 604 et 606 prend lentement forme. Sur la 606, outre le pare-

brise du compartiment haute tension qui a été obturé (voir photo), un boîtier pour le câblot de sonorisation a été placé à proximité du phare de gauche. A l'intérieur, des gaines pour le chauffage et la ventilation par air pulsé ont été installées. Dans les cabines de conduite, le pupitre de commande a été modifié, et un système de dégivrage par air chaud des pare-brise a été monté. Enfin, on a installé des baies d'aspiration d'air au-dessus des portes d'accès.

Entre-temps, deux autres AM sont entrées pour modernisation : la 633 (la dernière AM verte) et la 623.

série 900

- Le vendredi 7 août 1998, le train omnibus 2769 Berchem - Essen assuré par la 929, fut accidentellement dirigé vers une voie de garage du faisceau de remisage du matériel à voyageurs d'Antwerpen-Schijnpoort sur laquelle une rame de voitures M2 effectuait un mouvement de refoulement en direction de l'automotrice.

La collision n'a pu être évitée. On déplore 16 voyageurs légèrement blessés. L'accident serait dû à une erreur de signalisation.

PHOTO 36-16 *Les premières automotrices 96 monocourant (série 501 à 570) ont été mises en service à partir du mois de juin dernier. Elles sont exclusivement engagées sur la relation IC-E Knokke/Blankenberge - Hasselt. Le 22 septembre 1998, l'IC 1510 Knokke/Blankenberge - Hasselt assuré par la 508 accouplée à la 465 approche de Zichem.* Photo : Jean-Luc VANDERHAEGEN.



PHOTO 36-17 → *La voiture prototype III, récemment rachetée par la SNCB. Cette voiture avait été équipée d'un aménagement mixte de 1ère et 2ème classe. Elle portait le numéro 00801 et le matricule UIC 61 88 82-76 001-2. J-L VDH.*

série 961-975 (Postale)

● La 964 est sortie de RI le 29 septembre, dans la nouvelle livrée postale.

VOITURES

III

● Les 5 dernières voitures-pilotes BDX sont sorties de construction cet automne, directement équipées de leur pupitre de conduite.

● La SNCB a racheté à Bombardier la voiture ayant servi de prototype aux III. Ce véhicule est en cours de transformation (caisse) chez Bombardier en voiture de mesure pour le Département Infrastructure. Ces équipements seront installés par la SNCB elle-même. Apte à circuler à 200 km/h, elle sera principalement utilisée pour procéder aux auscultations par ultrasons des voies en remplacement de l'autorail M422 (voir EL 29 p. 36) (à noter que ce dernier a subi un incendie à Libramont le 15 octobre, ce qui a nécessité l'intervention des pompiers), ainsi que pour ausculter les caténaires en remplacement de l'antique voiture ES 601 provenant de la transformation d'une remorque d'AM de 1935.

M4m

Au total, 10 voitures-pilotes ADx M4m (m pour modernisées), numérotées 50 88 8178 056 à 065, peuvent circuler en France, sur les lignes frontalières Mouscron-Lille, Tournai-Lille, Quévy-Aulnoye et Aulnoye-Maubège. Ces voitures sont reconnaissables à la couleur bleue du monogramme B apposé sur la paroi extérieure de la voiture-pilote, entre la fenêtre de la cabine et les portes du compartiment à bagages.



PHOTO 36-18 En août 1998, deux voitures-pilotes M2 revendues à Lovers Rail attendent leur transfert de l'Atelier Central de Mechelen vers l'atelier privé de Cannes-La Bocca (France) où elles recevront un nouvel aménagement intérieur. Photo : Pierre HERBIET.

M6

On se souviendra qu'en 1996, 10 firmes avaient répondu à l'appel à candidature lancé par la SNCB pour la fourniture de 210 nouvelles voitures à deux niveaux du type M6. Parmi les 7 candidats retenus, la SNCB a sélectionné au second tour, en octobre 1997, les firmes Siemens, Bombardier (BN), GEC-Alsthom et Breda-Firema. Au début de décembre 1997, les offres étaient connues : 34

millions par voiture pour Siemens, 40 pour Breda, 42 pour GEC-Alsthom et 44 pour la BN. Le 29 mai dernier, la SNCB privilégia tout d'abord une combinaison entre la BN et GEC-Alsthom. Devant ce choix, Siemens et Breda-Firema ont décidé d'intenter un procès au tribunal de première instance et devant la Cour Européenne pour non respect de la libre concurrence. Bombardier (BN) se targue de proposer une voiture du meilleur rapport prix/qualité et d'un confort inégalé.



PHOTO 36-19 ☞ et **PHOTO 36-01** ☜ Comme on le sait, la compagnie Lovers Rail a racheté plusieurs voitures du type M2 dont 5 voitures-pilote. Pour la relation Amsterdam - Haarlem, ces voitures ont subi une révision complète et un réaménagement intégral de leur espace intérieur (baptisé "Optio"). A gauche, on voit la partie centrale d'une voiture occupée par un bar. A droite : le compartiment places assises, suivi du bar. A remarquer sur les deux vues les écrans de télévision. Bien difficile de reconnaître une M2!
Photo : Kristof AVONDS, août 1998.



Cela n'aura duré qu'un été, uniquement le week-end : l'engagement de rames réversibles de M4 modernisées sur les liaisons L Mons-Maubeuge et Quévy. Le samedi 22 août 1998, le train 5728, composé de 4 voitures M4m poussées par la 1201, quitte Quévy en direction d'Aulnoye. Contrairement à ce que les poteaux caténaires 25 kV peuvent suggérer, le train est toujours en Belgique. Moins de 100 mètres plus loin, la voiture-pilote franchira la frontière française. Photo : Pierre BERCHEM.

Toutefois, la construction profitera surtout à l'industrie française, la BN n'intervenant que pour l'aménagement intérieur et la finition. Mais, comme on le sait, il s'agit ici pour la BN d'un problème lié à sa survie, car si la commande venait à lui échapper, il est certain que les répercussions sur l'emploi des deux sites de Brugge et Manage seraient dramatiques. Siemens, quant à lui, garantit de son côté que 38 % de la construction des voitures profitera à l'industrie belge. Selon les derniers échos parus dans les journaux au milieu du mois d'octobre, la SNCB ne se dit plus prête à payer 10 millions de plus par voiture. Si Bombardier veut la commande, les prix devront impérativement baisser.

En attendant, les voitures M2 voient leur vie quelques peu prolongée. La suite du feuilleton dans le prochain numéro...

INFRASTRUCTURE

vers la réouverture de Dinant-Givet et Quévrain-Valenciennes?

Selon les prévisions, la ligne de l'"Athus-Meuse" arrivera à saturation en l'an 2005. Afin de désengorger cet axe, la SNCB et la SNCF envisagent très sérieusement de rouvrir les deux sections frontalières de Quévrain à Valenciennes et de Dinant à Givet, et de les électrifier. La ligne de Givet serait électrifiée dans son intégralité jusqu'à Charleville-Mézières.

ligne 34

Les importants travaux en cours dans le grill

d'entrée de la gare de Liège-Guillemins pour préparer le saut-de-mouton entre les lignes 34-36 engendrent des contraintes d'exploitation. Ainsi, depuis le 19 juillet, la ligne 34 est exploitée à voie unique au départ de Liège-Guillemins jusqu'à l'entrée de Liège-Jonfosse.

ligne 130A

La SNCB a entrepris le remplacement de 14 des 15 ponts enjambant la Sambre sur la ligne 130A entre Charleroi et Erquennes (ligne faisant partie de l'axe international France-Allemagne via Namur-Liège-Visé-Montzen). Ces ouvrages à structure métallique, dont certains datent de la fin du 19ème siècle, constituent une entrave à la circulation des trains de marchandises comportant des wagons dépassant une charge de 20 tonnes par essieu, nécessitant une réduction de leur vitesse à 60 ou 40 km/h. Afin de supprimer cette contrainte de circulation, les 14 ponts seront démolis et remplacés par des nouveaux ouvrages en béton.

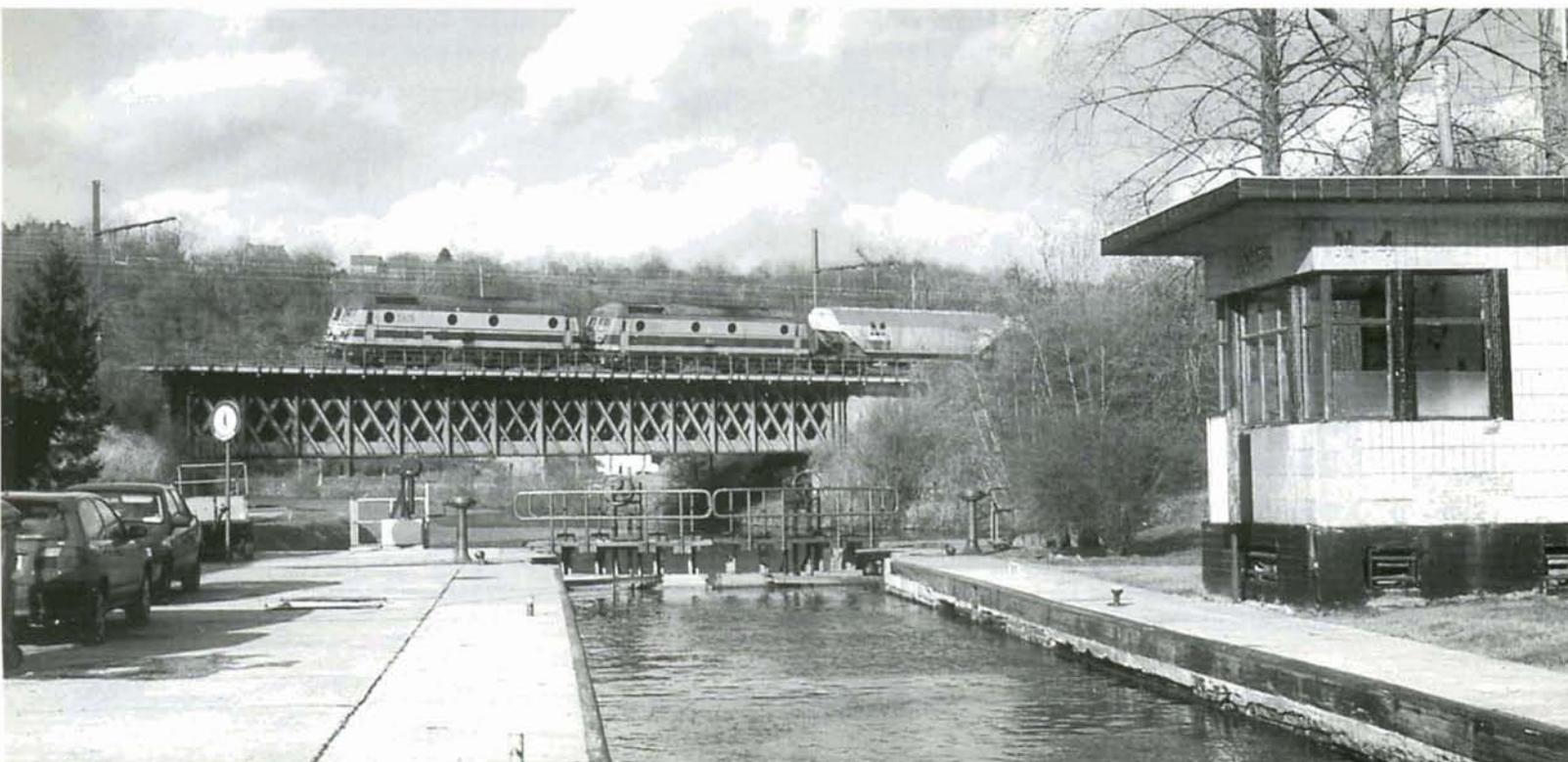
Le premier pont est en cours de remplacement à Lobbes. Les travaux, qui s'étaleront jusqu'en 2005, comprennent également la modernisation de la voie et de la signalisation. Avec la disparition de ces remarquables ponts, la ligne perdra sans conteste une partie de son charme.

ligne 139

La gare de Wavre ne sera pas démolie. La SNCB a en effet décidé de la rénover. Simultanément, on procédera à l'amélioration de la circulation aux abords de la gare, au réaménagement des parkings et à la mise en valeur de l'environnement.

En outre, un parking de dissuasion sera établi sur un terrain acheté à Bierges en prévision de l'arrivée du RER à Ottignies.

PHOTO 36-42 *Les anciens ponts de la ligne de la Sambre, entre Erquennes et Charleroi, seront progressivement remplacés par des ouvrages en béton. Le 5 mars 1997, un train de marchandises tracté par les 5926 et 5939, franchit la Sambre à Lobbes. Pascal DUBOIS.*





↑PHOTO 36-43 et PHOTO 36-44 ↗ La nouvelle draine Matisa spécialement équipée pour procéder au remplissage des graisseurs mécaniques de rails. Ronet, 2 août 1998. Les participants à notre grand voyage sur la Vennbahn, le 8 août dernier, ont pu observer ce véhicule garé à Trois-Ponts. Photos : Jean-Luc VANDERHAEGEN.

ligne 154

Depuis le 27 septembre, les IR-n 3326 à 3343 et 3304 à 3321 Roosendaal-Namur via Bruxelles et Charleroi et vice-versa sont prolongés jusqu'à Jambes. Ces trains sont reçus sur la nouvelle voie 3 en impasse, aménagée dans l'ancienne cour à marchandises de la gare.

ligne 161

La construction de la nouvelle gare de Mont-St.Guibert a débuté à la fin du mois d'août. Le bâtiment, très similaire à celui de Chastre, comprendra un bureau des recettes, un guichet et une salle d'attente, le tout sur une superficie de 11 m sur 5,3 m. Dès que la gare sera opérationnelle, le morceau subsistant de l'ancien bâtiment sera démolé. Un parking d'une vingtaine de places sera simultanément aménagé.

ligne 260

C'est le lundi 12 octobre qu'a été inaugurée la traction électrique sur la ligne industrielle 260 reliant Charleroi-Ouest (L 140) à la gare de triage de Monceau, permettant de supprimer les relais de traction. Cette ligne, qui était en fait déjà électrifiée jusqu'au faisceau Blanchisserie (à proximité de Charleroi-Ouest), voit passer un important trafic marchandises à vocation sidérurgique (minerai, charbon, coke et produits sidérurgiques semi-finis).

Bientôt une liaison directe entre le Limbourg et Bruxelles

Le comité de direction de la SNCB a donné son accord de principe pour la réalisation d'une nouvelle courbe de raccord entre la ligne 35 et la ligne 36 à Leuven, qui permettra aux trains venant de Hasselt de se diriger directement vers Bruxelles sans changer de front à Leuven. L'établissement de cette courbe sera réalisé de 2002 à 2003, simultanément avec la mise à quatre voies de la ligne Bruxelles - Leuven. L'investissement global s'élèvera à 565 millions de francs. Au départ d'Hasselt, le gain de temps tournera autour de 15 minutes.

Un terminal TGV à Schaerbeek?

La SNCB projette depuis longtemps de réaliser un second terminal TGV à Schaerbeek en prévision de la saturation attendue de celui de Bruxelles-Midi, et également dans l'optique de réaliser des extensions du quartier européen sur les terrains de Schaerbeek-formation, ce qui pourrait lui rapporter gros. Ces projets sont loin de faire l'unanimité auprès des communes concernées (Schaerbeek, Evere et Bruxelles) qui ont toutes émis un avis négatif.

DIVERS

Une nouvelle draine

La SNCB a réceptionné au début de l'été la nouvelle draine spécialement équipée pour procéder au remplissage des graisseurs mécaniques installés le long des voies. Construit par Matisa (n° 109/1998, type VM 200 SG), ce véhicule de 11,240 m de long dispose d'une cabine de conduite située à une des extrémités, et une plateforme de travail avec un coffre dans lequel sont disposés les fûts de graisse. Un bras mobile permet de manutentionner les fûts. Numérotée 31 942 010 60, cette draine peut circuler à 80 km/h.

Bientôt un billet unique pour tous les modes de transport?

Un accord politique a été conclu en septembre dernier entre les ministres des Communications des trois régions (Hervé Hasquin pour la région bruxelloise, Eddy Baldewijns pour la région flamande et Michel Lebrun pour la région wallonne) et le ministre fédéral Michel Daerden, en vue d'élaborer un nouveau système d'intégration tarifaire dans un périmètre de 11,5 km de rayon autour de la Grand-Place de Bruxelles. Avec un seul ticket, il sera possible d'utiliser à la fois la SNCB, la STIB, les TEC et De Lijn.

Tous les bénéfices et avantages seront pour les usagers, puisqu'il leur en coûtera moins cher que s'ils devaient acheter plusieurs

tickets différents, et ne devront plus faire la file. En pratique, les nouveaux billets seront valables par zone.

La balle est maintenant dans le camp des différents Conseils d'Administration des sociétés de transports en commun, dont certains émettent des réticences, le problème de la répartition des coûts et recettes n'étant pas simple à résoudre.

En prélude au ticket unique, depuis le nouvel horaire d'hiver, les usagers de la ligne 26 peuvent désormais se passer d'un billet de train.

Toutes les gares de la ligne ont en effet été munies d'oblitérateurs identiques à ceux dont sont dotés les tramways et les autobus de la STIB. Les détenteurs d'une carte STIB (1, 5 ou 10 trajets) peuvent donc maintenant l'utiliser pour débiter leur voyage, alors qu'il fallait jusqu'à présent posséder un ticket SNCB quand un trajet combinait lignes STIB et SNCB.

Bilan positif des TAA

Ces dernières années, les Trains Autos Accompagnés connaissent une progression de leur fréquentation. Ainsi, pour l'été 1997, 6.625 voitures ont été transportées, soit une augmentation de 25% par rapport à la même période de 1996. Pour la saison d'hiver 1997-1998, on enregistre une hausse de 14%. Une nouvelle progression a encore été enregistrée cet été. Ces bons résultats sont notamment dus à la meilleure qualité du confort des trains, au bon accueil des voyageurs et aux campagnes publicitaires.

Résultat en baisse pour la journée TTB

Le très mauvais temps, froid et humide, qui a sévi tout au long de la journée Train-Tram-Bus du 3 octobre dernier explique certainement la fréquentation plus faible enregistrée. Environ 50.000 billets ont été vendus, soit une baisse de 15 %.

A cette occasion, le PFT avait organisé au départ de Marbehan des navettes avec le 4333 sur la ligne 156 vers Croix-Rouge et le raccordement Valvert. Près de 300 voyageurs ont participé à cette visite.

Toujours autant de retards...

Malgré les quelques adaptations apportées fin septembre, il faut bien constater que les retards de trains sont toujours aussi fréquents et ce, sans compter les nombreux problèmes techniques affectant le réseau (bris de caténaire, avaries aux aiguillages, signaux, passage à niveaux, matériels, grèves, etc.). Devant cette situation, plusieurs comités de voyageurs mécontents ont vu le jour, dénonçant les retards et le manque de places dans les trains. Plusieurs incidents ont d'ailleurs été signalés entre des voyageurs ayant perdu patience et des agents de la SNCB faisant preuve de bien peu de diplomatie. La direction de la SNCB semble fort démunie pour remédier aux retards. Elle justifie ceux-ci par les nombreux chantiers en cours, et demande de prendre patience jusqu'à leur terminaison vers... 2005! Pourtant, de nombreuses lignes à retards ne sont pas concernées par les travaux. Elle explique également ces retards par l'augmentation de l'offre de 8 % et la saturation de la Jonction Nord-Midi. Pourtant, il n'y a pas beaucoup plus de trains passant par la jonction qu'auparavant. Pour tenir cette augmentation de trafic, la SNCB dit avoir gardé du matériel ancien qui aurait dû être déclassé. Ce matériel n'est, à notre avis, pas moins fiable que le matériel moderne qui lui, offre par contre beaucoup moins de places assises, nécessitant de ce fait la mise en marche de trains supplémentaires...

Par ailleurs, il n'y a pas plus de matériel qu'auparavant, mais il est utilisé d'une manière plus intensive. On soulève également l'éventualité de supprimer des trains P ou L aux heures de pointe pour soulager quelque peu les lignes mais, cela ne fera qu'aggraver le manque de places! Récemment, Etienne Schoupe a publiquement déclaré devant la télévision que, malgré ces désagréments, le nombre de navetteurs était toujours aussi important et même en hausse, et qu'il ne faut dès lors pas dramatiser la situation. Mais, les voyageurs ont-ils une autre alternative? En attendant, la SNCB a demandé aux cinq directeurs de district de porter une attention particulière à la régularité du trafic. N'oublions cependant pas que la SNCB a dû, pendant près de dix ans, vivre dans des conditions de sous-investissement chronique, et que certains parmi ceux qui réclament maintenant que "des têtes tombent" sont à l'origine de cette situation...

Des rames de métro sur la ligne 26

On sait que la STIB a commandé une nouvelle petite série de rames de métro destinées aux extensions du réseau, mais également à augmenter la réserve opérationnelle, améliorer les fréquences et offrir une plus grande capacité de transport. Ces rames (25 caisses) seront quasiment identiques aux précédentes. La première est attendue pour mars 1999. La livraison se fera par wagons SNCB depuis l'usine Bombardier-Eurorail de Bruges (ex. BN) jusqu'à l'atelier d'Haren de la STIB, lequel est embranché à la voie A de la ligne 26 de la SNCB juste après le point



Le 7 octobre 1998, à Westrozebeke, la 6307 attend le départ en tête de trois wagons de munitions. Le dernier tronçon de la ligne 63 Kortemark - Westrozebeke ne subsiste plus que pour la desserte de ce raccordement militaire. Il est actuellement question de sa suppression. Photo : Filip VANSLEMBROUK.



Le 20 août 1998, le "locotractor" manoeuvre la rame TGV coréenne au dépôt TGV de Bruxelles-Midi; la SNCB réceptionne actuellement 10 nouveaux locotractors destinés aux manoeuvres dans les ateliers. Photo : Christian DOSOGNE.

d'arrêt de Haren. La ligne de tramway permettant de rejoindre cet atelier a récemment été équipée d'un 3ème rail pour l'alimentation des rames; c'est en effet sur cette voie, beaucoup plus longue que la voie d'essai du dépôt Delta, que seront rodées les nouvelles rames.

Elles devront ensuite rejoindre le dépôt Delta, également raccordé à la voie B de la ligne de la SNCB, à hauteur du point d'arrêt de Delta. L'idée de transférer ces rames entre Haren et Delta via la ligne 26 de la SNCB s'est tout naturellement imposée. Encore fallait-il vérifier la compatibilité de traction et de freinage entre une locomotive SNCB et une rame de métro. C'est ce qui a été fait le 6 mai 1998, sur la voie d'essai STIB de l'atelier de Delta. C'est la 8047 qui eut l'honneur de participer aux essais statiques et dynamiques de remorquage jusqu'à 25 km/h d'une rame de trois caisses du métro. Dès le printemps 1999, il sera donc possible de voir ce genre de convoi sur la ligne 26.

Profitons de l'occasion pour signaler qu'un troisième raccordement entre le métro et la SNCB existe à Osseghem, sur la ligne 28. Ce

raccordement, tout comme celui de Delta, est utilisé au moins 4 fois par an pour l'accès du train meuleur de la firme suisse Speno; le transfert de ce train entre les parties Est et Ouest du réseau du métro bruxellois se fait par la SNCB, le passage de ce train au-dessus de la jonction Nord-Midi à hauteur de la gare Centrale étant interdit vu son poids par essieu trop important.

Visite surprise d'un TGV coréen en Belgique

Les Chemins de fer Sud-coréens (KORAIL) ont commandé 46 rames TGV auprès de Alstom en vue d'exploiter la nouvelle ligne à grande vitesse en cours de construction entre Séoul et Pusan (423 km), dont la mise en service est attendue pour 2001.

Avant son départ par la Corée, la première rame construite en France a subi différents tests d'homologation jusqu'à 300 km/h. A l'issue de ces essais, tous les essieux de la rame devaient être reprofilés. Cette opération fut réalisée par l'atelier TGV



PHOTO 36-45 Retour vers la France de la rame TGV coréenne (motrices 100.152 en tête et 100.151 en queue). Hennuyères, 20 août 1998. Photo : Jean-Luc VANDERHAEGEN.

de Bruxelles-Midi, étant donné que les rames coréennes composées de 20 véhicules (dont deux motrices) ne sont pas sécables (longueur totale : 393,5 m). Pour cette raison, il n'a pas été possible de la traiter au Landy (Paris), car une partie de la rame aurait stationné dans les aiguillages, ce qui n'aurait pas manqué d'obstruer les entrées et sorties de l'atelier. La seule solution était donc l'envoi de la rame à l'atelier de Bruxelles-Midi, où la longueur des voies permettait sans problèmes de réaliser le reprofilage des essieux, et c'est ainsi qu'une rame coréenne à

séjourné en Belgique du 17 au 20 août 1998. La puissance totale de ces rames est de 13.200 kW, fournie par 12 moteurs synchrones répartis dans 6 bogies moteurs : les deux bogies des motrices, et le premier bogie de la première voiture contiguë à chaque motrice. La tension d'alimentation est le courant monophasé 25 kV 60 Hz. Chaque rame d'une masse de 789 t pourra transporter 1038 voyageurs dont 190 en 1ère classe. Par rapport au TGV Réseau de la SNCF, l'aérodynamisme des motrices a été légèrement modifiée au niveau du profil des nez.

La SNCB sur Internet

Depuis quelques mois, la SNCB a créé son propre site Internet. Vous pourrez y consulter l'équivalent de près de 5.000 pages A4 dont : 1.200 sur le trafic intérieur, 1.800 sur le trafic international dont 600 rien que pour l'Eurostar et 200 pour le TGV, 1.000 sur B-Cargo. Vous y découvrirez également plus de 300 photos. Le tout est présenté en 4 langues.

Adresse : WWW.SNCB.BE.



PHOTO 36-46 Comme déjà signalé dans nos précédents numéros, les forges de Duferco-Clabecq utilisent deux locomotives Diesel CMI originellement commandées par les Chemins de fer Danois (DSB), les 502 et 505. Nous avons déjà publié une photo de la 502 dans le EL 34 page 32, voici maintenant une vue de la 505 en tête de deux wagons de laitier à proximité du haut fourneau. On remarquera l'inscription DSB toujours présente sur le côté de la cabine de conduite. Clabecq, 20 août 98. J-L VANDERHAEGEN.

Radiations

Les dernières radiations concernent une fois de plus des engins Diesel accidentés. Il s'agit d'abord des 5159 et 5171 qui s'étaient tamponnés à Antwerpen-Noord le 3 septembre 1998. Après expertise, il fut décidé de ne pas réparer ces machines. La 5159 avait subi une déformation du châssis et d'une des cabines de conduite; quant à la

5171, moins gravement touchée, elle est réutilisée comme générateur mobile de vapeur au poste d'entretien des voitures d'Antwerpen-Schijnpoort.

La troisième radiation était attendue puisqu'il s'agit de celle de la 6206 qui, pour rappel, fut victime d'une collision avec un transport exceptionnel routier resté bloqué

sur le passage à niveau de Ronse le 28 mars 1998 (voir EN LIGNES 34 page 31).

Dans le prochain EN LIGNES, la rubrique "Radiations" risque d'être chargée puisque l'amortissement de plusieurs automotrices Budd (peut-être même toutes) et des 3 dernières locomotives de la série 18 devrait tomber.

Constructeur : Cockerill Ougrée, 3892

Livraison à la SNCB : 21-01-1963

Dépôts successifs : Dendermonde : 21-01-1963 - 14-02-1963
Hasselt : 14-02-1963 - 29-05-1988
Antwerpen-Dam : 29-05-1988 - 01-10-1998

Numérotation : 200.059 : 21-01-1963 - 31-12-1970
5159 : 01-01-1971 - 01-10-1998

Décorations successives : livrée d'origine : 01-1963 - 02-1970
livrée verte 1970 : 05-1970 - 01-1978
livrée jaune : 06-1978 - 10-1998

Radiation : suite accident du 03-09-98 à Antwerpen-Noord

Mise hors exploitation : 01-10-1998

5159



PHOTO 36-47 Le 13 mai 1980, la 5159 arrive à la bifurcation du Hombeek, sur la ligne 53 Dendermonde-Mechelen. On voit à droite la ligne 54 St.Niklaas-Mechelen. Photo : Jean-Luc VANDERHAEGEN.

Constructeur : Cockerill Ougrée, 3895

Livraison à la SNCB : 02-04-1963

Dépôts successifs : Kortrijk : 02-04-1963 - 15-05-1963
Schaerbeek : 15-05-1963 - 12-02-1966
Hasselt : 12-02-1966 - 29-03-1977
Kortrijk (en prêt) : 29-03-1977 - 16-08-1978
Hasselt : 16-08-1978 - 03-06-1984
Monceau : 03-06-1984 - 08-10-1984
Hasselt : 03-10-1984 - 31-05-1987
Antwerpen-Dam : 31-05-1987 - 01-07-1987
Schaerbeek (en prêt) : 01-07-1987 - 21-08-1987
Antwerpen-Dam : 21-08-1987 - 01-10-1998

Numérotation : 200.071 : 02-04-1963 - 31-12-1970
5171 : 01-01-1971 - 01-10-1998

Décorations successives : livrée d'origine : 04-1963 - 03-1972
livrée verte 1970 : 04-1972 - 03-1980
livrée jaune : 07-1980 - 10-1998

Radiation : suite accident du 03-09-98 à Antwerpen-Noord

Mise hors exploitation : 01-06-1998

5171



PHOTO 36-48 Le 20 octobre 1997, la 5171 attend son prochain service à l'atelier d'Antwerpen-Dam, au côté de la 215.028-2 de la DB. Photo : Jean-Luc VANDERHAEGEN.

Constructeur : La Brugeoise et Nivelles, 1962

Livraison à la SNCB : 02-10-1962

Dépôts successifs : Kinkempois : 02-10-1962 - 22-01-1972
Dendermonde : 22-01-1972 - 02-07-1980
Merelbeke : 02-07-1980 - 01-10-1998

Numérotation : 212.106 : 02-10-1962 - 31-12-1970
6206 : 01-01-1971 - 01-10-1998

Décorations successives : livrée d'origine : 10-1962 - 10-1974
livrée verte 1970 : 10-1974 - 10-1980
livrée jaune : 10-1980 - 10-1998

Radiation : suite collision au PN de Ronse le 28-03-1998

Mise hors exploitation : 01-10-1998

6206



PHOTO 36-49 Le 8 août 1988, arrivée à Eeklo d'un train local en provenance de Gent. Photo : Jean-Luc VANDERHAEGEN.



Les voyages PFT

PHOTO 36-50 ↑ Le 19 septembre, le PFT organisait un voyage sur la rive gauche de l'Escaut du port d'Antwerpen. A cette occasion, un petit parallèle entre les 7002, 7003 et 7005 fut organisé à Kallozuid.

A. DEFECHEREUX.

PHOTO 36-51 → En fin d'après-midi, le train, remorqué par la 1602, emprunta le dernier tronçon de l'ancienne ligne industrielle qui, au départ de Kiel, desservait les docks situés sur la rive droite de l'Escaut. La photo est ici prise à proximité de l'ancienne gare d'Antwerpen-Goederen dont le bâtiment est visible à droite.

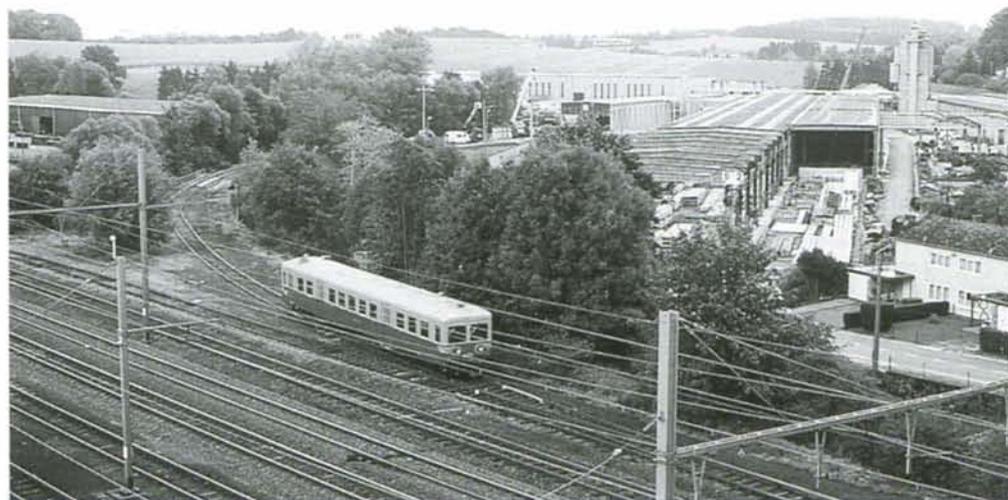
R. CRIKELAIRE.



PHOTO 36-52

Durant trois jours, du vendredi 11 au dimanche 13 septembre, le 4333 du PFT fut sollicité pour effectuer de multiples navettes sur l'amorce de l'ancienne ligne 127 entre Ciney et les installations de la firme Ronveaux. Cette entreprise spécialisée dans le coulage d'éléments de ponts et de viaducs en béton, notamment pour le TGV, avait en effet organisé un grand week-end "Portes ouvertes" destiné avant tout aux familles des travailleurs. Le 4333 vient de quitter la ligne 127 et entre en gare de Ciney. On aperçoit les installations de Ronveaux à l'arrière plan.

Photo : Alain DEFECHEREUX.





En dehors de l'assemblage des automotrices type 96 et des locomotives de la série 3000 des CFL et 13 SNCB, les usines Bombardier-EuroRail à Brugge construisent actuellement des rames de métro pour Rotterdam et Bruxelles, et 40 trams supplémentaires pour la ville de Köln (photo de droite). La photo de gauche montre une des 36 superbes rames de métro commandées par Rotterdam, en cours de test sur la voie d'essai de l'usine; les deux premières ont été livrées le 26 octobre par chemin de fer. Photos : Christian DOSOGNE.

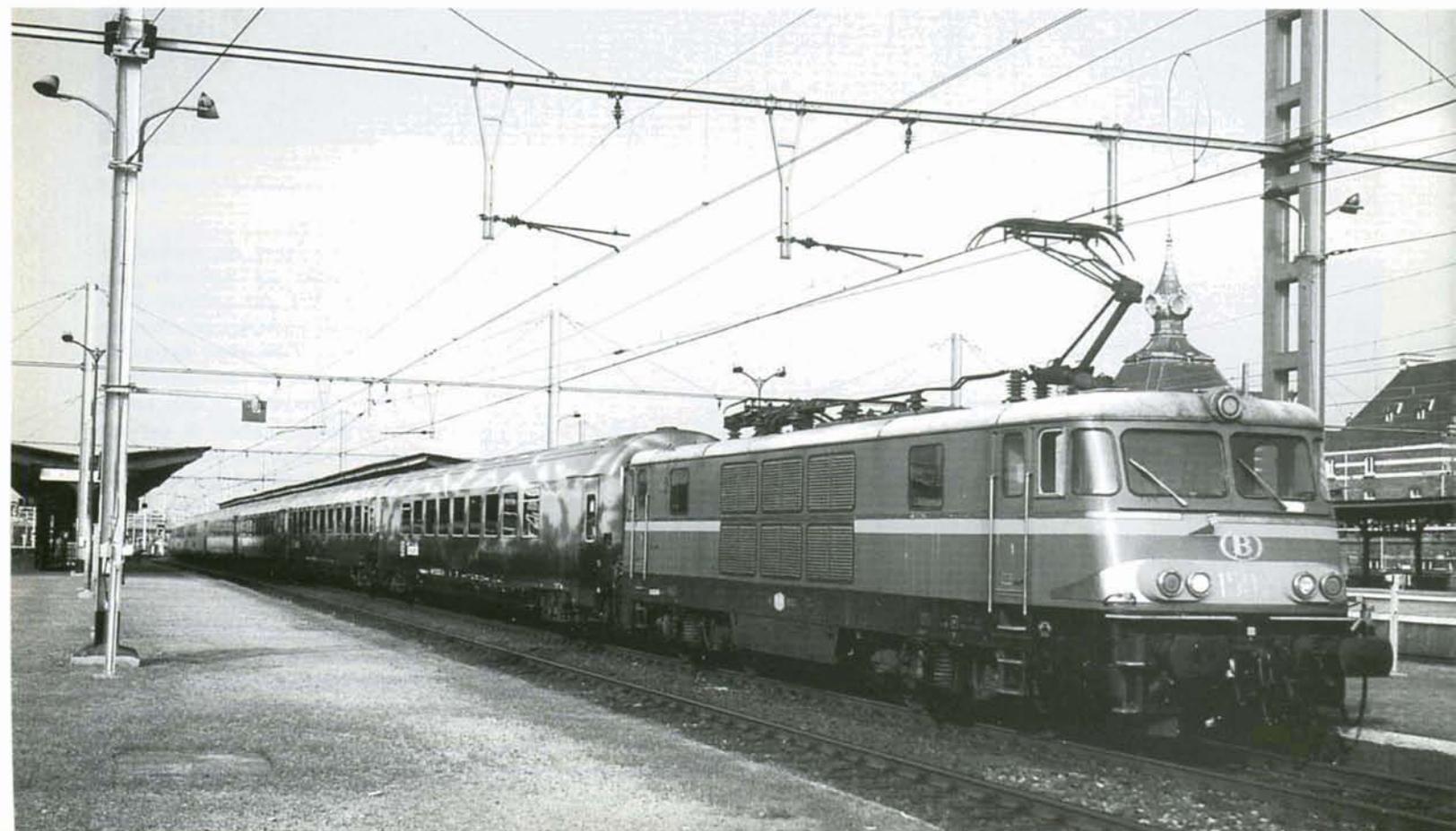
La 1604 CFL est sortie de restauration le 16 août dernier, toute rutilante dans sa livrée d'origine (à l'exception du 3ème phare). Cette machine est préservée par le Service des Sites et Monuments Nationaux, et fera partie du grand voyage "Gros nez;" qu'organiserà le PFT au mois de mai prochain. Elle pose ici sur la plaque tournante du dépôt de Luxembourg, le 16 août 1998.

Photo : Cyrille PLETGEN.

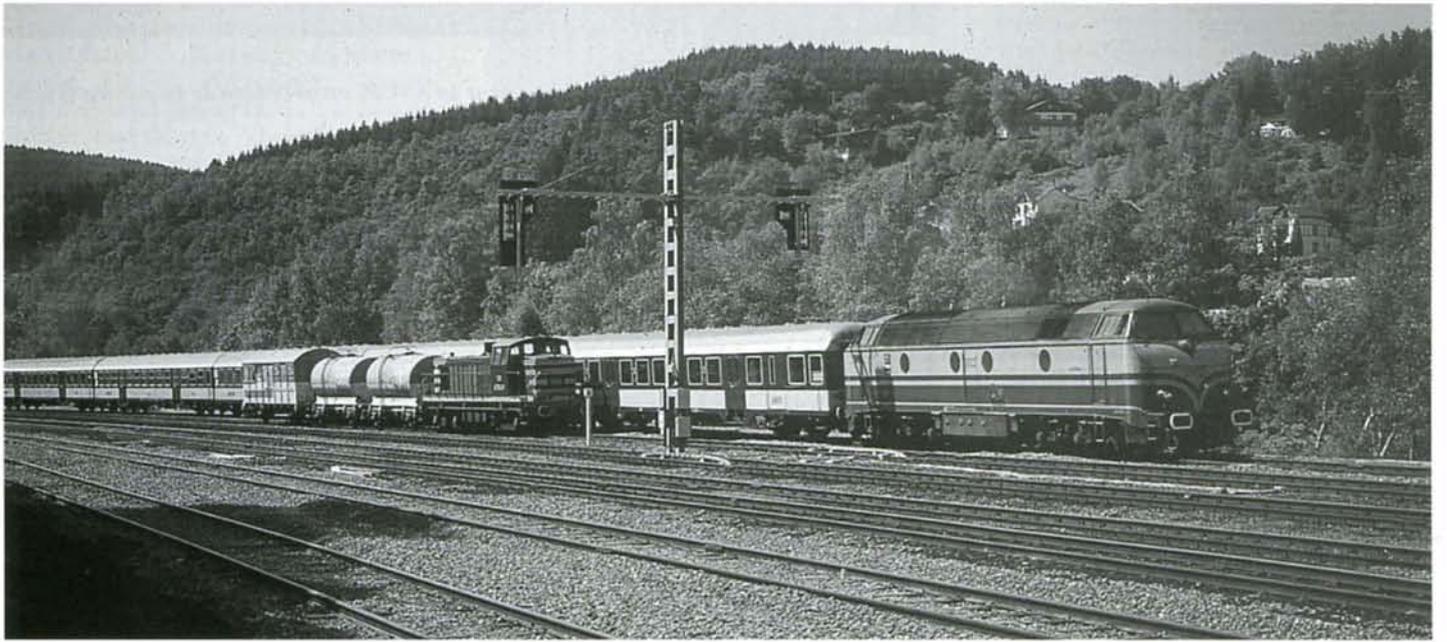
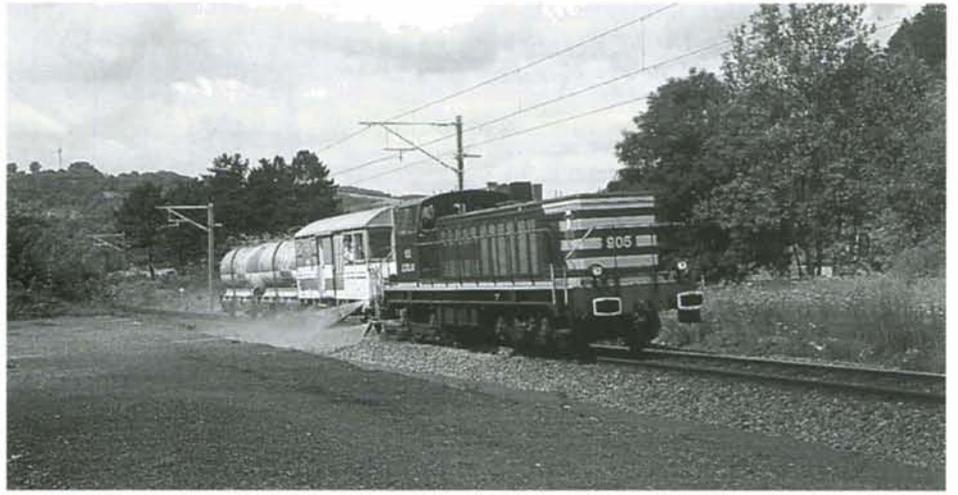


PHOTO 36-53 ↓

Le 30 avril 1998, la 1502 remorqua le "Touristik Zug" de la DB entre Aachen et Bruxelles-Midi, ici en passage à Schaerbeek. Photo : Pierre HERBIET.



Le train désherbeur de la SNCF qui sillonna le réseau SNCB dans le courant du mois de mai, ne put effectuer le désherbage de la ligne 42 à la suite des travaux d'électrification nécessitant l'interruption du trafic entre 08.00 et 16.00. Ce travail fut effectué le 5 août, par le train désherbeur des CFL. C'est la première fois que ce train travaille en Belgique au-delà de Gouvy. Ci-contre à droite : retour du désherbeur, à son passage à l'ancienne gare de Remouchamps. Ci-dessous : double rareté en gare de Trois-Ponts : la 905 en tête du désherbeur se fait dépasser par la 1802 remorquant 5 voitures Wegmann des CFL circulant en remplacement d'une 55 bleue et des 110. Photos : Michel HANSSSENS.



Le 16 août dernier, le TAA 1378 St. Raphaël - Schaerbeek vient de s'immobiliser à Luxembourg avant de rebrousser vers Bruxelles. Depuis Metz, il était exceptionnellement remorqué par la 181.214-8 de la DB, avec la BB 22.254 de la SNCF en remorque. Cette dernière avait assuré la traction du train entre Cannes et Metz et avait procédé au différemment de la voiture-couchettes St. Raphaël - Metz. C'est alors que l'on se rendit compte que le machiniste de relève était absent! Le chef de service décida alors de réutiliser une machine de la DB et un conducteur disponible pour mener le train jusqu'à Luxembourg, la BB 22.254 terminant son voyage en véhicule! M. VERLINDEN.



LE PROLONGEMENT DE LA LIGNE VICINALE DE LA CÔTE A ADINKERKE

Le 1er juillet dernier a été mise en service la nouvelle ligne de tram qui permet enfin aux voyageurs arrivant par le train à De Panne de continuer leur voyage vers les stations balnéaires de la Côte par le tram.

Cette nouvelle antenne est raccordée à De Panne à hauteur de l'ancien terminus (Esplanade), près du dépôt; la ligne, à double voie sur tout le parcours, emprunte d'abord la Kerkstraat qui mène vers Adinkerke avant de s'en séparer et d'emprunter un site propre qui la conduira, après un croisement à niveau, à la gare de De Panne.

A cet endroit, le terminus est réalisé en boucle et une correspondance quai à quai est réalisée avec les trains de la SNCB, reçus voie 1. Le terminus de la gare comporte une boucle complète, une voie d'évitement, un bâtiment des recettes et administratif, et un parking installé dans la boucle même.

Le nouveau tracé diffère intégralement de l'ancien, qui était raccordé à la ligne de la Côte dans le centre de De Panne. Il mesure 3,100 kilomètres et le temps de parcours est de 7 minutes avec trois arrêts desservis (Meli, Kerkhof et Kerk).

Ce prolongement constitue en fait un retour du tram à la gare de De Panne; en effet, une ligne à l'écartement de 600mm et à traction chevaline a été inaugurée le 14 juillet 1901. Après avoir subi une modernisation complète dans les années trente la mettant à voie métrique et électrifiée, la ligne fut exploitée par des bus dès le 2 juin 1956.

L'inauguration a eu lieu le 26 juin, en présence de nombreuses autorités de De Lijn, de la SNCB et du Ministère flamand des Travaux publics. La première motrice à circuler sur le nouveau tronçon fut la 6013, en livrée publicitaire pour la SNCB. Elle était précédée d'une voiture-échelle vérifiant la bonne tenue de la ligne aérienne, et suivie de la 6044 qui prit en charge les autorités. Le seul incident qui émailla ces préparatifs fut la présence dans le gabarit d'un signal routier...

➤ *La 6044 est la motrice officielle de l'inauguration. Elle pose devant le nouveau bâtiment voyageurs établi au terminus de De Panne. Adinkerke, 26-06-1998. Photo : Alain MERTENS.*

➔ *La 6044 au terminus de De Panne, en gare d'Adinkerke. Les voies de la SNCB se trouvent à gauche et la correspondance est assurée quai à quai. Adinkerke, 26-06-1998. Photo : Alain MERTENS.*



La motrice 6013, en livrée publicitaire pour la SNCB, est précédée de la voiture-échelle. Adinkerke, 26 juin 1998. Photo : Alain MERTENS.



Le point sur les travaux TGV

Un tour de piste des différents chantiers TGV, où l'attaque a lieu sur tous les fronts...

La situation est arrêtée au 20 octobre 1998.

L1 Frontière française - Bruxelles

HALLE-BRUXELLES

Les travaux évoluent rapidement en gare de Halle : il s'agit d'être prêt pour le changement d'horaires 1999. Côté Mons, le tunnel des futures voies 2 et 3 (principales de la ligne 94 vers Tournai) est achevé et le radier bétonné est en construction depuis la sortie du tunnel jusqu'à la bifurcation provisoire 96/94. Côté Bruxelles, la coulée bétonnée du radier est également en cours d'achèvement. On prévoit le début de la pose des voies vers la fin de l'année, pour une mise en service totale au mois de mai prochain. A ce moment, les bifurcations provisoires "Ring" et 96/94 seront supprimées et la ligne 26 retrouvera son origine en gare de Halle. A hauteur du faisceau marchandises, la situation est définitive, tant au point de vue voies que signalisation et caténaires. Au niveau de la dalle de la gare, le pont qui permet de relier le centre-ville au quartier Saint-Roch sera bientôt ouvert à la circulation, et la passerelle métallique provisoire démontée. Il ne restera plus alors qu'à remplacer le pont provisoire de Nederhem par un ouvrage définitif.

En ce qui concerne le bâtiment de la gare, l'étude est actuellement réalisée par la SNCB. Gageons que les bâtiments provisoires n'enlaidiront pas le site aussi longtemps qu'à La Louvière-Sud ou Welkenraedt...

A hauteur du point d'arrêt de Lot, les poteaux caténaires sont remplacés; il reste à supprimer le pont sur la Senne et le remplacer par un ouvrage en béton.

A Ruisbroek, le faisceau Volkswagen est terminé; la mise en service des installations a été effectuée fin septembre. L'ensemble est commandé par le block B (V.W.)1, situé côté Ruisbroek. La desserte de l'établissement industriel sera prochainement assurée au départ du faisceau de Ruisbroek, et non plus par le "Put" à Forest.

C'est à l'entrée de Bruxelles enfin que les choses bougent le plus. Venant de Gand, la nouvelle voie vers ville de la ligne 50A/1 est en service; elle permet de quitter la ligne 50 avant le pont à arches et de rejoindre le Midi par Petite-Ile; la vitesse de référence est de 90 km/h, mais l'aiguillage de jonction reste pour l'instant limité à 40.

PHOTO 36-30 → Un train IR pour Binche passe en gare de Lot. A l'avant-plan, l'ouvrage sur la Senne, qui doit encore être remplacé. De nouveaux poteaux caténaires ont été plantés. Lot, 30 septembre 1998. Photo : Baudouin DIEU.



PHOTO 36-28 La gare de Halle vue vers Bruxelles. Le radier des voies 1 (trains vers ligne 26) et 2-3 (voies de la ligne 94) est en voie d'achèvement. A gauche, le canal Bruxelles-Charleroi. Halle, 30 septembre 1998. Photo : Baudouin DIEU.



PHOTO 36-29 L'entrée de Halle côté Mons. Dans le fond, la bifurcation provisoire vers la ligne 94. A l'avant-plan, les terrassements des futures voies de la ligne de Tournai. Les voies TGV se trouvent derrière le mur en béton, sur la gauche, tandis que la bifurcation "Ring" est située après les deux ponts jetés sur le canal, dans le fond à gauche. Halle, 30 septembre 1998. Photo : Baudouin DIEU.



Les travaux de construction du nouveau viaduc qui permettra la suppression de l'ouvrage métallique à quatre travées (pont Vierendeel) se poursuit; il est établi, par rapport à la ligne 96, plus vers le nord, ce qui permet de dégager les emprises nécessaires à la pose des trois voies supplémentaires à l'entrée de Bruxelles. La suppression du pont Vierendeel qui permet à la ligne 50A d'enjamber la 96A à l'entrée de Forest-Voitures permettra un dégagement notable, ce qui signifiera la rectification des courbes de la ligne 96A à hauteur de l'atelier TGV. Enfin, la ligne 28/3 qui permet aux trains de transiter de la ligne 124 à la 28 est maintenant à voie unique. L'ouvrage métallique qui enjambe les voies principales 50A et 96 à la sortie du Midi est complètement remis à neuf; il a été rehaussé et repeint; on lui a adjoint d'autres travées bétonnées qui permettront par dessous le passage des voies supplémentaires. Il reste à procéder à l'électrification de cette courte section de cinq cents mètres seulement.

L2 Bruxelles - Frontière allemande

BRUXELLES-LEUVEN

Les choses semblent se préciser à la sortie de Bruxelles-Nord vers Leuven. La ligne nouvelle quittera en effet la gare du Nord par deux voies spécialisées dont la construction nécessitera d'importants travaux de génie civil. La voie passera à hauteur des voies 1 et 2 actuelles de la gare pour rejoindre l'emplacement des voies marchandises (au delà de la voie 15) de la gare de Schaerbeek, ce qui nécessitera une refonte complète du quadrilatère à l'entrée du Nord. Une bifurcation établie à hauteur de l'atelier de traction Diesel dans le faisceau B actuellement hors service permettra de diriger les trains soit vers Leuven, soit vers Antwerpen. Ces travaux importants débiteront dans la seconde moitié de 1999; ils seront précédés par la construction d'un nouvel atelier des wagons, dont le bâtiment et les faisceaux de voies seront entièrement reconstruits.

Par contre, les travaux ont bel et bien débuté entre Schaerbeek et Leuven. Si, de Haren à Zaventem, le gabarit des ouvrages d'art a été prévu pour quatre voies lors de la mise à trois voies de cette section, l'emplacement de la voie est à aménager. C'est donc entre la bifurcation de la ligne 36/3 et Zaventem que s'opèrent l'élargissement de l'assiette actuelle par la construction de murs de soutènement ou confection de remblais. Le ring Est de Bruxelles nécessitera néanmoins la construction d'un pont, non prévu dans les travaux précédents.

De la sortie de Zaventem à l'entrée de Leuven, aucun travail n'est encore effectué.

LEUVEN

Côté Bruxelles, les deux voies de la ligne 36 doivent être ripées sur les futures voies de la ligne 53, ce qui permettra un dégagement d'emprises pour la rectification de la courbe



PHOTO 36-31 A l'entrée de Bruxelles-Midi, le pont de la ligne 28/3 qui enjambe les lignes 96 et 50A a été rehaussé et remis en état. A gauche, le prolongement par un ouvrage en béton. Forest, 28 septembre 1998. Photo : Baudouin DIEU.



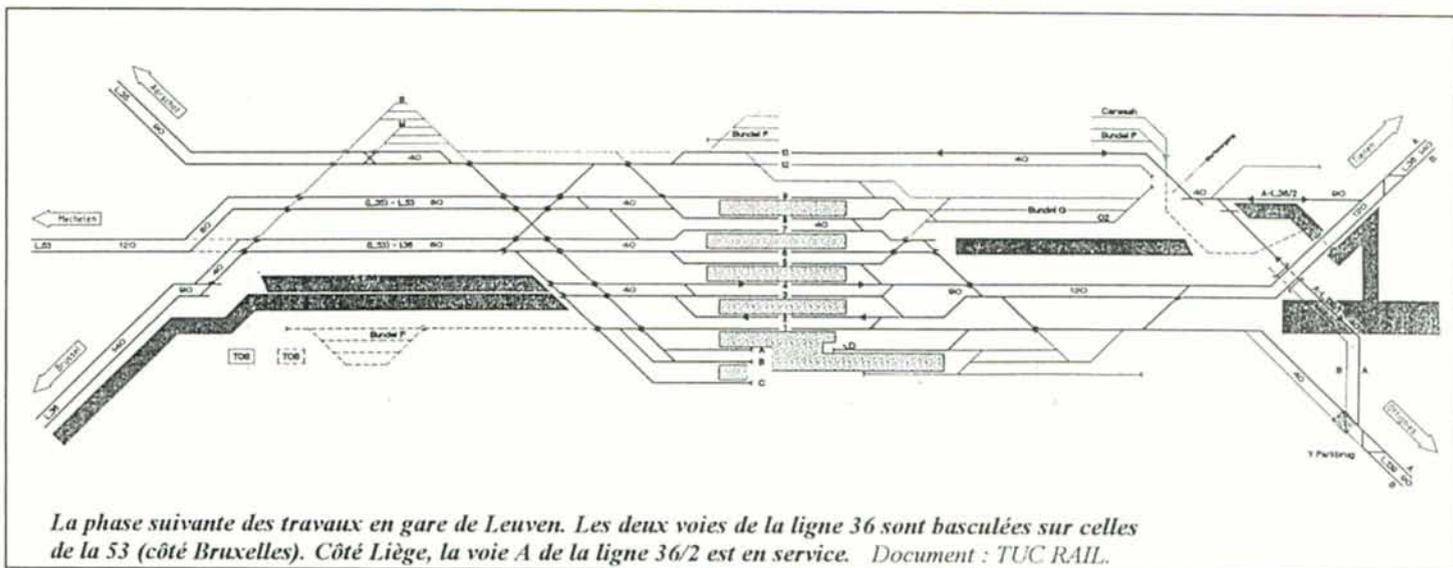
PHOTO 36-32 Les travaux de construction du nouveau viaduc sur la ligne 50A; il permettra de dégager un espace pour la pose de trois voies supplémentaires entre la sortie du Midi et Forest. Forest, 29 septembre 1998. Photo : Baudouin DIEU.



PHOTO 36-33 Les travaux à la bifurcation "Tivoli" en gare de Leuven côté Liège. La plate-forme à l'avant-plan recevra la voie A de la ligne 36/2 (départ des faisceaux vers Liège) ainsi qu'un cul-de-sac de manoeuvre. Leuven, 2 octobre 1998. Photo : B. DIEU.

serrée. Le tracé de celle-ci se précise, les terrains nécessaires à son édification étant réservés et en cours de défrichage. Une nouvelle sous-station de traction doit également entrer en service vers la fin de l'année;

elle est établie à quelques dizaines de mètres vers Bruxelles de l'ancienne, qui sera démolie pour laisser la place à la ligne 36 rectifiée.



En gare même, l'élargissement du couloir sous voies piétonnier côté Bruxelles se poursuit; sa mise hors service a nécessité une issue provisoire par la passerelle en béton côté Liège, à l'aide d'imposants escaliers métalliques qui enjambent la rambarde de ladite passerelle...

Côté Liège, la plate-forme de la future voie A de la ligne 36/2 est presque achevée. Simultanément à la pose de cette voie s'opère le placement d'un cul-de-sac de manoeuvre d'environ 350 mètres. L'assiette TGV est dégagée et le tracé se précise nettement vers Bierbeek. Un important ouvrage d'art doit encore être construit sous la nationale 25 à quatre bandes Heverlee-Korbeek-Lo.

LEUVEN-VOROUX

Le tracé le long de l'autoroute continue à prendre forme, au niveau des points sensibles (Boutersem et Waremme notamment). Il n'y a pas de nouveau chantier ouvert depuis le mois de septembre, si ce n'est le terrassement du tronçon Crisnée-Fexhe.

VOROUX

Les terrassements de la future base de travaux ont commencé ce vendredi 30 septembre, par l'aménagement d'un espace destiné à loger les bâtiments provisoires des entreprises Galère et Soluxtrafer, associées dans la construction de la base TGV.

Ces préparatifs terminés, le travail proprement dit a débuté par l'arasement des terrains du futur dépôt des locomotives, le long de la ligne 36. Parallèlement, les voies 1 et 8 du faisceau de réception A/B ont été renouvelées par placement de longueurs montées de 18 mètres. Les matériaux de soubassement et le ballast, au contraire de ce qui s'était produit à St-Druon, sont acheminés par rail, essentiellement au départ des carrières de Rivage.

La base de travaux TGV

La future base de travaux, qui doit être effective à l'automne 1999 pour un début des



PHOTO 36-34 La ligne 36 à la sortie de Leuven vers Liège. A gauche, l'assiette du TGV se précise. La photo est prise de la RN 25 sous laquelle doit être construit un ouvrage d'art. Leuven, 2 octobre 1998. Photo : Baudouin DIEU.



PHOTO 36-35 Le chantier de terrassement à hauteur du parking autoroutier de la station-service de Waremme. A l'avant-plan, les cubes de plastique compressés tant décriés qui servent au renforcement des berges de la rivière... Bettincourt, 02-10-1998. B. DIEU.

travaux de construction de la ligne nouvelle en mars 2000, est établie sur le site de l'ancienne gare de formation de Voroux, dont certains éléments ont été préservés.

Préalablement, la ligne 36 est rectifiée entre Fexhe et Ans; elle passe au centre de l'ancienne gare de formation, entre l'atelier des wagons et l'ancienne ligne 36.

← La base de travaux de Voroux, avec ses différents faisceaux de réception, formation et garage. Document TUC RAIL.

Ces travaux ont été rendus nécessaires afin d'une part de libérer l'emprise des deux voies de la ligne 36 entre Voroux et Ans pour permettre l'établissement des deux voies TGV, la ligne 36B étant corrélativement supprimée, et d'autre part pour éviter courbes et contre-courbes justifiées par la gare de formation maintenant abandonnée.

La future base de travaux comportera différents faisceaux, calqués sur l'expérience acquise à St-Druon.

Les trains en relation avec le réseau de la SNCB seront reçus sur les huit voies du faisceau de réception, qui est en fait l'ancien faisceau A/B désélectrifié et raccourci à 450 mètres environ au lieu de 600; l'accès sera assuré par deux voies spécialisées qui longent sur cinq cents mètres environ la ligne 36 nouvelle depuis la bifurcation de Voroux; ces deux voies seront utilisées après le démantèlement de la base pour les trains de desserte de la zone fret de Bierset, dont le raccordement est en cours de montage.

Une neuvième voie raccordée au faisceaux de réception permettra un accès au dépôt des locomotives, qui comptera en tout six voies. Quatre seront situées entre le quai actuel de Voroux et le bâtiment du sous-chef; elles seront raccordées également côté ligne nouvelle. Trois de ces voies passeront par le stand à gazoil. Deux autres seront posées le long de la ligne 36 actuelle vers Fexhe et serviront de dépôt proprement dit.

Plusieurs faisceaux seront ensuite réservés aux entreprises :

- les deux voies de la ligne 36 entre Voroux et Fexhe sur une distance de cinq cents mètres environ seront utilisées par le service Voie et dotées d'aires de stockage de matériaux de part et d'autre;
- l'ancien faisceau de triage entre Voroux et Bierset comportera 8 voies qui seront utilisées à la formation des trains de route, elles seront en cul-de-sac coté Bierset, et permettront, coté Fexhe, un accès vers la ligne nouvelle ou vers le faisceau de réception;
- le faisceau "Signalisation" sera établi entre les voies de formation et le block 5 actuel; il sera desservi par deux voies encadrant une aire de stockage;
- le faisceau caténaires conservera l'emplacement qu'il occupe déjà maintenant, mais les voies seront allongées côté Ans et regroupées vers un sas de manoeuvre; elles seront accessibles directement soit de la ligne nouvelle, soit du faisceau de réception.

Deux voies de la ligne 36 ancienne seront utilisées pour le garage de wagons en excédent.

Enfin, l'accès à la ligne nouvelle s'effectuera par une courbe de raccord à construire.

Un triangle permettant un accès entre les différents faisceaux et entre ceux-ci et la ligne nouvelle évitera d'importants détours par le réseau classique pour le virage d'engins ou de wagons.

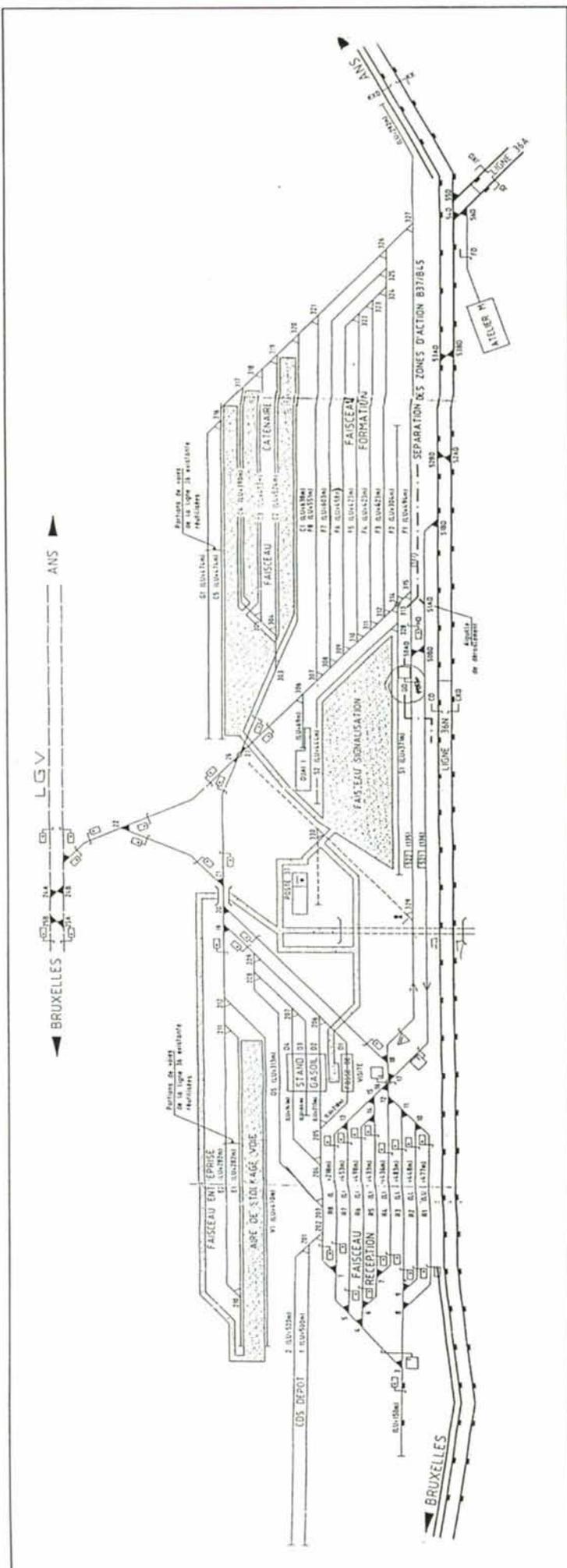
Le faisceau de réception, les voies d'entrée et de sortie, l'accès vers le dépôt et la ligne nouvelle de même que le triangle seront signalisés; la commande s'effectuera par un poste PLP établi dans l'actuel block 5, avec vue panoramique sur l'ensemble des installations.

Des locaux administratifs et la cafétéria seront établis entre les bâtiments actuels et le talus de l'ancienne ligne 36; un corps de garde filtrera les entrées et sorties.

Il est prévu d'employer environ trois cents cheminots de tous grades pour toutes fonctions pour une durée de plus de deux ans, à compter de mars 2000.

VOROUX-LIEGE

La mise en service de la nouvelle ligne entre Ans et Fexhe est maintenant reportée - une fois de plus - vers le mois de mars prochain, les travaux d'électrification avançant à l'allure digne d'un escargot... En gare de Ans, le quai des voies 4 et 5 a reçu un pavage bétonné du plus bel effet; la signalétique est complètement revue, de même que l'éclairage du quai.



LIEGE - FRONTIERE ALLEMANDE

Les travaux se poursuivent à hauteur du viaduc de Hammerbrücke; on s'affaire actuellement au montage des échafaudages nécessaires à la construction de la deuxième travée. Les éléments métalliques de celle-ci ont été déchargés des wagons les 12 et 13 octobre.

Un pont provisoire a été enlevé à hauteur du PN 13 à la frontière allemande.

L3 Bruxelles - frontière hollandaise

Les travaux d'électrification de la L25 (remplacement de la caténaire d'origine par une caténaire type R3) se poursuivent, notamment entre Mechelen et Hove. La vitesse de référence, suite au renouvellement complet de la superstructure, entre Hove et Mortsels, a permis de relever la vitesse de référence de cette section à 160 km/h.

A Berchem, le faisceau de garage situé dans le triangle des lignes 27, 27/1 et 12 a été démonté. Une voie de service a été installée pour permettre le déchargement des wagons. Une nouvelle voie de raccord entre la ligne 25 et la ligne 27/1 est posée, un peu en deçà de la voie B de la ligne 12.

A l'entrée d'Antwerpen-Centraal, le faisceau Kongo a également été démonté, l'ensemble du garage étant reporté à Antwerpen-Oost ou Schijnpoort.

Dans la gare d'Antwerpen-Centraal même, l'exploitation a eu lieu jusqu'au 18 octobre sur les voies 8 à 10 seulement, ce qui n'a pas manqué de poser d'énormes problèmes aux heures de pointe surtout.

Depuis cette date, les voies 8 à 10 ont été mises hors service et le trafic a été basculé sur les voies 1 à 3, dont l'infrastructure complète (voies, caténaires, signalisation, mobilier de quai, sonorisation, etc.) a été renouvelée. Parallèlement, deux voies seulement relient désormais la gare Centrale à



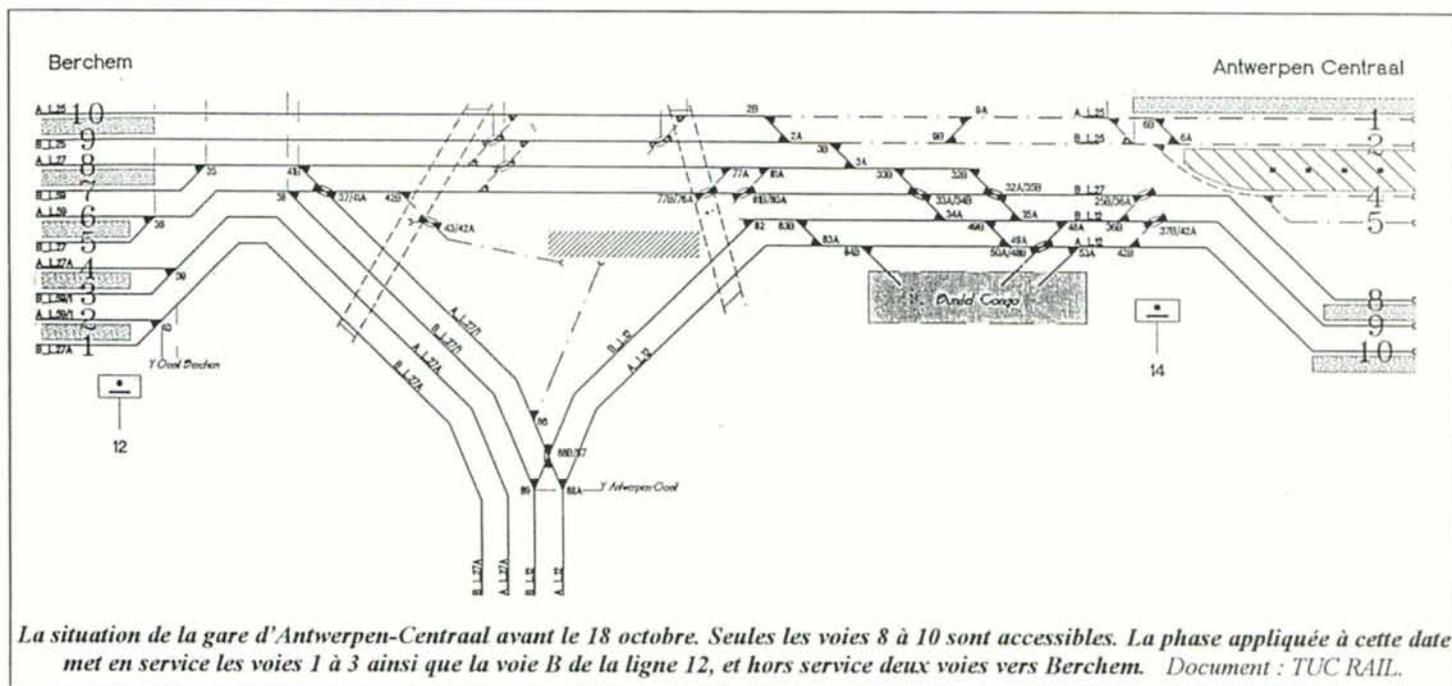
PHOTO 36-36 Vue du nouveau point d'arrêt de Voroux sur la ligne 36 rectifiée. La voie B est pratiquement achevée, tandis que la voie A doit encore être électrifiée. A droite, les machines affectées aux travaux d'électrification de la ligne 36N. Voroux, 30-09-1998.



PHOTO 36-37 La gare d'Antwerpen-Centraal n'est accessible qu'aux voies 8 à 10. L'exploitation sera bientôt basculée sur les voies 1 à 3. Antwerpen-Centraal, 12-10-1998.

Berchem et la nouvelle courbe vers la Hollande ne compte plus qu'une seule voie (voie B ligne 12). Tout le grill d'entrée d'Antwerpen et les deux voies de la ligne 12

seront mises hors service et démontées, ce qui libérera les terrains pour la construction de l'ouvrage qui permettra aux trains de s'enfoncer sous la Métropole.



La situation de la gare d'Antwerpen-Centraal avant le 18 octobre. Seules les voies 8 à 10 sont accessibles. La phase appliquée à cette date met en service les voies 1 à 3 ainsi que la voie B de la ligne 12, et hors service deux voies vers Berchem. Document : TUC RAIL.

Memling : la fin d'un voyage de plus de 40 ans!

A première vue, ce titre pourrait surprendre car le train EC "Memling" n'a circulé que depuis le début de l'horaire d'été 1987 jusqu'à la fin du service d'hiver 1997/1998 sur l'axe Oostende - Bruxelles - Aachen et au-delà. C'est exact, mais il faut savoir que le train "Memling" était en réalité l'ancien "Saphir" rebaptisé lors de la mise en place du réseau EuroCité en 1987.

Au début, de la tête d'oeuf à la baleine!

Nous remonterons donc le temps jusqu'au premier jour de l'horaire d'été 1957, où fut lancé le réseau Trans Europ Express. Le 2 juin 1957, le premier TEE "Saphir" relie Dortmund à Oostende en matinée, et retour dans l'après-midi, avec desserte des gares de Bochum, Essen, Duisburg, Düsseldorf, Köln, Aachen, Herbesthal¹, Verviers, Liège-Guillemins, Bruxelles-Nord, Bruxelles-Midi, Gent et Brugge. Relevons quelques temps de parcours de cette époque : Dortmund - Oostende en 5h42, Köln - Bruxelles-Midi en 2h54, Köln - Oostende en 4h07, Liège - Bruxelles-Midi en 1h12 et Oostende - Bruxelles-Midi en 1h09².

Pendant environ un mois et demi, ce train fut assuré par une rame Diesel de la DB du type VT 08, en livrée rouge, surnommée "Eierkopf" - tête d'oeuf - par les amateurs allemands. Signalons que le VT 08 assurait déjà cette relation depuis mai 1954 et, à titre provisoire, comme TEE jusqu'à la livraison des rames VT 11.5.

Le 15 juillet 1957, le "Saphir" fut assuré pour la première fois par le matériel spécialement construit pour les trains TEE assurés par la DB : une superbe rame Diesel du type VT11.5 (surnommée "baleine", ou encore "gros nez allemands" par certains amateurs), arborant la livrée rouge et crème, la décoration prévue en théorie pour tous les TEE.

Il s'agissait d'une rame composée de deux motrices munies chacune d'un moteur Diesel de 1100 CV, encadrant au minimum deux voitures à 6 compartiments de 6 places assises, d'une voiture à couloir central de 33 places, d'une voiture-restaurant et d'une voiture-bar. Le VT 11.5 pouvait circuler, à l'origine, à la vitesse maximum de 140 km/h, portée à 160 km/h par la suite. Ce matériel, que l'on peut qualifier de luxueux, fixait de nouvelles normes de confort probablement jamais surpassées de-

1 : dans le sens Belgique-Allemagne seulement, cet arrêt sera supprimé quelques années plus tard tout comme la gare d'Herbesthal.

2 : les temps de parcours indiqués correspondent toujours au sens de circulation indiqué dans le texte.



Premiers jours de circulation du TEE Saphir "provisoire" photographié à Dolhain le 8 juin 1957. Notez la discrète plaque TEE fixée sur la face avant entre les phares du VT 08 de la DB. Photo : Bruno DEDONCKER, collection PFT ©.

puis. Le compartiment "classique" à 6 places assises avait une largeur de plus de 2m20, à comparer avec les "compartiments" nettement plus étriqués de Confort 1 des rames Thalys PBKA construites 40 ans plus tard!

Dans la voiture-bar, il était possible de boire un verre en étant assis au comptoir ou à une table. Quarante ans plus tard, les voyageurs des Thalys disposent dans la voiture-bar d'à peine 3 tabourets leur permettant de déguster leur consommation en étant assis; quant aux autres clients, ils doivent rester debout!

Une année plus tard, le TEE Saphir fut dirigé vers Frankfurt. Le trajet complet au

départ d'Oostende s'effectue en 6h24, Oostende - Köln en 3h49, Bruxelles-Midi - Köln en 2h41 et Bruxelles-Midi - Frankfurt en 5h14.

Par la suite, pour faciliter les travaux d'électrification de la ligne 37, l'itinéraire du Saphir fut détourné entre Liège et Aachen par Visé-Bas, Visé-Haut et Montzen, d'où il emprunte la ligne 24A, démontée depuis, pour atteindre Aachen-Sud en évitant Welkenraedt.

A partir de l'horaire d'été 1966, le Saphir fut limité au trajet Bruxelles-Midi - Frankfurt et retour.



Le 10 mars 1966, le TEE "Saphir" assuré par une superbe rame VT 11.5 de la DB, traverse la gare de Welkenraedt où évolue une locomotive à vapeur de la série 03 de la DB. La gare est en cours d'électrification. Photo : Bruno DEDONCKER, collection PFT ©.

Epinglons pour terminer quelques temps de parcours remarquables du TEE Saphir assuré en rame VT 601 (nouvelle numérotation du VT 11.5 à partir de 1968) - une rame Diesel ne l'oublions pas - relevés dans l'indicateur d'été 1970 : Frankfurt - Bruxelles-Midi en 4h44 (gain de temps de 30 minutes par rapport aux horaires de 1958), Köln - Bruxelles-Midi en 2h19 (2h31 dans l'autre sens de circulation) et Liège - Bruxelles-Midi en 1h00 avec arrêt à Bruxelles-Nord!

Il est vrai que les horaires du début des années '70 étaient particulièrement tendus et que le moindre signal tardant à s'ouvrir, ou le moindre ralentissement temporaire, compromettaient le respect de l'horaire. Par la suite, ces temps de parcours furent légèrement détendus pour améliorer la régularité.

Vingt-huit ans plus tard, un voyage en Thalys dans le sens Bruxelles-Midi - Köln se fait au mieux en 2h32 avec seulement 2 arrêts intermédiaires (Liège et Aachen), tandis que la "baleine" desservait en plus Bruxelles-Nord et Verviers. A la décharge du Thalys, il faut reconnaître que les horaires entre Bruxelles et Köln tiennent déjà compte des travaux de voies en cours où à réaliser.

La traction électrique prend doublement le relais!

En septembre 1971³, la rame VT 601 cède la place à une rame tractée composée des superbes voitures TEE de la DB dont l'aménagement intérieur est identique à celui des rames Diesel qu'elles remplacent. L'engin de traction est fourni dans le sens de circulation Allemagne-Belgique, successivement par la DB jusqu'à Köln-Hbf et par la SNCB pour couvrir l'étape Köln - Bruxelles avec une locomotive polytension. En sens inverse, on n'échappe pas au relais de traction entre locomotives monotension belge et allemande à Aachen-Hbf, solution un peu décevante pour un T.E.E.!

Dans le "bon" sens de circulation, on observe que le trajet Köln - Bruxelles-Midi est parcouru en 2h22 durant l'horaire d'été 1972, et en 2h45 en sens inverse! Autre bizarrerie de la "période rame tractée" du TEE Saphir, le terminus allemand était différent en fonction du sens de circulation. En provenance d'Allemagne, le Saphir venait de Nürnberg, tandis que dans l'autre sens de circulation il ne dépassait pas Frankfurt.

Initialement, on avait prévu une composition de 5 voitures : 2 voitures à compartiments Avm, une voiture à couloir central Apm, une voiture-bar ARDm et une voi-

3 : l'itinéraire Oostende-Bruxelles-Aachen-Köln-Frankfurt est intégralement parcourable en traction électrique depuis l'horaire d'été 1966.



PHOTO 36-54 NB Le 26 mai 1979, arrivée à Bruxelles-Midi du dernier TEE Saphir comportant seulement 3 voitures. Derrière la 1602, en livrée jaune et encore pourvue de 4 pantographes (dont un pour la circulation en Suisse), on reconnaît la voiture mixte 1ère classe/restaurant du type ARmh217 de la DB. Ce même type de voiture réapparaîtra 18 ans plus tard dans la rame de l'EC Memling, le successeur du TEE Saphir, mais revêtu de la livrée EC-IC de la DB. Photo : Pierre HERBIET.

ture-restaurant WRm. Par la suite, la composition sera adaptée à la fréquentation en baisse constante du train. La voiture-bar disparaîtra assez rapidement. Finalement, 3 voitures seront suffisantes pour faire face à la demande : deux voitures à places assises, en principe une Avm et une Apm, et une voiture mixte 1ère classe/restaurant ARM remplaçant la WRm; une rame très légère ayant une masse en charge d'à peine 150 tonnes pour une capacité légèrement supérieure à 100 places.

A partir de l'horaire d'été 1976, le TEE Sa-

phir dessert également la gare de Bruxelles-Central. Il s'agit du seul train de cette catégorie ayant jamais desservi cette gare!

L'amateur en culottes courtes que j'étais à l'époque se souvient d'un certain dimanche 22 août 1976 où le TEE Saphir Bruxelles-Frankfurt stationnait sur une voie du "groupe Gand" à Bruxelles-Midi, composé d'à peine 3 voitures TEE de la DB dont une voiture-restaurant avec pantographe et avec en tête une des 3 locomotives de la série 23 ayant revêtu... la livrée jaune prototype à 4 bandes noires parallèles en compagnie



Le 11 janvier 1981, par une journée enneigée, le train IC 428 Köln - Bruxelles-Midi "Saphir" approche de Schaarbeek, remorqué par la 1607 (accidentellement radiée des effectifs le 1er mars 1994). Remarquons que pendant quelques années, le Saphir changeait de numéro de train à Aachen-Hbf. En 1981 il quittait Köln comme IC 148 et rentrait en Belgique sous le numéro 428. En sens inverse, il circulait successivement numéroté IC 429 et IC 149. Photo : Pierre HERBIET.

d'une rame quadriréseau RAe des CFF prévue pour assurer le TEE Edelweiss et d'une rame de voitures TEE inox PBA-Mistral 1969 devant assurer un TEE vers Paris. Bref, rien que du beau monde aperçu sur ce faisceau en début d'après-midi!

A partir de l'horaire d'été 1978, le trajet Nürnberg-Frankfurt est supprimé et le TEE Saphir vivotera jusqu'à la fin de l'horaire d'hiver 1978/1979 où il circulera pour la dernière fois le 26 mai 1979.

Voitures TEE + voitures de 2ème classe = train IC!

A dater du 27 mai 1979, un train de 1ère et de 2ème classe à supplément portant le nom "Saphir" relie Bruxelles-Midi à Frankfurt et vice versa. En réalité, il s'agit de la rame TEE du Saphir à laquelle on a simplement ajouté quelques voitures de 2ème classe à compartiments du type Bm non climatisées de la DB. C'était d'ailleurs à l'époque la composition caractéristique des trains IC de la DB. On maintient dans le sens Belgique-Allemagne le relais de traction à Aachen. N'importe quelle locomotive électrique SNCB autorisée à circuler jusqu'à Aachen est susceptible de remorquer le Saphir, et dans l'autre sens, le Saphir reste la chasse gardée des polytensions de la SNCB entre Köln et Bruxelles-Midi.

Une année plus tard, le Saphir est limité au trajet Bruxelles-Midi - Köln et retour, et la belle voiture-restaurant allemande est remplacée par une voiture-buffet I2AR de la SNCB.

Durant l'horaire d'été 1981, trois modifications importantes affectent le Saphir. Le



Composition caractéristique de l'horaire d'été 1981 : la voiture-restaurant CIWLT en compagnie des voitures TEE de la DB dans la rame du train Saphir quittant Bruxelles-Midi en direction d'Oostende. Quel modéliste aurait osé commettre un pareil anachronisme sur son réseau miniature? Photo : Christian DOSOGNE.

trajet en Belgique est prolongé jusqu'à Oostende, et la traction assurée dans les deux sens par une locomotive de la série 16 ou 18 permettant ainsi de supprimer le relais de traction effectué à Aachen dans le sens Belgique-Allemagne. Par ailleurs, une antique voiture-restaurant SNCB ex. CIWLT fait une surprenante apparition dans la composition de la rame du Saphir! Même le plus imaginatif des modélistes n'aurait pas osé faire circuler sur son réseau une pareille composition où des voitures TEE de la DB côtoient une voiture-restaurant digne de figurer dans une rame historique. Assez rapidement d'ailleurs, cette voiture fut

remplacée par une bar-buffet type I2 à peine moins vicillotte que la voiture ex. CIWLT.

Par la suite, la DB va substituer les voitures de 2ème classe non climatisées à compartiments par des voitures climatisées à couloir central du type Bpmz, ce qui rendra encore plus incongrue la présence de la voiture I2 bar-buffet au sein de la rame!

Köln-Oostende en 3 heures et 25 minutes!

A partir de l'horaire d'été 1983, les marches du train Saphir sont accélérées par suppression des arrêts de Verviers, Gent et Brugge, et les sillons horaires légèrement décalés pour assurer une correspondance optimale avec le Jetfoil afin de créer une relation rapide entre Köln et London. Le trajet Köln - Oostende est parcouru en 3h25 avec seulement 5 arrêts intermédiaires : Aachen, Liège, Bruxelles-Nord, -Central et Midi. Quant à l'étape Köln - Bruxelles-Midi, elle est parcourue en 2h22. Observons que, durant le seul horaire d'hiver 1983/1984, le Saphir ne circule entre Bruxelles - Oostende et retour que durant les périodes où les traversées en Jetfoil sont assurées. Par la suite, ces traversées maritimes rapides seront assurées tout l'année.

Un an plus tard, les marches sont détendues de quelques minutes et le départ du Saphir d'Oostende en direction de Köln est avancé de plusieurs heures, gare que le train quitte dorénavant à 13h08. Malgré ce nouveau sillon horaire dans le sens Belgique-Allemagne justifiant, à mon avis, la présence d'une voiture-restaurant, la voiture I2 AR disparaît. Les voyageurs affamés devront se contenter du passage d'un vendeur ambulancier proposant des sandwiches.



Toujours durant la première moitié des années '80, le Saphir arrive à Bruxelles-Midi en provenance de Köln, remorqué par la 1802. Une voiture-buffet I2 figure dans la composition de la rame. Sa présence en compagnie des très confortables voitures TEE (1ère et 2ème voitures du train) et des voitures climatisées de 2ème classe de la DB (5ème et 6ème voitures du train), dont les plus âgées avaient moins de 5 ans d'existence à ce moment-là, reste toujours aussi choquante malgré une livrée CI donnant l'illusion d'une voiture moderne. Photo : Christian DOSOGNE.

De l'Inter à l'Euro... Cité!

Le 31 mai 1987, date de lancement du réseau EuroCité, le train IC Saphir se transforme en train EC et est rebaptisé Memling. Malgré son accession au statut de train EC, le Memling ne possède toujours pas de voiture-restaurant. A titre anecdotique, signalons qu'en ce premier jour de circulation des trains EC, les voitures du Memling portaient encore des plaques d'itinéraire de l'IC Saphir que l'on avait oublié de remplacer, oubli qui tracassa plus d'un voyageur embarquant dans le train!

Un an plus tard, l'EC Memling est prolongé jusqu'à Frankfurt et les gares de Brugge, Gent et Verviers sont à nouveau desservies. Dans le sens Belgique-Allemagne, le Memling quitte dorénavant Oostende à 17h02 pour arriver à Frankfurt 6h08 plus tard, un gain de temps de 16 minutes par rapport au TEE Saphir de 1958. Dans l'autre sens de circulation, le sillon horaire est retardé d'environ 1 heure. Le trajet Frankfurt - Oostende est parcouru en 5h56, soit 48 minutes de mieux qu'en 1958.

Autre bonne nouvelle pour les voyageurs, ce train n'est plus considéré comme train à supplément sur le réseau belge.

La rame homogène DB cède la place à une rame mixte DB-SNCB. La DB fournit les voitures de 1ère classe ex. TEE, une voiture-restaurant ex. TEE et les voitures de 2ème classe coach climatisées du type Bpmz, tandis que la SNCB fournit les voitures de 2ème classe climatisées à compartiments classiques, en l'occurrence des I6B. Les locomotives polytension de la SNCB continuent à assurer la traction du train sur le trajet Köln - Oostende et retour.



PHOTO 36-55 L'IC Saphir photographié entre Leuven et Tienen, à Roosbeek, le 17 avril 1985. Cherchez bien, vous constaterez l'absence d'une voiture-restaurant. Derrière la 1605, on dénombre deux voitures Bpmz (voiture climatisée de 2ème classe à couloir central), une Bm (voiture non climatisée à compartiments), toutes de la DB, mais pas la moindre voiture-restaurant! Il s'agit de la composition de l'IC Saphir à partir du 3 juin 1984 jusqu'au 30 mai 1987 et de l'EC Memling du 31 mai 1987 au 28 mai 1988 inclus. Photo : J-L VDH.

Le 2 juin 1991 interviennent des changements radicaux pour l'EC Memling. Il est limité au parcours Oostende - Köln et retour et la SNCB fournit cette fois-ci la rame complète : voitures I6A, I6B et I10B climatisées, toutes repeintes dans une livrée spécialement conçue pour ce train.

En attendant la fin des travaux de transformation d'une I10 en voiture bar-bistro à l'Atelier Central de Mechelen, une I4 revêtue de la nouvelle livrée "Memling" fera jusqu'en octobre 1991 "office" de voiture-buffet, un terme bien usurpé pour désigner la présence dans cette voiture d'un compar-

timent de service réservé au préposé à la vente ambulante. Par la suite, l'I4 en livrée "Memling" remplacera occasionnellement la voiture bar-bistro en cas de son indisponibilité.

Nouvelle modification d'itinéraire au début de l'horaire d'été 1993. Le Memling est prolongé jusqu'à Dortmund et remorqué par une 16 ou une 18 sur l'intégralité du trajet Oostende - Dortmund et retour, une première, car jusqu'au 22 mai 1993, les locomotives polytension belges n'ont jamais dépassé Köln.

Le 1er février 1998, l'EC 34 Memling Dortmund-Oostende franchit le Hammerbrücke. La pile centrale du pont de la voie B (vers Bruxelles) sera dynamitée le lendemain. L'EC 34 est remorqué par la 1601 aux couleurs "Märklin". Photo : Christian VANHECK.



Tous les arrêts du Memling en Belgique seront maintenus à l'exception de l'arrêt de Verviers-Central. Cette desserte de la cité lainière sera déjà rétablie, du moins dans le sens Belgique - Allemagne, à partir de l'horaire d'hiver 1993/1994. Dans l'autre sens de circulation? il faudra patienter jusqu'au 14 décembre 1997 pour voir à nouveau le Memling y marquer l'arrêt.

L'EC Memling poursuit sa carrière devenant de plus en plus mouvementée suite aux indisponibilités toujours plus fréquentes des engins polytension qu'il faut alors remplacer par des locomotives monotension fournies pour les trajets respectifs par chaque réseau concerné, avec les conséquences que l'on imagine sur la ponctualité.

Le début de la fin

L'année 1997 sera riche en rebondissements. A partir de l'horaire d'été 1997, la voiture bar-bistro SNCB est remplacée par une voiture mixte 1ère classe/restaurant de la DB.

Second changement en date du 14 décembre 1997, la rame mixte SNCB-DB est remplacée par une rame homogène IC-EC de la DB en principe intégralement climatisée, même si on a souvent observé la présence dans la rame de quelques voitures de 2ème classe non climatisées à compartiments qui figuraient déjà dans la composition du TEE Saphir en 1979, mais revêtues d'une autre livrée!

Par ailleurs, les sillons horaires sont modifiés, légèrement dans le sens Dortmund - Oostende, mais de façon plus importante dans l'autre sens de circulation.

Pour améliorer la régularité du Memling dans les deux sens de circulation, la durée de l'arrêt en gare d'Aachen est augmentée, ce qui s'avère utile en cas de relais imprévu de traction. Cette mesure a pour conséquence que l'EC Memling, dont l'emprunt en Allemagne reste soumis au paiement du supplément EC, a besoin de 3 minutes de plus qu'un IC (classé D en Allemagne) pour relier Köln à Oostende! En sens inverse, le voyage à bord du Memling d'Oostende à Köln est écourté d'à peine 6 minutes par rapport à un train IC.

Le parcours complet de Dortmund à Oostende nécessite 5 heures, un gain de 44 minutes par rapport à l'horaire du TEE Saphir de 1957, tandis qu'il faut compter 30 minutes de plus dans l'autre sens de circulation, soit à peine 12 minutes de mieux que 40 ans plus tôt!

En provenance de Dortmund, suite à l'augmentation de la durée du temps d'arrêt à Aachen, le Memling circule dorénavant derrière un IC Welkenraedt - Oostende, qu'il précéderait jusqu'au 13 décembre 1997. Dans le



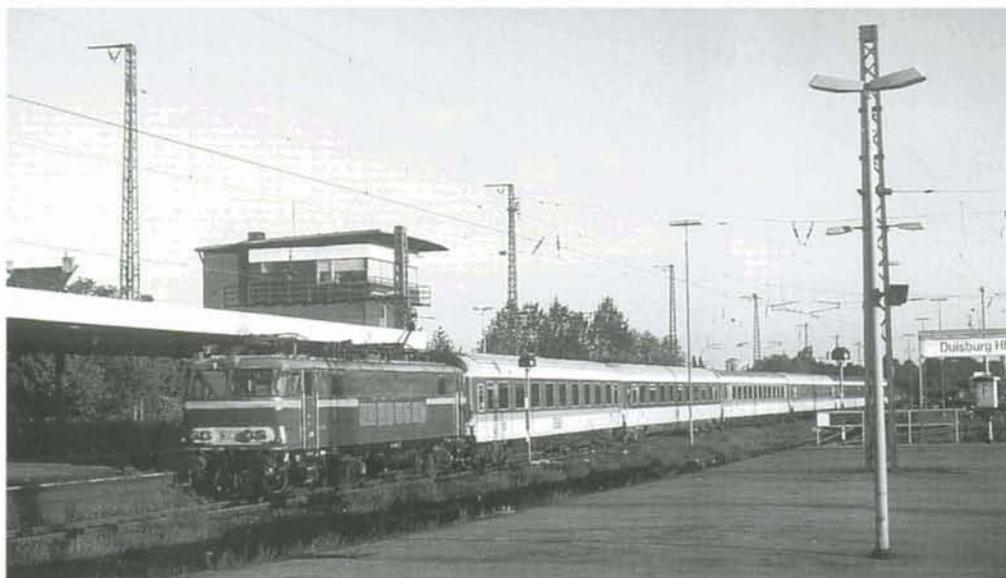
L'EC 34 Memling vient de sortir du tunnel de la Jonction Nord-Midi en direction de Bruxelles-Midi. Bruxelles-Chapelle, 4 mai 1988. En tête, la 1801 qui a été retirée du service le 11 octobre 1998. Photo : Stefan DENAYRE.

sens Belgique - Allemagne, le départ du Memling est avancé d'environ une heure. Il quitte dorénavant Oostende à 15h40, suivant quasiment au déblock un IC Oostende - Eupen composé de voitures M4. L'inconfort de ce IC précédent de quelques minutes l'EC, augmentera encore la fréquentation du Memling. En effet, les navetteurs n'appréciant guère les voitures M4 sont rapidement attirés par le niveau de confort supérieur du Memling. A partir de février-mars 1998, la composition du Memling sera même renforcée du lundi au vendredi entre Oostende et Liège (dans ce seul sens de circulation) par deux voitures I10 B. Il s'agit probablement d'un des rares cas où un train international, un EC de surcroît, fait office de train de délestage à un train de service intérieur!

Le dernier acte se déroule le 24 mai 1998. L'EC Memling, vaincu par les IC Oostende - Köln et les Thalys Paris - Köln via Bruxelles, cède la place dans des sillons quasiment identiques aux IC 431 (Oostende 15h44 - Köln 19h46) et 416 (Köln 9h14 - Oostende 13h16), composés de voitures I11 de la SNCB.

C'était la fin d'un voyage qui a duré une quarantaine d'années! Adieu, voiture DB de train EC, adieu voiture-restaurant de la Mitropa. Il faudra se contenter des I11, ce qui est satisfaisant, mais il faudra surtout se contenter de la voiture-bar des Thalys et de la vente ambulante assurée à bord des IC-A Oostende-Köln et retour!

Pierre BERCHEM



Le 16 mai 1998, la 1606 entre en gare de Duisburg-Hbf en tête d'un des derniers EC Memling Oostende-Dortmund. Photo : Christian VANHECK

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"/> 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"/> Histoire de la ligne 150 Taminies-Dinant-Jemelle.....	700	700	750g
<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 (CFFL-Edition).....	295	295	150g
<input type="checkbox"/> Histoire de la signalisation ferrov. en Belgique - Tome I (PFT-Edition).....	990	1190	950g
<input type="checkbox"/> Les locomotives polycourant de l'artère Paris-Bruxelles (Les Editions du Cabri) volume 1.....	1480	1480	400g
volume 2.....	1480	1480	400g

<input type="checkbox"/> De Knokke à La Panne (Ed. Retro).....	1095	1095	600g
<input type="checkbox"/> La ligne du Luxembourg (CFFL).....	870	870	520g
<input type="checkbox"/> Le chemin de fer en Hesbaye liégeoise (PFT-Edition - VOIR PAGE 3).....	950	1150	750

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

<input type="checkbox"/> séparées (chaque fiche accompagnées 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 et 18 épuisés).....	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 31.....	le numéro	220	220	210g
<input type="checkbox"/> numéros 33 à 34.....	le numéro	240	240	210g
<input type="checkbox"/> numéro 35 (10e anniversaire du PFT).....	le numéro	295	295	255g

RELIURE POUR " EN LIGNES "

<input type="checkbox"/>	450	450	550g
--------------------------------	-----	-----	------

EN LIGNES HORS SERIE

<input type="checkbox"/> N°1 : Les locomotives Diesel série 83.....	395	450	255g
<input type="checkbox"/> N°2 : Les locomotives série 1600 CFL.....	595	650	255g
<input type="checkbox"/> N°3 : Les locomotives Diesel type 230-231.....	495	550	210g
<input type="checkbox"/> N°4 : Les locomotives Diesel série 92.....	595	650	255g

CALENDRIERS

<input type="checkbox"/> 1979, 1980, 1982 à 1989, 1991, à 1993, 1995, 1997, 1998, par année :.....	200	300	255g
--	-----	-----	------

<input type="checkbox"/> LOCO 99.....	345	395	255g
---------------------------------------	-----	-----	------

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

<input type="checkbox"/> thème n° 1 : voyage 204.003 + 204.004 Athus-Meuse.....	400	450	75g
<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° 6 : automotrices ex. SNCB en Italie.....	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° 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 Erghien-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° 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.....	400	450	75g
<input type="checkbox"/> thème n° 20 : les signaux mécaniques de la gare de Frasnes.....	400	450	75g
<input type="checkbox"/> thème n° 21 : les autorails série 40.....	400	450	75g
<input type="checkbox"/> thème n° 22 : la gare de Vonêche.....	400	450	75g
<input type="checkbox"/> thème n° 23 : les voitures M3 en Italie (FNM).....	400	450	75g
<input type="checkbox"/> thème n° 24 : HLE 15 sur les lignes 125-130.....	400	450	75g
<input type="checkbox"/> thème n° 25 : les 9 loco série 25 en jaune.....	400	450	75g
<input type="checkbox"/> thème n° 26 : les 13 loco série 22 en jaune.....	500	550	95g

thème n° 27 : les autorails séries 45 et 46 ...400.. 450 75g

CARTES POSTALES (Edition PFT-Ediblanchart)

<input type="checkbox"/> séries 1 à 6 (12 vues SNCB et CFL par série) par série.....	150	150	105g
--	-----	-----	------

CASSETTE VIDEO (PFT-vidéo)

La 26.101 du PFT (64 minutes)..... 495. 495 500g

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 36-24), 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 10/01/1999; date de livraison: +/- 30/01/1999.

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	60F
jusque 350 g	65F	90F
jusque 500g	90F	90F
jusque 1000g	120F	160F
jusque 2000g	145F	260F
jusque 3000g	220F	370F
jusque 4000g	220F	480F
jusque 5000g	220F	590F

NOUVEAUTE PHOTO-THEME N°27

Série indissociable de 10 photos couleurs au format 10x15 montrant des autorails des séries 45 et 46 à l'oeuvre au départ des dépôts de Ath et Haine-St.Pierre. Prix : 400 F (non abonné : 450F) + frais de port. Communication : PHOTO-THEME 27.

27-01 4504 à Grandmetz	27-06 : 4607 à Brugelette
27-02 4506 à Ronse	27-07 : 4610 à Lessines
27-03 4508 à Henripont	27-08 : 4609 à Okegem
27-04 4502 à Quiévrain	27-09 : 4617 à Bascoup
27-05 4614 à Fontaine-l'Évêque	27-10 : 4602 à Bousso-Route

