

EN LIGNES



REVUE TRIMESTRIELLE EDITEE PAR L'ASBL

*Patrimoine
Ferroviaire
Touristique*

N° 38 - Juin 1999

VALEUR: 240 FB

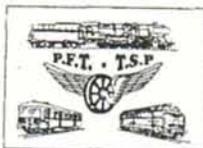
BUREAU DE DÉPÔT: 1180 BRUXELLES 18
EDITEUR RESPONSABLE: KOOB J-P, SQUARE VERGOTE 6, 1200 BRUXELLES



EN LIGNES

Revue trimestrielle éditée par l'ASBL

PFT PATRIMOINE FERROVIAIRE TOURISTIQUE



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

NUMERO DE TVA
BE 435.339.562

ABONNEMENT

Pour recevoir "EN LIGNES" tous les trimestres, il suffit de s'abonner en versant une cotisation annuelle de 20 Euros (807 FB) (étranger : 22,5 Euros ou 908 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 du PFT-Bruxelles.
- * si vous habitez l'étranger
 - et possédez un compte courant postal, vous virez la somme, libellée en francs belges ou en Euro, sur le compte postal 000-1318999-90 du PFT Bruxelles.
 - et ne possédez pas de compte courant postal, vous nous adressez soit un Eurochèque barré, libellé en francs belges ou en Euro au nom du PFT-Bruxelles, soit un mandat postal international, libellé en francs belges ou en Euro.

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.

Schaerbeek : P. Herbiet : 075/71.20.28
St-Ghislain : P. Scholl : 0477/26.99.79

DEPOT LEGAL A la parution

Le mot du Président

Début d'année mouvementé, comme tous les ans d'ailleurs... Vous avez d'abord été très nombreux à participer à notre voyage dans le Sud Luxembourg avec la première sortie de la remorque 732.10, au point qu'une vingtaine d'inscriptions ont du être refusées. Comme quoi les premiers inscrits, outre le fait qu'ils facilitent grandement la tâche des bénévoles, sont toujours les premiers servis. Et puis, le voyage au Danemark a mobilisé énormément d'efforts, de par l'éloignement du lieu d'abord, ce qui ne facilite pas les contacts qui se font essentiellement par téléphone ou Internet, et de par la préparation de la 202.020 ensuite.

Ce périple a malgré tout rassemblé plus de septante participants, bien que l'opération financière finale soit blanche.

Au point de vue matériel, quatre engins sont déjà sortis de nos "chaînes de production" : outre la 732.10 et la 202.020, la voiture-dortoir ex.11908 est sortie de l'AC Cuesmes "bonne pour le service" et la voiture-buffet a subi sa visite annuelle.

Et puis, en librairie, il y a l'encyclopédie sur les 59, que vous pourrez découvrir pour la fin de l'année. Que du bel ouvrage donc, que nous poursuivons sans relâche grâce à votre soutien. N'hésitez pas à rejoindre nos équipes, que ce soit à Schaerbeek ou à Saint-Ghislain.

Bonne lecture.

NOUVEAUTES PHOTO-THEME N°29

Série indissociable de 10 photos couleurs au format 10x15 consacrée aux locomotives Diesel de la série 6700 ACT'S, ex. 63 de la SNCB. Prix : 10 Euros (403 FB) (non abonnés : 11 Euros - 444 FB) + frais de port. Communication : PHOTO-THEME 29.

- | | |
|--------------------------------------|-----------------------------|
| 29-01 : 6701 à Leupegem | 29-06 : 6703 à Gent-St.P. |
| 29-02 : 6701 à Zingem | 29-07 : 6704 à Louise-Marie |
| 29-03 : 6701 à Ronse | 29-08 : 6705 à Leupegem |
| 29-04 : 6703 à Ronse | 29-09 : 6705 à Ronse |
| 29-05 : 6703 + 6701 à Gent-Sifferdok | 29-10 : 6704 à Gavere-Asper |

PHOTO-THEME N°30 BD

Les 15 photos de Bruno DEDONCKER publiées aux pages 13 à 17 de ce numéro peuvent être obtenues soit :

- séparément au format 13 x 18 sur papier noir-blanc au prix habituel de 150 FB pièce;
- soit sous forme du PHOTO-THEME n° 30 BD. Cette série comporte au format 10 x 15 sur papier noir et blanc les 15 photos publiées, au prix de 30 Euros (1210 FB) (non abonné : 34 Euros - 1372 FB) + frais de port. Communication : PHOTO-THEME 30 BD.

- | |
|--|
| 30-01 loco Diesel type 201 en tête du direct 1631 Mons-Schaerbeek |
| 30-02 1.011 en tête du semi-direct 1710 Tournai - Bruxelles-Midi |
| 30-03 1.019 en tête de l'International 107 Paris-Schaerbeek |
| 30-04 loco vapeur SNCF 231 C 75 en tête de l'International 109 Paris-Amsterdam |
| 30-05 7.058 en tête du semi-direct 1640 Bruxelles-Mons |
| 30-06 parallèle entre la 40.022 et une type 64 |
| 30-07 1.003 en tête du direct 1635 Mons - Bruxelles |
| 30-08 1.002 en tête du direct 1727 Schaerbeek-Tournai |
| 30-09 64.156 en tête de l'omnibus 8050 Ath - Bruxelles |
| 30-10 64.140 en tête de l'omnibus 8057 Bruxelles-Ath |
| 30-11 29.215 en tête du direct 1645 Mons-Schaerbeek |
| 30-12 40.005 en tête de l'omnibus 6930 Bruxelles-Manage |
| 30-13 loco vapeur SNCF 231 E 30 en tête de l'International 126 Amsterdam-Paris |
| 30-14 loco vapeur SNCF 231 E 4 en tête de l'International 12 Schaerbeek-Paris |
| 30-15 1.011 en tête du semi-direct 2660 Bruxelles-Mons |

PHOTOS DE COUVERTURE

Première page

PHOTO 38-01 La reconnaissez-vous? Il s'agit de la 1602 CFL métamorphosée en 202.020. Photo : Alain DEFECHEREUX.

Dernière page

PHOTO 38-02 Lors du premier week-end "Portes ouvertes" à notre abri-musée de St-Ghislain les 27 et 28 mars 1999, les visiteurs ont pu admirer un beau parallèle d'une partie du matériel. St-Ghislain, 28 mars 1999. Photo : Jean-Luc VANDERHAEGEN.

PHOTO 38-99 La 202.020 photographiée le 30 avril lors de son transfert de Schaerbeek à Maldegem à l'occasion du festival vapeur du Stoomcentrum Maldegem. Photo : Pierre HERBIET.

EN LIGNES 38

JUIN 1999

SOMMAIRE

Le mot du Président :	2
Aventure dans l'Ouest américain :	4
Restauration de notre matériel.....	10
Nostalgie : un samedi midi à Lot :	12
Actualité étrangère :	17
Actualité SNCB	
- Locomotives électriques :	22
- Locomotives Diesel :	25
- Automotrices électriques :	25
- Voitures :	27
- Infrastructure :	29
- Divers :	32
- L'actualité en images :	36
- Radiations :	38
ACTS	41
- Le point sur les travaux TGV :	44
Hier - Aujourd'hui.....	50
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, Véronique et Philippe VERELST.

REMERCIEMENTS (par ordre alphabétique)

Felipe ARANDA, Kristof AVONDS, Günther BARTHS, Armand BEERLANDT, William BOECKX, Ludwig BONTINCK, Roger CRIKELAIRE, Jacques DELFORGE, Pascal DUBOIS, Alain ELOOT, Jean-Claude GODTBIL, Marc GRIETEN, Dave HABRAKEN, Michel HANSENS, François HERBIET, Philippe HOMBROECKX, Paul JACOBS, Georgy LEJEUNE, Serge MARTIN, Eric PAULUS, Walter PINET, Adrien RIGOT, Marc RIGUELLE, Christian SCHMITZ, Philippe SCHOLL, Yves STEENEBRUGGEN, Armand THONET, Peter VAN GESTEL, Christian VANHECK., Ivo VANSTEENWINKEL, Marijn VOCKE, Wim WINDEY, Ignacio Martin YUNTA, la SNCB et BOMBARDIER Transportation.

PFT-AGENDA

- ◆ samedi 26 juin : avec la 202.020 à Junkerath.
- ◆ samedis 10, 17, 24 juillet, 7, 14 et 21 août; dimanche 1er août : navettes Ciney-Spontin en autorail (départs à 13.15, 14.30, 15.45 et 17.00. Parcours supplémentaires à 9.30, 10.45, 12.00 le 1er août); autorail 4602 ou 4605.
- ◆ samedi 7 août : voyage grand public à Clervaux (Grand Duché)
- ◆ samedi 11 et dimanche 12 septembre : journées du Patrimoine; ouverture de notre abri-musée avec activités à préciser.

CARTES POSTALES SERIE 7

Le PFT vous propose sa dernière série de 12 cartes postales en couleurs au format 10x15. Les sujets sont les suivants :

- autorail 554.18 à la sortie de Spontin;
- loco vapeur 1.002 à Eeklo;
- loco électrique 1601 (Memling) à la sortie de Bruxelles-Midi;
- parallèle 26.101 et 140C231 à Schaerbeek;
- vapeur 29.013 à Vonèche;
- Diesel 5204 à Vonèche;
- 5907 à Leupegem;
- CC 40.104 SNCF à Braine-le-Comte;
- autorail 553.29 à Fauquez (ligne 106);
- automotrice 856 Sabena à Bruxelles-Nord;
- Diesel 5103 et train de minerai à Viane-Moerbeke;
- rame TGV à Esplechin.

Cette série indivisible de 12 cartes est vendue au prix de 5 Euros (202 FB) + frais d'envoi (120 grammes). Référence : série CP n°7.

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 - Waremme -, 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 est de 23,50 Euros (948 FB) pour les abonnés "En Lignes" et 28,50 Euros (1150FB) 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** : - locomotive électrique 2018 n° 43670 au catalogue Roco 95/96. Pantos d'origine (non conformes) changés par pantos Märklin. Prix : 3.000 B.F. - Journal du Chemin de Fer n° 12 à 107 à vendre de préférence en un seul lot. Prix : 3.800 B.F. J. NICAISE, téléphoner après 18 heures au 02/731.63.06.
- **RECHERCHE** : - photo ou film vidéo avec locomotive série 20 en livrée d'origine (verte ou jaune) et film vidéo sur trains de marchandises en Belgique. BOUILLET Pascal, rue Vanderlinden 94 bte 7, 1030 BRUXELLES.
- **A VENDRE** : - Livre : Freins à air comprimé
 - Livret des instructions concernant le service des machinistes : fascicules 1-2-3-4-5-6-7-8-9 et 10
 - Manuel descriptif du fonctionnement du Frein Westinghouse
 - Technologie de la locomotive et des Ateliers de réparation
 - Voies Ferrées n° 1 à 70Faire offre à : HAMOLINE André, BP 4108, 6000 Charleroi 4.
- **A VENDRE** : Deux anciennes banquettes des années '30 : deux doubles et deux simples avec les porte-bagages. ☎ 09/377.28.26.

Aventure dans l'Ouest, à la recherche des vestiges du DENVER & RIO GRANDE RAILWAY

1. *The General had a dream...*

William Jackson Palmer est né en 1836 dans l'état du Delaware. Issu d'une famille de quakers, il se passionna très vite pour les chemins de fer, qui à l'époque en étaient encore à leurs balbutiements. Avant l'âge de vingt ans, il était déjà un expert en matière de locomotives chauffées au charbon¹. Palmer avait notamment eu l'occasion de faire un voyage en Angleterre, afin d'y étudier tout ce qui concernait la houille, tant l'extraction que les applications à la traction ferroviaire. À son retour aux États-Unis, il devint immédiatement le secrétaire privé du *Pennsylvania Railroad*, et participa activement aux débats concernant la construction d'un chemin de fer transcontinental.

Puis vint la Guerre de Sécession (1861-1865)... Palmer s'engagea au service du Nord, comme officier de cavalerie. À 27 ans, il était colonel, à 29 ans général. Après la guerre, notre héros abandonna son emploi au *Pennsylvania Railroad*, et décida, comme la plupart des hommes dynamiques et ambitieux à ce moment-là, de participer à la conquête de l'Ouest. En



Le Général William Jackson Palmer (1836-1909), fondateur du Denver & Rio Grande Railway, est sans aucun doute une des figures les plus remarquables de l'histoire ferroviaire des États-Unis. Technicien compétent, habile homme d'affaires, il était en plus réputé pour sa rectitude.

1. A l'époque, aux États-Unis, on chauffait encore exclusivement au bois.

1865, tandis que l'*Union Pacific* était déjà bien engagé dans la construction d'une voie ferrée vers le Pacifique, à partir d'Omaha (Nebraska), le Général Palmer alla offrir ses services au *Kansas Pacific*, une compagnie qui posait également des rails en direction de l'Ouest, au départ de Lawrence (Kansas), mais qui visait essentiellement les richesses minières du Colorado². Ainsi, il acquit une riche expérience sur le plan technique, et se constitua un cercle de relations d'affaires.

Puis, tout à coup, les choses se précipitèrent. Dans une lettre adressée à sa fiancée, le Général Palmer dit avoir rêvé d'*"un petit chemin de fer de quelques centaines de milles, tout à fait sous son propre contrôle, et exploité avec l'aide de quelques amis..."* A première vue, une sorte d'association d'amis du rail pourrait-on dire, mais où étaient mêlés d'immenses intérêts économiques. En 1870, Palmer épouse Mary Lincoln, et le jeune couple part en voyage de noces en Grande-Bretagne. Mais le business reste présent. On prévoit une visite au *Festiniog Railway*, au Pays de Galles³, et des contacts sont établis avec des ingénieurs qui avaient construit des lignes à voie étroite aux Indes. Car c'est à cela que pense notre héros : à un réseau à voie de 3 pieds (91 cm), bien plus facile et meilleur marché à construire qu'une voie normale. Au début, on se moquait parfois de ce projet, et certains ne prenaient pas trop au sérieux le mini-chemin de fer de Palmer, mais...

Le *Denver & Rio Grande* devint une réalité le 27 octobre 1870, et on commença par poser des rails au départ de Denver, en direction du sud, vers Colorado Springs et Pueblo. À l'origine, Palmer voulait relier Denver à El Paso (Texas), où le Rio Grande forme la frontière naturelle avec le Mexique - d'où le nom de la compagnie, - et ensuite continuer jusqu'à Mexico City. Ce plan fut cependant contrarié par une puissante compagnie rivale : l'*Atchison, Topeka & Santa Fe Railroad*. Placé dans l'impossibilité de poursuivre son avance vers le sud, le Général change de tactique, et décide d'obliquer vers l'ouest, afin de désenclaver les riches régions minières du Colorado, en direction de Leadville ("la Ville du Plomb"). Afin de réaliser ce projet, il était toutefois indispensable de longer la Gorge Royale (*Royal Gorge*), une vallée encaissée où coule la rivière Arkan-

2. Plus tard cette compagnie fut absorbée par l'*Union Pacific*.

3. Il existe toujours, et est à l'heure actuelle une des plus belles lignes touristiques du monde.

sas, et c'est ce que voulait également faire la *Santa Fe* ! Or, comme il n'y avait de place que pour une seule voie, cette affaire déclencha un nouveau conflit. À propos des événements qui suivirent, on a raconté les histoires les plus farfelues, et certains contemporains ont même parlé de la "Guerre de la Gorge Royale", où les ouvriers des deux compagnies concurrentes se seraient livrés bataille, et où seraient tombées de nombreuses victimes... La vérité historique est cependant moins sanglante et moins hollywoodienne : il y eut tout au plus quelques bons coups de poing, tandis que la vraie bataille se livrait à des milliers de kilomètres de là... devant un tribunal à Boston !

Il serait bien trop long de raconter ici en détail toute l'histoire du *Rio Grande*. Il suffit de savoir que le Général Palmer obtint gain de cause dans l'affaire de la Gorge Royale, et qu'ainsi la voie était ouverte vers l'ouest du Colorado, où le sous-sol regorgeant de richesses n'attendait que l'arrivée du chemin de fer. 1881 fut une année d'intense activité : en passant par Alamosa, Antonito et Chama, le rail atteignit Durango, et on commença aussi la construction de la ligne Durango-Silverton, qui devait entrer en service en 1882. Le rêve du Général deviendrait finalement une formidable réalité de près de 3.000 km de voie étroite : une vraie légende de l'Ouest !

Entre-temps, les années ont passé, et la plupart des mines du Colorado ont réduit ou même complètement cessé leurs activités. Les lignes les plus rentables du *Rio Grande* ont été converties à la voie normale, tandis que le réseau à voie étroite n'a fait que se rétrécir. Depuis quelques années, le *Rio Grande* n'existe même plus comme compagnie indépendante : il a été absorbé par une société plus importante, ce qui a mis un point final à une histoire longue de plus de 125 ans. Heureusement pour nous, tout n'a pas disparu, car deux tronçons de l'ancien réseau à voie de 3 pieds ont été conservés. Et quels tronçons ! Durango-Silverton (env. 70 km) et Chama-Antonito (env. 103 km) comptent sans aucun doute parmi les plus belles et les plus intéressantes lignes-musées du monde ; et qui plus est, elles sont intégralement exploitées en traction à vapeur. Voilà l'héritage légué par le Général (†1909), pour la plus grande joie des ferroviathes, des amoureux de la nature et de tous ceux qui désirent revivre la grande époque du Far West - le vrai, pas celui des films !⁴

4. C'est un fait bien connu que les films du genre western, bourrés de violence et de duels au revolver, donnent une image totalement fautive de la réalité historique.

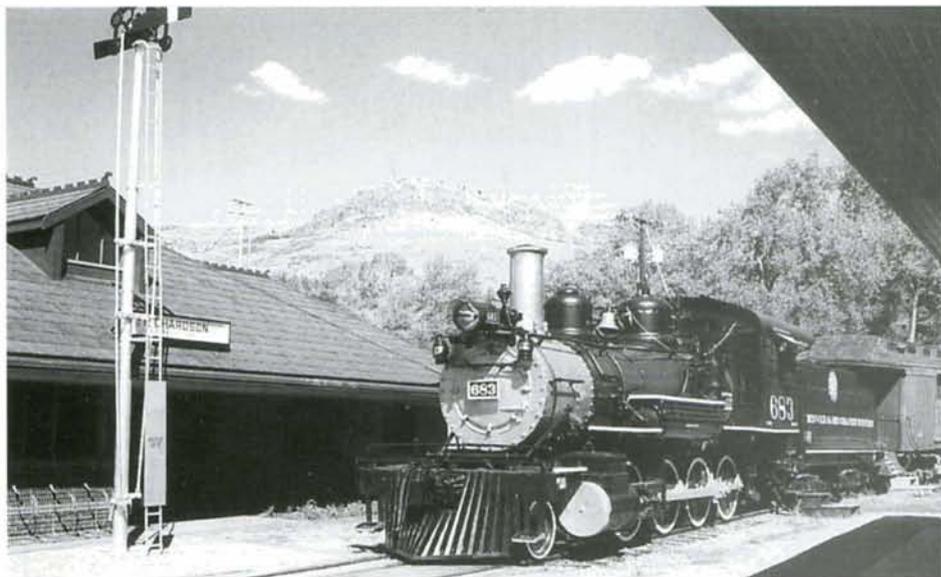
2. Le Colorado Railroad Museum à Golden

12 juillet 1998. Après 17 heures d'avion (y compris la correspondance à Washington), nous arrivons enfin à Denver, capitale du Colorado. Les vacances ferroviaires tant attendues et méticuleusement préparées peuvent commencer ! Malgré le décalage horaire de 8 heures, nous sommes déjà à pied d'œuvre tôt le matin, dès l'ouverture du Colorado Railroad Museum à Golden, près de Denver. Nous avons d'ailleurs choisi un motel à proximité immédiate de notre premier objectif. Soit dit par parenthèse, le musée se trouve à côté de la plus grande brasserie du Colorado, Coors, qui dispose d'un embranchement particulier. Les locos de manœuvre, avec leurs klaxons et leurs cloches, se chargent de donner un peu d'animation, car le musée lui-même est statique - exception faite de quelques jours par an, lorsqu'une "vapeur" est mise en pression et procède à des aller-retours sur un parcours de quelques centaines de mètres.

Le musée fut créé en 1958 et est entièrement consacré aux chemins de fer du Colorado. Le matériel du Denver & Rio Grande occupe bien sûr la place d'honneur, mais d'autres compagnies sont également représentées, telles que le Denver, South Park & Pacific, le Colorado & Southern, le Florence & Cripple Creek, etc. Signalons aussi le Rio Grande Southern, une filiale du D&RG qui exploitait la ligne de Ridgway à Durango (env. 250 km). Ce trajet faisait un long détour pour contourner un massif montagneux, la Montagne Rouge (Red Mountain), qui s'était à l'époque avérée infranchissable pour le chemin de fer. Le RGS est surtout devenu célèbre à cause des "Oies Galopantes" (Galloping Geese), autorails à l'allure bizarre qui furent construits à partir de simples camions. Plusieurs de ces véhicules sont conservés au musée.

La collection de locomotives, de voitures, de wagons et de cabooses est exposée à l'extérieur. Mais il faut savoir que le climat très sec des Montagnes Rocheuses fait que le matériel souffre beaucoup moins qu'on ne pense. Le travail des volontaires ne s'arrête jamais. Lors de notre visite, nous avons pu admirer la dernière acquisition : deux locos Diesel du type F9^s (une A-unit et une B-unit) qui ont remorqué les derniers trains de luxe du Rio Grande... Dans un bâtiment qui rappelle les petites gares typiques du Far West, se trouvent exposés des maquettes, des documents et de petits objets se rapportant à l'histoire du rail au Colorado. Et il y a aussi une boutique d'une richesse démentielle où nous avons failli nous ruiner en livres...

5. Extérieurement quasi identiques aux célèbres F7.



La Consolidation n° 683 est la seule loco à voie normale préservée du D&RGW. Colorado Railroad Museum, Golden, 13 juillet 1998.

3. Le Georgetown Loop Railroad

Munis d'une confortable voiture de location, nous entamons à présent un périple de 2.135 km sur les routes du Colorado. Le paysage est grandiose et sauvage. On peut très bien comparer les Montagnes Rocheuses aux Alpes suisses, mais la présence humaine y est beaucoup moins visible⁶.

6. L'Etat du Colorado a une superficie qui correspond à peu près à la moitié de la France, mais la population n'est que d'environ 3 millions d'habitants. Quand on sait qu'ils résident pour l'essentiel dans quatre grandes villes, on comprendra aisément que le reste du territoire est quasi inhabité ! Avant l'arrivée des chemins de fer (vers 1870), la présence humaine se limitait à quelques tribus indiennes.

Notre première ligne-musée est celle du Georgetown Loop Railroad. Elle relie la ravissante petite ville de Georgetown à Silver Plume, où est situé le quartier général de la compagnie, autour de la gare, bâtiment authentique de 1884.

Le Georgetown Loop Railroad est la reconstruction totale d'une petite portion d'une des plus célèbres lignes du Colorado. Ce n'est pas le D&RG, mais le Colorado Central qui construisit la ligne en 1877. En 1899, elle fut reprise par le Colorado & Southern, qui l'abandonna en 1939. La voie fut démantelée, et les rails ferrailés, tout comme le grand viaduc métallique de 100 m de long et 30 m de haut. Mais plus tard vint la résurrection, grâce aux efforts opiniâtres d'une association d'amis du chemin de fer. Les travaux commencèrent en 1973 et, deux ans après, des trains touristiques circulaient déjà sur une partie du trajet.



Vous avez dit "bizarre" ? L'"Oie Galopante" n° 7 du RGS, magnifiquement restaurée et en état de marche, est un autorail pour transport de passagers... Colorado Railroad Museum, Golden, 13 juillet 1998.



La Ten Wheel (230) n° 20 du RGS. Colorado Railroad Museum, Golden, 17.07.1998.

Mais la pièce maîtresse devait être le nouveau *Devil's Gate Bridge*, tout à fait semblable à l'ancien, et qui entra en service en 1984. La ligne n'est pas longue (env. 4,5 km), mais est située dans un décor impressionnant, entre de hautes montagnes, le long d'une rivière sauvage, et passe à proximité d'une ancienne mine d'argent, que l'on peut éventuellement visiter. D'un terminus à l'autre, la voie s'élève de 191 m grâce à de nombreuses boucles, ainsi qu'à une spirale qui fait que la voie ferrée se croise elle-même, exactement sur le fameux viaduc - d'où la dénomination de la compagnie.

Plusieurs locomotives à vapeur, toutes chauffées au fuel, sont actuellement en service : une 140 achetée au Mexique, et les "Shay" numéros 8, 12 et 14 provenant de la défunte *West Side Lumber Company* en Californie. Pour les amateurs : la 12 a été produite en série limitée par la firme LGB à l'échelle 1/22,5. Il s'agit d'un modèle "haut

de gamme" pour le prix duquel il est parfaitement possible d'aller voir le prototype sur place : ce que nous avons fait ! Autre chose pour les fines bouches : sur une voie de garage, bien cachée et à l'abri des visiteurs indésirables, se trouve la n° 9 ex-*Colorado & Southern*. Il s'agit d'une Mogul (130) avec un "piège à ours" (*bear trap*) sur la cheminée, qui a également servi de modèle à plusieurs productions LGB. Le bruit court qu'elle pourrait un jour être remise en état de marche...

4. Le Leadville, Colorado & Southern Railroad

Nous avons déjà vu que la concurrence entre deux compagnies rivales pouvait être acharnée. Ce fut le cas dans l'affaire de la Gorge Royale, qui opposait le *D&RG* à l'*AT&SF*. Une autre page de l'histoire mouvementée des chemins de fer du Colorado concerne la lutte entre le *D&RG* et le *Denver, South*

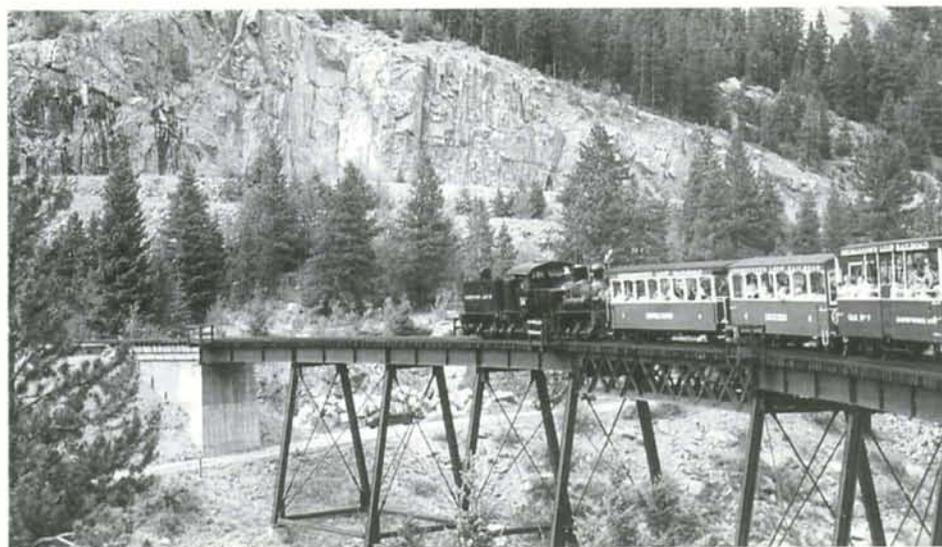
Park & Pacific pour la desserte de la riche ville minière de Leadville. Les deux compagnies atteignent en 1880 la ville de Buena Vista. Pour le reste du trajet, il y eut d'abord un accord pour exploiter conjointement une ligne unique vers Leadville, mais ce fut là une source d'interminables disputes, si bien que le *DSP&P* décida de construire sa propre ligne, en suivant un tracé beaucoup plus difficile que celui du *D&RG*, carrément à travers les montagnes : cela devint "la Haute Ligne" (*The High Line*). Il y a sans doute peu de chemins de fer qui se sont entourés d'une telle aura de mystère et de légende dans la mémoire collective des amoureux du rail. Malgré que le *DSP&P*, avec son réseau de près de 550 km de voies ait disparu depuis longtemps⁷, il a en quelque sorte reçu sa propre tombe, sous forme d'un tunnel de 3,6 km de long : l'*Alpine Tunnel*, dans lequel reposent encore les rails et les traverses d'origine, comme des trésors dans le tombeau d'un pharaon ! Des ferroviathes aventureux peuvent, au prix de beaucoup de risques et d'efforts, atteindre ce lieu de pèlerinage, mais nous ne nous y sommes pas risqués ! Par contre, nous pouvons déclarer avec fierté que nous avons roulé sur un des plus beaux tronçons du légendaire *DSP&P*...

Le cas est tout à fait remarquable. Jusqu'en 1986, l'ancienne ligne *DSP&P*, convertie à la voie normale, fut exploitée par le *Burlington Northern* pour la desserte de la mine de molybdène de Climax. L'année d'après, la ligne, longue de près de 22 km, avec toutes les installations et un parc de matériel roulant, fut vendue à un couple de Leadville, Stephanie et Kenneth Olsen, pour la somme de 10 \$ (env. 370 FB) ! Au prix d'immenses efforts, cette "entreprise familiale" devint un service touristique à part entière : le *Leadville, Colorado & Southern Railroad*. Le train en soi n'a rien de particulier. Le service est assuré par deux Diesel du type GP-9 et des wagons de marchandises sommairement transformés pour le transport des passagers. Mais quel trajet ! Le paysage est prodigieusement beau, et la ligne grimpe jusqu'à environ 3700 m d'altitude. Oui, la *High Line* mérite assurément le détour, et elle est en outre une excellente illustration de ce qu'un homme et une femme peuvent réaliser... lorsqu'ils sont tous deux des "pétés du rail" !

5. La Curecanti National Recreation Area à Cimarron

Entre-temps, nous sommes déjà le 15 juillet 1998. L'expédition vers le sud-ouest du Colorado continue, à travers les magnifiques Montagnes Rocheuses, rarement en dessous de 3000 m d'altitude...

7. En 1889, le *DSP&P* devint le *Denver, Leadville & Gunnison Railway* et, en 1897, la compagnie fut reprise par le *Colorado & Southern*.



La Shay n° 14 s'engage prudemment sur le "Devil's Gate Bridge". Georgetown Loop Railroad, 13 juillet 1998.

Çà et là, nous découvrons des vestiges d'anciens chemins de fer. Un des plus intéressants se trouve à Cimarron, où autrefois le *D&RG* pénétrait dans le *Black Cañon of the Gunnison*. Hélas, la ligne a aujourd'hui disparu, y compris l'assiette de la voie, submergée par les eaux de retenue d'un barrage. Mais il y a tout de même un petit musée avec quelques wagons à bestiaux et une installation pour le chargement et le déchargement du bétail. Et puis, il y a aussi un monument remarquable, juste à l'entrée du cañon : sur un pont métallique dont on a coupé les deux extrémités, se trouve, comme suspendue dans le vide, une adorable petite 140 du *D&RG* (n° 278), en compagnie d'un *box car* (wagon couvert) et d'un *caboose* ! Le spectacle est très émouvant, d'autant plus que l'endroit est fort désert et que les visiteurs sont extrêmement rares.

6. Le Durango & Silverton Narrow Gauge Railway

La petite ville de Durango, dans le sud-ouest du Colorado, est une ville typiquement ferroviaire, fondée par le Général Palmer pour les besoins du *D&RG*. Il y a une anecdote amusante à propos de l'inauguration de la ligne Chama-Durango le 5 août 1881. On avait, pour la circonstance, organisé une grande fête, et il y avait déjà une ambiance du tonnerre lorsqu'on apprit que le train spécial venant de Denver, avec le Général Palmer *himself* accompagné d'une brochette de personnages haut placés, avait un retard considérable, et qu'il n'arriverait que le lendemain. C'est pourquoi on recommença toutes les festivités le 6 août, avec un barbecue géant, des boissons à volonté et un bal populaire ! Durango avait d'ailleurs la réputation d'être une ville très animée où, dans les nombreux *saloons*, la vie nocturne commençait déjà de bonne heure. En témoigne une célèbre chanson de l'époque :

In Durango, In Durango
The Spaniards did fandango ;
In Durango, In Durango,
Where the sun goes down at noon !

C'est dans cette ville-là que nous avons décidé de loger pendant quelques jours, et pas n'importe où : il nous fallait le fameux *General Palmer Hotel*, bâtiment authentique de 1893, en face de la non moins authentique gare du *D&RG*. Là, nous avons pu pleinement jouir de l'ambiance feutrée et du charme désuet de la grande époque héroïque. Cela nous a coûté un beau paquet de dollars, mais nous n'aurions pas voulu rater cela pour tout l'or du monde !

La ligne en direction de Chama a beau avoir disparu, celle de Silverton, inaugurée en 1882, existe toujours, remarquablement conservée et présentant pratiquement le même aspect qu'il y a 116 ans. Il s'agit sans aucun doute d'une des plus belles lignes-musées du monde. Le trajet fait environ 70 km, et le voyage aller-retour prend toute une



La Consolidation n° 278 du D&RGW comme monument à Cimarron. 15.07.1998.

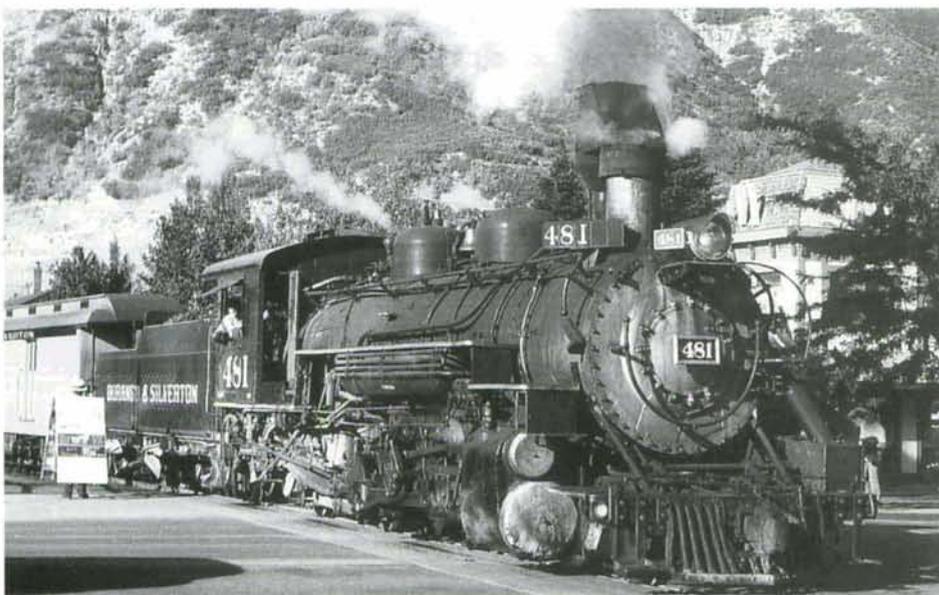
journée. Comme il s'agit d'une grande attraction touristique, qui n'est pas fréquentée que par les seuls amateurs de chemins de fer, chacun des quatre trains quotidiens qui circulent durant la haute saison affiche complet plusieurs mois à l'avance. Autrement dit, on a intérêt à réserver ses places à temps !

Une des caractéristiques de la ligne est qu'elle grimpe constamment, avec des pentes jusqu'à 4 % et qu'elle longe sur une bonne partie du trajet la Vallée des Âmes Perdues, le *Cañon de las Animas Perdidas*, comme l'ont appelée autrefois les explorateurs espagnols. Le paysage est grandiose et quasi inviolé : l'activité humaine est très réduite, et les animaux sauvages sont partout présents. Passé la petite gare de Rockwood, commence la partie la plus spectaculaire ; notre train s'engage sur une étroite corniche, à 60 m au-dessus d'un précipice, au fond duquel gronde la rivière Animas,

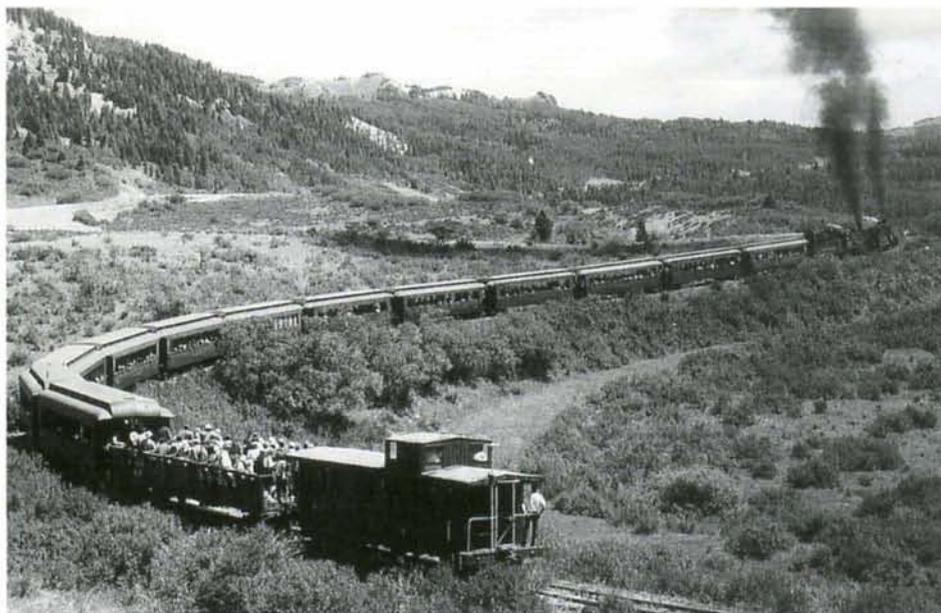
pareille à un torrent sauvage. Ici la vitesse est très réduite, ce qui permet aux voyageurs d'admirer le spectacle en toute tranquillité. Il ne doit pas y avoir beaucoup de chemins de fer qui procurent à leur clientèle des sensations aussi fortes - surtout si l'on a pris place dans une voiture ouverte (*gondola transformée*), ce que nous avons évidemment fait.

Le terminus, Silverton, était autrefois une ville minière très active, car dans les montagnes alentours, on trouvait "de l'argent par tonneaux", d'où le nom de l'endroit. L'arrivée du chemin de fer était donc un véritable *must* pour une exploitation rationnelle des gisements.

Avec le train arrivèrent également des hommes d'Église, des instituteurs et... d'honnêtes femmes (*good women*) qui trouvèrent sans peine un mari et grâce à qui la ville put prospérer en tout bien tout honneur.



La 481 prête au départ à Durango. Durango & Silverton Narrow Gauge R.R., 16.07.98.



En double traction à l'assaut du Col de Cumbres. Remarquer la "gondole" pour les "pétés" ! Cumbres & Toltec Scenic Railroad, 21.07.1998.

Contrairement à ce qui s'est passé dans d'autres villes minières, Silverton est assez vite parvenu à juguler le crime et la débauche, de sorte que le bourreau n'avait pratiquement plus personne à pendre... Mais les mines s'épuisèrent, et il s'en est fallu de peu que Silverton ne devienne une ville fantôme. Heureusement, cela n'est pas arrivé, grâce à l'activité touristique générée par le D&RGW et son *Silverton Train* - du moins jusqu'en 1981. C'est alors que toute la ligne fut vendue à un certain Mr. Bradshaw, riche planteur de citrons en Floride. Prix : 2,2 millions de dollars (env. 81,5 millions de FB) pour 9 locomotives à vapeur, toute l'infrastructure, le matériel roulant et les outils. Ce serait le début d'une nouvelle et passionnante aventure, celle du *Durango & Silverton Narrow Gauge Railway*, qui est jusqu'à ce jour une des plus belles réussites qui soient dans le domaine des chemins de fer préservés.

Le D&SNG possède à l'heure actuelle 6 locomotives à vapeur en état de marche. Elles appartiennent à deux types différents, conçus autrefois spécialement pour le D&RG :

- le type K-28 d'ALCO datant de 1923 (numéros 473, 476 et 478);
- le type K-36 de Baldwin datant de 1925 (numéros 480, 481 et 482).

La lettre K désigne la formule d'essieux 141 (Mikado), et le numéro de série qui suit indique la puissance en milliers de livres. Ces machines ont une allure très massive, parce qu'elles ont les contrepoids des roues motrices montés à l'extérieur du châssis. Les K-36 sont les grandes "classiques" ; elles appartiennent à une série de 10 (480-489), dont quelques exemplaires circulent également sur le *Cumbres & Toltec Scenic Railroad* (cf. infra). Les K-28, plus légères et plus élégantes, ont reçu du personnel le sobriquet de "Modèle Sport". Elles formaient également une série de 10 (470-479), dont 7 firent durant la deuxième

guerre mondiale du service en Alaska, sur le *White Pass & Yukon*. Elles ne revinrent malheureusement pas au Colorado après la guerre, mais furent ferrailées sur place⁸.

Toutes les machines possèdent bien sûr les attributs typiquement américains, comme le *cow catcher* ("chasse-bœufs") et la cloche. Celle-ci est actionnée à la vapeur : il suffit au chauffeur d'ouvrir un robinet, et la cloche se met à sonner. Son usage est obligatoire sur toutes les locomotives américaines lors du départ ou de l'arrivée dans une gare, ainsi que lors du franchissement d'un passage à niveau. L'usage de la cloche et du sifflet (en fait une sorte de sirène) est strictement réglementé ; on peut même parler d'un véritable code secret servant à fournir des informations très précises aux cheminots. Ce qui est aussi typique pour toutes les locos du D&SNG est la présence, sur la cheminée, du "piège à ours" (*bear trap*) ; il s'agit d'une sorte de cage qui sert à retenir les escarbilles. La précaution n'est certes pas inutile dans une région boisée, où les incendies peuvent atteindre des proportions catastrophiques.

Le parc des voitures de voyageurs est constitué en partie de véhicules D&RG d'origine, soigneusement restaurés, et en partie de répliques de construction récente ; mais il faut avoir l'œil bien exercé pour les distinguer du premier coup. À côté de cela, il y a un certain nombre de *gondolas*, qui étaient à l'origine des tombereaux à voie normale, et qui ont été transformés en voitures d'excursion pour voie de 3 pieds. Ces véhicules sont fort appréciés des ferroviaphes qui font de la photo ou de la vidéo. La couleur jaune du matériel (*Rio Grande Gold*) date de 1950, mais il faut savoir qu'avant cela toutes

8. LGB a sorti en 1998 un superbe modèle en série limitée de la 473. Le prix est astronomique !

les voitures du D&RG étaient peintes en "vert wagon", comme un peu partout dans le monde. La compagnie dispose aussi d'une voiture bar-salon (*parlor car*), ainsi que d'un *caboose* et de deux voitures privées (*business cars*) qui peuvent éventuellement être louées à de petits groupes, et que l'on accroche le cas échéant en queue d'un train du service régulier. Les voitures privées, souvent d'un luxe à peine imaginable, étaient un phénomène typiquement américain. Lors de notre visite au dépôt-musée de Durango, nous avons, en insistant un peu, pu jeter un coup d'œil à l'intérieur de la *Nomad*, qui était alors en cours de restauration.

C'est la voiture qui fut utilisée entre autres par notre cher Général. À vrai dire, ce fut un moment particulièrement émouvant : qui se serait attendu à découvrir dans une voiture à voie étroite un authentique appartement de luxe, une sorte de musée avec des objets d'art, des tableaux de maîtres, des meubles précieux, une salle de bains toute équipée, une chambre à coucher avec un vrai lit, un salon et une salle de réunion ? Les esprits romantiques apprécieront...

7. Le Cumbres & Toltec Scenic Railroad

Maintenant, vous pourriez dire : "Eh bien voilà, il n'y a pas plus beau que le *Durango & Silverton*..." Et pourtant ! Ce qui suit est à peine croyable et constitue sans le moindre doute le point culminant dans notre déjà longue carrière d'amis des chemins de fer ! Si vous voulez vraiment devenir "*Rocky Mountain High*", voici le *must* absolu.

Le dimanche 19 juillet, nous arrivons vers 9 h du matin à Chama, une petite ville insignifiante au Nouveau Mexique. Ici, il ne se passe jamais rien, il n'y a que trois restaurants convenables, et les visiteurs sont rares... Ou alors ils appartiennent à une espèce bien particulière. Là où Durango est en soi un pôle d'attraction touristique, où de nombreux vacanciers prennent le D&SNG en passant, Chama est par contre le lieu de rencontre des vrais "pétés du rail", des audacieux qui parcourent de longues distances pour jouir de la seule véritable attraction de la région : le *Cumbres & Toltec Scenic Railroad*. Nous avons trouvé à nous loger chez une dame charmante qui habite une sorte de maison de poupées de l'ancien temps, quelque chose qu'on s'attendrait à trouver dans un *Bed & Breakfast* de la campagne anglaise, plutôt qu'au cœur du Far West. Mais le clou c'est que la maison en question se trouve en face du faisceau de l'ancienne gare D&RG : le rêve !

Contrairement à la ligne Durango-Silverton qui, lors de son abandon par le D&RGW devint une propriété privée, le trajet Chama-Antonito (103 km) fut aussitôt repris par les autorités des états du Colorado et du Nouveau Mexique, et reçut le statut de monument national protégé.

La ligne traverse en grande partie une réserve naturelle, et permet d'admirer des paysages de toute beauté, avec tout particulièrement la Gorge de Toltec (*Toltec Gorge*) et ses deux tunnels, ainsi que le Col de Cumbres (*Cumbres Pass*), qui culmine à environ 3340 m d'altitude. Cet endroit est connu pour les violentes tempêtes de neige qui y sévissent en hiver, et qui font régulièrement disparaître la voie sous des mètres de neige. Dans le passé, il est arrivé que des trains sont restés bloqués pendant des jours et même des semaines ! C'est dans des cas pareils que les chasse-neige rotatifs entrent en action : il s'agit d'impressionnants engins à vapeur qui lentement mais sûrement projettent des tonnes de neige à côté de la voie. Un de ces monstres (le "OY" construit en 1923) est toujours en état de marche, et est effectivement utilisé en hiver, lors de circulations spéciales à l'attention des amateurs ! C'est sans doute le seul endroit au monde où une telle chose est encore possible !

Le C&TS possède 6 locomotives à vapeur en état de marche ; elles appartiennent à 3 types différents, et ont toutes été construites spécialement pour le D&RG :

- le type K-27 de Baldwin datant de 1903 (numéro 463);
- le type K-36 de Baldwin datant de 1925 (numéros 484, 487, 488 et 489) ; cf. ci-dessus le D&SNG;

- le type K-37 de Baldwin datant de 1930 (numéro 497).

Soyons honnêtes : nous avons eu le coup de foudre pour la plus ancienne de ces petites merveilleuses, la 463. Par miracle, elle a été entièrement remise dans son état d'origine après avoir été abandonnée pendant de nombreuses années sur une voie de garage à Chama. Elle est une des dernières représentantes d'une série de 15 exemplaires (numéros 450-464) qui avaient reçu du personnel le sobriquet de *Mudhen* ("poule qui barbote dans la boue"). Pourquoi ? Lors de leur mise en service, ces machines étaient un peu trop lourdes pour les voies de l'époque, et déraillaient régulièrement dans les emprises du dépôt. Avec leurs roues dans la boue, elles ressemblaient alors à des "poules barboteuses"...

La 497 a aussi son histoire à elle. C'est une des 10 locos (490-499) qui furent obtenues en 1928/1930 à partir de machines à voie normale du type C-41 (140 Consolidation) datant de 1902. Plusieurs épaves sont conservées, tant sur le C&TS que sur le D&SNG, et on envisage d'en remettre au moins une en service. Mais, pour l'instant, seule la 497 est opérationnelle et circule entre Chama et Antonito. C'est une locomotive lourde et à l'aspect un peu difforme, mais qui malgré tout est l'enfant chéri de son équipe de conduite, qui l'a baptisée "Frankenstein" ou "Franky"... pour les dames !

Les voitures de voyageurs sont, à quelques exceptions près, des répliques des anciens modèles, construites sur des châssis de wagons de marchandises. Leur livrée verte est historiquement correcte, ce qui fait qu'elles ont tout de même une certaine allure, et qu'elles ne dénotent pas dans le paysage ferroviaire. Chaque train comporte en outre une *gondola*, pratiquement sans aménagements spéciaux pour les voyageurs, et dans laquelle on peut prendre place durant le voyage. C'est bien sûr ce que nous avons fait : comment peut-on mieux jouir d'une randonnée ferroviaire qu'en se tenant debout, en plein air, en plein soleil et en recevant de temps en temps un bon nuage de fumée dans la figure ? Quel délice !

Le tracé de la ligne est fort sinueux et comporte de fortes pentes (jusqu'à 4 %), si bien que la vitesse est très réduite. C'est la raison pour laquelle il n'est pas possible de faire l'aller-retour complet en une journée. Nous n'avions donc pas d'autre choix que de le faire en deux jours. Le 19 juillet, nous avons attaqué la première moitié du trajet : Chama-Osier. C'est la partie la plus difficile, avec la rude montée vers le Col de Cumbres. Le seul train de la journée quitte Chama (gare datant de 1899) à 10.30 h. En tête, la 489 et la 497 en double traction, suivies de 14 voitures.

(suite page 49)



L'adorable "Mudhen" n° 463 après sa pénible escalade. Remarquez le reste du train, qui est toujours sur la pente! Cumbres, 21.07.1998.

Restauration de notre matériel

Pour les membres actifs du PFT, l'hiver correspond de loin à la période la plus chargée et la plus difficile; elle est mise à profit pour poursuivre la restauration et l'entretien du matériel.

Nos activités ne se limitent désormais plus qu'à ce seul créneau, puisqu'une équipe oeuvre désormais en permanence depuis le mois de novembre à l'aménagement de notre abri-musée de St.Ghislain. N'oublions pas non plus les nombreux dimanches consacrés au débroussaillage de la ligne 128 entre Ciny et Spontin.

Voyons par activité l'avancement de nos chantiers.

Matériel

Jusqu'à la fin de l'hiver, le principal chantier concerna la terminaison de la restauration de notre remorque à deux essieux 732.10. Débutés voici déjà plus de 11 ans, les travaux furent suspendus à plusieurs reprises pour répondre à l'urgence d'autres chantiers, comme celui du levage de la 26.101 et de ses nombreuses et longues opérations d'entretien.

C'est en définitive au début du mois de mars que s'acheva la remise en état de la 732.10. Les principaux travaux concernèrent le déshabillage intérieur complet, la révision de tous les organes, l'assainissement approfondi de la caisse, un levage avec retrait des essieux pour contrôle aux ultrasons, le tout suivi par une visite approfondie par la SNCB en vue de son immatriculation.

Nous pouvons être fiers du résultat et vous avez d'ailleurs été fort nombreux à participer à son premier voyage en Gaume, le 20 mars dernier, au point qu'une vingtaine de places ont dû être refusées.

Parallèlement à la terminaison de la restauration de la remorque, un second chantier non prévu dans le calendrier a débuté à la fin de l'automne dernier, et fut mené tambour battant : celui de la métamorphose de la 1602 CFL en 202.020.

La décision de modifier cette machine ne fit pas l'unanimité, et ne fut justifiée que pour pouvoir présenter un "gros nez" aux couleurs SNCB lors de notre voyage au Danemark du mois de mai. Il aurait en effet été stupide de nous y rendre avec deux 1600 CFL et aucune machine SNCB, celle-ci n'ayant pas jugé intéressant de répondre positivement à l'invitation des Chemins de fer danois de participer avec la 204.004 à ce dernier grand événement européen du siècle. De plus, le prix demandé au PFT pour louer la 204.004 nous a vite fait comprendre qu'il était nettement plus intéressant de transformer la 1602 CFL!

La métamorphose de la 1602 en 202.020 a donc débuté en octobre 1998, avec l'assainissement complet de la caisse, opération qui a nécessité le remplacement de certai-



PHOTO 38-03 Le 14 mars 1999, la remorque 732.10, vue ici à Haren, effectuée en compagnie du 4333 un parcours d'essai de Schaerbeek à Schaerbeek par Etterbeek et Bruxelles-Quartier-Léopold (via les lignes 26 et 161). Photo : Alain DEFECHEREUX.

nes parties de la carrosserie. Vu la dégradation de la caisse, un enduisage complet au polyester a été nécessaire, travail rendu extrêmement ardu en raison de la forme des nez sans aucun point d'appui.

Plusieurs journées furent ensuite consacrées au ponçage de la caisse, après quoi les différentes couches de peinture purent être pistonnées.

Il ne restait alors plus "qu'à" dessiner et peindre les lignes jaunes et apposer l'ensemble des marquages.

Pour des raisons pratiques, nous avons décidé de lui appliquer la décoration simplifiée des années '60, agrémentée de la roue ailée. En fait, pour ce dernier point, seules les locomotives de la série 204 furent garnies de cet emblème lorsqu'elles portaient la décoration "204" à double ligne

jaune, ainsi que la 202.005 (5205), laquelle était alors habillée de la livrée simplifiée à simple ligne jaune. A noter qu'en 1987, la roue ailée réapparut sur la 5403, alors qu'elle ne possédait plus qu'une seule ligne jaune.

La 1602 fut donc rebaptisée 202.020, c'est-à-dire le numéro qu'elle aurait du porter à la SNCB si elle n'avait pas été vendue aux CFL pendant sa fabrication. Pour rappel, pendant la construction des locomotives séries 202-203 en 1954, les 202.019 à 202.022 furent vendues aux CFL (1601 à 1604). Pour plus de détails à ce sujet, voir notre "EL Hors série n° 2 - Les 1600 CFL". D'autres travaux furent simultanément exécutés, comme un nettoyage minutieux de la salle des machines et des postes de conduite, que notre ami Paul n'est pas prêt d'oublier.



PHOTO 38-04 A l'occasion des "Portes ouvertes" à notre abri-musée de Saint-Ghislain organisées le week-end des 27 et 28 mars derniers, le 4605 effectua des navettes sur la ligne 100 entre St. Ghislain et Tertre. Photo : Philippe SCHOLL.

Autres travaux

26.101

Après son dernier voyage de la saison (navettes entre Visé et Montzen les 7 et 8 novembre 1998), notre locomotive à vapeur a subi les habituels travaux d'entretien jumelés à ceux ayant trait à son hivernage.

553.29

Durant l'automne dernier, l'autorail a subi d'importants travaux d'assainissement de sa caisse. Un enduisage au polyester est actuellement en cours de réalisation. Les mécanismes des portes ont été démontés en vue de leur remplacement par un nouveau système plus efficace. Le travail le plus important restant à exécuter est l'adaptation de son équipement de freinage aux nouvelles normes en vigueur à la SNCB.

082

Avant de s'attaquer à cet engin qui nécessitera un chantier particulièrement long et difficile, une bonne partie de l'aménagement intérieur de la voiture AB a déjà été restauré.

Voiture-buffet 11.908

En vue de son immatriculation auprès de la SNCB, la voiture a subi à l'AC Cuesmes toutes les visites nécessaires, y compris le contrôle aux ultrasons des essieux. La voiture est revenue au début du mois de mai à Schaerbeek pour y recevoir la dernière couche de peinture et les marquages.

Abri-musée de Saint-Ghislain

Les travaux d'aménagement du site de St.Ghislain se poursuivent. Ceux qui nous ont rendu visite aux journées du Tourisme ont pu constater que nous étions nettement mieux logés qu'au mois de décembre : local expo et boutique adaptés, toilettes opérationnelles, buvette, éclairage, etc. Actuellement, les efforts portent sur la toiture afin de permettre une occupation des locaux de l'étage, inutilisables pour cause de percées d'eau. Parallèlement, nous préparons le dossier de réhabilitation qui sera soumis au Ministère de la Région wallonne.

Nous espérons dès la rentrée pouvoir y ouvrir un chantier de restauration, qui ne sera autre que celui de la remise en peinture de la 6106. En attendant, le matériel garé dans l'ancien atelier de traction de Haine-St.Pierre sera rapatrié à St-Ghislain, libérant ainsi un lieu de garage...

Il s'agit d'une voiture M1, de deux fourgons F et de ce qu'il reste du 4613.

Comme vous pouvez le constater, le PFT est loin de chômer, et ceci, avec des équipes et des moyens financiers extrêmement limités. Toute personne intéressée pour nous aider soit à l'aménagement de notre abri-musée de Saint-Ghislain, soit à la restauration de notre matériel dans l'atelier de Schaerbeek, est la bienvenue. Pour cela, il suffit de nous contacter par téléphone aux numéros repris à la page 2.



PHOTO 38-05 Un gros plan de la remorque 732.10. Photo : Alain DEFECHEREUX.



PHOTO 38-06 ↑ Cela faisait fort longtemps qu'une voiture à deux essieux n'avait plus circulé sur le réseau national. Le 20 mars dernier, lors de notre voyage en Gaume, insolite parallèle à la bifurcation St. Lambert, entre le 4333 se trouvant sur la ligne 155 vers Croix-Rouge, et le 4501 accouplé à la remorque 732.10 sur la ligne industrielle 289 vers Valvert. PHOTO 38-07 ↓ Notre train lors d'un arrêt-photo peu après la bifurcation de St. Lambert (ligne 289 vers Valvert). Photos J-L VANDERHAEGEN.



Nostalgie : un samedi midi à Lot

La section Bruxelles-Midi - Halle de la ligne 96 voit passer tout le trafic vers Mons, Tournai, La Louvière, sans oublier les trains à grande vitesse (TGV, Thalys et Eurostar) vers Paris et London.

Aux heures creuses, 7 à 8 trains de voyageurs circulent dans chaque sens de marche. Le matériel est constitué par des automotrices (Break vers Quévy, quadruples vers Binche, doubles classiques vers Manage et Ath / Geraardsbergen), des rames réversibles de voitures M4 (relations IC F Quiévrain - Verviers, et IC H Schaerbeek - Mouscron), et toutes les variantes de rames TGV (Thalys PBA et PBKA, Réseau et Eurostar).

Cet important trafic est complété aux heures de pointe par une importante gamme de trains P composés de voitures M2, M5, K4, H0/16, tractés par des locomotives électriques des séries 21, 22, 23 et 27.

Il y a 40 ans, le spectacle était fort différent. La vapeur régnait toujours en maître, avec le passage de machines des types 1, 7, 12, 29, 40, 53, 64 et 81, ainsi que des locomotives des séries 231 C, 231 E et 231 K de la SNCF. Beaucoup plus éparses, la traction Diesel était représentée par quelques parcours en autorails (types 620, 653, 654, 670 et 671), et par les premiers pas de la traction Diesel lourde, avec les types 201 d'Haine-St.Pierre et 204 de Schaerbeek (les futures séries 59 et 54); sans oublier les rames diesel TEE hollando-suisse et françaises (RGP).

Le 28 juin 1958, Bruno Dedoncker a passé un samedi midi à Lot. A cette époque, un grand nombre de trains supplémentaires (les actuelles trains P) étaient mis en marche le samedi midi au départ de Bruxelles, notamment pour le retour des écoliers.

Ce jour là, Bruno est arrivé à Lot vers 11.30. Après avoir photographié quelques trains en passage à Lot, il s'est dirigé à pied le long de la ligne en direction de Ruisbroek, en photographiant pratiquement tous les trains en passage.

Voici pour le plus grand plaisir de nos yeux le spectacle qu'il a pu admirer.

Toutes les photos : Bruno DEDONCKER, collection PFT ©.

11.49 PHOTO BD-060 PHOTO-THEME 30 BD *Passage en gare de Lot de l'International 107 Paris-Nord 08.00 - Bruxelles-Midi 11.54 - Schaerbeek 12.06. Ce train était un dédoublement de l'international 109 qui était spécialement mis en marche à l'occasion de l'Expo 58, tous les samedis, dimanches et lundis et, éventuellement d'autres jours de la semaine lorsque l'affluence l'exigeait. En tête, la 1.019 du dépôt de Bruxelles-Midi, qui sera mutée en mai 1959 à Tournai où elle terminera sa carrière le 21 juin 1962.*



11.36 PHOTO BD-058 PHOTO-THEME 30 BD *Passage en gare de Lot du direct 1631 Mons 11.00 - Schaerbeek 12.02, remorqué par une 201 d'Haine-St.Pierre. Le pont au-dessus des voies n'existait pas encore à cette époque.*



11.48 PHOTO BD-059 PHOTO-THEME 30 BD *La 1.011 du dépôt de Tournai en tête du semi-direct 1710 Tournai 10.40 - Bruxelles-Midi 11.53. Ce train était tracé par la troisième voie (ligne 96A), afin de ne pas perturber le sillon horaire de l'International 107 Paris-Bruxelles.*



🕒 12.00

PHOTO BD-061

PHOTO-THEME 30 BD

L'International 109 Paris-Nord 08.06 - Bruxelles-Midi 12.07/20 - Amsterdam 15.43, composé d'une rame complète de voitures SNCF. Ce train était remorqué par la Pacific française 231 C 75 (ex. Nord 3.1277) du dépôt d'Aulnoye. Cette locomotive, construite par Cail en 1931, faisait partie d'une série de 90 machines livrées à la Compagnie du Nord de 1923 à 1931 (Nord n° 3.1201 à 1290, puis SNCF 231 C 1 à 88 et 231 D 1 à 2).



🕒 12.15

PHOTO BD-062 PHOTO-THEME 30 BD *La 7.058 de l'atelier de Bruxelles-Midi en tête du semi-direct 1640 Bruxelles-Midi 12.07 - Mons 13.05. Cette machine, construite par La Meuse, fut mise en service le 27 février 1922 au dépôt de Bruxelles-Nord, et radiée à Bruxelles-Midi le 3 septembre 1959.*

🕒 12.24

PHOTO BD-063

PHOTO-THEME 30 BD

Marche en parallèle de la 40.022 du dépôt de Braine-le-Comte remorquant le semi-direct 2650 Bruxelles-Midi 12.12 - Haine-St. Pierre 13.37 (circulant via les lignes 115-123 Tubize - Quenast - Rognon - Braine-le-Comte), et une type 64 de Ath tractant le semi-direct 2727 Forest-Midi 12.13 - Geraardsbergen 13.47 (circulant via la ligne 87 Bassilly-Lessines).



🕒 12.42

PHOTO BD-064

PHOTO-THEME 30 BD

Passage du direct 1635 Mons 12.00 - Bruxelles-Midi 12.50, remorqué par la 1.003 de l'atelier de Bruxelles-Midi. Cette machine, mise en service le 3 avril 1935, termina sa carrière à Bruxelles-Midi le 5 septembre 1961.

Les trois documents de cette page et les deux premiers de la page suivante ont été pris sur le site aujourd'hui occupé par le viaduc TGV (ligne 96N).



🕒 13.02

PHOTO BD-065 PHOTO-THEME 30 BD *Le direct 1727 Schaerbeek 12.34 - Tournai 14.15 était assuré par une rame particulièrement longue, composée de dix voitures L, d'une voiture K1 et d'un fourgon. En tête, la 1.002, future locomotive-musée.*



🕒 13.05

PHOTO BD-066 PHOTO-THEME 30 BD *En sens inverse, passage de l'omnibus 8050 Ath 11.50 - Bruxelles-Midi 13.18, composé d'une rame de 7 antiques voitures GCI. La 64.156 du dépôt de Ath fut livrée aux Chemins de fer prussiens en 1912 (constructeur Humboldt 839). Elle fut radiée au dépôt de Ath le 18 septembre 1962.*



🕒 13.24

PHOTO BD-067 PHOTO-THEME 30 BD *L'omnibus 8057 Bruxelles-M. 13.13 - Ath 14.41 assuré par la 64.140 de Ath. Livrée en 1913 par Schwarzkopf aux Chemins de fer prussiens, elle termina sa vie à Ath, le 20 janvier 64.*

🕒 13.26

**PHOTO BD-068 →
PH.-THEME 30 BD**

Le direct 1645 Mons 12.27 - Schaerbeek 13.54. La 29.215 fut mise en service le 23 septembre 1946 à l'atelier de Ronet. Elle déménagea par la suite à trois reprises : Mons en mars 1953, Jemelle en octobre 1963 et à nouveau Ronet en janvier 1965 où elle fut radiée en janvier 1966.



🕒 13.31

**PHOTO BD-069 ↓
PH.-THEME 30 BD**

La 40.005 du dépôt de Braine-le-Comte remorque l'omnibus 6930 Bruxelles-Midi 13.15 - Manage 15.00, lequel circulait via la ligne 106 (Clabecq - Ronquières - Ecaussinnes-Carières). La 40.005 fut construite en 1924 par Baldwin (n° 47531) pour le Railway Operating Division (ROD n° 804). Elle fut la toute dernière type 40 du réseau, radiée au dépôt de Kortrijk le 16 décembre 1964.





13.49 **PHOTO BD-070 PHOTO-THEME 30 BD** *L'International 126 Amsterdam 10.07 - Bruxelles-Midi 13.27/41 - Paris-Nord 17.42, remorqué par la 231 E 30 de la SNCF. Cette machine, basée sur les célèbres Pacific de la série 3500 du Paris-Orléans (PO), fut construite en 1936 par les Forges et Aciéries de la Marine à Homécourt pour la Compagnie du Nord, où elle reçut le numéro 3.1112 (puissance de 2.700 CV, masse totale 102 t + tender 80 t, vitesse max. 140 km/h, diamètre des roues motrices 1,950 m).*



14.08 **PHOTO BD-071 PHOTO-THEME 30 BD** *Encore une Pacific française, cette fois la 231 E 4, en tête de l'International 124 Schaerbeek 13.32 - Bruxelles-Midi 14.00 - Paris-Nord 17.57, lequel circulait du 1er juin au 27 septembre. Un fourgon SNCB est visible derrière la machine. La 231 E 4 est originaire du réseau PO. Elle fut construite par Cail en 1912 et mise en service avec le numéro PO 3558. Après transformation aux ateliers de Tours en 1934, la 3558 passa sur le réseau Nord où elle reçut le numéro 3.1174. Le 13 septembre 1935, elle battit le record absolu de vitesse en France, en atteignant 174 km/h avec une rame de 400 t.*

14.19

PHOTO BD-072 PHOTO-THEME 30 BD
Pas moins de trois trains se succédaient remorqués par des Pacific. A 14.19, le semi-direct 2660 Bruxelles-M. 14.14 - Mons 15.42 traversait la gare de Ruisbroek, remorqué par la 1.011 de Tournai. Livrée à la SNCB le 30 avril 1935, elle fut retirée du service le 3 mai 1962 à l'atelier de Bruxelles-Midi.



ALLEMAGNE

De nouvelles automotrices pour la DB AG...

En 1997, la DB AG a passé une importante commande de nouvelles automotrices réparties en cinq séries distinctes.

Les quatre premières séries, les 423, 424, 425 et 426, ne se différencient que par leur aménagement intérieur. Elles constituent la relève de la célèbre série 420 construite à 480 unités de 1961 à 1997.

Les 423, 424 et 425 sont composées de quatre voitures articulées sur un ensemble de cinq bogies dont quatre sont moteurs : Bo' (Bo') (2') (Bo') Bo', d'une longueur totale de 37,5 m. Les 426 sont une version raccourcie des 425, avec deux voitures reposant sur trois bogies : Bo' (2') Bo', pour une longueur de 36,490 m.

Les 423 et 424 sont conçues pour les réseaux de S-Bahn. Les 423 adaptées pour les lignes à quais hauts seront d'abord utilisées à Stuttgart, puis à München, Frankfurt, et dans la Ruhr. Avec leur emmarchement très bas (798 mm), les 424 sont destinées aux lignes S-Bahn de la ville d'Hannover.

Les 425 et 426 sont conçues pour les services régionaux "StadtExpress" à travers toute l'Allemagne.

La commande totale porte sur 190 automotrices de la série 423, 40 de la série 425, 156 de la série 425 et 43 de la série 426. Les 423 sont construites par ADtranz (ABB-AEG) et LHB, tandis que les 424, 425 et 426 le sont par un consortium réunissant ADtranz (AEG), Siemens et DWA.

La capacité totale de chaque série se répartit comme suit (places assises de 1ère classe (A), places assises de seconde classe (B), places debout) :

- 423 : 16 A - 176 B - 352
- 424 : 24 A - 182 B - 264
- 425 : 24 A - 182 B - 228
- 426 : 12 A - 88 B - 112

La construction en alliage léger permet de réduire fortement la masse : 105 t pour les 423, 108 t pour les 424 et 425, et 60,9 t pour les 426.

Les 8 moteurs asynchrones triphasés (4 sur les 426) fournissent une puissance totale de 2350 kW (1175 pour les 426), permettant de réaliser des accélérations rapides (1 m/s²). Leur vitesse maximale est limitée à 140 km/h (160 km/h pour les 425).



Lors du congrès Eurailspeed - InnoTrans qui s'est tenu à Berlin en octobre 1998, trois automotrices des séries 423, 424 et 445 étaient exposées. Ci-dessus, la 423.506-5, ci-dessous, la 424.505-6. Les 423, conçues pour les lignes de S-Bahn, disposent de 12 portes d'accès par flancs, tandis que les 424 n'en comptent que 8. Toutes ces séries, y compris les autorails 612, sont habillées de la nouvelle livrée rouge, avec les portes et le bas de caisse en blanc. Photos : Günther BARTHS; coll. : Yves STEENEBRUGGEN, 29 octobre 1998.



L'ensemble de ces nouvelles rames remplacera les rames tractées (réversibles) par des locomotives, ainsi que les premières automotrices de la série 420.

La cinquième série est totalement différente. Il s'agit d'automotrices triples à deux étages, les premières mises en service à la DB AG. Numérotées dans la série 445, elles sont composées de deux voitures motrices encadrant une remorque intercalaire (Bo'Bo' + 22' + Bo'Bo'), formant un semblé d'une longueur de 82,270 m. Construites par le consortium ADtranz, Siemens et Bombardier, elles

sont prévues pour circuler sur des services régionaux et sur les lignes S-Bahn de Dresden et Leipzig. D'une capacité de 608 places (16 A + 272 B + 320 debout), elles peuvent circuler à une vitesse maximale de 140 km/h.

Leur puissance totale atteint 3600 kW. Construites en aluminium, leur masse totale atteint 197 t.

... et de nouveaux autorails

Parmi les nombreuses séries d'autorails commandées par la DB AG, on trouve la nouvelle série 612.



↑ L'automotrice à deux niveaux 445.001-1.
 ↓ Le nouvel autorail pendulaire 612.001-8. Berlin, 29 octobre 1998.
 Photos : Günther BARTHS; collection : Yves STEENEBRUGGEN.



L'automotrice pendulaire ICN prototype RABDe 500.050-1 des CFF. La livrée de la rame est blanche, avec un bandeau noir à hauteur des fenêtres et une bavette rouge sur les cabines de conduite. Photo : Günther BARTHS; collection : Yves STEENEBRUGGEN.

Surnommés "Regio-Swinger", ces rames doubles sont directement basées sur les autorails pendulaires de la série 611 (voir EL 28 p. 17 et 32 p. 19) dont ils se distinguent par leur esthétique fort différente et leur motorisation constituée par deux moteurs Cummins QSK19 de 559 kW accouplés à une transmission hydraulique. C'est ADtranz qui a obtenu le marché, portant sur 154 autorails.

SUISSE

Les ICN

Dernier joyau de la technologie suisse, la première rame ICN de présérie des CFF a entamé ses premiers essais en 1998.

Les ICN (Inter City Neigezüge) sont des rames automotrices pendulaires commandées à 24 exemplaires dans le cadre du projet Rail 2000. Dès 2000-2001, les ICN seront engagées sur la relation IC Lausanne-Biel-Zürich-St.Gallen, où elles pourront atteindre une vitesse maximale de 200 km/h.

Leur construction est assurée par un consortium réunissant les firmes ADtranz (le maître d'oeuvre), Fiat, SIG et Schindler.

Les rames se composeront de 7 voitures : (Bt + B + WRA + A + AD + B + Bt), soit 4 de seconde classe (B) dont les deux disposées aux extrémités de la rame sont pourvues d'une cabine de conduite (Bt), une de 1ère classe (A), une de 1ère classe + restaurant (WRA) et une de 1ère classe + fourgon (AD). La longueur totale atteindra ainsi 187,6 m pour une masse totale de 355 t.

La capacité totale sera de 435 places assises, dont 131 A et 334 B, auxquelles il faut ajouter 24 places dans le compartiment restaurant.

La rame disposera de 8 moteurs de traction d'une puissance totale de 5200 kW, disposés dans les bogies des 2ème, 3ème, 5ème et 6ème voitures.

FRANCE

Renumérotation du parc moteur

Depuis la fin de 1998, la SNCF a introduit un nouveau système de numérotation pour ses locomotives électriques et Diesel, afin d'identifier le service "propriétaire".

Le numéro de chaque engin est désormais constitué de 6 chiffres; le premier correspond à l'utilisation : 1 pour Grandes Lignes; 4 pour le Fret; 5 pour l'Action régionale; 6 pour l'Infrastructure et 8 pour l'Ile-de-France. Les cinq chiffres suivants correspondent aux anciens numéros, avec interposition d'un zéro pour les numéros à quatre chiffres.

Ainsi, les CC 72000 se rendant quotidiennement à Stockem sont renumérotées CC 472000; ou encore, les BB 26000 visibles à Quévy sont désormais immatriculées BB 126000 ou BB 426000 suivant leur domaine d'action.

Il est toutefois certain que la lourdeur du nouveau système incitera tant les cheminots que les amateurs à continuer à utiliser l'ancienne numérotation... A noter que les nouveaux numéros ne sont pas toujours apposés sur les cartouches prévus sur les faces frontales par manque de place.

Commande ferme de locomotives fret

La SNCF a commandé auprès d'Alstom une série de 120 locomotives électriques d'une toute nouvelle génération spécialement conçues pour le trafic marchandises, d'une puissance de 4200 kW et pouvant atteindre une vitesse maximale de 140 km/h. La commande est répartie en deux lots :

- 90 engins bicourant 1,5 kV = / 25 kV 50 Hz + un de présérie tricourant 1,5 et 3 kV = / 25 kV 50 Hz, qui seront affectés au dépôt d'Avignon et numérotés dans la série BB 27000;
- 28 engins tricourant 1,5 kV = / 25 kV 50 Hz / 15 kV 17 Hz + un de présérie, qui seront attribués à Thionville et numérotés BB 37000.

La SNCF a également pris une option pour 120 locomotives supplémentaires, livrables par lot minimum de 30 unités.

Une partie de l'équipement électrique sera fourni par les ACEC.

Les livraisons s'étaleront de 2001 à 2005 et signifieront la fin des dernières séries anciennes, notamment les BB 8100-8200, CC 7100 et BB 12000.

AUTRICHE

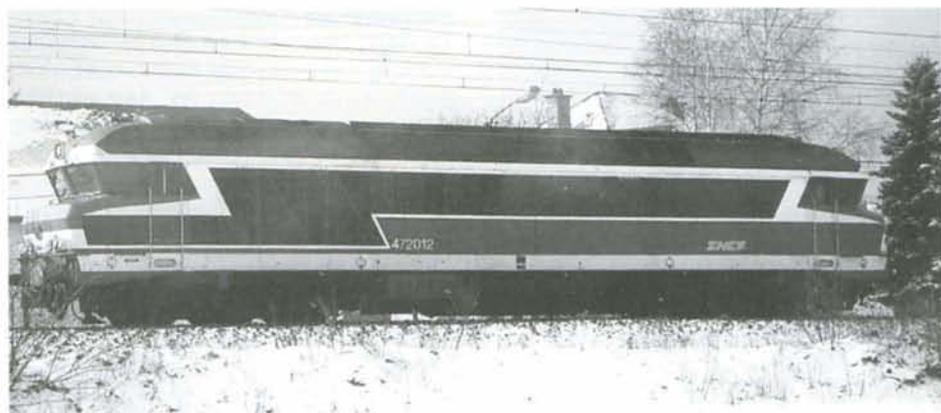
De nouvelles Diesel pour les ÖBB

Les Chemins de fer autrichiens ont commandé auprès de Siemens deux nouvelles séries de locomotives Diesel totalisant 100 engins; la mise en service des premières unités de chaque série est prévue au début de 2001.

Les 60 premières, destinées au trafic local sur les lignes secondaires, seront construites par Vossloh. Elles seront en fait fort semblables aux locomotives de la série 77 commandées par la SNCB. Ces machines à deux bogies (B'B) seront équipées d'un moteur Diesel de 740 kW et d'une transmission hydraulique. Elles pourront circuler à une vitesse maximale de 100 km/h. Ces locomotives remplaceront notamment les machines de la série 2048 (ex. V211 de la DB AG rachetées d'occasion de 1991 à 1994) ainsi que des engins électriques de types anciens (séries 1040, 1041, 1141). Les ÖBB ont également pris une option portant sur 90 unités supplémentaires.



La BB 817038 (BB 17038), affectée au trafic voyageurs dans l'Île de France, photographiée au dépôt d'Achères le 13 mars 1999. Photo : Yves STEENEBRUGGEN.



La CC 472012 (ex. CC 72012) à Stockem le 10 février 1999. Photo : Alain ELOOT.

La seconde commande concerne 40 locomotives de ligne à quatre essieux (B'B) de 2150 kW, à transmission hydraulique. Elles seront construites par Krauss-Maffei, avec leur partie mécanique basée sur les machines électriques de la série 152 (EuroSprinter) de la DB AG. D'une masse de 80 t et d'une longueur de 18,500 m, ces engins pourront circuler jusqu'à 140 km/h. Classées dans la série 2016, elles remplaceront les anciennes machines de la série 2050 et les premières locomotives de la série 2043. Elles seront équipées pour circuler sur les réseaux allemand et slovène, ainsi que pour fonctionner en réversibilité. Une option a été prise pour 110 unités supplémentaires.

en bref...

- Eurotunnel a annoncé un bénéfice net de 3,7 milliards de FB pour l'exercice 1998. En

1997, les chiffres étaient dans le rouge (-35,94 milliards de FB). Ce résultat est toutefois largement dû au gain de 16,2 milliards de FB engendré par la restructuration financière de la société.

- Les CFL vont tester un autorail léger allemand du type RegioSprinter sur la ligne Bettembourg - Dudelange. Pour cela, des adaptations aux quais des gares de la ligne ont dû être réalisés.

- Après de longues tergiversations, la construction de la ligne à grande vitesse entre le Tunnel sous la Manche et London ont débuté le 15 octobre 1998. Le premier tronçon entre Folkestone et Ebbsfleet (69 km) devrait être inauguré en 2003 avec, à la clé, une réduction du temps de parcours de 17 minutes. La construction de la seconde section jusqu'à London-Saint Pancras (39 km) reste incertaine en raison des difficultés liées à son financement.

CANADA

Renouvellement du parc moteur des CP

Les CP (Canadian Pacific) ont commandé chez General Motors (GM) une série de 81 nouvelles locomotives Diesel du type SD 90 MAC (CP n° 9100-9180). Les 61 premières seront équipées du moteur Diesel à 2 temps 16V710G3B de 4500 HP (9100 à 9160), tandis que les 20 suivantes seront pourvues du nouveau moteur Diesel GM type 16V265H à 4 temps et 16 cylindres en V de 6000 HP (9161 à 9180). Pour dépasser le seuil des 5000 HP, GM a en effet dû abandonner son bon vieux moteur à 2 temps, lequel était arrivé à sa limite extrême de puissance, et développer un nouveau moteur à 4 temps.

Les ateliers de Odgen Shops à Calgary (Alberta) se chargent du montage de 49 locomotives de 4500 HP, tandis que les 12 suivantes et les 20 locomotives de 6000 HP sont en cours de montage dans l'usine GM de London (Ontario).

Dernières nées de GM, les SD90 MAC ont des moteurs de traction à courant alternatif (MAC). Bien que plus puissants, ces moteurs sont moins grands que ceux à courant continu, tout en nécessitant moins d'entretien.



La locomotive General Electric type AC 4400 n°9511 des CP au dépôt de Calgary, le 5 janvier 1999. Photo : Christian SCHMITZ.

D'une masse de 185 t, les SD90 MAC sont capables de remorquer en simple traction des trains de 11400 tonnes à 65 km/h! Une SD 90 MAC remplace ainsi deux locomotives de type ancien.

En outre, leur coût d'entretien est fortement diminué tandis que la durée entre deux passages en révision est pratiquement doublée. Notons encore que, grâce à l'élec-

tronique de commande, la consommation de carburant et les émissions nocives de gaz ont été notablement diminuées.

Simultanément, les CP ont acquis 150 locomotives auprès de General Electric (GE) de 4400 HP à moteurs de traction triphasés du type AC 4400 (CP n° 9500 à 9583 et 9600 à 9670).



Aux ateliers Odgen Shops à Calgary, les SD90MAC 9123 et 9113 des CP en phase de test avant leur livraison, le 5 janvier 1999. Ces monstres sont capables de remorquer des charges de 11400 tonnes à 65 km/h en simple traction! Leur coût de construction n'atteint même pas la moitié de celui d'une locomotive de la série 13 de la SNCB... Photo : Christian SCHMITZ.



La locomotive historique FP7A 1400 restaurée dans sa version d'origine, accouplée à trois unités de la série FP9B et FP9A, le tout dans la décoration des années '50 et '60 des CP. Les deux phares blancs ne sont toutefois pas d'origine. Calgary, 5 janvier 1998. Photo : Christian SCHMITZ.

Toutes ont été construites à l'usine GE d'Erie en Pennsylvanie entre 1996 et 1998.

Ces machines sont équipées d'un moteur Diesel du type 16V7FDL16 de 4400 HP.

Les deux sous-séries se différencient par leurs équipements électrique et électronique, ainsi que par leurs bogies.

Cette série est entièrement en service et a déjà fait ses preuves sur la fameuse ligne des Rocky Mountains entre Calgary et Vancouver.

Avec la livraison de ces deux nouvelles séries, le parc moteur pour lignes principales des CP se voit fortement rajeuni. Elles remplaceront des machines de type ancien, comme les C420 (ALCO) retirées en juin 1998, les RS 18 (ALCO) retirées en avril 1998, ainsi que des engins qui ont dominé le réseau CP pendant 25 ans : les SD 40 (GM, 1966), SD 40-2 (DM, 1972-1984), GP 30 (GM) radiées en février 1998 et les GP 35 (GM 1964-1966).

De plus, les CP peuvent renoncer aux contrats de leasing de locomotives qu'ils ont fait depuis quelques années par manque d'engins de grande puissance.

Retour de la FP7A 1400

En avril 1998, les CP ont racheté leur ancienne locomotive 1400.

Cette machine du type FP7A de GM fut mise en service en 1953 avec le numéro CP 4099. En 1957, elle fut transformée (changement d'engrenages, agrandissement des réservoirs à eau pour le chauffage) et renumérotée 1400. Elle remorquait alors le

fameux train caréné "The Canadian" qui était le plus prestigieux des CP.

En 1978, elle se retrouva chez VIA Rail, la compagnie qui assurait désormais le service voyageurs national. Par la suite, en 1982, elle fut modernisée et renumérotée 6550. En janvier 1990, lorsque VIA diminua son offre de 40 %, la 6550 fut retirée du service. Comme elle se trouvait dans un bon état général, elle fut acquise en 1994 par le Nebkota Railway au Nebraska (USA).

Après son retrait de service en 1996, les CP décidèrent de la racheter dans le but d'assurer des trains de Business et historiques. Elle fut alors restaurée dans sa décoration d'origine : gris - rouge marron et bandes jaunes.

Les CP ont possédé un total de 35 FP7A (n° d'origine 4028-4041, 4058-4063, 4066-4075 et 4095-4103) et 29 F7B sans cabine de conduite (n° d'origine 4424-4448 et 4459-4462).

PAYS-BAS

Partage du parc de traction des NS

Depuis le 1er janvier 1999, les locomotives des NS ont été partagées entre NS Reizigers et NS Cargo, suivant en cela plusieurs réseaux européens. NS Reizigers hérite ainsi de toutes les 1700 et des 1638 à 1658 (renumérotées à cette occasion 1838 à 1858), tandis que NS Cargo a reçu les 1601 à 1637, les 1100 et 1300, ainsi que toutes les locomotives Diesel (séries 600, 2200 et 6400).

A noter que les machines de la série 1100, bien qu'appartenant à NS Cargo, sont louées par NS Reizigers pour la traction de la plupart des IC Den Haag - Venlo. Il en va de même pour les 1601 à 1637 qui peuvent être exceptionnellement vues en tête de trains de voyageurs, ce en attendant que le problème aux essieux des 1600 et 1700 soient résolus (voir EL 37 page 9).

Toutes les locomotives NS Cargo seront progressivement repeintes, lors de leur prochain passage en révision, dans la livrée rouge NS Cargo. La première machine électrique repeinte dans cette décoration est la 1637, sortie d'atelier le 5 janvier 1999. Les armoiries portées par les 1601 à 1637 seront en outre supprimées lors de cette opération.

Railcargo Europe

Comme annoncé dans notre précédent numéro, Railcargo Europe, la société issue de la fusion de NS Cargo et DB Cargo, assurera dès le 30 mai 1999 des relations marchandises en traction Diesel sans échange de locomotives aux frontières. Les machines utilisées pour ces services sont, d'une part, les 6491 à 6495 des NS, qui ont été pourvues de l'INDUSI et, d'autre part, des 232.008, 232.353, 232.449, 232.697 et 232.790 de la DB Cargo, qui ont été équipées d'un nouveau moteur Diesel russe Kolomna du type ED133 de 2940 kW, d'un nouveau système de refroidissement, de nouveaux filtres à air et de l'ATB leur permettant de circuler sur le réseau NS. Ces 5 machines ont en outre été renumérotées dans la nouvelle série 241. Les 241 ne seront toutefois pas disponibles avant le mois de septembre.

Les locomotives de NS Cargo remorqueront des trains de minerai vers la région de la Ruhr, tandis que les 241 tracteront des trains lourds de charbon au départ de Rotterdam et d'Amsterdam.

La région de Rotterdam deviendra ainsi particulièrement intéressante pour les amateurs, puisqu'il sera possible d'y voir circuler des locomotives de 5 compagnies différentes : les NS, DB Cargo (série 241), SNCB (série 11 et 25.5), HGK (DE 1024) et ACTS (1200 et 6700)!

Partenariat entre ACTS et Strukton

Les deux sociétés privées ACTS et Strukton (cette dernière spécialisée dans les travaux de voies) ont passé un accord de partenariat pour l'emploi commun de leur parc de traction. Les deux compagnies peuvent ainsi compter l'une sur l'autre en cas de pénurie de locomotives. Il est donc théoriquement possible qu'un jour une 6700 d'ACTS (ex. 62 SNCB) remplace une machine de Strukton (des ex. 2200 des NS) sur le chantier de renouvellement de la ligne 25 entre Mechelen et Kontich.

série 12

● Les locomotives de la série 12 pourraient se voir attribuer dès le prochain service d'hiver en septembre 1999 des services marchandises au départ de l'étoile de Charlot vers Aulnoy et peut-être même au-delà.

série 13

● Le 19 avril dernier, la SNCB a officiellement présentée à la presse les nouvelles locomotives de la série 13, en l'occurrence les 1305 et 1306. Cette présentation s'est déroulée en gare de Bruxelles-Midi.

Dès le lendemain, la 1306 assurait les IC 508 et 536 Oostende-Eupen et retour, la locomotive titulaire du train, à savoir la 2760, était néanmoins présente au cas où... Il s'agissait du premier service commercial "réussi". Elle avait en effet déjà été mise en tête de ces mêmes trains le 9 avril, mais le parcours "retour" s'était effectué comme véhicule suite à un problème pneumatique.

Le 21 avril, c'était au tour de la 1303 d'assumer les IC 508 et 536, la locomotive titulaire restant également présente.

Au 25 avril, la situation des sept premières locomotives s'établissait comme suit :
 - 1301 : à l'usine Alstom de Belfort pour remise au type;
 - 1302 : à l'atelier SNCF de Vitry-sur-Seine pour préparation en vue d'essais à 200 km/h entre Le Mans et Nantes;
 - 1303 : en réserve (sortie de Salzinnes, après remise au type, le 31 mars);
 - 1304 : à l'AC Salzinnes pour remise au type;
 - 1305 : à l'AC Salzinnes (entrée le 26 avril) pour remise au type;
 - 1306 : en réserve;
 - 1307 : en réserve.

A noter qu'à la fin avril, les 3005, 3012 et 3014 n'avaient pas encore été mises à la disposition des CFL mais étaient en fait utilisées par la SNCB pour des parcours d'essais ou des initiations de conducteurs.

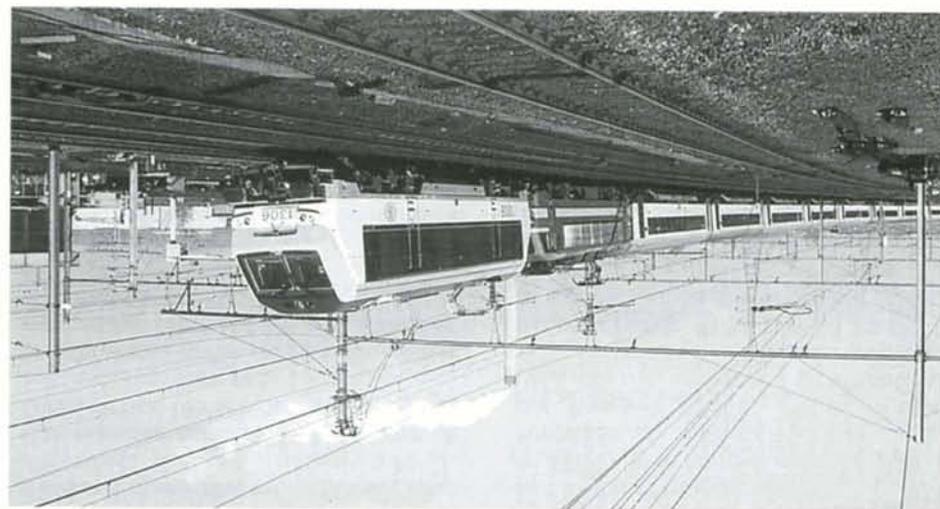


PHOTO 38-08 Le premier parcours commercial d'une 13 fut réalisé le 9 avril 1999 en tête de l'IC 508 Oostende - Eupen, ici en passage à Schaerbeek. La 1306 n'a toutefois pas pu terminer le service suite à la rupture d'une conduite d'air. Photo : Adrien RIGOT.

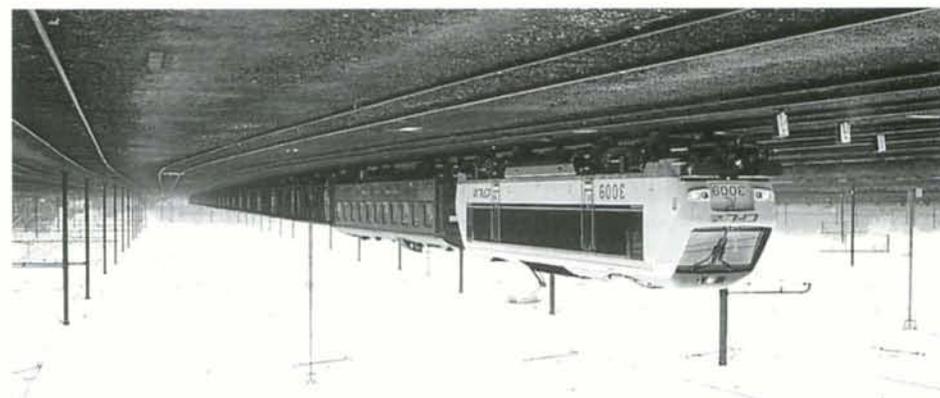


PHOTO 38-09 Le 14 décembre 1998, la 3009 des CFL fut testée en tête d'un train de marchandises prêt au départ en gare de Merelbeke. Derrière la machine, on remarque la voiture de mesure M 00011. Photo : Alain DEFCHERREUX.

MATERIEL MOTEUR
STATISTIQUE

livraisons d'engins neufs

521	: 11-01-1999 (AM 96) Hasselt
522	: 30-01-1999 (AM 96) Hasselt
523	: 01-02-1999 (AM 96) Hasselt
524	: 10-02-1999 (AM 96) Hasselt
525	: 23-02-1999 (AM 96) Hasselt
526	: 19-03-1999 (AM 96) Hasselt
527	: 19-03-1999 (AM 96) Hasselt
528	: 24-03-1999 (AM 96) Hasselt
529	: -03-1999 (AM 96) Hasselt
1306	: 26-03-1999 Merelbeke
1307	: 16-04-1999 Merelbeke

engins radifs

2307	: 01-10-1998 Antwerpen-Dam
5139	: 01-05-1999 Monceau
5140	: 01-05-1999 Hasselt
5155	: 01-04-1999 Antwerpen-Dam
6321	: 01-04-99 (vendue ACTS 6701) FKR
6325	: 01-06-99 (vendue ACTS 6702) FKR
6391	: 01-04-99 (vendue ACTS 6703) FKR
6392	: 01-05-99 (vendue ACTS 6704) FKR
6393	: 01-02-99 (vendue ACTS 6705) FKR
8442	: 01-04-1999 Infra, FNDM

mutations

6205	: LNC ⇄ FKR
6211	: FKR ⇄ NK
6223	: LNC ⇄ FHS
6231	: LNC ⇄ FHS
6244	: LNC ⇄ FKR
6248	: LNC ⇄ FKR
6249	: LNC ⇄ FKR
6250	: LNC ⇄ FHS
6269	: LNC ⇄ NK
6293	: FKR ⇄ NK
6321	: NK ⇄ FKR
6325	: NK ⇄ FKR

démotions

4503	: Stockem
4507	: Stockem
9207	: Stockem
9217	: Stockem
9225	: Stockem

abréviations

FHS	: Hasselt
FKR	: Merelbeke
LC	: révision confort
LNC	: Monceau
LT	: révision technique
NK	: Kinkempois
RG	: révision générale
RI	: révision intermédiaire
RIK1	: première révision intermédiaire
RIK2	: seconde révision intermédiaire

LOCOMOTIVES
ELECTRIQUES

série 11

● La 1184 est sortie de RG le 26-03-1999.



Deux vues de la chaîne de construction des 13 à Brugge. A gauche, la 1309; à droite, la 1310 non encore pourvue de ses carénages.
Photos : Marc GRIETEN, 13 mars 1999.

● Du côté des CFL, la situation des 3000 est plutôt dramatique. De nombreuses machines sont avariées, parfois très gravement. Il n'est ainsi pas toujours possible d'assurer les 4 journées de roulement prévues par manque de 3000!

Le 14 février dernier, les CFL ont présenté à la presse et au public les 3001, 3002 et 3003 en gare de Luxembourg.

série 18

● Ce sont finalement deux 18, les 1801 et 1803, qui ont été remises en état de marche à l'atelier de Kinkempois dans le courant des mois de janvier-février, dans le seul but d'effectuer, en compagnie de 3000 CFL, une campagne d'essai au Grand Duché de Luxembourg en vue de déceler et de remédier à certains problèmes techniques affectant les 3000, notamment les courants perturbant la signalisation en ligne.

Pour rappel, la 1801 fut garée le 11 octobre dernier; quant à la 1803, elle fut mise temporairement hors service le 21 décembre 1998.

Les deux locomotives furent expédiées à Luxembourg dans le marchandises 44931 le



Le 2 avril 1999, la 3007 remorque le train de marchandises 44936 Bettembourg - Kinkempois, ici le long de l'Alzette à Essingen. Photo : Christian VANHECK.

jeudi 2 février 1999, et testées sous 25 kV en début de soirée. Leur retour vers Kinkempois s'effectua dans le train 44936 le vendredi 3 février. Au départ de Gouvy, quatre locomotives se trouvaient en tête de ce train : 5527 + 8231 + 1803 + 1801!

Le samedi 20 février, les 1803 + 1801 retourneront à nouveau à Luxembourg, cette fois par leurs propres moyens via les lignes 43 et 162.

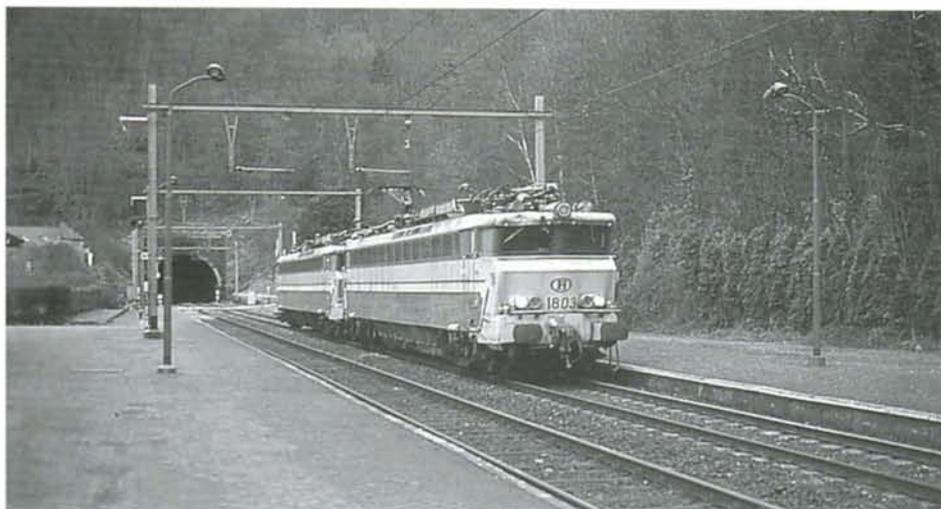
Leur retour s'opéra de la même manière le lundi 22 février.

Retour de Luxembourg à Kinkempois des 1803 et 1801 incorporées en tête du train 44936 remorqué par la 5527 et acheminant également la 8231 comme véhicule. Grand-Halleux, vendredi 19 février 1999. Photo : Marc RIGUELLE.





Arrivée en gare de Luxembourg des 1803 + 1805, le 27 février 1999. Photos : Wim WINDEY.



↑ Le 20 février, passage à Esneux des 1803 + 1801 lors de leur transfert de Kinkempois à Luxembourg, via les lignes 43 + 162. ↓ Le 27 février, passage à Hamoir des 1805 + 1803 en direction de Luxembourg. Photos : Marc RIGUELLE.



↓ PHOTO 38-10 La 2307 après la collision d'Hatival du 13 mai 1992. Salzinnes, le 28 mars 1996. Photo : Jean-Luc VANDERHAEGEN.



Le samedi 27 février, ce fut au tour de la 1805 accompagnée de la 1803 de se rendre à Luxembourg, également à vide par les lignes 43-162, avec retour par le même itinéraire le lendemain.

Après les essais, la 1801 a été aperçue en tête de trains IC Oostende-Köln. La réutilisation des 1801 et 1803 n'avait pourtant pas été prévue mais, comme les 16 et les deux dernières 18 (1805 et 1806) éprouvent souvent beaucoup de peine pour assurer les 5 journées de leur roulement, la disponibilité d'une machine supplémentaire est une aubaine...

série 22

- La 2233 est sortie de RG le 7 janvier 1999, et la 2203 de LC le 25 janvier 1999.

série 23

- Après plusieurs années de garage en attente d'une décision à l'Atelier Central de Mechelen puis à celui de Salzinnes, il a finalement été décidé de mettre définitivement hors exploitation la 2307, le 1er octobre 1998. Cette machine fut gravement accidentée à Hatival le 13 mai 1992. Voir à ce sujet notre rubrique "Radiations".

- Sont sorties de l'Atelier Central de Salzinnes les : 2309 (LC 06-01-99), 2381 (LT 22-01-99), 2368 (LC 03-02-99), 2302 (LT 11-02-99), 2360 (LC 02-03-99), 2306 (LT 13-03-99) et 2377 (LT 26-03-99).

série 26

- Malgré les énormes dégâts subis par les 2602 et 2603 (voir EL 37), la SNCB a décidé de réparer la 2602 et probablement également la 2603. La 2602 a été prise en mains à la fin du mois de mars. Une des deux faces latérales, ainsi qu'une partie de chacun des deux postes de conduite, devront être entièrement reconstruites.

- La 2632 accidentée à Naninne le 9 septembre 1998 (voir EL 36 page 27) est ressortie de réparation le 3 mars 1999. La 2618 est sortie de LT le 22-03-1999.

série 27

- Sont sorties de RIK2 les : 2749 (19-01-1999), 2754 (19-02-1999), 2752 (10-03-1999) et 2743 (31-03-1999).

LOCOMOTIVES DIESEL

série 51

● La 5155 a été mise définitivement hors exploitation suite à une collision survenue le 3 mars dernier entre Antwerpen-Oost et Antwerpen-Schijnpoort. Voir à ce sujet notre rubrique "Radiations" page 38.
Les 5139 et 5140 ont également été radiées suite à une avarie à leur moteur Diesel.
A noter que la 5140 attendait depuis 1993 à l'AC Salzannes un nouveau moteur Diesel. Le 1er août 1998, elle avait été mutée administrativement de Monceau à Hasselt.

série 55

● La 5528 est sortie de RG le 18-03-1999.

série 62/63

● La 6246 est sortie de RI le 18-01-1999.

● Après la revente des 6321, 6325, 6391 à 6393 à la firme néerlandaise ACTS (voir notre article), trois autres locomotives de la série 62 (ou 55, mais il est fort improbable que la SNCB cède des machines de ce type) pourraient être vendues à la société Transnico à Cuba, dans le cadre d'un projet de train touristique de luxe. Une filiale de la SNCB pourrait participer à ce projet. Ce train touristique sera remorqué par deux locomotives, tandis que la troisième servira de réserve. Cette utilisation nécessitera l'équipement d'attelage automatique comme il est d'usage à Cuba.

Dans le futur, Transnico envisage d'acquérir des locomotives des séries 52-53 ou 54. La firme a également pris contact avec les Chemins de fer danois pour voir les possibilités d'achat de machines du type MY (l'équivalent de nos "gros nez").

● Deux vagues de mutation ont été opérées dans la série 62.

La première est en rapport avec la revente de 5 locomotives à ACTS. Ainsi, le 26-01-99, Kinkempois a cédé à Merelbeke les 6321 et 6325, lesquelles ont circulé quelques jours à Merelbeke avant d'être modifiées pour leur vente à ACTS. En contrepartie, Merelbeke a transféré à la même date les 6211 et 6293 vers Kinkempois.

La seconde vague de mutation opérée le 05-03-99 concerne 8 machines excédentaires (à la suite de la terminaison des travaux TGV sur la LGV 1) de Monceau. La 6269 est cédée à Kinkempois, les 6223, 6231 et 6250 à Hasselt, et les 6205, 6244 (en ancienne livrée verte), 6248 et 6249 à Merelbeke (atelier qui a perdu les 5 engins vendus à ACTS). Merelbeke aligne ainsi trois locomotives vertes : les 6219, 6256 et 6244!

série 73

● La 7371 est sortie de RG le 26-01-1999.



PHOTO 38-11 Il arrive régulièrement que les 55 TVM soient appelées à remorquer des trains de marchandises. Ainsi, le 5 novembre 1998, les 5501 + 5509 ont assuré la traction du train de charbon 32742 entre Antwerpen-Lillo et Monceau, ici en passage à Braine-le-Comte. Photo : Serge MARTIN.

série 75

● Plusieurs locomotives de la série 75 sont garées à Antwerpen-Dam depuis plusieurs années en attente de réparation (avaries aux ponts d'essieux). Au début de l'année, la 7501 a rejoint l'Atelier Central de Salzannes, tandis que la 7503 est en cours de remise en état de marche à l'Atelier d'Antwerpen-Dam. Il s'agit d'une véritable renaissance, car beaucoup pensaient ne jamais revoir ces deux machines en activité.

série 82

● La 8207 est sortie de RG le 15-02-1999.

série 84

● La 8442 a été radiée en date du 01-04-99 suite à une avarie au moteur Diesel.

AUTOMOTRICES ELECTRIQUES

série 600-700

● C'est finalement le 17 mars dernier qu'est sortie pour la première fois sur le réseau la 606 entièrement modernisée, pour accomplir le traditionnel parcours d'essai de traction entre l'Atelier Central de Mechelen et Diest. Les principaux travaux de modernisation portent sur les points suivants :

- remplacement du chauffage à radiateurs électriques par un système à air pulsé;
- l'aménagement intérieur a subi un lifting complet avec un design gai et moderne. De nouvelles banquettes sont installées en deuxième classe, malheureusement toujours à raison de 2 + 3 (ou plus exactement 1 ½ + 2 ½...), tandis qu'en première classe, les voyageurs disposent de sièges individuels confortables. Les tons choisis sont légers, en gris et mauve clair. En

première classe, le nombre de place à été réduit à seulement 20 places par la suppression de l'ancien compartiment fumeur et son intégration dans la salle de seconde classe adjacente. L'impression d'espace a été renforcée par le plafond en forme de voûte et par les nouvelles fenêtres qui comportent moins de montants. Les porte-bagages sont fixés longitudinalement. Le nombre de place fumeurs a été diminué. Il ne reste désormais plus que 4 places fumeurs en première classe, où la séparation entre fumeurs et non-fumeurs est marquée par une cloison vitrée; afin de réduire au maximum la gêne pour les non-fumeurs, toutes les odeurs désagréables sont aspirées par le nouveau système de ventilation en direction de la plate-forme;

- placement de la sonorisation, ce qui a nécessité le montage de prises et fiches sur les faces frontales;
- installation de toilettes en circuit fermé;
- suppression du pare-brise de l'armoire haute tension (côté poste 1);
- postes de conduite : agrandissement des postes en longueur par suppression d'une banquette comme sur les automotrices 677 à 782, réaménagement complet du pupitre de commande avec une meilleure disposition des appareillages, montage d'un nouveau siège fixé au plancher;
- originalement, il était prévu de remplacer les portes pliantes par de nouvelles portes à deux vantaux semblables à celles équipant les voitures M4. La 606 est toutefois sortie avec ses anciennes portes entièrement restaurées;
- application de la nouvelle livrée grise avec du bleu, du rouge et du jaune.

La rénovation complète d'une automotrice s'élève à 25 millions de francs belges. L'investissement total pour la modernisation des 181 automotrices (601 à 655, 657 à 782) se monte donc à 4,5 milliards de francs. Leur rénovation s'étalera jusqu'en 2006, soit 25 rames par an. Leur durée de vie se voit prolongée d'une quinzaine d'années.



PHOTO 38-12 Le 17 mars 1999, la 606 quitte l'Atelier Central de Mechelen en direction de la gare de Muizen, en vue de procéder à des parcours d'essai de traction (2 allers-retours Muizen-Diest). Photo : Alain DEFECHEREUX.



PHOTO 38-13 La 606 durant son parcours d'essai, à Haacht, le 17 mars 1999.



PHOTO 38-14 La 606 accouplée à la 626 lors de sa présentation sur la voie 4 à Bruxelles-Midi, le 22 mars 1999. Photos : Pierre HERBIET.

Après son parcours d'essai, la 606 a été présentée sur la voie 4 de Bruxelles-Midi, le lundi 22 mars 1999, en compagnie de l'automotrice 626 non modernisée. Une seconde présentation pour la presse eut lieu le 19 avril, toujours à Bruxelles-Midi, en compagnie de locomotives de la série 13.

Trois autres rames sont actuellement en cours de modernisation. Dans l'ordre, les 604, 633 et 617.

Avec le lancement de ce programme de rénovation, la livrée rouge-bordeaux a entamé une lente phase de disparition, qu'actuellement seules les automotrices des séries 151 à 270, 800 et 900, et les voitures types K4, M2 et M5 conservent.

série 961-975 (Postales)

● Les 962 et 975 sont sorties de RI dans la nouvelle décoration postale, respectivement en mars et février 1999.



Les nouveaux sièges de première classe. A droite, le compartiment fumeurs de 4 places. Photo : SNCB.



PHOTO 38-15 Le nouvel aménagement intérieur en deuxième classe.



La 604 sera la seconde automotrice de la série 600 rénovée, ici en cours de transformation à l'Atelier Central de Mechelen le 11 novembre 1998. Photo : E. PAULUS.

VOITURES

16

C'est le 12 février dernier que sont apparues les deux premières voitures du type I6 rénovées, à l'occasion d'un parcours de rodage organisé entre l'Atelier Central de Mechelen et Landen et retour. La rame, remorquée par la 2508, était composée des I6 A12.617 et B 12.643 accompagnées d'une M4 sortant elle aussi de modernisation (voir photo dans notre précédent numéro page 52).

La rénovation des I6 se limite seulement au changement des couleurs tant de l'aménagement intérieur que de la décoration extérieure, par l'emploi de teintes douces et claires.

Ces deux voitures, ainsi que quatre autres I6 modernisées, sont sorties de l'Atelier Central de Mechelen le 23 mars. Dès le 25 mars, deux voitures furent incorporées dans la rame de l'EC 91 "Vauban" Bruxelles-Milano qui comportait ce jour des voitures dans trois livrées différentes : Memling, orange C1 et I6 rénovées.



PHOTO 38-16 Le 17 avril 1999, deux voitures K4, une USI et une DEV, stationnent en gare de Venlo pour l'initiation des accompagnateurs de train. Photo : William BOECKX.

K4

Le 7 avril dernier, une première rame de voitures du type K4 a quitté la Belgique à destination des Pays-Bas, remorquée au départ de Schaerbeek par la 2555. Durant le mois d'avril, ces voitures étaient visibles dans plusieurs gares des NS au fin de l'écolage du personnel d'accompagnement. Elles étaient accouplées à une ancienne locomotive

de la série 1100 qui servait à l'alimentation de leur équipement pneumatique.

A partir du 13 août, 60 voitures K4 seront utilisées par les NS et incorporées dans les rames de voitures ICR sur les relations Den Haag - Venlo et Den Haag - Haarlem. En moyenne, un train sur deux comportera des K4.

La totalité du parc des K4 (84 voitures) sera louée aux NS pour la fin de l'année 1999.

PHOTO 38-17 Le premier engagement en service des I6 rénovées s'est effectué le 25 mars 1999 dans l'EC "Vauban" Bruxelles-Midi - Milano, photographié ici entre Hatrival et Libramont. Photo : Jean-Luc VANDERHAEGEN.



M5

La SNCB étudie actuellement un programme de rénovation des voitures à double étage du type M5, de manière à en améliorer sensiblement le confort. Les principaux aménagements envisagés portent sur l'installation de sièges individuels et l'aménagement de toilettes en circuit fermé, l'amélioration de l'éclairage et le remplacement du revêtement de sol.

La chaîne de rénovation des M5 devrait débuter au début de 2000 et s'étaler jusqu'au milieu de 2002.

M6

On se souviendra que la commande des nouvelles voitures à double étage du type M6 avait été bloquée à la suite d'irrégularités dans la procédure d'attribution, suivie de la plainte devant la Commission européenne des concurrents écartés du marché : Breda et Siemens. Aux dernières nouvelles, la Commission aurait rejeté la plainte, ce qui pourrait débloquer la commande. A suivre... Les M6 présenteront un niveau de confort très élevé : climatisation, toilettes en circuit fermé, embarquement rapide quelle que soit la hauteur des quais, système d'information intérieur et extérieur à affichage électronique, isolation phonique efficace, plus d'espace pour les bagages, sièges individuels disposés 2 à 2 en vis-à-vis tant en première qu'en deuxième classe.

Chaque rame sera composée de 6 voitures : 4 voitures de deuxième classe, une voiture de première classe et une voiture multifonctionnelle comportant un compartiment de première classe, un compartiment de deuxième classe et un fourgon.

Chacune des quatre voitures de deuxième classe offrira 140 places non-fumeurs. La voiture de première classe offrira 124 places non-fumeurs. La voiture multifonctionnelle comprendra 30 places en deuxième classe et 25 en première, toutes en espace fumeurs.



Spectacle surprenant à Delta, sur la ligne 26, un des bastions des automotrices Sprinter, vers 09.00 du matin : la rame ayant assuré le train 7724 composé de 9 voitures I11 et d'une M4 BDK, un train P Châtelet-Etterbeek via Bruxelles-Midi, qui rejoint à vide Schaerbeek en empruntant la ligne 26. A gauche de la photo, on reconnaît quelques voies du métro bruxellois qui est électrifié par 3ème rail latéral et dont une section de la ligne 1A est parallèle à la ligne 26 de la SNCB entre les stations Delta et Mérode. Delta, 25 mars 1999. Texte et photo : Pierre BERCHEM.

TGV

Des Eurostar à Nice

A partir du 30 mai, la relation TGV Bruxelles - Nice et retour sera assurée par des rames Eurostar dégagées du trafic vers London. Cette mesure a été prise de façon à utiliser les rames Eurostar excédentaires et de libérer ainsi des rames TGV dont l'effectif est au plus juste.

Perspective d'avenir

Dans un futur proche, l'offre des Thalys devrait évoluer de la manière suivante :

- septembre 1999 : augmentation du nombre de relation entre Bruxelles et Paris

de 19 à 21;

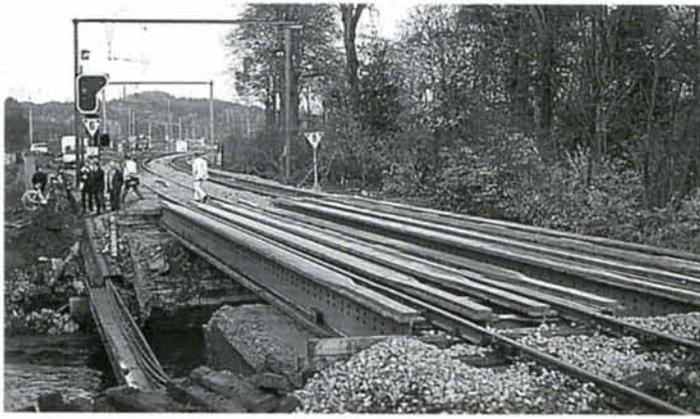
- novembre 1999 : mise en circulation de 4 relations quotidiennes entre Bruxelles et les gares de l'aéroport Charles de Gaulle et Marne-la-Vallée;
- en 2000 : durant toute la durée de l'Expo 2000 à Hannover, du 1er juin au 31 octobre, toutes les relations Paris - Köln seront prolongées jusqu'à Hannover. Une nouvelle relation Amsterdam-Bruxelles-Avignon pourrait être créée; Bruxelles ne sera alors plus qu'à 4h10 d'Avignon;
- 2002 : mise en service de la ligne à grande vitesse entre Leuven et Bierset;
- 2005 : mise en service des lignes à grande vitesse Antwerpen - Amsterdam, et Chênée - frontière allemande, ainsi que des sections modernisées Bruxelles - Leuven et Aachen - Köln, avec à chaque fois, un gain de temps à la clé.



PHOTO 38-18 Comme annoncé dans notre précédent numéro, la SNCB transforme pour le transport de ferraille une série de 130 wagons tombereaux du type Eaos. Ces véhicules, désignés Fas type 1415G5, sont dotés d'une nouvelle caisse plus résistante et leur plancher en bois est remplacé par un plancher métallique. Le Fas 31 88 6734 0008 à Châtelet, le 11-03-1999. J. DELFORGE.



Une nouvelle série de wagons tombereaux à bogies du type Eaos est en cours de transformation pour le transport de conteneurs par la firme Inter Ferry Boats. Le travail est réalisé par l'Atelier Central de Gentbrugge. Le 6 février 1999, l'Eaos 33 88 5330 2879 est manoeuvré à Gentbrugge. Photo : Roger CRİKELAIRE.



Le pont provisoire au-dessus de la Nèthe à Herentals, le 15 novembre 1998. Photo : Dave HABRAKEN.



PHOTO 38-19 Le 11 avril 1999, les 7602 et 7613 remorquaient un train de travaux à Duffel. Photo : William BOECKX.

INFRASTRUCTURE

ligne 0 : modernisation de la gare de Bruxelles-Central

La SNCB vient de terminer le cahier des charges pour la modernisation complète de la gare de Bruxelles-Central. L'investissement global, qui dépassera 500 millions de francs belges, prévoit notamment la restauration des façades et de la salle des guichets, la réhabilitation des quais et de l'entresol avec l'aménagement d'une galerie commerçante, la construction d'un nouvel accès direct à la gare depuis l'Albertine, ce qui permettra de désengorger l'entrée principale. Les travaux devraient commencer au début de l'an 2000.

ligne 15 : affaissement du pont sur la Nèthe à Herentals

Le samedi 7 novembre 1998, un conducteur assurant un IR vers Neerpelt signala un affaissement de la voie à hauteur du pont sur la Nèthe à la sortie d'Herentals, sans pour autant nécessiter l'interruption du trafic. Le lendemain vers 13.00, l'affaissement du pont avait pris de telles proportions qu'il fut décidé d'interrompre toute circula-

tion. Les importantes précipitations et les inondations des jours précédents sont responsables de la détérioration de ce pont vieux d'environ 100 ans.

La SNCB décida immédiatement la démolition du pont et son remplacement par un ouvrage provisoire en attendant la construction d'un nouveau pont vers la fin de 1999. Le montage du pont provisoire et le rétablissement du trafic dura seulement une semaine. Durant cette période, des bus de substitution circulaient au départ d'Herentals vers Turnhout (ligne 29) et Geel (ligne 15), tandis que le trafic marchandises vers Mol était dévié par Aarschot et Hasselt.

Durant la nuit du 8 au 9 novembre, trois convois d'automotrices restées bloquées à Turnhout, furent rapatriés à Hasselt. Ces acheminements, qui se déroulèrent en traction Diesel via Mol, durent emprunter le pont de la Nèthe étant donné que la bifurcation entre les lignes 15 et 29 est située juste en aval de l'ouvrage.

Dès le démontage des deux voies, le lundi 9 novembre, la démolition du pont fut suivie des travaux de fondation du pont provisoire. Les quatre éléments du pont provisoire arrivèrent par train le jeudi matin, et furent assemblés le lendemain. Les voies furent déjà reposées durant la soirée du vendredi, si bien que le pont fut prêt au service le dimanche. Après les parcours d'essai et de dérouillage, le trafic fut réinstauré le lundi

13 novembre. Une belle performance!

ligne 25

Au début de l'année, un important chantier de renouvellement des voies a débuté sur la section Mechelen-Nekkerspoel - Kontich de la ligne 25. C'est la firme néerlandaise Strukton qui a obtenu cet important contrat qui porte sur le renouvellement complet des deux voies du tronçon. Suite à d'importants retards pris dans le chantier, la terminaison prévue pour le mois de juin sera probablement reportée au mois de septembre.

Les travaux se déroulent uniquement durant les week-ends, les trains étant détournés par la ligne 27.

Pour remorquer les nombreux trains de chantiers, Strukton n'a pas pu utiliser ses propres locomotives (des ex. 2200/2300 des NS) du fait qu'elles ne répondaient pas aux normes de la SNCB en matière d'équipement de freinage. En attendant leur adaptation, Strukton loue aux NS des machines de la série 6515 à 6520, lesquelles, comme on le sait, sont aptes à circuler sur notre réseau. En générale, trois 6500 sont utilisées, si bien que les services marchandises assurés par ces machines entre Rotterdam et le port d'Antwerpen se fait actuellement en simple traction avec diminution de la charge remorquée.



PHOTO 38-20 Un train de ballast encadré par deux 6500 des NS attend en gare de Vilvoorde son acheminement vers le chantier de renouvellement des voies entre Mechelen-Nekkerspoel et Kontich. Photo : Jean-Luc VANDERHAEGEN, 27 mars 1999.



Le 5 mars 1999, tôt le matin, un train de ballast tracté par la 6516 des NS traverse la gare de Mechelen en direction de Vilvoorde, après avoir travaillé durant la nuit entre Mechelen-Nekkerspoel et St. Katelijne Waver. Photo : Ivo VAN STEENWINKEL.

Des 76 de la SNCB interviennent également pour remorquer les trains de travaux. Une petite base de travaux a été aménagée dans la cour à marchandises de Mechelen-Nekkerspoel, où se trouve également le train dortoir du personnel. Les trains de ballast et de gravier stabilisant sont généralement garés à Vilvoorde, et les trains de traverses à Muizen. A plusieurs reprises, des 6500 ont été expédiées à Quenast pour remorquer les trains de ballast.

ligne 42 : disparition des signaux mécaniques de Bovigny

Depuis plus de 10 ans, seule la gare de Bovigny était encore équipée de signaux mécaniques sur la ligne 42. Ces derniers vestiges ont finalement été mis hors service le 22 février. Il ne subsiste désormais plus de palettes en pleine voie que sur la ligne 165 entre Virton et Bertrix (Straimont, Florenville, St. Vincent-Bellefontaine).

ligne 42 : nouveau report de la traction électrique?

Les travaux d'électrification de la ligne 42 prennent du retard, en raison notamment de difficultés rencontrés dans les travaux d'étanchéité des tunnels de Coo, Roanne-Coo et Xhierfomont. On parle ainsi de reporter la mise sous tension du tronçon Gouvy - Trois-Ponts pour le mois de septembre, et celui de Trois-Ponts - Rivage au-delà de janvier 2000 voir même mai 2000...



PHOTO 38-21 Les signaux mécaniques de Bovigny faisaient partie de ceux les plus photographiés du réseau. Ici, le signal d'arrêt implanté à l'extrémité du quai en direction de Liège. Un train de coke remorqué par la 5529 bleue et une 1800 CFL passe à sa hauteur le 9 mai 1987. Photo : Jean-Luc VANDERHAEGEN.

PHOTO 38-22 Le 9 mai 1987, la 5114 de Schaerbeek en tête d'un train de longs rails à destination des CFL, va franchir le signal d'arrêt implanté à la sortie de la gare en direction de Gouvy. La bâtiment de la gare existait encore. Jean-Luc VANDERHAEGEN.



Pour cette raison, il est quasiment acquis que la relation IR Liège-Luxembourg sera scindée en deux : un train Liège - Trois-Ponts en traction Diesel 55 + I10, en correspondance quai à quai avec un train Trois-Ponts - Luxembourg en traction électrique 3000 CFL + I10. Les trains venant de Luxembourg seront en outre décalés d'une heure par rapport aux horaires actuels. Les trains P ainsi que les TAA continueront de circuler en traction Diesel. Un nouveau sursis donc pour le mode de traction Diesel.

ligne 24 : viaduc de Moresnet

Voici quelques rectifications ou précisions concernant la réfection du viaduc de Moresnet (voir EN LIGNES 37 page 38).

Des travaux de réfection et de peinture du viaduc sont effectivement programmés pour ces prochains mois. Ils devraient permettre de prolonger la vie de ce remarquable ouvrage, à défaut d'un renouvellement total dont le coût est estimé à plus d'un milliard de francs belges.

Contrairement à ce qui a été écrit dans notre précédent numéro, il n'est nullement question de détournement du trafic via la ligne 39. Aucune remise en état de cette ligne n'est donc envisagée, du moins en relation avec les travaux du viaduc.

Il est vrai qu'un détournement de l'important trafic marchandises de la ligne 24 serait difficilement envisageable via un itinéraire passant par la ligne 39 à voie unique sur 7 kilomètres, la ligne 37 et son trafic international, et la gare d'Aachen-Hbf guère adaptée pour ce trafic avec la nécessité de rebrousser vers Aachen-West.

En fait, ces travaux devraient être exécutés moyennant l'organisation d'un service à voie unique au droit du viaduc, le tronçon à voie unique étant limité en longueur de par la pose d'un appareil provisoire 200 mètres avant celui-ci côté Allemagne.

Des coupures des deux voies simultanément ne seraient d'application que de manière sporadique (essentiellement le dimanche pendant les périodes sans circulations).

ligne 73 : vers une réouverture du tronçon frontalier?

La réouverture de la section frontalière De Panne - Dunkerque fait actuellement l'objet d'une étude dans la perspective d'un nouveau trafic de fonte en fusion entre Dunkerque et Marcinelle. Ce trafic, prévu sur une période à long terme, est jugé suffisamment rentable pour justifier la réouverture de la ligne.

Si du côté belge la remise en état de la voie ne nécessitera guère plus de 2 jours de travaux, du côté français, par contre, la réactivation de la ligne exigera des travaux très importants. Affaire à suivre...

ligne 154 : Dinant-Givet

On reparle toujours de la réouverture de la section internationale Dinant-Givet de la ligne 154. Ainsi, le 7 avril dernier, le CSI (conseil syndical interrégional) rassemblant



La passerelle de Berzée à la belle époque. Collection : Christian DOSOGNE.

ligne 132 : démolition de la passerelle de Berzée

La superbe passerelle métallique qui enjambait la gare de Berzée a malheureusement été démolie durant la nuit du 2 au 3 février, et remplacée par un ouvrage moderne en béton mis en place du 23 au 24 mars, lequel ne surplombe plus que les deux uniques voies subsistantes.



PHOTO 38-23 Le 553.29 sous la superbe passerelle de Berzée, lors de son transfert de Haine-St.Pierre à Mariembourg le 25 mai 1987. Photo : Christian DOSOGNE.



Comme signalé dans notre précédent numéro, la firme française Travaux du Sud-Ouest (TSO) a effectué un chantier de renouvellement de voies sur la ligne 34 au départ de Tongeren. Le 22 janvier 1999 en gare de Tongeren, la 737 assurant l'IR 2935 Maastricht - Antwerpen, cotoye la locomotive AT3 PE 174 (ex. 211.329 de la DB). Marc GRIETEN.

cinq organisations syndicales belges et françaises, a organisé une grande réunion en gare d'Hastière, pour présenter au public et aux politiques ce projet de réouverture.

Le SCI ne veut pas réactiver la ligne pour le

principe, mais sur base de besoins qui ont été définis avec soin. La ligne bénéficie de trois atouts : le transport des voyageurs, le tourisme et le trafic marchandises.

Investissement de deux milliards

Le Conseil d'Administration de la SNCB a approuvé une série d'investissements et travaux pour un montant total de 2,175 milliards de FB, portant notamment sur :

- la construction de la LGV entre Bierbeek et Gingelom (525 millions de FB);
- la réalisation des travaux d'aménagement du grill d'entrée de Bruxelles-Midi afin de permettre aux TGV de relier directement le terminal sans cisailer les voies, par la construction de deux viaducs dont les piles en béton sont déjà construites. Simultanément, un train-wash supplémentaire sera établi vers Forest (858 millions de FB);
- l'achat de rails (30 millions de FB), de câbles à fibres optiques et de signalisation (85 millions de FB);
- l'achat de la KVB pour équiper les AM 96 qui circulent sur le réseau français (134 millions de FB); la 446 se trouve actuellement à l'Atelier Central de Mechelen pour placement du KVB à titre de prototype;
- le renouvellement des voies à Statte et Huy (57 millions de FB);
- la construction d'un pont sur la Sambre à Auvelais dans le cadre de la réactivation de la ligne 147 Fleurus-Auvelais (66 millions de FB);
- la construction d'un nouveau terminal rail/route dans le port d'Antwerpen, pour la filiale Inter Ferry Boats (67 millions de FB).

A propos des IC-I Charleroi-Antwerpen

Comme on le sait, depuis le 10 janvier dernier, les voitures I11 qui assuraient les IC-I Charleroi-Antwerpen ont été remplacées par des rames réversibles de voitures M4. De plus, le service du week-end a été scindé en deux parties. Le motif essentiel en est la recherche d'une solution radicale aux problèmes récurrents de régularité sur cette relation.

Les usagers de celle-ci ont bien du constater que, depuis le 24 mai 1998, ces trains, surtout dans le sens Antwerpen-Charleroi, circulaient régulièrement avec des retards de 15 à 20 minutes.

Les raisons de cette situation étaient complexes et fastidieuses à expliquer mais, en résumé, il peut être constaté que les horaires avaient été conçus d'une manière telle qu'il était totalement impossible de les respecter en fonction des retards systématiques de l'IC-B venant des Pays-Bas, du retard induit sur l'omnibus évitant cet IC-B à Mechelen, des retards induits sur l'IC-I au déblock de cet omnibus à l'approche de Braine-l'Alleud, des travaux en cours à Antwerpen-Centraal ainsi qu'entre Kontich et Mechelen-Nekkerspoel (Kleine Veldslag), ainsi que des travaux sur la ligne 124.



PHOTO 38-24 C'est le 14 avril dernier qu'a débuté la démolition de l'atelier des wagons de Schaerbeek. Sa disparition est justifiée par le réaménagement de la gare allant de pair avec la création des lignes à grande vitesse vers Antwerpen et Liège.

Photo : Alain DEFECHEREUX, mars 1997.

La réinstauration du service voyageurs serait justifiée par les perspectives alarmantes de l'augmentation du trafic routier dans les 20 prochaines années. Toute la région de Givet pourrait bénéficier d'un accès rapide non seulement au réseau intérieur belge, mais également aux Thalys et Eurostar. De plus, une enquête menée dans les établissements scolaires de la région a clairement montré l'intérêt de la réouverture au trafic des voyageurs.

La ligne peut également jouer un rôle important dans le tourisme. Un nouveau train touristique pourrait ainsi voir le jour : le "Mosan" qui longerait toute la Meuse au départ de Maastricht jusqu'à Sedan.

Côté fret, il n'entre pas dans les intentions de concurrencer l'"Athus-Meuse", mais simplement de desservir les régions traversées. La création envisagée d'une plateforme multimodale (rail, route, voies navigables) dans le port de Givet prend ici toute son importance.

Le SCI est persuadé que le coût de réouverture en traction Diesel estimé à 500 millions de francs belges est justifié au regard de l'intérêt économique et social du projet. La balle est maintenant dans le camp des politiques, de la SNCB et de la SNCF.

ligne 147 Fleurus-Tamines

Les premiers travaux de terrassement de la ligne 147 ont débuté le 7 avril dernier à Auvelais. Les travaux s'étaleront en principe sur 420 jours, pour une mise en service prévue en 2001.

Vilvoorde : rénovation de la gare

Les travaux de rénovation de la gare de Vilvoorde ont débuté le 1er mars dernier et s'étaleront jusqu'à la fin de l'an 2000. Un des aspects de cette modernisation sera la restauration des magnifiques abris encadrant les escaliers sur les quais, garnis de vitrages

de plusieurs couleurs différentes, qui étaient restés sans le moindre entretien depuis plusieurs dizaines d'années. En outre, des escaliers mécaniques seront installés ainsi que, sur chaque quai, des abris chauffés pour les voyageurs. L'ensemble des quais sera couvert par une grande toiture, ce qui entraînera la démolition des actuels auvents.

Le bâtiment est également en cours de modernisation, tant intérieurement qu'extérieurement.

Depuis le 24 mai 1988, le nombre de voyageurs fréquentant la gare de Vilvoorde est passé de 3200 à 4000, grâce notamment à l'arrêt des IC Antwerpen - Charleroi.

De nouvelles gares

Ces derniers mois, plusieurs nouvelles gares ont été inaugurées. Après celle de Welkenraedt, ce fut au tour de la gare de La Louvière-Sud d'être inaugurée le 10 février bien que déjà fonctionnelle depuis le 4 décembre 1998. Le nouveau bâtiment fait place aux baraquements provisoires préfabriqués qui avaient été aménagés en 1982 lors de la suppression de la gare d'Haine-St.Pierre. Le coût total de l'investissement s'élève à quelques 85 millions de FB + 35 millions pour l'aménagement des abords. Près de 2.500 voyageurs fréquentent quotidiennement cette gare située sur la dorsale wallonne.

Au début du mois de mars, ce fut au tour de la nouvelle gare d'Ottignies d'être rendue accessible au public. L'investissement global s'élève ici à plus de 110 millions de FB.

Les travaux ne sont toutefois pas encore achevés puisqu'ils se poursuivront avec la prolongation du couloir sous voies, la démolition de la passerelle et de l'ancien centre routier, l'aménagement des abords de la gare avec un nouveau parking.

Quelques 16.000 voyageurs fréquentent quotidiennement cette gare, ce qui en fait la troisième de Wallonie après celles de Liège et Namur.

Une première solution a donc été de scinder la relation et donc d'isoler les effets négatifs d'une ligne sur l'autre.

Depuis l'application de cette mesure le 10 janvier 1999, force est de constater que la régularité des deux relations nouvelles s'est nettement améliorée.

Une deuxième adaptation fondamentale de la desserte des lignes 25 et 124 est actuellement à l'étude.

Nous reviendrons ultérieurement sur ce sujet lorsque cette étude sera dans une phase plus avancée de réalisation.

Modifications d'horaires au 30 mai

Plusieurs petites adaptations d'horaires seront réalisées à partir du 30 mai prochain. Les modifications importantes seront désormais appliquées en septembre et non plus en mai comme auparavant. Parmi les changements, on retiendra les suivants :

- les IC-E Knokke/Blankenberge - Hasselt seront prolongés jusqu'à Tongeren. Afin de soulager la ligne 36 entre Bruxelles et Leuven - tronçon qui vivra à l'heure des travaux TGV - les IC-E seront détournés par les lignes 27 et 53A; le temps de parcours plus long qui en résultera sera compensé par la suppression des arrêts aux gares de Langdorp, Testelt, Zichem et Scholen. Une nouvelle relation L sera instaurée entre Leuven et Hasselt;
- les relations L de la ligne 26 seront partiellement prolongées jusqu'en gare de Halle;
- les trains Bénélux ne desserviront plus la gare d'Antwerpen-Centraal. En compensation, un nouvel IC sera instauré entre Bruxelles-Midi et Antwerpen-Centraal;
- suppressions de plusieurs trains touristiques en semaine durant la saison touristique, laquelle ne s'étalera plus que du 12 juillet au 20 août (du 3 juillet à fin août le week-end). En dehors de cette période, aucun train touristique ne circulera en semaine.

En outre, de légères modifications d'horaires seront apportées aux relations IC Bruxelles-Luxembourg, Schaerbeek-Mouscron, Bruxelles-Namur-Dinant/Liers, et Binche-Bruxelles-Louvain-la-Neuve.

Côté trafic international, les changements principaux concerneront la ligne du Luxembourg et au-delà qui verra sa grille horaire entièrement remaniée, avec notamment la suppression d'un train légendaire : l'"Edelweiss". Cette suppression s'explique par la forte diminution de sa fréquentation enregistrée depuis 1989 (-20% entre Bruxelles-Basel et Zürich, -35% entre Bruxelles et Genève). La concurrence et les tarifs aériens ont contribué à sa désertification. L'"Edelweiss" sera en fait remplacé par le nouvel EC "Jean Monnet" qui circulera entre Bruxelles-Midi et Strasbourg avec des horaires mieux adaptés à la clientèle : EC 295 Bruxelles-Midi 17.08 - Stras-

bourg 22.33, et EC 296 Strasbourg 06.45 - Bruxelles-Midi 11.48. Suivant les jours, la rame sera composée de 5 ou 7 voitures I6 modernisées.

Un nouveau train EC Bruxelles-Luxembourg et retour sera créé et baptisé "L'Etoile d'Europe". Il circulera du lundi au vendredi sous l'horaire suivant : EC 104 : Luxembourg 13.15 - Bruxelles-Midi 15.45 et EC 105 Bruxelles-Midi 09.15 - Luxembourg 11.46. La rame sera composée de 5 voitures I6 modernisées.

Simultanément, les internationaux "Iris" Bruxelles-Chur et "Le Grand Ducal" Bruxelles-Luxembourg seront gratifiés du rang d'EC.

Comme autres modifications, signalons l'instauration d'une cinquième relation Thalys entre Paris et Amsterdam (6 les week-ends durant l'été), l'incorporation d'une voiture Bmh des CFL dans tous les IR Liège-Luxembourg durant la période touristique, et la création d'une nouvelle relation TAA (train auto accompagnée) : le "Freccia del Tirreno" Schaerbeek-Roma dont voici l'horaire :

- TAA 1295 (les dimanches du 6/6 au 26/9, 19/12, 26/12 et du 9/4 au 21/5/2000) Schaerbeek 15.07 - Bruxelles-Midi 15.23/30 - Luxembourg 18.21/32 - Roma 11.23;
- TAA 1294 (les mardis du 8/6 au 28/9, 21/12, 28/12, du 11/4 au 23/5/2000) Roma 16.05 - Luxembourg 08.36/46 - Bruxelles-Midi 11.44/54 - Schaerbeek 12.08

Des distributeurs de billets

Depuis le début du mois d'avril, des distributeurs automatiques de titres de transport ont été installés dans les gares d'Ottignies, Leuven et Bruxelles-Central.

Ces distributeurs peuvent délivrer non seulement des billets ordinaires, mais également des Pass, cartes-agglomérations, renouveler certaines cartes-trains, etc. A terme, ils pourront même fournir des titres de transport pour des parcours internationaux et délivrer des réservations.

Le choix du billet se fait par pression sur des touches sensibles en fonction des ordres transmis par un écran.

Le paiement ne peut s'effectuer que par carte bancaire.

Tous les appareils sont raccordés à un ordinateur central, ce qui permet, outre un meilleur contrôle, de procéder rapidement à des adaptations tarifaires.

Depuis le mois d'avril, plus de 150 distributeurs sont en cours d'installations dans les principales gares du réseau.

C'est la firme Prodata qui fournit les appareils. L'investissement global s'élève à 350 millions de FB.

Ces distributeurs ne doivent pas remplacer les guichetiers, mais seulement permettre de diminuer les files d'attente. Durant les premières semaines, des employés de la SNCB aideront les voyageurs à se familiariser avec ces nouveaux appareils, et pourront

simultanément détecter leurs éventuelles déficiences.

Au début du mois d'avril, notre ami Adrien a testé pour nous le distributeur d'Ottignies. Après avoir choisi le billet (Ottignies-Bruxelles) sur l'écran tactile, il a introduit une carte de banque. Il a dû répéter plusieurs fois ces opérations avant que la machine ne daigne accepter le paiement et délivrer un ticket Bancontact. Par contre, pas de trace du titre de transport! Il s'est alors dirigé vers les guichets où on lui a prié d'exposer le problème à deux charmantes hôtesses s'occupant du distributeur. Celles-ci lui ont répondu que plusieurs utilisateurs avaient déjà eut le même problème, mais qu'elles ne pouvaient rien faire...! Elles lui ont ensuite demandé d'aller se faire rembourser aux guichets, avec la conséquence de... rater son train (pour une fois à l'heure)! Le lendemain, les trois distributeurs étaient hors service, après seulement deux jours de fonctionnement...



PHOTO 38-25 Les distributeurs de billets d'Ottignies. Photo : Adrien RIGOT.

Accord politique pour le RER

Le projet du RER semble maintenant sur le bon chemin. Ainsi, le 30 mars dernier, une conférence interministérielle des Communications et de l'Infrastructure a signé un accord en faveur de la réalisation d'un réseau RER dans un rayon d'approximativement trente kilomètres autour de Bruxelles, dans un délai de 6 à 8 ans, quels que soient les résultats des élections du 13 juin.

La conférence s'est prononcée pour la mise à quatre voies des lignes 124 entre Bruxelles et Nivelles et 161 entre Watermael et Ottignies, la réalisation du tunnel Josaphat-Schuman, la liaison Leuven-Zaventem (connexion de la ligne 36 de Nossegem à l'aéroport de Bruxelles-National), la liaison Antwerpen-Zaventem (connexion des lignes 25 et 27 à l'aéroport). Ces travaux ont été considérés comme indispensables à la mise en oeuvre du RER.

La création d'un terminal RER à Schaerbeek est jugé comme une composante du RER.



Le train spécial Antwerpen-Roermond destiné à promouvoir "L'IJzeren Rijn", à Budel-Schoot aux Pays-Bas, le 3 février 1999. Photo : Dave HABRAKEN.

Les trois régions s'engagent à fournir tous les efforts nécessaires en vue de faire aboutir les procédures urbanistiques et de délivrer les permis de bâtir dans des délais raisonnables, notamment ceux afférents au quadruplement des sections précitées et à la réalisation des liaisons vers l'aéroport et le terminal de Schaerbeek.

La conférence a invité les quatre sociétés de transport public à finaliser les accords d'intégration tarifaire en vue d'une mise en oeuvre de la première phase pour le 1er septembre 1999.

La conférence a créé un groupe «RER à haut niveau» composé d'un représentant personnel de chaque Ministère signataire, d'un membre de chaque Administration du transport et de l'Aménagement du territoire, et d'un membre du Comité de direction de chacun des 4 exploitants de transport public.

L'accord ne portait pas sur le financement qui est estimé à plus de 77 milliards de francs belges, dont 43 milliards pour l'infrastructure ferroviaire et routière (principalement les sites propres pour les bus) et 34 milliards pour le matériel roulant.

En ce qui concerne le nombre de voies supplémentaires à établir sur les lignes 124 et 161 (une ou deux voies), la décision doit être prise en juillet 1999 pour la ligne 161 et en décembre 1999 pour la ligne 124. Il s'en suivra le dépôt des avant-projets en vue d'introduire les demandes de permis d'urbanisme, en janvier 2000 pour la ligne 161, et en juillet 2000 pour la ligne 124.

Le plan d'aménagement prévoit la mise en route progressive du RER entre 2002 et 2008 (en 2002 : Braine-le-Comte - Bruxelles - Aalst; en 2003 : Leuven - Burst; en 2004 : Nivelles - Bruxelles - Louvain-la-Neuve; en 2005 : Halle - Vilvoorde; en 2007 : Dendermonde - Etterbeek; en 2008 : Mechelen - Bruxelles - Enghien - Geraardsbergen).

Hausse des tarifs en septembre?

Après avoir été plus ou moins forcée de geler les hausses de tarifs prévues en février

dernier, la SNCB projette de rattraper ce retard en augmentant en moyenne de 2% les tarifs dès le prochain mois d'août ou septembre. Par la suite, les tarifs devraient une nouvelle fois être indexés en février 2000.

A propos de l'"IJzeren Rijn"

"IJzeren Rijn" ou "Rhin de fer", est le nom prestigieux d'une relation qui doucement est tombée dans l'oubli. Il s'agit de la ligne internationale Antwerpen - Neerpelt - Roermond - Mönchengladbach - bassin industriel de la Ruhr, dont la réactivation est souhaitée depuis de nombreuses années non seulement par le port d'Antwerpen, mais également par certains milieux de la Ruhr ou le Limbourg. La Commission Européenne a classé cette liaison parmi les dix importants axes à marchandises encore à réaliser. Seulement voilà, les NS sont farouchement opposés à ce projet qui pourrait concurrencer leur future "Betuwelijn", la nouvelle ligne marchandises qui reliera le port de Rotterdam à la Ruhr. De plus, le coût de modernisation de cet axe pose un épineux problème puisqu'il faudrait mettre la ligne 19 à double voie de Mol à Weert, rouvrir et mettre à double voie la section néerlandaise entre Roermond et Dalheim, et agrandir la gare frontalière de Dalheim.

Le coût minimum de réactivation de cet axe est estimé à 1,2 milliard de francs belges en traction Diesel et 2,5 milliards en traction électrique. Un ingénieur de la SNCB s'est d'ailleurs exprimé à ce sujet dans le quotidien "Gazet van Antwerpen" en estimant que l'électrification complète de l'axe serait une grave erreur. La traction Diesel moderne - écartée depuis plusieurs années par de nombreux réseaux européens - est la solution la plus rentable et la plus souple : pas de coûteux travaux d'électrification ni achat de locomotives polycourant, pas de coûteux entretien des caténaires à prévoir ni risque de perturbation en cas de bris de caténaire, etc. Et il rajoute en déclarant que beaucoup de lignes ont été électrifiées sous la pression du monde politique et syndical sans aucun argument économique; les exemples ne manquent pas...

Comme on le voit, la réouverture n'est pas encore pour demain. Malgré cela, pour promouvoir le projet, un train spécial fut mis en marche le 3 février dernier au départ d'Antwerpen jusqu'à Roermond, composé de deux voitures I6 et d'un fourgon générateur, et remorqué par la 5166. Mönchengladbach n'a pu être atteint vu que la section Roermond - Dalheim est hors service depuis quelques années. Plusieurs personnalités avaient pris place dans le train, comme Etienne Schouppe et le ministre des transport Michel Daerden.

Au point de vue trafic voyageurs, la SNCB est prête à prolonger la relation IR Antwerpen - Neerpelt jusqu'à Weert (NL), en desservant au passage Hamont. Les NS, qui étaient réticents à ce projet de peur d'accélérer l'"IJzeren Rijn", semblent maintenant intéressés au rétablissement du service voyageurs qui permettra de réduire considérablement les temps de parcours par rapport aux passages actuels via les points frontières de Visé ou de Roosendaal.

Desserte de Budel

A partir du mois de septembre, l'usine de zinc de Budel sera fermée pour une période de 6 semaines, durant laquelle les installations de déchargement du minerai de zinc seront transformées de façon à pouvoir y traiter les nouveaux wagons à 6 essieux. Actuellement, l'usine est approvisionnée du lundi au vendredi par deux trains quotidiens en provenance du port d'Antwerpen. Après modification, un seul train subsistera, composé de 26 wagons à 6 essieux, qui sera remorqué par deux locomotives de la série 51. Voici les horaires des trains de zinc valables jusqu'en septembre :

- 47664 Li 06.55 - Npt 09.01/21 - Bu 09.36
- 47662 Li 02.32 - Npt 05.02/50 - Bu 06.05
- 49663 Bu 10.30 - Mol 11.29/12.14 - Li 13.54
- 49665 Bu 14.29 - Mol 15.28/21.01 - Li 22.31

Bu = Budel, Li = Antwerpen-Lillo, Npt = Neerpelt

Trains de marchandises détournés par les plans inclinés

En raison de la fermeture de la ligne 36A Kinkempois - Voroux jusqu'au mois de septembre, les trains de marchandises suivants (uniquement de jour) sont détournés par Liège-Guillemins et les plans inclinés :

95506 R1 : Liège 06.19 - Ans 06.29 (destination : atelier des wagons de Voroux, 2 x 73 + 82 en Q);
94490 N67F : Liège 06.52 - Ans 07.03 (train de machines : 59 et/ou 76);
94494 N67 : Liège 08.22 - Ans 08.32 (train pour la base TGV de Voroux, 2 x 55 ou 2 x 62);
94498 N67 : Liège 11.54 - Ans 12.04 (train pour la base de travaux TGV de Voroux, 2 x 55 éventuellement allégé en queue);

95662 N67 : Liège 18.11 - Ans 18.30
(destination : atelier des wagons
de Voroux, 2 x 73 + 82 en Q);
94495 N67 : Ans 10.17 - Liège 10.31
(retour à vide des locos du
94494);
94499 N67 : Ans 14.17 - Liège 14.31 (en
provenance de la base TGV de
Voroux - loco du 94498);
94493 F5 : Ans 14.30 - Liège 14.44 (59
et/ou 76);
94497 N67F : Ans 19.53 - Liège 20.07 (59
et/ou 76).

INDUSTRIE

Bombardier et ADtranz livrent le premier tramway de Stockholm

Conjointement avec ADtranz et Stockholm Lokaltrafik (SL), Bombardier Transportation a présenté à la presse, le 25 février 1999 à Västerås en Suède, la première voiture de tramway à plancher bas A32 pour Stockholm.

C'est en mai 1997 que Bombardier Transportation et ADtranz avaient reçu de la Stockholm Lokaltrafik une commande pour la livraison de 12 tramways pour la ligne nouvellement construite au sud-ouest de la ville. Cette commande comporte une option de 58 véhicules complémentaires. Après seulement 20 mois de conception et de fabrication et après des tests statiques et dynamiques totalement réussis, le premier véhicule a pu être présenté à la presse. La remise officielle au SL eut lieu le 31 mars 1999, tandis que la mise en service est planifiée à partir du prochain mois d'août.

C'est Bombardier Transportation qui est responsable de la partie mécanique : la conception et la fabrication de la caisse de voiture ont été réalisées à Wien et les bogies ont été conçus et fabriqués à Manage. ADtranz Suède est responsable de la partie



PHOTO 38-26 *L'ancienne locomotive n° 45 des Forges de Clabecq (Cockerill CMI 4382/1992) a été vendue en France, à la société Nata-Chimie à Marseille. Cette locomotive est ici photographiée à Clabecq, le 26 septembre 1996. J-L VANDERHAEGEN.*

électrique et des essais.

La conception du tramway A32 de Stockholm est basée sur les 120 véhicules livrés au Kölner Verkehrsbetriebe AG à Köln, et les 24 véhicules fournis au réseau de London-Croydon. Le tramway, d'une longueur de 30 m, possède une capacité globale de 184 passagers (dont 78 places assises et 106 debout), présente un accès de plein pied et peut atteindre une vitesse maximale de 80 km/h.

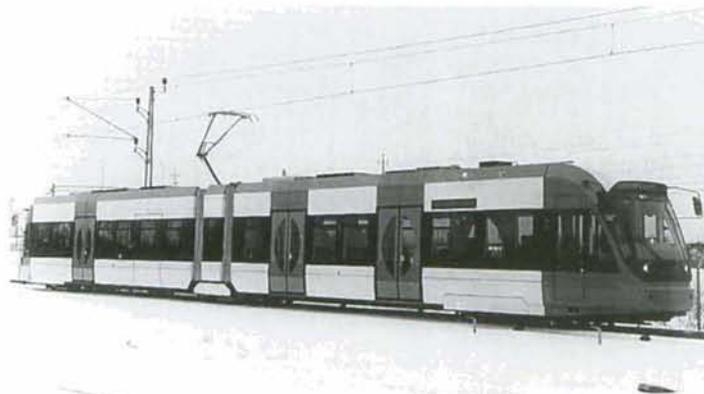
Bombardier livre les nouvelles rames du métro bruxellois

Bombardier Transportation à Brugge livre actuellement une série de 10 nouvelles rames pour le métro bruxellois. Les cinq premières se composent de deux voitures, tandis que les cinq suivantes sont triples. La première rame est arrivée le 13 avril par camion à l'atelier STIB d'Haren. Pour plus de détails, nous vous renvoyons vers notre excellent confrère "Tram 2000".

Les nouvelles rames se caractérisent par la suppression des poignées d'ouverture des portes au profit de boutons verts, une augmentation de la surface vitrée des portes, des mains courantes plus grandes et plus hautes, une trappe sur la face frontale pour permettre un meilleur accès au lave-glace, une lampe d'alarme à côté de l'accouplement automatique, un poste de conduite réaménagé et modernisé.

Des commandes pour Bombardier

Le gouvernement grec a commandé auprès de Bombardier Transportation la construction du futur métro automatique léger de la ville de Thessalonique. La ligne, longue de 9,5 km à double voie, comportera 14 gares. Au total, 36 véhicules ont été commandés et seront construits par l'ex. BN à Manage et Brugge, tandis que Bombardier à Kingston (Ontario) fournira l'infrastructure et le système de commande automatique. La partie belge de la commande représente une valeur de 2,8 milliards de FB.



Le premier tramway A32 du Stockholm Lokaltrafik lors de sa présentation à la presse à Västerås le 25 février 1999. Les bogies de ces véhicules sont fabriqués à l'usine Bombardier Transportation de Manage. Photo : Bombardier Transportation.



La rame double n° 401-402 du métro bruxellois photographiée sur les voies d'essai de l'usine de Brugge. Etant donné que ces voies ne sont pas pourvues d'un 3ème rail, les deux voitures ont été provisoirement munies d'un pantographe. Photo : Marc GRIETEN.

L'Actualité en images



PHOTO 38-27

Présence inhabituelle d'une voiture panoramique des Chemins de Fer Fédéraux suisses dans l'international 90 "Iris" Bruxelles-Midi - Zürich, placée derrière la voiture RESTO. Les CFF possèdent un total de 10 voitures panoramiques de ce type, normalement engagées dans les trains suivants (une voiture par rame) : EC 2/3 "Rembrandt" Amsterdam-Chur; Int 162/163 "Transalpin" Wien-Basel, Int 344/345 Nice-Basel via Milano et Int 354/355 "Canaletto" Venezia-Zürich.

*Groenendael, 17 janvier 1999.
Photo : J-L VANDERHAEGEN.*



PHOTO 38-28

Le 24 janvier 1999, l'association anglaise ADL a organisé une fois de plus un tour des dépôts SNCB. Cette fois-ci, le train, remorqué par la 7506, était composé de deux voitures du type M5 alimentées par un fourgon générateur, ici à l'arrêt au quai de service de l'atelier de Schaerbeek.

Photo : J-L VANDERHAEGEN.

↓ *Depuis le début de l'année, une voiture-couchettes du type 15 est régulièrement incorporée dans une rame assurant des IR Liège - Luxembourg, à la suite d'une pénurie de voitures type 110. L'IR 112 Luxembourg - Liège à Bellain, le 12 mars 1999.*

Photo : Christian VANHECK.

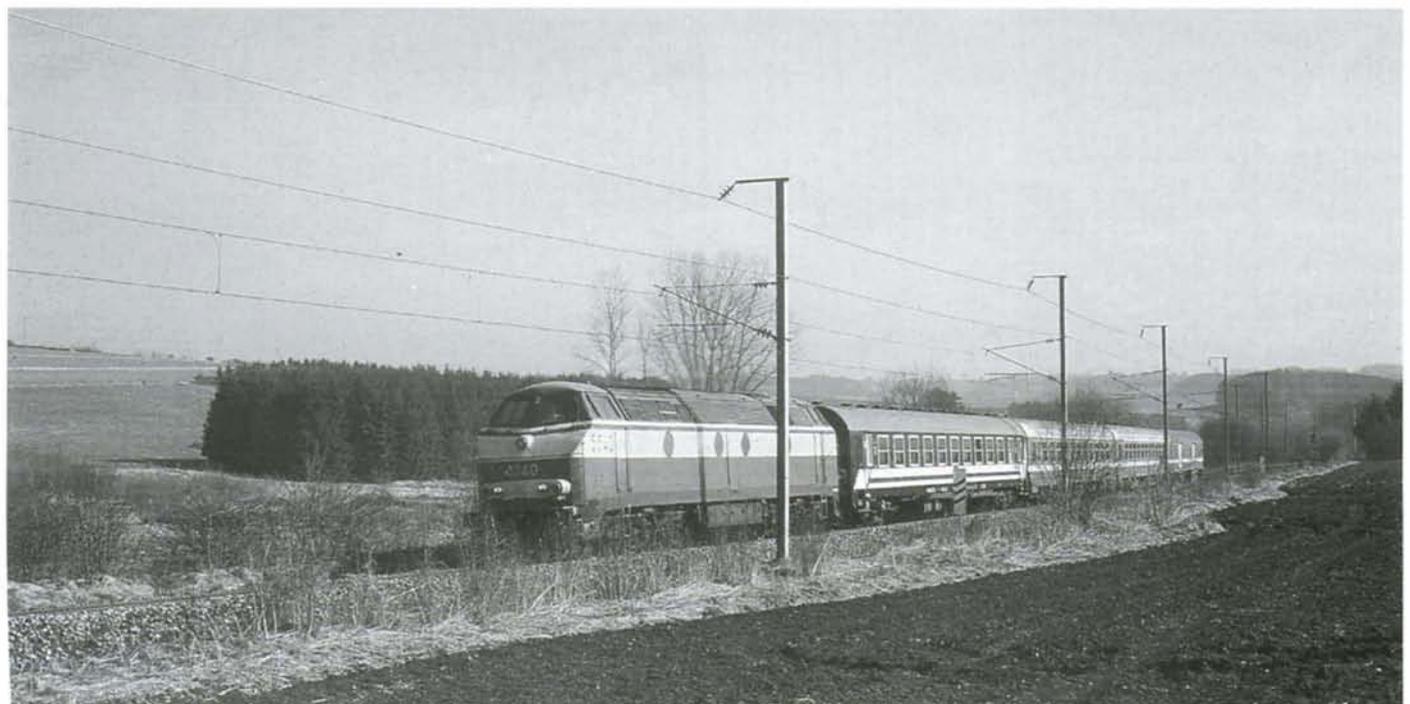


PHOTO 38-29 Deux trains SPENO accouplés et équipés de la TVM 430, ont meulé 72 km de voie sur la LGV 1. Le 18 mars, passage du train meuleur à Leers-Nord sur la ligne 75A.

Photo : Philippe SCHOLL.



PHOTO 38-30 Toutes les 6 semaines, un train de mesures de la SNCF parcourt la LGV 1 jusqu'à Lembeek afin de vérifier le bon état de la voie. La rame, encadrée par les BB 622399 (BB 22399) et BB 622379 (BB 22379), est composée d'une voiture-salon et des voitures de mesures Hélène et Mauzin. Bifurcation de Beauregard à Silly, 10 février 1999.

Photo : Philippe SCHOLL.



↓ Certaines voitures TEE de la SNCF circulent aujourd'hui sur le Dakar (Sénégal) - Bamako (Mali). Ici, une voiture-génératrice portant toujours l'inscription Trans Europ Express, au Sénégal en novembre 1998.

Photo : Jean-Claude GODTBIL.

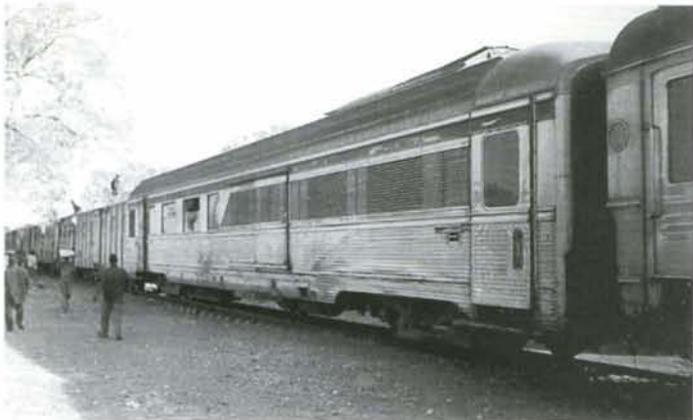


PHOTO 38-31 Un nouveau trafic de grumes a été instauré entre Antwerpen-Kiel et Bullange. Le 16 avril, la 7001 manoeuvrait des wagons vides sur le raccordement situé le long de la gare d'Antwerpen-Kiel. Photo : Kristof AVONDS.

Comme déjà illustré dans notre précédent numéro, des locomotives de la série 212 de la DB AG fréquentent la ligne 24 jusqu'à Montzen. Le 12 février 99, le train 40206 Helsingborg - Gent-Zeehaven est emmené par les 212.057 + 212.297, à Gemmenich. P. VAN GESTEL.



Radiations

Les premières radiations de 1999 ont touché 9 engins Diesel : trois machines de la série 51 (les 5139 (Monceau) et 5140 (Hasselt) pour avarie au moteur Diesel, la 5155 (Antwerpen-Dam) suite collision), une de la série 84 (la 8442 du service Infra, suite avarie au moteur Diesel) et les cinq locomotives de la série 63 vendues à la firme ACTS aux Pays-Bas. Pour rappel, il s'agit des 6321, 6325, 6391, 6392 et 6393, respectivement renumérotées 6701 à 6705 à l'ACTS (voir à ce sujet notre article page 41).

La collision de la 5155 s'est produite la nuit du 3 mars 1999. Alors qu'elle circulait en marche à vue entre Antwerpen-Oost et Antwerpen-Schijnpoort, la 5155 a tamponné un train de marchandises dont le disque de queue était éteint. Devant l'ampleur des dégâts et l'amortissement à court terme de la série, le CA Ma

tériel a décidé de radier cette locomotive.

Nous publions les fiches historiques des 6321, 6325, 6391, 6392, 6393, des quatre automotrices Budd radiées en 1998 : les 138, 142, 144, 149 (les trois dernières se trouvent actuellement sur le réseau privé italien du LFI), ainsi que la 2307.

Pour rappel, la 2307 fut gravement accidentée à Hatrival le 13 mai 1992. Ce jour-là, elle remorquait en double traction avec la 2020 (cette dernière en première position) un train de conteneurs en direction de Stockem. A hauteur de la gare d'Hatrival, le train entra en collision avec un groupe de wagons qui s'était détaché du train précédent peu avant Libramont et dévalant en dérive vers Hatrival. Le choc fut d'une violence extrême. La 2020 fut mise hors exploitation le 1er octobre 1992. Ses éléments servirent à reconstruire la 2010

gravement accidentée à la suite d'une collision survenue à Houdeumont en 1991. La 2307 fut d'abord expédiée à l'Atelier Central de Mechelen puis à celui de Salzinnes, dans l'attente d'une éventuelle reconstruction. Après 6 années d'incertitudes, il a finalement été décidé de la retirer définitivement de l'exploitation. A noter que, durant son garage, cette machine changea - sur papier - deux fois d'atelier d'entretien. La 2307 ainsi est la première machine de sa série à être déclassée.

Les fiches historiques des 5139, 5140, 5155 et 8442 seront publiées dans notre prochain numéro.

Par ailleurs, les 2801 et 2802 ont été mises hors exploitation le 1er août 1998 et non le 1er octobre 1998 comme indiqué dans notre précédent numéro.

2307

Constructeurs : partie électrique : SEM, ACEC
partie mécanique : Ateliers Métallurgiques de Nivelles

Numérotation successive : 123.007 : 1955 - 31-12-1970
2307 : 01-01-1971 - 01-08-1998

Ateliers d'entretien successifs : Bruxelles-Midi : 1955 - 06/02/1956
Kinkempois : 06/02/1956 - 25/04/1957
Bruxelles-Midi : 25/04/1957 - 28/09/1958
Ronet : 28/09/1958 - 01/03/1969
Bruxelles-Midi : 01/03/1969 - 27/09/1970
Ronet : 27/09/1970 - 10/01/1983
Bruxelles-Midi : 10/01/1983 - 03/06/1984
Ronet : 03/06/1984 - 31/01/1994
Merelbeke : 31/01/1994 - 27/05/1995
Antw.-Dam : 27/05/1995 - 01/08/1998

Radiation : suite collision à Hatrival le 13-05-1992

Mise hors exploitation définitive : 01-10-1998



PHOTO 38-32 La 2307 en tête d'un direct à destination de Charleroi. Holleken, 31 mars 1982. Cette locomotive ressortit de révision générale repeinte dans la livrée bleue le 23 février 1983.
Photo : Jean-Luc VANDERHAEGEN.

6321

Constructeur : La Brugeoise et Nivelles, à Nivelles, 1966

Livraison à la SNCB : 16-09-1966

Numérotation successive : 212.221 : 16/09/1966 - 31/12/1970
6321 : 01/01/1971 - /03/1999

Dépôts successifs : Haine-St.P. : 20/09/1966 - 02/06/1984
Hasselt : 03/06/1984 - 01/08/1994
Kinkempois : 01/08/1994 - 01/02/1999
Merelbeke : 01/02/1999 - 01/04/1999

Décorations successives : 09/1966 - 12/1970 : décoration d'origine
01/1971 - 09/1990 : ancienne décoration verte
09/1990 - 03/1999 : décoration jaune

Mise hors exploitation définitive : 01/04/1999
vendue à la firme ACTS (Pays-Bas), n° 6701



PHOTO 38-33 Les 6321 et 6320 garées au dépôt de Leuven.
Photo : Jean-Luc VANDERHAEGEN, 24 octobre 1987.

6325

Constructeur : La Brugeoise et Nivelles, à Nivelles, 1966
Livraison à la SNCB : 26-10-1966
Numérotation successive : 212.225 : 27/10/1966 - 31/12/1970
6325 : 01/01/1971 - /05/1999
Dépôts successifs : Schaerbeek : 27/10/1966 - 26/05/1978
Oudenaarde (Kortrijk) : 26/05/1978 - 01/06/1986
Kinkempois : 01/06/1986 - 01/02/1999
Merelbeke : 01/02/1999 - 01/06/1999
Décorations successives : 09/1966 - 12/1970 : décoration d'origine
01/1971 - 11/1979 : ancienne décoration verte
11/1979 - 05/1988 : livrée verte "1970"
08/1988 - 05/1999 : décoration jaune
Mise hors exploitation définitive : 01/06/1999
vendue à la firme ACTS (Pays-Bas), n° 6702



PHOTO 38-34 Le 17 février 1984, la 6325 remorque un omnibus Gent - Oudenaarde, ici à Zingem. Photo : J-L VANDERHAEGEN.

6391

Constructeur : La Brugeoise et Nivelles, à Nivelles, 1961
Livraison à la SNCB : 24-04-1961
Numérotation successive : 212.001 : 16/09/1966 - 31/12/1970
6391 : 01/01/1971 - /02/1999
Dépôts successifs : Schaerbeek : 24/04/1961 - 25/10/1962
Kinkempois : 25/10/1962 - 02/05/1964
Ronet : 02/05/1964 - 30/07/1966
Merelbeke : 30/07/1966 - 07/03/1972
Schaerbeek (prêt) : 07/03/1972 - 27/05/1972
Aalst : 27/05/1972 - 09/07/1980
Merelbeke : 09/07/1980 - 01/04/1999
Décorations successives : 09/1966 - 12/1970 : décoration d'origine
01/1971 - 09/1990 : décoration verte
09/1990 - 02/1999 : décoration jaune
Mise hors exploitation définitive : 01/04/1999
vendue à la firme ACTS (Pays-Bas), n° 6703



PHOTO 38-35 La 6391 en tête d'un train local Geraardsbergen-Enghien. Herne, 8 mars 1986. Photo : Jean-Luc VANDERHAEGEN.

6392

Constructeur : La Brugeoise et Nivelles, à Nivelles, 1961
Livraison à la SNCB : 09/05/1961
Numérotation successive : 212.002 : 09/05/1961 - 31/12/1970
6392 : 01/01/1971 - /04/1999
Dépôts successifs : Schaerbeek : 09/05/1961 - 07/11/1962
Kinkempois : 07/11/1962 - 25/01/1963
Schaerbeek : 25/01/1963 - 27/09/1963
Ronet : 27/09/1963 - 30/07/1966
Merelbeke : 30/07/1966 - 01/05/1999
Décorations successives : 09/1966 - 12/1970 : décoration d'origine
01/1971 - 03/1980 : ancienne décoration verte
03/1980 - 04/1999 : décoration jaune
Mise hors exploitation définitive : 01/05/1999
vendue à la firme ACTS (Pays-Bas), n° 6704



PHOTO 38-36 La 6392 en tête d'un omnibus arrive à Kortrijk. On aperçoit à droite le nouveau tracé surélevé de la ligne 75. Photo : Jean-Luc VANDERHAEGEN, 24 octobre 1978.

6393

Constructeur : La Brugeoise et Nivelles, à Nivelles, 1961
Livraison à la SNCB : 19-05-1961
Numérotation successive : 212.003 : 19/05/1961 - 31/12/1970
6393 : 01/01/1971 - /01/1999
Dépôts successifs : Schaerbeek : 19/05/1961 - 24/05/1962
Merelbeke : 24/05/1962 - 01/02/1999
Décorations successives : 05/1961 - 12/1970 : décoration d'origine
01/1971 - 08/1979 : ancienne décoration verte
11/1979 - 02/1999 : décoration jaune
Mise hors exploitation définitive : 01/02/1999
vendue à la firme ACTS (Pays-Bas), n° 6705



PHOTO 38-37 Gros plan de la 6393 à Schaerbeek le 10-10-1978. J-L VDH

138

Constructeurs :	La Brugeoise, Nicaise et Delcuve ACEC - SEM
Livraison à la SNCB :	27-12-1956
Numérotation successive :	228.138 : 27/12/1956 - 31/12/1970 138 : 01/01/1971 - 07/10/1998
Ateliers d'entretien successifs :	Ronet : 28/12/1956 - 27/09/1970 Kinkempois : 27/09/1970 - 17/03/1980 Oostende : 17/03/1980 - 28/09/1981 Haine-St.Pierre : 28/09/1981 - 03/06/1984 Stockem : 03/06/1984 - 31/07/1985 Ronet : 01/08/1985 - 23/05/1993 St. Ghislain : 23/05/1993 - 07/10/1998
Mise hors service définitive :	07/10/1998 (suite incendie en janvier 1998)



PHOTO 38-38 Le 6 octobre 1997, la 138 modernisée quitte la gare d'Antwerpen-centraal. Photo : Jean-Luc VANDERHAEGEN.

142

Constructeurs :	La Brugeoise, Nicaise et Delcuve ACEC - SEM
Livraison à la SNCB :	02-1957
Numérotation successive :	228.142 : /02/1957 - 31/12/1970 142 : 01/01/1971 - 16/06/1998
Ateliers d'entretien successifs :	Ronet : /02/1957 - 29/09/1957 Schaerbeek : 29/09/1957 - 01/06/1959 Ronet : 01/06/1959 - 29/09/1970 Kinkempois : 29/09/1970 - 17/03/1980 Schaerbeek : 17/03/1980 - 28/09/1981 Haine-St.P. : 28/09/1981 - 03/06/1984 Stockem : 03/06/1984 - 31/07/1985 Ronet : 01/08/1985 - 23/05/1993 St. Ghislain : 23/05/1993 - 16/06/1998
Mise hors service définitive :	07/10/1998 (suite déstandardisation)



PHOTO 38-39 Un train local Bruxelles-Ottignies traverse la forêt de Soignes. Photo : J-L VANDERHAEGEN, 10 mars 1986.

144

Constructeurs :	La Brugeoise, Nicaise et Delcuve ACEC - SEM
Livraison à la SNCB :	02-1957
Numérotation successive :	228.144 : /02/1957 - 31/12/1970 144 : 01/01/1971 - 16/06/1998
Ateliers d'entretien successifs :	Ronet : /02/1957 - 29/09/1957 Schaerbeek : 29/09/1957 - 01/06/1959 Ronet : 01/06/1959 - 29/09/1970 Kinkempois : 29/09/1970 - 17/03/1980 Schaerbeek : 17/03/1980 - 28/09/1981 Haine-St.P. : 28/09/1981 - 03/06/1984 Stockem : 03/06/1984 - 31/07/1985 Ronet : 01/08/1985 - 23/05/1993 St. Ghislain : 23/05/1993 - 16/06/1998
Mise hors service définitive :	16/06/1998 (suite déstandardisation)



PHOTO 38-40 Un train local arrive à Groenendaal, le 6 avril 1987. Photo : Jean-Luc VANDERHAEGEN.

149

Constructeurs :	La Brugeoise, Nicaise et Delcuve ACEC - SEM
Livraison à la SNCB :	04-1957
Numérotation successive :	228.149 : /04/1957 - 31/12/1970 149 : 01/01/1971 - 16/06/1998
Ateliers d'entretien successifs :	Ronet : /02/1957 - 29/09/1957 Schaerbeek : 29/09/1957 - 01/06/1959 Ronet : 01/06/1959 - 29/09/1970 Kinkempois : 29/09/1970 - 17/03/1980 Schaerbeek : 17/03/1980 - 28/09/1981 Haine-St.Pierre : 28/09/1981 - 03/06/1984 Stockem : 03/06/1984 - 31/07/1985 Ronet : 01/08/1985 - 23/05/1993 St. Ghislain : 23/05/1993 - 16/06/1998
Mise hors service définitive :	07/10/1998 (suite déstandardisation)



PHOTO 38-41 L'omnibus 5512 Antwerpen - Nivelles quitte Holleken en direction de Sint Genesius Rode, 22-02-1980. Ph. : J-L VANDERHAEGEN.

Comme annoncé dans notre précédent numéro, l'opérateur néerlandais ACTS (Alzeta Container Transport Service) a racheté cinq locomotives de la série 63 à la SNCB, les 6321, 6325, 6391, 6392 et 6393, numérotés dans l'ordre 6701 à 6705. Ces numéros ont été choisis du fait qu'ils ne font pas double emploi, ni aux Pays-Bas, ni à la SNCB. Ces machines pourraient en effet revenir occasionnellement en Belgique pour entretien, voire révision.

Simultanément, ACTS a acquis aux NS six locomotives électriques de la série 1200 (les 1208, 1215, 1224, 1225 numérotées 1251 à 1254, et les 1214 et 1218 pour pièces) et deux machines Diesel type 600. Tous ces engins sont ou seront repeints dans la décoration bleue et jaune d'ACTS. En attendant la livraison des 600, ACTS a pris en location la locomotive V100.093 du VSM (ex. V100 de la DR).

La 6393, renommée 6705, fut la première machine livrée par la SNCB à ACTS. Après un entretien complet, l'application de la nouvelle décoration et quelques adaptations comme l'installation de la radio sol-train néerlandaise Telerail et d'un troisième phare, la 6705 a effectué un parcours d'essai le 25 février, en tête des trains locaux 763 Gent-SLP, - Eeklo, 784 Eeklo - Gent-SLP, 1965 Gent-SLP, - Ronse et 1987 Ronse - Gent-SLP. La locomotive fut ensuite livrée à ACTS le 4 mars 1999.

Les deux machines suivantes prises en main furent les 6321 et 6391. Étant donné qu'ACTS avait besoin d'urgence des trois premières machines, la 6321 ne fut pas repeinte. Elle a donc provisoirement con-

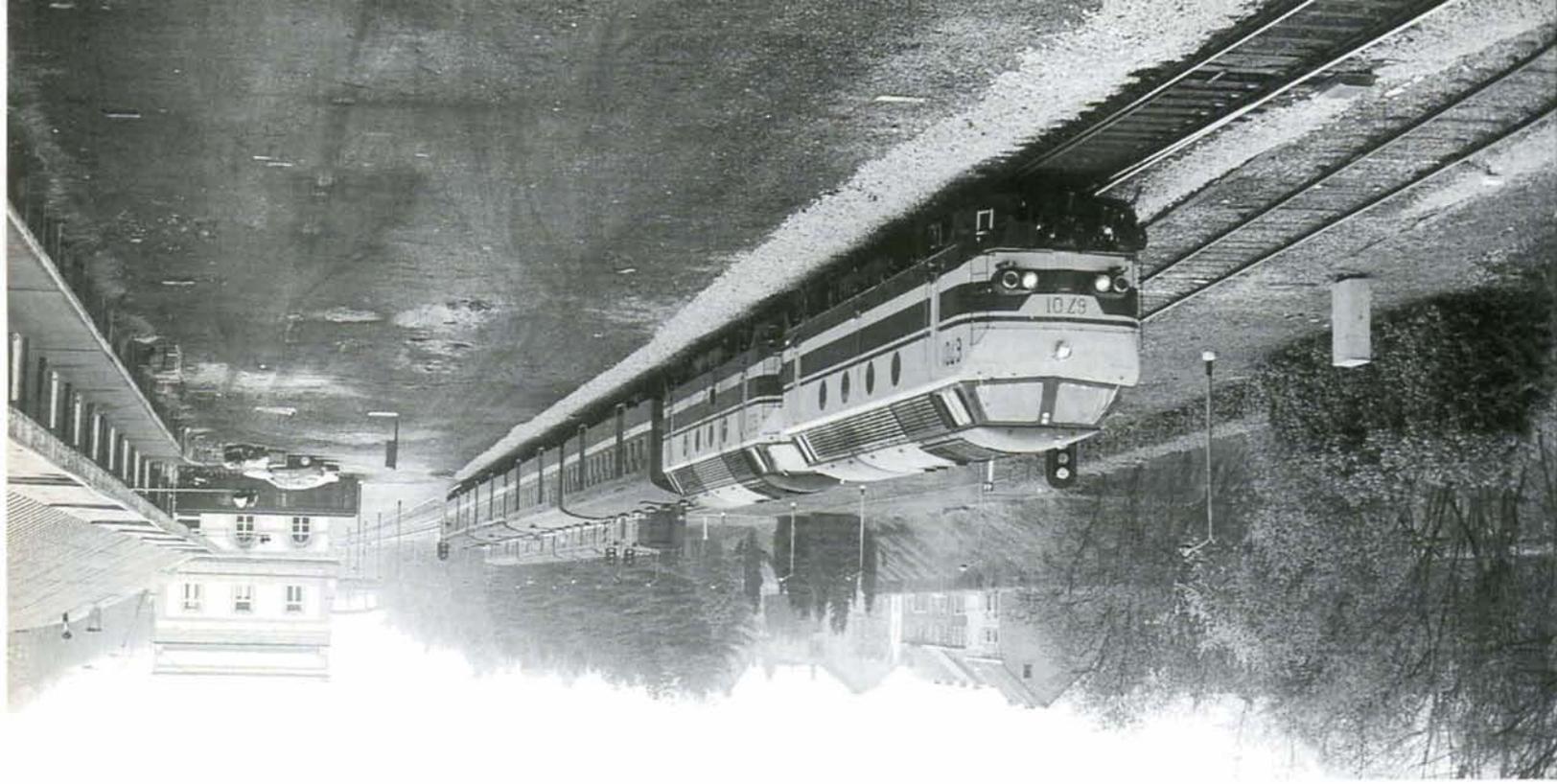


PHOTO-THEME 29 Le 17 mars, les 6703 (ex. 6391) et 6701 (ex. 6321), furent pesées sur une bascule située à Gent-Siffersdok. Photo : Pierre HERBIET.

mars. Par contre, la 6703 ne put quitter Merelbeke que le 1er avril, après réparation.

La 6704 (ex. 6392) a effectué son parcours d'essai, toujours en tête des trains 1963-1985 Gent - Ronse et retour, le 22 avril. Enfin, la 6325 (future 6702) est entrée à l'atelier de Merelbeke le 12 avril pour adaptation. La machine doit être fournie à ACTS vers la fin du mois de mai 1999. Des leur arrivée aux Pays-Bas, les 6701 et 6705 ont remorqué des trains réguliers au départ de Kijfhoek vers Maasvlakte pour l'écolage des conducteurs.

PHOTO-THEME 29 Le 18 mars, la 6701 (ex. 6321) quitte Ronse en tête du train L 1985 pour Gent-SLP. Elle est accompagnée, en seconde position, par la 6201. La 6701 sera repeinte ultérieurement à Merelbeke dans la décoration ACTS. Photo : Pierre HERBIET.





↑ **PHOTO-THEME 29** La 6705 (6393), accompagnée de la 6264, en tête du train L 1965 Gent-St.P. - Ronse. Leupegem, 25 février 1999.

→ *Présentation officielle à la presse des 1253 et 6705 le 31 mars 1999 à Tilburg. Photo : Marijn VOCKE.*



↓ *Surprenant parallèle devant l'atelier de Merelbeke le 20 mars 1999. De gauche à droite, la 6230, la 6703 (ex. 6391), les 6219 et 6701 (ex. 6321). Photo : Ludwig BONTINCK.*



PHOTO-THEME 29 →

La 6703 (ex. 6391) manoeuvre en gare de Ronse, le 17 mars 1999. Derrière elle, on distingue la 6315. Alain DEFECHEREUX.

PHOTO-THEME 29 La 6704 (ex. 6392) en double avec la 6237 attendent le départ à Ronse, en tête du train 1985 pour Gent. Photo : Pierre HERBIET.

Le service prévu par ACTS est la remorque de trains de conteneurs au départ de Veendam et Leeuwarden (région de Groningen dans l'extrême nord des Pays-Bas) jusqu'à Waalhaven et Maasvlakte dans le port de Rotterdam, via Amersfort, Hilversum, Abcoude, Woerden, et Gouda, sauf le dimanche où ils emprunteront l'itinéraire via Amersfort, Utrecht et Tilburg. En sens inverse, les trains circulent à vide.

Les 6700 sont non seulement utilisées sur les deux tronçons non électrifiés Onnen - Veendam et Kijfhoek - Maasvlakte, mais également de Veendam à Kijfhoek, en unités multiples avec une locomotive électrique de la série 1200.

Le roulement nécessite l'utilisation de deux locomotives de la série 1200, de deux 6700 et d'une machine de manoeuvres. Dans une première phase - en attendant la fourniture de toutes les locomotives - la charge des trains est limitée à 1200 t du fait qu'ils seront alors remorqués en simple traction. Ensuite, lorsque les trains seront remorqués en unités multiples par une 1200 + une 6700, en principe à partir du 29 mai, la charge sera augmentée à 2200 t, correspondant à une rame de 33 wagons porte-conteneurs Sgns. Lorsque le train arrivera à Kijfhoek, la 1200 sera décrochée et remplacée par une seconde 6700. Le train poursuivra alors sa route jusqu'à Maasvlakte, remorqué par les deux 6700.

Les machines de manoeuvres sont utilisées à Rotterdam-Waalhaven.

Le service a débuté le 21 mars, uniquement en traction électrique, vu que les 6700 n'étaient pas encore disponibles. Les parcours en traction Diesel étaient assurés par des locomotives Diesel louées aux NS. Plus récemment, ACTS et la société Strukton ont conclu un accord pour l'utilisation commune de leurs engins moteurs (voir l'actualité étrangère).

Le 31 mars, ACTS a présenté à la presse à Tilburg son nouveau service et deux de ses locomotives : la 1253 et la 6705.



Horaires en application depuis le 30 mai 1999

1. Veendam - Rotterdam

98241 N67 :	Veendam 21.45 - Onnen 22.20,	2 x 6700
98243 N67 :	Onnen 22.55 - Amersfort 01.00,	1200 + 6700
98243 N17 :	Amersfort 01.19 - Kijfhoek 03.10,	1200 + 6700
98245 N17 :	Kijfhoek 04.00 - Maasvlakte 05.11,	2 x 6700
LL 98284 R7 :	Onnen 09.00 - Veendam 09.25,	6700 à vide
98247 R7 :	Veendam 10.30 Onnen 11.00,	2 x 6700
98249 R7 :	Onnen 11.50 - Amersfort 14.15/14.50 - (1) - Kijfhoek 17.10, 1200 + 6700 (1) via Utrecht et Tilburg	

2. Rotterdam - Veendam

98242 N7 :	Maasvlakte 09.03 - Waalhaven Zuid 09.38,	6700
98242 N7 :	Waalhaven Zuid 11.00 - Kijfhoek 11.20,	2 x 6700
98244 N7 :	Kijfhoek 11.55 - Onnen 16.40,	1200 + 6700
98246 N7 :	Onnen 17.15 - Veendam 17.45,	2 x 6700

3. Leeuwarden - Rotterdam

98261 N17 :	Leeuwarden 07.22 - Amersfort 09.28/10.04 - Kijfhoek 12.20, 1200 + 6700	
98263 N17 :	Kijfhoek 14.10 - Waalhaven 14.30/14.50 - Maasvlakte 16.00, 6700	

4. Rotterdam - Leeuwarden

98262 N67 :	Maasvlakte 19.45 - Kijfhoek 22.20,	6700
98264 N67 :	Kijfhoek 22.50 - Leeuwarden 03.00,	1200 + 6700

5. Groningen-Onnen-Hoogeveen

98200 N67 :	Groningen 09.30 - Onnen 09.50/10.15 Hoogeveen 10.45,	6700
98203 N67 :	Hoogeveen 15.06 - Onnen 15.35/15.45 - Groningen 16.00,	6700

6. Services de manoeuvres

Waalhaven Zuid N7 de 06.00 à 11.00 et de 16.00 à 22.00

Le point sur les travaux TGV

Le fait le plus marquant de ces derniers mois a été l'ouverture du chantier de génie civil du dernier tronçon de ligne nouvelle le long de l'autoroute E40. La totalité du tronçon Leuven-Ans est donc en chantier. Une vue des différents travaux, dont la situation est arrêtée au 15 mai 1999.

L1 Frontière française - Bruxelles

Base de St-Druon

Il ne reste quasiment rien de la base de St-Druon. Toutes les voies de garage ainsi que huit des onze voies du faisceau de réception ont été démontées et transférées à Voroux, de même que les loges des bâtiments administratifs, cafétéria et autres modules.

L'expédition des derniers trains a eu lieu rame encadrée, par deux locomotives. Il est prévu d'enlever l'aiguille d'accès sur la ligne 78 le 1er juin. Une page de travaux TGV sera alors définitivement tournée...

Lembeek-Bruxelles

A Halle, les travaux n'en finissent pas de continuer... Ainsi, la voie 1, le long du canal, sera mise en service - en cul-de-sac côté Mons - pour le changement d'horaires, ce qui permettra le retour en gare de Halle des trains de la ligne 26 qui étaient assurés par navette bus entre Huizingen et Halle; cette dernière pourra ainsi être supprimée, ce qui facilitera sans conteste les correspondances entre les trains des lignes 96 et 94 s'arrêtant à Halle et ceux de la ligne 26. L'électrification de cette voie ainsi que celle des voies 2 et 3 est en cours; il ne restera alors qu'à mettre en service les voies 1 et 2 et à les raccorder à celles de la ligne 94 près du pont du canal. Cette opération est prévue pour la fin du mois d'août. La configuration du plan de voies sera alors définitive, et il ne restera plus qu'à supprimer la bif. Ring, mettre la ligne 1 à sa vitesse maximale dans la traversée de Halle (220 km/h au lieu de 160 actuellement), supprimer les quais provisoires des voies 6 et 7, et construire le bâtiment des recettes définitif. Encore une bonne année de travaux en perspective, avec peu ou pas d'incidences sur le service des trains heureusement!

Côté Bruxelles, le pont "Nederhem" est en construction près de son emplacement définitif. Il sera ripé sur les piles, qui sont déjà construites, puis parachevé avant son ouverture à la circulation.

A Lot, on se prépare à exécuter les travaux de remplacement des ponts métalliques sur la Senne; les poteaux caténaires ont été remplacés.



PHOTO 38-61 Un des derniers trains de desserte de la base de St-Druon est prêt au départ sur une des trois voies subsistantes. Une page qui se tourne avec amertume... St-Druon, le 5 mai 1999. Photo : Baudouin DIEU.



PHOTO 38-62 La gare de Halle dans sa configuration définitive; sept voies, dont cinq à quai, spécialisées par ligne permettront un important trafic de voyageurs, drainé par au moins trois accès (deux passerelles et un accès direct de la future gare). A gauche, les deux voies TGV, à l'extrême droite, la voie d'où partiront les trains de la ligne 26. Halle, 11 mai 1999. Photo : Baudouin DIEU.



PHOTO 38-63 La gare de Halle vue vers Bruxelles; à gauche, la voie de la ligne 26, au centre, les deux voies de la ligne 94, en cours d'électrification; à côté, les deux voies de la ligne 96 et à l'extrême droite, le tunnel TGV. Halle, 11 mai 1999. Photo : B. DIEU.

L'entrée de Bruxelles-Midi prend également tout doucement forme : venant de Gent par la ligne rapide, les piles du nouveau viaduc qui enjambera l'entrée de Forest-Voitures et la ligne 96A (en remplacement du pont actuel Vierendeel) sont terminées côté Bruxelles, et les travaux préparatoires à la construction de celles côté Gent sont entamés. Le tracé de la ligne 50A rectifiée est bien visible; il passera sous la ligne 28/3 et sous le viaduc TGV pour se raccorder aux voies de la gare du Midi. En gare même, on envisage le prolongement de la voie 1, réservée au trafic Eurostar, vers la Jonction.

L2 - Bruxelles - Frontière allemande

Bruxelles-Leuven

Il est maintenant acquis qu'une petite base de travaux sera construite à Schaerbeek, à l'emplacement de quelques voies du faisceau de triage de la gare de formation. Cette mini-base sera chargée de l'approvisionnement en matériaux de la section Bruxelles-Nord-Leuven.

A Diegem, les murs de soutènement permettant le dégagement de l'emprise nécessaire à l'établissement de la quatrième voie sont presque achevés, et la construction du pont enjambant le ring autoroutier de Bruxelles a commencé. Heureusement, la plupart des ouvrages d'art passant au dessus de la ligne 36 ont été conçus pour quatre voies, ce qui limite les travaux de génie civil, et donc les coûts de construction.

A Zaventem, la bifurcation vers l'aéroport est en pleine mutation, ce qui nécessite une exploitation à voie unique de la ligne 36C entre Zaventem et l'aéroport. Il s'agit de prolonger le tunnel de la ligne 36C sous la ligne 36 pour y permettre l'établissement d'une quatrième voie, et de modifier l'accès vers l'aéroport au départ de la ligne 36. Les mesures prises récemment par le Gouvernement - à savoir la construction d'une branche venant de Leuven vers l'aéroport - risquent de modifier quelque peu le planning des travaux de génie civil à Zaventem. Dans ce cas, on ne peut que s'en réjouir!

Rien par contre n'est à signaler entre Zaventem et l'entrée de Leuven, où les travaux inhérents à la modification de la courbe serrée sont bien entamés. Ici aussi, de récents projets de jonction de la ligne 36 vers la ligne 35 pourraient perturber quelque peu le calendrier.

En gare de Leuven, les voies de la ligne 36 côté Bruxelles ont été démontées et le trafic a été basculé sur les voies de la nouvelle ligne 53, afin de permettre le dégagement de l'emprise nécessaire aux travaux de terrassement vers Bruxelles. Ceux-ci ont déjà nécessité la démolition de l'ancienne sous-station de traction, du block 13 "Electrique ACEC" et des bâtiments du faisceau F. La prochaine étape sera la construction du pont sur le canal de la Dyle, celui sur la Dyle étant déjà terminé.



PHOTO 38-64 Une image vouée à disparaître : venant de Gent, le train IC 423 pour Köln passe le pont Vierendeel près de l'atelier TGV. Forest, 26 avril 1999. Photo : Baudouin DIEU.



PHOTO 38-65 La gare de Diegem. A gauche, l'emplacement pour la future voie vers Bruxelles de la ligne 36 dont les talus sont confortés par un mur de soutènement. Diegem, 11 mai 1999. Photo : Baudouin DIEU.



PHOTO 38-66 Zaventem, 11 mai 1999. La bifurcation vers l'aéroport est en plein chantier; deux automotrices doubles cisailent les voies de la ligne 36 pour emprunter, à contre-voie, la 36C vers l'aéroport. Photo : Baudouin DIEU.

Côté Liège, il faut signaler la mise en service de la nouvelle voie A de la ligne 36/2 (vers Liège au départ des faisceaux de garage) et du cul-de-sac parallèle, à hauteur de la bifurcation Tivoli. La situation d'exploitation actuelle permet donc, venant de Liège, d'entrer ou sortir vers les faisceaux de garage par la nouvelle voie A de la ligne 36/2, et venant d'Ottignies, soit d'entrer en gare voyageurs par les deux voies, soit d'accéder aux faisceaux de garage par la nouvelle voie de la ligne 139/1.

Actuellement, les travaux consistent à prolonger ou modifier les ouvrages d'art existants sous la ligne 36, toujours pour permettre l'établissement des voies TGV.

A Korbeek-Lo, à hauteur de la N25, les travaux de construction du passage inférieur se poursuivent.

Leuven-Liège

Tous les chantiers sont maintenant ouverts le long de l'autoroute Bruxelles-Liège, avec des degrés d'avancement fort divers.

Ainsi, à la sortie Boutersem, les ouvrages d'art sont sortis de terre, tandis qu'entre Boutersem et Tienen, les terrassements ont débuté. Il en va de même entre Tienen et Hélécinne, où les travaux TGV sont mis à profit pour construire une nouvelle station-service. Celle-ci, plus près de l'autoroute, permet une économie en construction d'ouvrages d'art, le TGV la contournant par l'ouest.

De Hélécinne à Lincent, les terrassements ont également débuté, mais c'est entre cette dernière sortie et Landen que les travaux sont le moins avancés, ceux-ci ne nécessitant pas de dispositions particulières.

De Landen à Berloz, les travaux sont également commencés, et un ouvrage d'art, à la limite des régions francophone et flamande, est terminé depuis longtemps. Un panneau en rappelle d'ailleurs le coût et la région concernée...

De Berloz au parking de Bettincourt, la difficulté due à la qualité des terrains, a nécessité d'importantes mesures; c'est ainsi que le TGV sera littéralement enfermé dans un caisson avec radier et murs latéraux, sans couverture supérieure heureusement. Cette tranchée est presque terminée sur un kilomètre, jusque l'approche de la station-service de Bettincourt, où les travaux de modification du site sont bien engagés. L'accès doit en être modifié, ce qui a nécessité la démolition partielle du pont de la route Warremme-Jeuk-Rosoux.

Par contre, côté Liège, le pont routier a été remis en service et les travaux de terrassement se poursuivent jusque la sortie Warremme.

Il faut par ailleurs signaler que des travaux caténaires ont dû être exécutés sur la ligne 36, à l'endroit où elle passe sous l'autoroute E40, afin d'adapter la configuration des poteaux au nouvel ouvrage d'art.



PHOTO 38-67 A Leuven côté Bruxelles, un train IC pour Liège entre en gare par les futures voies de la ligne 53. A l'avant-plan, le tracé abandonné des voies de ligne 36. Leuven, 11 mai 1999. Photo : Baudouin DIEU.



PHOTO 38-68 Vue de la gare de Leuven, prise du pont de la route de Tienen. A droite, les nouvelles voies d'accès aux faisceaux marchandises et de garage; au centre, les travaux de renouvellement de la banquette des futures voies A de la ligne TGV et de la ligne 36. Leuven, 11 mai 1999. Photo : Baudouin DIEU.



PHOTO 38-69 La bifurcation Tivoli vers Liège. A gauche, la nouvelle voie A de la ligne 36/2 où opère un train de travaux situé également sur la voie A de la ligne 139/1, tandis que démarre vers Ottignies un train de voyageurs venant de la voie 1. Leuven, 11 mai 1999. Photo : Baudouin DIEU.

De Waremme à Crisnée, les ouvrages d'art sortent de terre, et à la sortie Crisnée, le pont enjambant la route Amay-Tongerren est terminé. Il est d'ailleurs déjà emprunté par les véhicules de chantier, chargés de la manipulation des terres de remblais ou de déblais.

Enfin, entre Fexhe et Ans, la nouvelle voie B de la ligne 36 rectifiée a bien été mise en service le 21 février, tandis que la voie A l'a été le week-end des 8 et 9 mai.

Cette mise en service a entraîné l'abandon et le démontage des deux voies de l'ancienne ligne 36 entre Ans et Voroux et le démontage de la voie B à hauteur de l'ancienne gare de formation de Voroux, la voie A étant conservée comme voie de garage par la base de travaux.

Ainsi, à Ans, deux voies sont actuellement exploitées : la voie 4 vers Liège et la voie 5 vers Bruxelles; un cul-de-sac pour les locomotives d'allège est situé le long de la voie 5 côté Liège. La voie 3, future voie principale de la ligne 36 vers Bruxelles, est prête mais non encore en service.

À Voroux, un nouveau point d'arrêt a été inauguré; il est situé à hauteur du passage inférieur, lequel a dû être percé pour la mise en place d'un escalier donnant accès au quai vers Liège.

Enfin, à l'entrée de Liège-Guillemins, les travaux du saut-de-mouton se poursuivent.

Base de travaux de Voroux

Les voies des futurs faisceaux d'entreprises et de formation des trains de travaux sont presque toutes posées, de même que celles du dépôt des locomotives; une voie de raccord permettant aux trains issus du faisceau de réception de se diriger vers la ligne nouvelle est également mise en place. Tous les matériaux venant de St-Druon ont pu être mis en oeuvre, et l'entreprise s'affaire également à placer les modules préfabriqués. Ceux-ci sont situés en majeure partie entre les bâtiments actuels et le talus de l'ancienne ligne 36.

Tous les matériaux ont été acheminés de St-Druon à Voroux par trains réguliers (ou spéciaux pour les modules), les derniers transitant même par les plans inclinés de Liège suite à la fermeture provisoire de la ligne 36A.

La base devrait maintenant être opérationnelle pour le mois de septembre 2000, soit avec un retard de trois mois sur le calendrier initial.

Liège - Frontière allemande

Les principaux travaux ont toujours lieu au viaduc de Hammerbrücke, sur lequel la superstructure a été posée pour la voie vers Bruxelles. Malheureusement, le retard pris dans l'exécution du chantier ne permettra pas la mise en service des deux voies pour le changement d'horaires de fin mai, mais bien pour celui du mois de septembre.

Dans la foulée de ces travaux, les nouvelles installations qui s'étendent du viaduc à la frontière, seront également opérationnelles.



PHOTO 38-70 Les travaux à hauteur du parking autoroutier de Bettincourt, vue de Liège vers Bruxelles. On aperçoit dans le fond le début de la tranchée, qui se poursuit sur environ deux kilomètres. Bettincourt, 11 mai 1999. Photo : Baudouin DIEU.



PHOTO 38-71 La base de travaux de Voroux vue depuis le block 5. Un train de matériel vide se dirige vers la sortie; les trois machines sont justifiées par la charge à la montée, transitant par les plans inclinés. Voroux, 11 mai 1999. Photo : Baudouin DIEU.



PHOTO 38-72 Installation des modules de chantier entre la ligne 36 ancienne à gauche et les bâtiments de service à droite; dans le fond, en surélévation, le block 5 de type électrique ACEC, qui disparaîtra vers le mois de septembre. Voroux, 11 mai 1999. Photo : Baudouin DIEU.

L3 - Bruxelles - frontière hollandaise.

Outre le chantier de renouvellement de la voie sur la ligne 25 (voir rubrique "Actualité"), il convient de signaler essentiellement la poursuite des gigantesques travaux commencés à Berchem et Antwerpen-Centraal, où l'espace laissé libre par la suppression des voies 4 à 10 a permis de commencer le creusement de la gare souterraine. Les déblais continuent à être évacués vers Antwerpen-Noord par trains spéciaux, à raison d'au moins deux convois par jour.

B. DIEU.



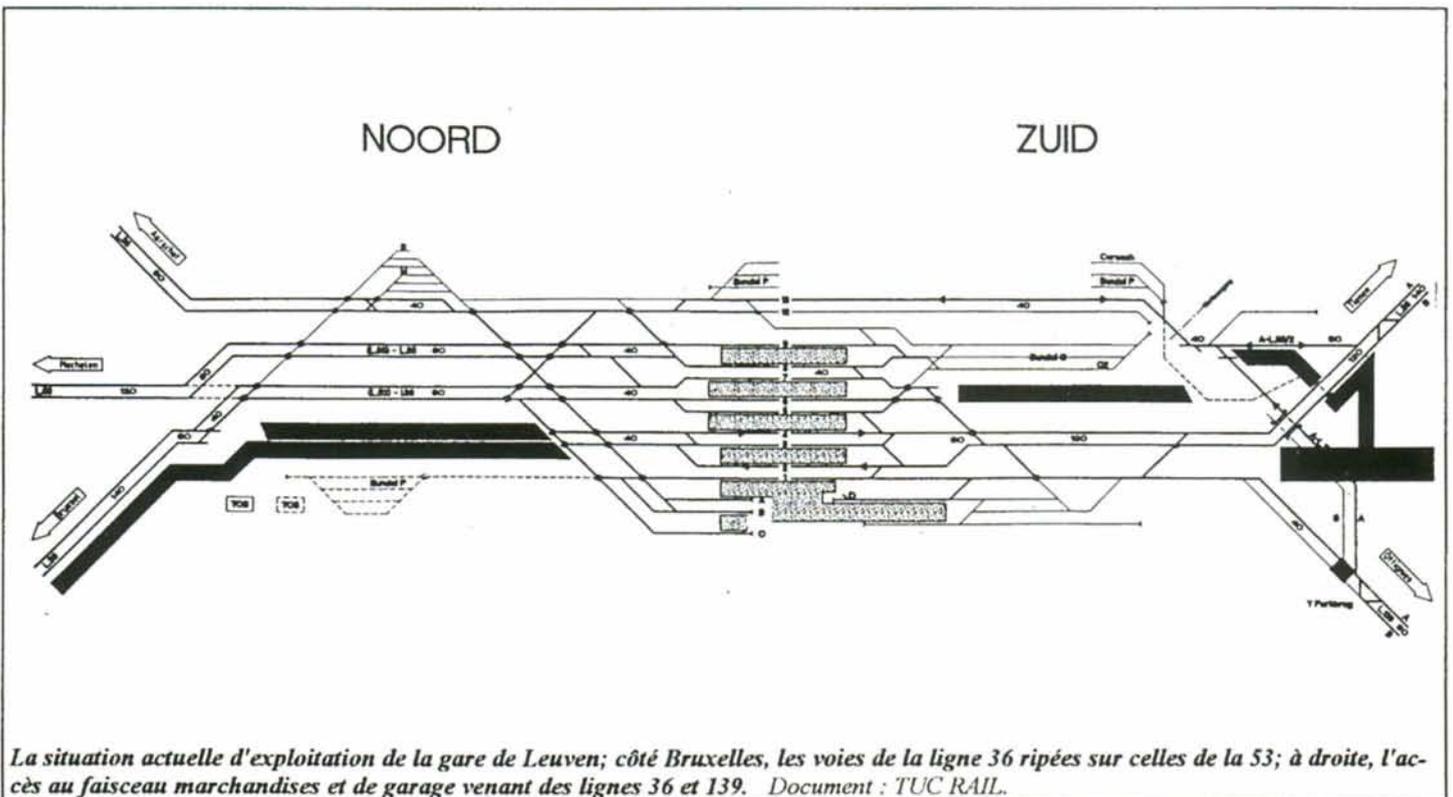
La situation en gare d'Antwerpen-Centraal, où les voies 1 à 3 sont exploitées. A droite, le creusement de la gare souterraine, actuellement au niveau -1. Antwerpen-Centraal, 29 mars 1999. Photo : Marc GRIETEN.



PHOTO 38-73 Desserte du raccordement d'Antwerpen-Noord par une rame encadrée de deux locomotives série 75. C'est ici qu'arrivent les déblais d'Antwerpen-Centraal et Berchem. Antwerpen-Noord, 16 avril 1999. Photo : Kristof AVONDS.



Vue intérieure de la "cathédrale" d'Antwerpen-Centraal, prise le 29 mars 1999. Photo : Marc GRIETEN.



La situation actuelle d'exploitation de la gare de Leuven; côté Bruxelles, les voies de la ligne 36 ripées sur celles de la 53; à droite, l'accès au faisceau marchandises et de garage venant des lignes 36 et 139. Document : TUC RAIL.



Départ de Chama en double traction. Cumbres & Toltec Scenic Railroad, 21.07.1998.

(suite de la page 9)

Au bout de quelques kilomètres, nous atteignons le pont de Lobato, qui ne peut être franchi que par une seule locomotive à la fois. Pas de problème ! On décroche la première, qui traverse seule, après quoi la seconde suit avec le convoi. Après l'obstacle, on reprend en double traction, et l'escalade se poursuit⁹. Lorsque nous parvenons à Cumbres ("le Sommet" en espagnol), arrive le grand moment pour Véronique : elle reçoit l'occasion de faire un

9. C'est dans les environs de ce pont que furent tournées les scènes d'"Indiana Jones et la dernière croisade", avec le train du cirque !

accompagnement sur la locomotive, jusqu'à Osier ! Cette opération avait été préparée longtemps à l'avance, et avait demandé pas mal de négociations, de formalités et de... dollars (les USA ne sont pas la Pologne), mais cela a quand même réussi. Toute fière et passablement excitée, notre princesse du rail occupe à présent la place du chauffeur à bord de la 497 "Frankenstein". Pendant plus d'une heure ! En passant par "la Courbe du Faux pas" (*Tanglefoot Curve*), le château d'eau de Los Piños, le "tréteau de la Cascade" (*Cascade trestle* = pont typique), pour enfin atteindre le terminus de la journée : Osier. Cet endroit n'a jamais été plus qu'une halte, un château d'eau et un parc à bétail. Le transport des vaches fut d'ailleurs autrefois une importante activité du D&RG. De nos jours, le site s'est enrichi d'un restaurant, à l'attention des usagers de



La n°487 devant la remise de Chama. Cumbres & Toltec Scenic Railroad, 19.07.1998.

la ligne touristique. Ceux qui désirent poursuivre le voyage jusqu'à Antonito doivent emprunter le train qui dessert la deuxième moitié du trajet, et ensuite retourner à Chama en autocar. Quant à nous, nous remontons tout simplement dans le même train, et nous avons de la chance : à Osier, on procède à l'échange des locomotives, et nous recevons pour le voyage de retour notre chère 463 "Mudhen". Oh, *what a beauty* !!

Le jour suivant, lundi 20 juillet, nous sommes levés de bonne heure pour nous rendre en voiture à Antonito. Le trajet par la route dure à peu près une heure. Notre train part à 10 h., avec la 497 "Franky" en tête. Cette fois, c'est à Philippe de monter le monstre : pendant 1 heure et 40 minutes, jusqu'à Sublette ! Unique ! Je n'ai pas assez d'yeux pour jouir du spectacle. Le train roule d'abord un bon bout en ligne droite à travers une étendue semi-désertique, après quoi apparaissent les premières courbes sur un terrain de plus en plus accidenté. Et, avant qu'on s'en rende bien compte, on est carrément dans la montagne, entouré de rochers, de précipices, de cañons et de tout ce qu'on peut imaginer dans le même ordre d'idées ! Ça, c'est du chemin de fer ! A Sublette - une simple halte de service - je quitte la machine pour rejoindre la *gondola*, où avait pris place ma chère épouse. Puis, entre Sublette et Osier, on a droit au jackpot : la traversée de la Gorge de Toltec, avec le "Tunnel Bourbeux" (*Mud Tunnel*), la "Courbe Fantomatique" (*Phantom Curve*) avec ses impressionnantes formations rocheuses, et le "Tunnel Rocheux" (*Rock Tunnel*). Inoubliable et insurpassable. Pour nous, il n'y a plus aucun doute : c'est ce qu'il y a de plus beau en matière de chemins de fer !

Impressionnés comme nous l'étions par la puissante beauté du C&TS, nous avons décidé à l'unanimité (ce qui n'était pas difficile) de libérer une demi-journée de plus - nous étions alors le mardi 21 juillet - pour suivre le train en voiture de Chama à Los Piños. Au-delà, ce n'était plus possible parce que la voie ferrée s'engage dans une zone naturelle protégée inaccessible aux voitures. Ce safari-photo fut un succès complet, et nous avons une dernière fois pu jouir du superbe spectacle offert par les deux locomotives en plein effort, la "Mudhen" en tête, escaladant les pentes vers le Col de Cumbres. Passé le sommet, "notre" 463 a entamé la descente toute seule comme une grande, avec derrière elle ses 15 voitures (un *caboose* avait été accroché en queue à la demande d'un groupe). La dernière image qui nous est restée est celle de ce petit train disparaissant dans le lointain, comme absorbé par le paysage immense et solitaire. C'est dans des moments pareils qu'on comprend à quel point la vie peut être belle, et ce qu'est vraiment le bonheur...

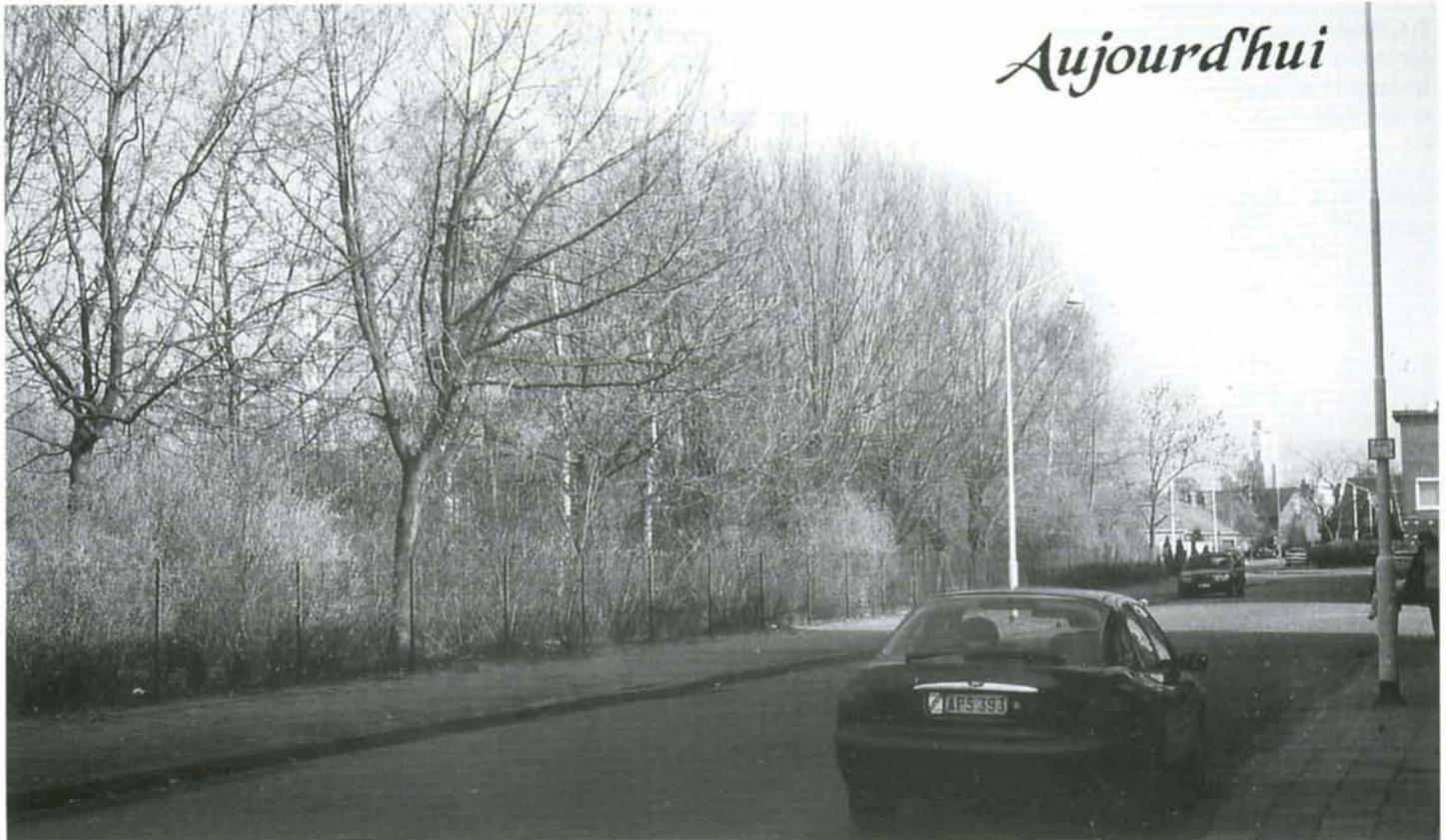
Philippe & Véronique Verelst

Hier



Jusqu'en 1970, le terminus anversois de la ligne 59 était établi à Antwerpen-Linkeroever (Anvers-Rive Gauche). La mise en service du tunnel J.F. Kennedy sous l'Escaut en 1970 permit non seulement de désenclaver toute la région du Pays de Waes (où sont notamment situées les villes de Lokeren et St. Niklaas), mais également d'offrir au départ d'Antwerpen-Centraal et Berchem des relations directes et rapides vers Gent, Kortrijk, Lille, Brugge et Oostende. A ce moment, la gare d'Antwerpen-Linkeroever n'avait plus raison d'être, et fut mise hors service, de même que la section Antwerpen-Linkeroever - Zwijndrecht. Ci-dessus PHOTO BD-073 Le 16 mars 1967, l'auto-rail 630.02 (futur 4002), quittait Antwerpen-Linkeroever avec le train 3925 à destination de Kortrijk. Photo : Bruno DEDONCKER, collection PFT ©. Ci-dessous : aujourd'hui, plus aucun vestige des installations de la gare d'Antwerpen-Linkeroever n'est visible. L'assiette de la ligne a fait partiellement place à une rue desservant un nouveau quartier résidentiel. Le seul repère entre les deux documents est la tour d'une église visible à l'extrême droite. Photo : Walter PINET.

Aujourd'hui



PFT BOUTIQUE

Les commandes sont reçues uniquement par virement sur le compte 001-1201789-35 du PFT Bruxelles. Pour les lecteurs résidant à l'étranger : voir les modalités de paiement à la page 2. N'oubliez pas de mentionner les ouvrages ou articles désirés. La plupart des articles sont également disponibles lors des voyages ou activités diverses. Le paiement peut s'effectuer en Euro : diviser les francs belges par 40,3399.

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 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"/> Petite Histoire gare de Namur de 1843 à 1935	320	350	390g
<input type="checkbox"/> La ligne 126 Statte - Ciney	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 ferro. en Belgique (PFT-Edition)	990	1190	950g
<input type="checkbox"/> Les locomotives polycourant de l'artere Paris-Bruxelles (Les Editions du Cabri) volume 1	1480	1480	400g
	1480	1480	400g
<input type="checkbox"/> La ligne 37 (Liège - Verviers) par monts et par vaux (G. HENRARD)	840	840	810g
<input type="checkbox"/> Tramways Bruxelles et Anvers (cartes postales anciennes)(Ed. Retro)	1095	1095	600g
<input type="checkbox"/> De Knokke à La Pazne (Ed. Retro)	1095	1095	600g
<input type="checkbox"/> Anciens numero de LA VIE DU RAIL (liste sur demande)	40	40	70g

Le chemin de fer en Hesbaye liégeoise (PFT-Edition) 950... 1150. 750g

FICHES D'IDENTITE (toutes avec une photo couleurs 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 19 et 20	le numéro	160	160	210g
<input type="checkbox"/> numéro 24 (n° 21, 22, 23 et 25 épuisés)	le numéro	180	180	210g
<input type="checkbox"/> numéros 26 à 31	le numéro	220	220	210g
<input type="checkbox"/> numéro 34, 36 et 37	le numéro	240	240	210g
<input type="checkbox"/> numéro 35 (10 ans 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
---	-----	-----	------

LOCO 99 (reste quelques exemplaires). 300 300. 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° 3 : locomotive 6036	400	450	75g
<input type="checkbox"/> thème n° 4 : locomotive 6215	400	450	75g
<input type="checkbox"/> thème n° 6 : autorotatives 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 : autorotatives ex-SNCB sur le SATTI en Italie	400	450	75g
<input type="checkbox"/> thème n° 11 : ligne 123 Engghien-Braine le Comte	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 40100 de la SNCF	400	450	75g
<input type="checkbox"/> thème n° 20 : les signaux mécaniques de la gare de Frasnes-lez-Anvaing	400	450	75g
<input type="checkbox"/> thème n° 21 : les autorails série 40	400	450	75g
<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 locos série 25 en jaune	400	450	75g
<input type="checkbox"/> thème n° 26 : les 13 locos série 22 en jaune	500	550	95g
<input type="checkbox"/> thème n° 27 : les autorails séries 45 et 46	400	450	75g
<input type="checkbox"/> thème n° 28 : les autorails série 43 entre Gouvry et Bastogne	403	444	75g

thème 29 : les 6700 ACTS, ex. 63 SNCB 403... 444 75g

thème 30 BD : un samedi midi à Lot (voir page 2 et pages 12 à 16)..... 1210. 1372 125g

CARTES POSTALES (Editions PFT-Ediblanchart)

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

série 7 : 12 vues SNCB (voir EL 38 page 3). 202.. 202 . 120g

CASSETTES VIDEOS (PFT-vidéo)

<input type="checkbox"/> La 26.101 du PFT (64 minutes)	495	495	500g
--	-----	-----	------

PHOTOS BD (Bruno DEDONCKER)

Les photos de Bruno DEDONCKER publiées dans 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 38-24), peuvent être obtenues au format 10x15 cm en couleurs, sauf les numéros suivis de la mention NB qui sont des photos Noir et Blanc. **ATTENTION: numéro(s) à préciser à la commande sur carte postale, lettre ou fax. Date limite de commande : le 10/07/1999; date de livraison: +/- 20/08/1999.**

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	45F
jusque 250g	55F	80F
jusque 350g	65F	130F
jusque 500g	90F	130F
jusque 1000g	120F	220F
jusque 2000g	140F	295F
jusque 3000g	225F	390F
jusque 4000g	260F	520F
jusque 5000g	290F	630F

NOUVEAUTES

PHOTO-THEME N°29

VOIR DESCRIPTION PAGE 2

PHOTO-THEME N°30 BD

VOIR DESCRIPTION PAGE 2

