

EN LIGNES



REVUE TRIMESTRIELLE EDITEE PAR L'ASBL

*Patrimoine
Ferroviaire
Touristique*

N° 40 - Décembre 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**

Boîte Postale 5
B-1140 Bruxelles 14
☎ 075/71.20.28
FAX : 065/66.45.41

e-mail : pftts@hotmail.com

NUMERO DE TVA : BE 435.339.562

ABONNEMENT

Pour recevoir les numéros "EN LIGNES" de l'année 1999, il suffit de s'abonner en versant une cotisation de 20 Euros (807 FB) (étranger : 22,5 Euros ou 908 FB) selon les modalités de paiement reprises ci-dessous, en mentionnant en communication : "abonnement 1999".

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 pouvez payer soit par carte Visa ou Eurocard (indiquer le nom et adresse de l'émetteur, le numéro de la carte, la somme en francs belges ou Euros, la validité de la carte et la signature), soit par 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 : Ph. Scholl : 0477/26.99.79

DEPOT LEGAL A la parution

Le mot du Président

Avec ce numéro 40, qui marque dix ans de parution trimestrielle, se clôture non seulement l'année 1999 mais aussi le millénaire. Le passage à l'an 2000 sera marqué par des manifestations aussi nombreuses qu'originales, qui ne manqueront certainement pas de rester gravées dans la mémoire de chacun d'entre nous.

Puissent l'année et le siècle qui s'amorcent faire découvrir les vraies valeurs de l'Humanité, et vous apporter, ainsi qu'à vos proches et vos familles, le meilleur de ce qui existe.

Que la préservation du patrimoine ferroviaire, par le biais de votre association et de votre soutien, se poursuive dans les meilleures conditions possibles, et que soit exaucé notre vœu de mise en valeur de toutes ces pièces dans le futur musée du rail de St-Ghislain.

Nous continuerons bien sûr pendant cette année nouvelle à vous apporter le meilleur de l'activité ferroviaire, en essayant de rencontrer les goûts de chacun; nous veillerons à améliorer encore la qualité de la revue pour qu'elle diffuse toujours l'information originale et nécessaire.

Bonne année, bon siècle, bon millénaire et ... bonne lecture !

CALENDRIER LOCO 2000

Comme chaque année, le PFT édite en collaboration avec BLANCHART le calendrier LOCO. Au format A3 avec couverture plastifiée, il comporte 12 photos, une par mois, dont 5 en couleurs. Prix : 9 Euros (363 FB) + frais d'envoi (550 g - voir page 51). Les modalités de paiement sont reprises ci-contre. Communication : LOCO 2000.

janvier :	locomotive à vapeur 64.036 à Gent-St.Pieters (couleurs)
février :	locomotive à vapeur 81.046 à Couillet
mars :	automotrice électrique de 1935 à Schaerbeek
avril :	locomotive électrique 2803 + voitures M2 à Itterbeek (couleurs)
mai :	locomotive Diesel 200.026 à l'hippodrome de Groenendael
juin :	autorail type 603 à Rossart
juillet :	locomotive électrique CFL 3605 à Essingen (couleurs)
août :	locomotive à vapeur 40.062 à Schaerbeek
septembre :	locomotive Diesel 202.020 du PFT à Borris au Danemark (couleurs)
octobre :	motrice électrique du Bruxelles-Tervuren au Pont de Woluwé
novembre :	locomotive électrique 123.028 à Jemelle
décembre :	locomotive Diesel CFL 1804 à Vielsalm (couleurs)

CHANGEMENT D'ADRESSE

Dorénavant, tout courrier devra être adressé à l'adresse suivante :

PFT asbl
Boîte Postale 5
B-1140 BRUXELLES 14

PHOTOS DE COUVERTURE

Première page

PHOTO 40-36 La première locomotive de la série 77 est arrivée sur le réseau le 5 octobre dernier. Le 20, la 7701 remorquait un train de grumes à destination de Bullange, vu dans les environs de Masta.
Photo : Alain DEFECHEUREUX.

Dernière page

PHOTO 40-37 Les trois premières automotrices Budd (142, 144 et 149) expatriées en Italie, ont repris du service depuis le 15 septembre sur le réseau privé du LFI, après une modernisation intégrale. Le 6 septembre, les ALe 056.144 et ALe 056.149 effectuent un parcours d'essai sur la ligne Arezzo - Sinalunga, ici en passage à San Giuliano d'Arezzo. Photo : Pierre HERBIET.

PHOTO 40-38 Des gros nez en service en Bavière, sur le réseau privé du BOB! 11 septembre 1999.
Photo : Kristof AVONDS.

EN LIGNES 40

DECEMBRE 1999

SOMMAIRE

La décoration jaune :	4
Hier - Aujourd'hui :	13
Bomal en 1959	14
Actualité étrangère :	18
Actualité SNCB	
- Locomotives électriques :	24
- Locomotives Diesel :	26
- Automotrices électriques :	29
- Voitures :	31
- L'électrification Gouvy-Trois-ponts :	32
- Wagons :	33
- Infrastructure :	34
- Divers :	34
- L'actualité en images :	37
- Radiations :	40
Les automotrices Budd en Italie :	43
Le point sur les travaux TGV :	47
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, Garrit JOOS, Bob STEPHENSON.

REMERCIEMENTS (par ordre alphabétique)

Philippe ABSIL, Felipe ARANDA, Kristof AVONDS, Tanguy BADIE, Roger CRICELAIRE, Stephan DENAYRE, Christian DOSOGNE, Alain ELOOT, Marc GRIETEN, Serge MARTIN, Adrien RIGOT, Marc RIGUELLE, Christian SCHMITZ, Philippe SCHOLL, Yves STEENEBRUGGEN, Christian VANHECK, Eric VAN HOECK, Marijn VOCKE, Wim WINDEY, la SNCB, TUC Rail.

PETITES ANNONCES

● **RECHERCHE** : documentation et prospectus (originaux ou copies) en langue allemande ou française jusqu'en 1955 sur les locotracteurs DEUTZ (KHD). Recherche des renseignements sur la locomotive Schöma 2633/1963 qui aurait été vendue en Belgique aux charbonnages Dumont Frères à Waterschei. Ed. Federmeier, 31 rue J.P. Erpelding, L-1472 Luxembourg.

● **A VENDRE** : diverses revues, livres, photos, modèles réduits. Pol TORDEUR, Roeyerslaan 146, 9600 Ronse, ☎ 055/21.36.69.

● **A VENDRE** : une trentaine de livres. Liste détaillée sur demande. Karel MOERENHOUT, X. Buisetsraat 31 - 1800 Vilvoorde. ☎ 02/251.98.94 (après 19.00), ☎ 05/525.72.74 (bureau), FAX (bureau) 02/525.69.00 ou e-mail : karel.moerenhout@philips.com

INTERNET, C'EST BIEN ...

... mais il faut l'utiliser à bon escient.

C'est ainsi que nous avons découvert sur le web plusieurs articles qui traitent de notre association. Malheureusement, certains diffusent des informations erronées ou incomplètes.

Nous ne pouvons qu'encourager ce genre de démarches; néanmoins, si vous désirez émettre sur le web un article dans lequel le PFT est mis en exergue, faites le d'abord viser par un responsable de l'association, qui se fera un plaisir de le compléter ou le corriger...

Un simple fax suffit, la réponse étant quasi immédiate : 065/66.45.41 ou 02/224.58.07. Merci d'avance !

NOUVEAUTE

LES LOCOMOTIVES DIESEL TYPE 201 - SERIE 59

Nous vous l'avions promis pour cette année encore... Il est bien au rendez-vous...

Il s'agit bien évidemment de la sortie de presse du livre consacré aux locomotives Diesel type 201, les fameuses 59.

Présenté au format A4 sur papier 135 grammes, le livre comporte pas moins de 280 pages reliées au fil de lin, avec couverture cartonnée en couleurs.

Le contenu est divisé en différents chapitres qui présentent l'étude, les différents projets et la construction des locomotives, leurs caractéristiques techniques, leurs affectations et utilisations successives, leurs innombrables décorations et particularités, les locomotives construites pour l'étranger sur base des 201/59 ainsi que les projets non réalisés, et bien d'autres choses encore.

Plus de 540 photos dont 35 en couleurs illustrent l'ouvrage; 18 graphiques et 68 figures et plans complètent l'iconographie.

Le prix de vente de cet ouvrage exceptionnel est fixé à 49 Euros (1977 BEF) + frais d'envoi (1905 gr - voir page 51).

Communication : loco 201/59.

LES LOCOMOTIVES DIESEL SERIE 59 ex TYPE 201

Jean-Luc VANDERHAEGEN
Serge MARTIN
Marc NISET



PFT-EDITION

La livrée jaune des locomotives Diesel

Dans notre précédent numéro, nous avons évoqué l'histoire de la décoration jaune appliquée sur le matériel moteur électrique. Dans ce second volet, nous allons voir l'évolution de la livrée jaune sur les locomotives Diesel, décoration qui, aujourd'hui encore, est toujours d'application sur les machines de ligne.

LOCOMOTIVES DE LIGNE

Comme nous l'avons déjà expliqué, c'est la 5142 qui servit de cobaye pour l'élaboration de la nouvelle décoration de visibilité à dominante jaune. Sortie de l'Atelier Central de Salzinnes le 28 août 1976, sa nouvelle robe avait, en fait, conservé le dessin de la livrée "1970", mais avec l'inversion des couleurs, le jaune devenant vert et vice-versa, à l'exception de la toiture restée verte.

Avant d'être généralisée à l'ensemble du parc, cette livrée fut remaniée par l'augmentation de la largeur de la grosse bande verte, la suppression de la fine ligne jaune à la limite entre le haut de la caisse et la toiture, et l'interruption des bandes vertes au niveau des portes.

La première locomotive ayant revêtu la livrée jaune standard fut la 6073, sortie de révision générale de Salzinnes le 29 juin 1977. A partir de ce moment, toutes les machines passant en révision à Salzinnes furent systématiquement repeintes en jaune. Il va de soi que ces décorations furent adaptées aux particularités de la caisse de chaque série de locomotive.



PHOTO 40-01 La 5109 fut la première de sa série à avoir été repeinte en jaune. Sortie le 30 septembre 1977, elle présentait la particularité d'avoir le dessus de ses capots peint en jaune. Sint-Denijs-Boekel-Nederzwalm, 14 mai 1982. J-L VANDERHAEGEN.



PHOTO 40-02 La 5172 revêtu de la livrée jaune standardisée, remorque un train de marchandises diffus entre Merelbeke et Monceau. Rognon, 18 avril 1985. J-L VDH.

PHOTO 40-03 La 5142 habillée de la livrée prototype, en tête d'un train spécial à Heer-Agimont le 29 août 1985. Photo : P. HERBIEI



Ainsi, sur les 52-53 et 54, la décoration était entièrement différente de celle appliquée sur toutes les autres séries de ligne. Le fond de la caisse restait vert foncé, tandis qu'un large bandeau jaune ceinturait entièrement la locomotive. Cette livrée fut appliquée pour la première fois sur la 5408, sortie d'atelier en décembre 1978. Lors de leur transformation avec des cabines flottantes, toutes les machines reçurent cette même robe.

Lorsqu'elles s'habillèrent de jaune, les 5109, 6024, 6033, 6036, 6046, 6047, 6072, 6073 et 6083 présentaient la particularité d'avoir le dessus des nez de leurs cabines de conduite peints en jaune au lieu de vert. Comme la saleté était très apparente sur le jaune, leurs nez furent très rapidement repeints en vert.

Certaines décorations quelque peu fantaisistes apparurent au fil du temps sur certaines locomotives repeintes dans leur atelier propriétaire. Ainsi, en 1986, lors de sa révision à l'atelier de Kortrijk, la 5128 reçut une robe dont la grosse bande décorative verte avait une largeur beaucoup plus étroite. Elle garda cette fantaisie jusqu'au 5 septembre 1989. Lorsque la 5530 fut repeinte en jaune à Kinkempois vers 1991, elle présenta la même particularité et ce, jusqu'au 14 juillet 1995.

Vingt-deux ans après la mise en oeuvre de la livrée jaune, celle-ci n'a pas subi de modification significative, à l'exception des locomotives de la série 59 dont les bandes décoratives vertes furent à plusieurs reprises adaptées et dont vous trouverez tous les détails dans notre ouvrage consacré à l'histoire complète de ces engins. Sur les autres séries, les modifications, toutes mineures, concernent les indications que l'on trouve sur la caisse, comme le numéro dont les caractères ont grossi au fil des ans. A ce sujet, il est à noter que, depuis le début des années '90, l'ensemble des inscriptions n'est plus peint, mais apposé à l'aide de papiers autocollants réalisés par ordinateur.



PHOTO 40-04 *Lorsqu'elle subit une révision intermédiaire à l'atelier de Kortrijk en 1986, la 5128 fut repeinte dans une livrée jaune non conforme : l'épaisseur de la grosse bande verte était en effet réduite de près de la moitié. On notera également l'absence du logo B. Tourcoing, mai 1985. Photo : Pierre HERBIET.*



PHOTO 40-05 *Le dessin de la décoration jaune des 52-53-54 est entièrement différent de celui appliqué sur toutes les autres séries. La teinte de fond est restée vert foncé, tandis qu'un large bandeau jaune entoure la caisse. La 5408, le premier "gros nez" jaune, est photographié à Jambes-Nord le 24 août 1985.*

PHOTO 40-06 ↓ *La 5207 en tête d'un train d'immigrés italiens revenant de vacances. Tilff, 24 juin 1983. Photos : Jean-Luc VANDERHAEGEN.*





PHOTO 40-07 ↑ Après leur transformation avec des cabines flottantes, les 52-53-54 ont conservé la même livrée jaune. En mai 1985, la défunte 5213 débouche du tunnel de Houyet.



PHOTO 40-08 ← La 5501, habillée dans la livrée jaune standard, allège la 5407 en tête d'un train de marchandises Ronet-Givet. Hastière, 23.09.1986.

PHOTO 40-09 ↓ Seules trois 55 équipées du chauffage électrique (5510, 5515 et 5523) ont porté la livrée jaune. Sur ces machines, la fine bande ceinturant la caisse était de couleur bleue. L'omnibus 8541 Liers-Rivage, passe à Esneux le 23 septembre 1980. P. HERBIET et J-L VANDERHAEGEN.



Plus récemment, lorsque certaines 55 furent équipées de la TVM 430, la fine bande verte fut remplacée par un filet de même épaisseur mais rouge, tandis que le numéro se trouvant sur les deux parois latérales fut accompagné de la mention "TVM" peinte en noir.

Actuellement, il ne subsiste plus que 9 locomotives Diesel de ligne épargnées par cette jaunisse. Il s'agit des : 5404 (204.004) (futur engin musée de la SNCB), 5905, 5946, 6219, 6244, 6256 (celle-ci, sortie en jaune en 1984, fut repeinte en vert à Merelbeke en 1996), 6273, 6289 et 6314.

LOCOMOTIVES DE MANOEUVRES

Afin d'améliorer la visibilité des locomotives de manoeuvres, plusieurs tentatives furent également réalisées à la fin des années '70, mais n'aboutirent à aucun résultat concret, puisque c'est toujours la livrée vert foncé à bande jaune en forme de Z qui est toujours d'application aujourd'hui.

Un premier essai fut réalisé sur deux locomotives - la 8037 de Merelbeke et la 8505 d'Antwerpen-Dam - qui circulaient principalement dans les zones portuaires respectivement de Gent et d'Antwerpen. Ces machines avaient été repeintes dans la décoration standardisée à fond vert foncé ornementée de bandes décoratives jaunes en forme de Z, et on leur appliqua une large bande de zébrures obliques jaunes et vertes sur tous le bas de caisse.

Cette décoration ne donna pas les résultats escomptés, si bien que ces zébrures furent supprimées lors de leur premier passage en révision.

Un second essai fut alors réalisé sur la 8516 d'Antwerpen-Dam qui, elle aussi, était principalement utilisée dans les installations portuaires d'Antwerpen. Elle était ressortie de révision générale à Salzinnes en janvier 1978, entièrement repeinte en jaune vif, sans la moindre décoration. Ici aussi, cette tentative ne fut pas concluante et donnait même l'effet inverse à celui recherché : la couleur jaune formait en effet un véritable camouflage en cas de brouillard, fréquent dans cette région. La 8516 conservera cette inesthétique livrée jusqu'à son passage en révision en août 1986.

Ci-contre →

PHOTO 40-10 La 5920 du dépôt de Haine-St.Pierre, habillée dans la seconde décoration jaune. On comparera avec la vue de la 5933, la large bande verte et la cascade au niveau des phares. Elle est ici vue à la sortie d'Enghien, sur la défunte ligne 123, le 2 novembre 1984.

Photo : Jean-Luc VANDERHAEGEN.

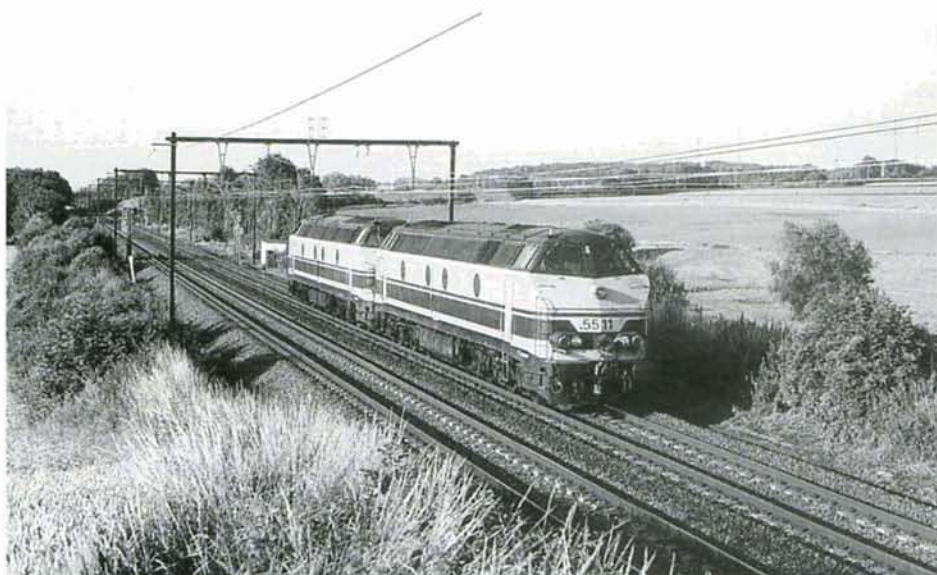


PHOTO 40-11 Passage à Hennuyères de deux 55 TVM, le 2 juillet 1999. P. HERBIET.



PHOTO 40-12 La 5933 de Merelbeke, une des sept premières 59 ayant porté la livrée jaune initiale, photographiée peu avant Oudenaarde, en tête d'un direct Leper-Bruxelles, le 19 avril 1984. Depuis 1996, cette locomotive est utilisée sur des chantiers de voie en Italie. Photo : Jean-Luc VANDERHAEGEN.





PHOTO 40-15 *C'est en novembre 1985 que la 6006 fut repeinte dans la livrée jaune. Le 8 mars 1986, elle remorque un train de marchandises entre Merelbeke et St-Ghislain, ici en passage à Lessines. Photo : Jean-Luc VANDERHAEGEN.*

PHOTO 40-16 *Passage à hauteur du signal avertisseur de la gare de Gavere-Asper (ligne 86) de la 6070 remorquant exceptionnellement une rame de charbon à destination de la centrale électrique de Ruien. Zingem, 11 mars 1986. Photo : J-L VANDERHAEGEN.*



PHOTO 40-13 → La 5530 porta durant quelques années une robe jaune fantaisiste, sur laquelle la grosse bande verte avait une largeur très réduite. Atelier de Kinkempois, 22 novembre 1994.

Photo : Jean-Luc VANDERHAEGEN.

En définitive, il fut décidé de conserver provisoirement la livrée verte avec les bandes jaunes en forme de Z, avec toutefois la mise en peinture jaune d'éléments sujets à des accidents, comme le bord des marches-pieds, et les bords extérieurs des traverses de tête, munis de zébrures obliques noires et jaunes. Cette décoration très réussie est aujourd'hui toujours d'application, avec toutefois trois exceptions :

- les trois locomotives de la série 71 reçurent une nouvelle livrée à dominante de jaune lors de leur transformation de 66 en 71, en 1980 et 1981. A cette époque, cette nouvelle décoration préfigurait la nouvelle livrée jaune qu'auraient dû porter toutes les machines de manœuvres, mais qui ne fut en définitive jamais appliquée aux autres séries;
- les 75, qui sont en fait des machines de ligne (ex. série 65), peintes dans la livrée jaune des engins de ligne;
- et les 76 (ex. 2200-2300 rachetées aux NS) qui ne furent jamais repeintes par la SNCB et qui ont donc conservé leur dernière décoration NS gris-jaune ou brune (7608) (à l'exception de la 7617 repeinte spécialement par les NS en jaune et vert à l'occasion de la livraison de la première machine à la SNCB).

Les nouvelles locomotives de la série 77 marqueront toutefois un renouveau, puisqu'elles sortiront de construction habillées dans les nouvelles teintes de la SNCB, c'est-à-dire une robe à dominante de gris ornée d'une bande bleue et rouge, avec leurs parois d'abouts en jaune.

Pour terminer, il nous faut encore parler des autorails. Comme nous l'avions évoqué dans le premier volet (EL 39), les autorails



PHOTO 40-14 La 6036, une des machines dont le dessus des nez était peint en jaune, assure un omnibus Mons-Quévrain. Thulin, 1er octobre 1985. Photo : Serge MARTIN.

furent les premiers engins moteurs auxquels une décoration de visibilité fut appliquée à partir de 1970, afin de réduire les risques d'accidents aux passages à niveau. Cette magnifique décoration jaune et rouge fut appliquée durant près de 20 années. En 1989, elle fut remplacée par une nouvelle livrée à dominante de bleu, avec un large bandeau jaune englobant entièrement les fenêtres et pare-brise en formant un V sur les faces avant, et entrecoupées de fines

lignes blanches. Le 4509 fut le premier autorail repeint dans cette décoration. Il sortit de l'Atelier Central de Mechelen le 30 octobre 1989.

Ci-après, vous trouverez la liste de toutes les locomotives Diesel portant la décoration jaune, avec la date de sortie d'atelier. Les numéros en italique se rapportent aux engins radiés ou renumérotés depuis.

PHOTO 40-17 Le 5 novembre 1982, un omnibus Gent-St.Pieters - Geraardsbergen, composé d'une rame de voitures M1 remorquée par la 6109, approche de Scheldewindeke. Photo : Pierre HERBIET.





PHOTO 40-18 La 6202 fut une des premières locomotives de sa série à avoir revêtu la robe jaune. Le 13 mai 1980, elle passe à la bifurcation de Hombeek (ligne 53) en tête d'un omnibus Gent-St.Pieters - Mechelen encore composé de voitures du type L. A droite, on aperçoit la ligne 54 Mechelen - Sint-Niklaas.
Photo : Jean-Luc VANDERHAEGEN.



PHOTO 40-19 Arrivée à Aarschot d'un omnibus en provenance de Hasselt à destination de Leuven, remorqué par la 6501. Cette machine circule actuellement sous le numéro 7501. Photo : Jean-Luc VANDERHAEGEN.

série 51

5101 : 27-11-80	5132 : 11-09-78	5163 : 25-01-85
5102 : 05-12-80	5133 : 07-03-83	5164 : 21-03-79
5103 : 17-04-87	5134 : 30-11-78	5165 : 31-05-79
5104 : 30-05-86	5135 : 28-09-90	5166 : 31-08-81
5105 : 31-10-83	5136 : 08-09-85	5167 : 06-09-83
5106 : 02-03-82	5137 : 17-06-81	5168 : 23-03-78
5107 : 13-02-84	5138 : 09-07-80	5169 : 17-03-80
5108 : 24-06-86	5139 : 23-02-79	5170 : 28-02-85
5109 : 30-09-77	5140 : 21-12-79	5171 : 28-07-80
5110 : 01-07-83	5141 : 11-04-85	5172 : 24-10-77
5111 : 10-02-87	5142 : 28-07-76 (2)	5173 : 28-05-85
5112 : 29-12-78	5143 : 02-07-84	5174 : 02-02-81
5113 : 06-10-78	5144 : 29-05-84	5175 : 27-12-77
5114 : 23-09-87	5145 : 05-11-82	5177 : 24-04-80
5115 : 24-07-81	5146 : 23-05-78	5178 : 25-03-86
5116 : 24-01-86	5147 : 18-02-88	5179 : 18-04-79
5117 : 23-12-86	5148 : 09-03-84	5180 : 24-11-77
5118 : 09-04-86	5149 : 21-08-87	5181 : 31-01-78
5119 : 24-07-86	5150 : 31-10-85	5182 : 25-10-77
5120 : 29-03-84	5151 : 19-09-86	5183 : 30-01-79
5121 : 14-04-83	5152 : .. -11-81	5184 : 22-02-84
5122 : 03-01-84	5153 : 28-09-84	5185 : 31-05-83
5123 : 04-05-81	5154 : 18-03-81	5186 : 16-07-85
5124 : 27-02-78	5155 : 28-09-79	5187 : 31-08-84
5125 : 11-08-78	5156 : 10-07-79	5188 : 23-08-82
5126 : 13-03-78	5157 : 02-09-79	5189 : 30-04-82
5127 : 26-07-84	5158 : 16-01-81	5190 : 25-03-83
5128 : .. -02-84 (1)	5159 : 21-06-78	5191 : 29-08-80
5129 : 24-10-80	5160 : 03-06-81	5192 : 06-12-79
5130 : 20-02-81	5161 : 12-12-83	5193 : .. - .. -80
5131 : 30-12-81	5162 : 06-09-83	

(1) 5128 : de 1986 au 05-09-1989 : livrée jaune fantaisiste
(2) 5142 : livrée prototype jusqu'au 05-12-1985

séries 52-53-54

CF : cabines flottantes

5201 : 12-11-79 - CF 25-09-87
 5202 : CF 29-09-83
 5205 : CF 09-02-83
 5206 : 22-08-79 - CF 5307"
 5207 : 02-07-80 - CF 5317"
 5209 : CF 24-12-92
 5211 : CF 27-12-83
 5212 : CF 28-06-85
 5213 : CF 25-02-82
 5214 : ex. 5307 renumérotée 5214 le 01-07-83
 5215 : ex. 5302 renumérotée 5215 le 01-07-83
 5216 : ex. 5317 renumérotée 5216 le 01-07-84
 5217 : ex. 5318 renumérotée 5217 le 01-07-84

 5301 : 05-07-79 - CF 04-11-86
 5302 : CF 03-06-83 - renumérotée 5215 le 01-07-83
 5302" : (ex. 5203) - CF 19-02-92
 5303 : 22-05-79 - CF 06-02-87
 5304 : CF 10-09-82
 5305 : CF 26-10-82
 5306 : CF 22-02-79
 5307 : CF 01-04-83 ren° 5214 le 01-07-83
 5308 : 03-02-81 - CF 06-05-87
 5309 : CF 25-06-80
 5310 : CF 05-03-85
 5311 : CF 16-10-81
 5312 : CF 18-12-85
 5313 : CF 30-06-81
 5314 : CF 30-04-82
 5315 : CF 28-04-86
 5316 : CF 02-06-82
 5317 : CF 01-05-84 - puis 5216
 5318 : CF 14-08-84 - puis 5217
 5318" : (ex. 5208) - CF 12-08-92
 5319 : CF 28-11-91
 5320 : (ex. 5210) - CF 14-10-93 -
 5321 : ex. 5209 renumérotée durant quelques jours 5321
 en mai 1993

 5401 : CF 19-03-93
 5403 : CF 09-10-92
 5407 : CF 02-06-93
 5408 : ...-12-78

série 55

(E) : à chauffage électrique
 (T) : équipée de la TVM 430

5501 : 28-12-77	5514 : 28-02-96 (5)	5527 : .. -10-96
5502 : 15-05-95	5515 : 10-01-80 (E)	5528 : 12-03-79
5503 : 24-11-94	5517 : 23-11-81	5530 : 14-07-95 (6)
5504 : 20-09-94	5518 : 14-08-78	5532 : 14-06-99
5506 : 12-04-96 (4)	5520 : 30-03-82	5533 : 29-06-81
5507 : 28-01-78	5521 : 14-02-83	5534 : .. -03-82
5508 : 24-09-93	5522 : 28-06-82	5535 : 30-12-82
5509 : 28-05-96 (T)	5523 : 20-03-79 (E)	5536 : 03-05-79
5510 : 17-10-79 (E)	5524 : 29-01-82	5537 : 03-06-93
5511 : 17-01-97 (T)	5525 : 09-81	5538 : 24-05-94
5512 : 04-10-96 (T)	5526 : 03-10-80	5539 : .. -08-81
5513 : 06-01-95		5541 : 16-09-88

(3) 5501 : jaune TVM le 22-07-96
 (4) 5506 : TVM mais en livrée jaune - décoration jaune-TVM
 à partir de mai 1996
 (5) 5514 : jaune TVM le 09-12-96
 (6) 5530 : jaune fantaisiste de 1991 au 14-07-95

série 59

5901 : 18-12-80	5919 : 25-01-78	5939 : 23-01-79
5902 : 18-06-84	5920 : 09-11-79	5941 : 11-05-78
5903 : 14-04-81	5922 : 15-06-84	5942 : 28-11-78
5909 : 17-01-84	5924 : 29-09-83	5945 : 30-03-79
5910 : 10-06-83	5925 : 13-10-77	5947 : 27-01-83
5911 : 03-05-79	5926 : 03-09-82	5948 : 07-06-78
5912 : 13-10-78	5931 : 23-07-79	5949 : 10-04-81
5913 : 23-06-80	5933 : 22-11-78	5950 : 31-07-78
5914 : 19-08-83	5936 : 05-09-79	5952 : 31-07-81
5916 : 28-02-78	5937 : 20-05-80	5954 : 30-06-78
5917 : 16-01-81	5938 : 23-10-84	5955 : 07-04-79



PHOTO 40-20 Seules les locomotives de manoeuvres de la série 75 sont peintes dans la livrée jaune des engins de ligne. Avant leur renumérotation de 65 en 75, trois machines étaient en fait déjà habillées de jaune. Le 7 décembre 1984, la 7504 effectue son parcours d'essai après révision, entre Salzinnes et Gedinne, accompagnée par la 5209, ici au passage à Pondrôme. Photo : Serge MARTIN.



PHOTO 40-21 Lors de leur transformation, les 7101 à 7103, ex. 6601 à 6603, sont ressorties de révision dans une nouvelle décoration jaune, laquelle ne fut jamais appliquée à d'autres séries. La 7102 à Antwerpen-Noord, le 14 février 1986. Photo : Jean-Luc VANDERHAEGEN.



PHOTO 40-22 NB La 8037 affublée de zébrures obliques noires et jaunes. Atelier de Merelbeke, janvier 1979. Photo : Pierre HERBIET.

série 60

6001 : ... -07-80	6040 : 08-03-79	6070 : 01-02-78
6002 : ... -12-78	6042 : 29-02-80	6072 : 28-09-77
6004 : 28-08-80	6046 : 25-08-78	6073 : 29-06-77
6006 : ... -11-85	6047 : 13-10-77	6078 : 16-05-79
6016 : 27-10-80	6051 : 20-10-78	6082 : 17-09-77
6024 : 07-12-77	6052 : 03-11-78	6083 : ... -78
6025 : ... -09-78	6059 : ... -05-81	6086 : 11-01-78
6033 : 17-01-78	6067 : 22-11-77	6088 : 28-11-77
6036 : 23-02-78	6068 : ... -03-83	6089 : 12-09-80

série 61

6101 : ... -79	6106 : 18-09-78	6111 : 28-04-78
6102 : 03-03-81	6108 : 24-06-80	6112 : 20-04-78
6105 : 05-03-79	6109 : 28-11-78	6114 : ... -79

série 62/63

6201 : 23-05-79	6246 : :07-03-83	6292 : 16-02-82
6202 : 02-10-79	6247 : 16-07-87	6293 : 18-02-87
6203 : 31-08-79	6248 : 27-09-85	6294 : 24-09-82
6204 : 09-07-81	6249 : 30-05-90	6295 : 22-05-84
6205 : 30-10-81	6250 : 30-10-90	6296 : 09-04-82
6206 : 08-10-80	6251 : 03-02-84	6297 : 12-04-88
6207 : ... -02-81	6252 : 29-10-87	6298 : 17-12-81
6209 : 16-08-82	6253 : 24-06-83	6299 : 31-10-90
6210 : 11-05-81	6254 : 29-07-97	6300 : 21-06-84
6211 : 09-03-84	6255 : 04-11-82	6301 : 07-03-88
6212 : 15-01-82	6256 : ... -04-84 (7)	6302 : 29-05-95
6213 : 08-08-81	6257 : 02-07-86	6303 : 24-03-83
6214 : 17-11-80	6260 : 19-10-83	6304 : 24-04-85
6215 : 15-12-92	6261 : 25-03-82	6305 : 22-08-90
6216 : 11-08-80	6262 : 03-05-93	6306 : ... -83
6217 : 12-03-81	6263 : 29-05-96	6307 : 29-11-84
6218 : 30-07-81	6264 : 11-05-83	6309 : 11-03-85
6220 : 03-08-78	6265 : 11-02-85	6311 : 01-08-85
6221 : 16-07-85	6266 : 14-03-86	6312 : 22-10-85
6222 : ... -79	6267 : 11-03-82	6313 : 04-05-88
6223 : 21-11-83	6268 : 13-04-84	6315 : 30-04-86
6224 : 07-06-82	6269 : 21-09-95	6316 : 08-09-86
6225 : 03-10-83	6271 : 29-03-85	6317 : 19-03-87
6226 : 25-08-80	6274 : 10-05-89	6318 : 02-03-84
6227 : 18-02-81	6275 : 18-06-79	6319 : 09-06-83
6228 : 21-12-82	6276 : 18-10-79	6320 : 15-01-88
6229 : 20-08-82	6277 : 24-12-86	6321 : 07-09-90
6230 : ... -81	6278 : 15-06-80	6322 : 15-10-86
6231 : 20-07-82	6279 : 25-09-84	6323 : 03-08-95
6232 : 31-03-82	6280 : ... -85	6324 : 10-07-92
6233 : ... -81	6281 : 20-01-84	6325 : 03-08-88
6234 : 17-11-82	6282 : 11-02-86	6326 : 15-03-89
6235 : 23-12-85	6283 : 16-12-84	6328 : 15-05-90
6236 : 19-05-82	6284 : 14-03-97	6329 : 20-02-95
6237 : 08-08-86	6285 : 04-08-87	6330 : 07-10-88
6238 : ... -11-81	6286 : 29-07-83	6331 : 18-04-91
6240 : 19-08-80	6287 : 09-08-84	6333 : 14-09-92
6241 : 30-09-87	6288 : 24-04-81	6391 : 09-07-80
6242 : 26-05-87	6290 : 19-06-81	6392 : 31-03-80
6243 : 21-09-81	6291 : 04-07-89	6393 : 21-11-79
6245 : 05-11-81		

(7) 6256 : repeinte en vert le 11-07-96

série 71

7101 : 21-05-81
7102 : 24-11-81
7103 : 17-12-80

série 75

7501 : ... -10-79 (alors 6501)
7502 : 26-07-83
7503 : 18-06-83
7504 : 07-12-84
7505 : ... -10-79 (alors 6505)
7506 : 26-01-81 (alors 6506)



PHOTO 40-23 La 8505 fut également testée à Antwerpen-Dam avec des zébrures. Atelier d'Antwerpen-Dam, 3 mars 1982. Photo : Pierre HERBIET.



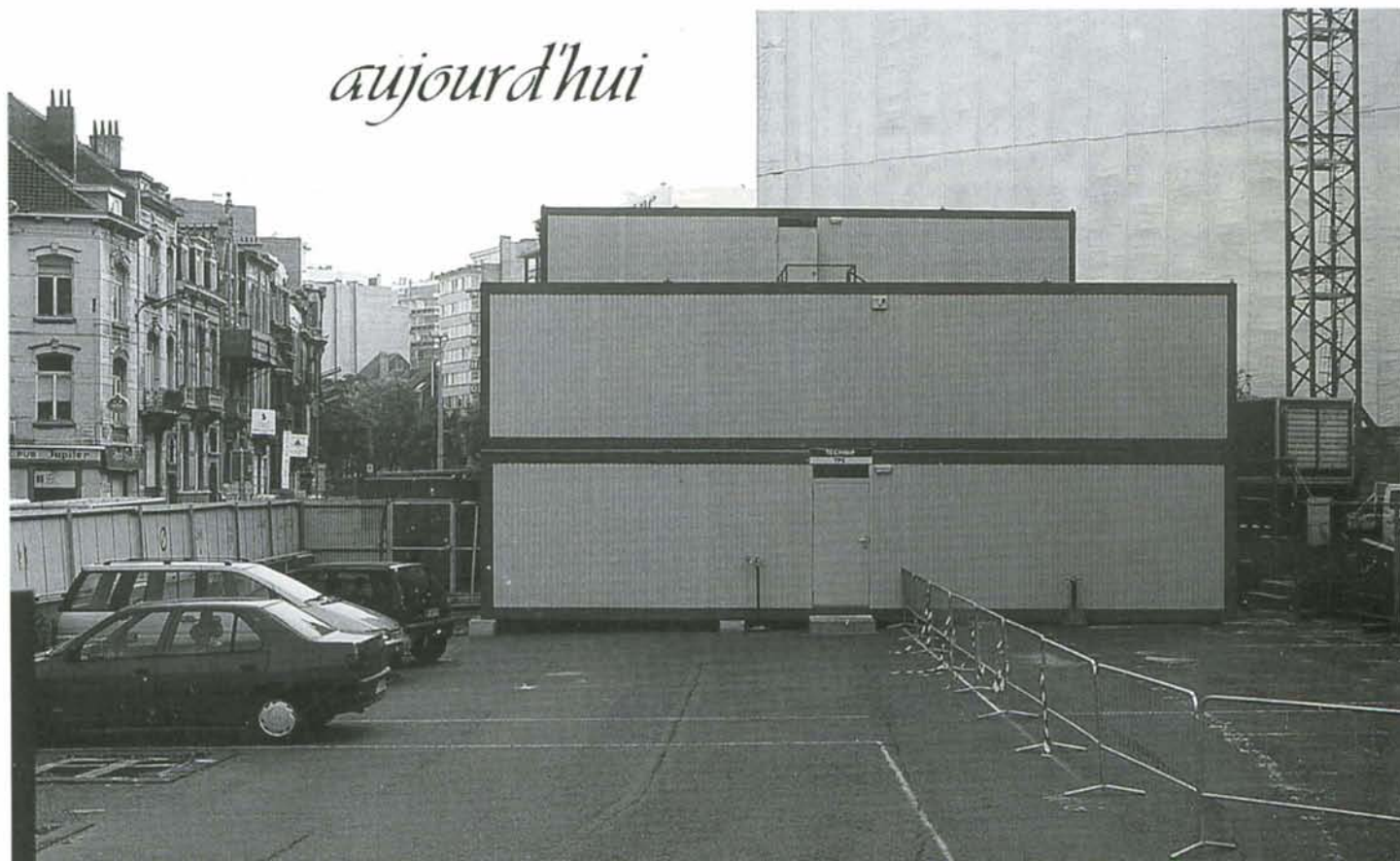
PHOTO 40-24 La 8516 peinte entièrement en jaune à titre d'essai, décoration qui s'avéra en définitive être un véritable camouflage notamment par temps brumeux. Antwerpen-Zandvliet, 2 octobre 1985. Photo : Serge MARTIN.



PHOTO 40-25 Les locomotives de la série 76 rachetées aux NS, ont conservé leur décoration jaune et grise, à l'exception de la 7608 qui porte toujours sa robe brune d'origine, et la 7617 repeinte en vert et jaune à l'occasion de la livraison de la première 76 à la SNCB. Le 14 mai 1998, un train de conteneurs remorqué par deux 76, dont la 7615 en tête, franchit le Oudendijksluis dans le port d'Antwerpen. Photo : Marijn VOCKE.



PHOTO BD-082 ↑ A l'origine, la section de la ligne 161 comprise entre la sortie de la gare de Bruxelles-Nord et Bruxelles-Quartier Léopold, était établie en tranchée. Ce n'est que dans les années '50 que plusieurs portions furent couvertes, notamment pour éviter les nuisances sonores et les fumées des locomotives à vapeur (voir à ce sujet EL 34 pages 48-49). Le document ci-dessus date d'avril 1964 et a été pris du pont de la rue de la Loi, à l'emplacement de l'ancienne gare portant le même nom (elle fut supprimée en 1922 ou 1923). A cet endroit, la ligne 161 court parallèlement au boulevard Charlemagne (à gauche). A droite, on voit la construction du célèbre Berlaymont, ainsi que la future station de métro Schuman. La gare de Bruxelles-Schuman a été établie exactement à cet endroit, les quais actuels se prolongeant jusqu'au pont de la rue Stévin visible au milieu du document. Le signal implanté devant le pont existe d'ailleurs toujours aujourd'hui, à l'extrémité du quai vers Bruxelles-Nord. La photo ci-dessous montre le même site aujourd'hui. La tranchée a été entièrement recouverte jusqu'au-delà de l'ancienne gare de Bruxelles-Chaussée de Louvain, et abrite la gare de Bruxelles-Schuman. Le boulevard Charlemagne existe toujours, ainsi que les maisons à gauche. Par contre, il ne subsiste pratiquement aucune des maisons qui étaient établies à droite du boulevard (au milieu des images), remplacées par de grands immeubles modernes. Quant au bâtiment du Berlaymont, il est depuis plusieurs années soigneusement "emballé" à la suite des travaux de désamiantage dont il fait l'objet. Photo : Bruno DEDONCKER, collection PFT ©.



Bomal en 1959

Il y a 40 ans, Bruno DEDONCKER passa la journée du dimanche 15 février 1959 à Bomal.

A ce moment, la traction à vapeur régnait toujours en maître sur la ligne de l'Ourthe, bien que concurrencée depuis 1955 par les locomotives Diesel du type 201 de Kinkempois, et accessoirement par des types 202 et 203 de Bertrix et Latour.

Le premier train de la journée arriva en gare de Bomal à 11.18.

Il s'agissait du train de minerai lorrain 64345 à destination des hauts fourneaux du bassin sidérurgique liégeois. Ce train était pris en relais dans la gare frontalière française d'Ecouvieuz par une locomotive du type 26 du dépôt de Latour. Il quittait Ecouvieuz à 04.25 à destination de Virton-Saint-Mard, où une machine Diesel du type 203 de Latour reprenait sa traction jusqu'à Marloie (arrivée 09.41). Ici, une type 29, en l'occurrence la 29.105 venue à vide de Jemelle, relayait la Diesel et quittait Marloie à 10.35 pour arriver à Flémalle-Haute à 13.24.

Ce parcours avait la particularité d'être allégé de Marloie à Bomal par une seconde



PHOTO BD-073 *Arrivée à Bomal du train de minerai 64345 remorqué par la 29.105 de Jemelle. Cette machine, construite par la Montreal Locomotive Works, fut mise en service à Jemelle le 19 avril 1946, dépôt qu'elle ne quitta pas, puisqu'elle y passa toute sa carrière, jusqu'à sa réforme le 22 novembre 1963.*

type 29 de Jemelle, accrochée en queue de la rame. La section Marloie - Bomal ne comportait qu'une seule section de +/- 5 km en rampe de 5 ‰, au départ de Melreux vers Bomal.

A Bomal, où le train arrivait à 11.18, la

locomotive d'allège - ce jour-là, la 29.264 - était décrochée. Le départ de Bomal avait lieu à 11.43. Pour aider le démarrage de la lourde rame, la 29.264 allégeait la 29.105 jusqu'à la sortie de la gare, ensuite rebrous-sait chemin, à vide, jusqu'à Jemelle.

PHOTO BD-074 *Il est 11.43, le machiniste de la 29.105 vient de donner deux coups allongés de klaxon pour prévenir du départ le conducteur de la 29.264 placée comme allège en queue du train. Sous les coups d'échappements saccadés et puissants des deux machines résonnant sur le flanc des collines, la lourde rame s'ébranle et quitte Bomal.*





PHOTO BD-075 ↑

Passage à hauteur de Bruno de la 29.105, à la sortie de la gare de Bomal. On remarque le minerai lorrain dépassant du bord des wagons, la teneur en fer étant beaucoup plus faible que le minerai d'origine suédois.



PHOTO BD-076 →

La rame s'éloigne lentement en direction de Sy. Un fourgon en bois pour le chef-garde est accouplé en queue de la rame.

PHOTO BD-077 →

Après avoir poussé le train jusqu'à la sortie de la gare, la 29.264 rebrousse chemin et regagnera à vide Jemelle. Cette locomotive, construite par l'American Locomotive Company, fut prise en écritures le 20 septembre 1946. Elle passa toute sa vie au dépôt de Jemelle, où elle sera radiée le 27 août 1964.





PHOTO BD-078
L'omnibus 4831 en provenance de Jemelle et à destination de Liège-Vivegnis vient de quitter Bomal. Le site est dominé par les ruines du château de Logne, lequel fut détruit lors d'un siège en 1521. Ce train est remorqué par une type 29 non identifiée du dépôt de Jemelle.

Une bonne demi-heure plus tard, vers 12.25, l'omnibus 4831 Jemelle - Liège, remorqué par une troisième locomotive du type 29 du dépôt de Jemelle, vient de quitter Bomal et passe au pied des ruines du château de Logne, en direction de Sy.

Après une heure de patience, de quoi savourer cette belle journée hivernale dans ce

cadre enchanteur, Bruno photographia l'omnibus 4828 Liège-Vivegnis 12.25 - Jemelle 14.33, desservant la gare de Bomal à 13.48. Ce train était remorqué par la 29.181 également attachée à la remise de Jemelle.

Comme on peut le constater, à cette époque, les locomotives à vapeur du type 29 de Jemelle détenaient la suprématie de la

traction sur la ligne de l'Ourthe.

Vers 14.20, la quiétude de la vallée était soudainement perturbée par le ronronnement caractéristique d'une locomotive Diesel Cockerill du type 201. Il s'agissait de la 201.030 de Kinkempois, remorquant le semi-direct 4832 Liège-Guillemins 13.18 - Jemelle 15.12.



PHOTO BD-079 *Arrivée à Bomal de l'omnibus 4828 Liège-Vivegnis - Jemelle, remorqué par la 29.181. Cette Consolidation, construite par la Canadian Locomotive Company, fut prise en écritures à Hasselt le 4 juillet 1946. Elle fut ensuite mutée à Jemelle en février 1950, dépôt qu'elle ne quittera plus jusqu'à sa radiation le 26 octobre 1964.*



PHOTO BD-080 Depuis 1955, la ligne de l'Ourthe était également parcourue par les nouvelles locomotives Diesel du type 201 de Kinkempois. Ce jour là, le semi-direct 4832 Liège - Jemelle était remorqué par la 201.030. A l'exception de l'ajout d'une main courante sous les pare-brise et d'un porte-lanterne sous le phare droit, elle est toujours dans son état d'origine. Cette machine fut livrée par Cockerill le 21 mai 1955. Avec l'arrivée des nouvelles locomotives GM du type 205 (future série 55), elle quitta le dépôt de Kinkempois le 18 décembre 1961, pour aller se réinstaller à celui de Merelbeke où elle passera le restant de sa carrière. Cette machine est actuellement préservée et circule sur le réseau de la Vennbahn.

Dernière photo de la journée, l'arrivée à quai à 15.48 de l'omnibus 4830 Liège-Guillemins 14.46 - Jemelle 16.45. En tête, la 29.105 qui avait remorqué en matinée la

rame de minerai 64345 jusqu'à Flémalle-Haute. Ce beau service de jour devait certainement être très apprécié des équipes de conduite de Jemelle.

Toutes les photos :
Bruno DEDONCKER, collection PFT ©.

PHOTO BD-081

Lorsque la 29.105 arriva à Flémalle-Haute avec la rame de minerai 64345, elle fut décrochée et envoyée à vide à Liège-Guillemins en vue de remorquer l'omnibus 4830 à destination de Jemelle. Elle est vue ici en tête de ce parcours, lors de son arrivée à Bomal.



Actualité étrangère

ALLEMAGNE

Metropolitan Express Train

Depuis le 1er août, la société Metropolitan Express Train GmbH, filiale de la DBAG, a lancé un nouveau service de trains rapides entre Köln et Hamburg, avec arrêts intermédiaires à Düsseldorf et Essen. Le but recherché est de concurrencer l'avion, principalement sur le marché des déplacements professionnels.

Le service, jusqu'à quatre allers-retours par jour, est assuré par deux rames réversibles formées de 7 voitures (dont une voiture-pilote) similaires aux remorques des rames à grande vitesse ICE2, tractées par les nouvelles locomotives 101.130 et 131. L'ensemble des rames, machines comprises, est peint en gris clair. L'aménagement intérieur, d'un niveau de confort très élevé, comporte des espaces de travail, de conférence et de lecture. Chaque siège dispose d'une prise 220 V, d'un éclairage individuel, d'une écoute radio-musique, et d'un bouton d'appel de l'hôtesse.

Le temps de parcours entre les deux villes est de +/- 03.25 suivant les trains, avec des pointes de vitesse à 220 km/h.

Le prix est très élevé (180 DM - 3.600 FB - 90 Euros pour un trajet simple Köln - Hamburg, y compris les frais de réservation obligatoire). Reste maintenant à voir si Metropolitan convaincra la clientèle. Le prix élevé, la réservation obligatoire et l'offre limitée sont autant d'obstacles qui feront réfléchir les voyageurs. L'échec des Dach Hotelzug (voir EL 22 p. 17 et EL 27) est là pour le rappeler. Pour la DBAG, il s'agit ici d'un premier test, avant de proposer éventuellement ce genre de trains sur d'autres relations.

Des roumaines en Allemagne!

Devant le refus de la DBAG de vendre des locomotives radiées, les opérateurs et les



Depuis le 1er août, la DBAG a lancé son service Metropolitan entre Hamburg et Köln. Il s'agit de liaisons rapides ne s'arrêtant qu'à Düsseldorf et Essen. Le 29 août, la 101.131-1 remorquant le MET 936 en provenance de Hamburg, passe à Köln-Deutz.

Photo : Christian VANHECK.

chemins de fer privés désireux de circuler sur le réseau de la DBAG, se tournent de plus en plus vers les réseaux étrangers.

Ainsi, le Karsdorfer Eisenbahngesellschaft (KEG) a acquis dans le courant de 1999 quatre grosses locomotives Diesel du type 060 DA des Chemins de fer roumains (CFR). Construites entre 1975 et 1978 par Craiova, ces CC à transmission électrique et d'une masse de 114 t, sont équipés d'un moteur Diesel Sulzer de 1.545 kW. Entièrement révisées, modernisées, équipées du système de répétition des signaux allemand et agréées par la EBA (Eisenbahn Bundesamt), ces machines, numérotées KEG 2101 à 2104, sont engagées depuis le 30 mars sur le réseau de la DBAG pour remorquer deux fois par semaine des trains de kérosène entre Lingen-Holthausen (au nord du pays) et l'aéroport de München.

Le KEG est une société avant tout spécialisée dans les travaux de voie. Elle possède également un atelier de réparation de locomotives et dessert le raccordement de la cimenterie de Karsdorf. Depuis 1995, le KEG assure l'exploitation voyageurs sur plusieurs sections de lignes de la DBAG (Artern - Naumburg - Teuchern, Weißenfels

- Zeitz - Osterfeld, Chemnitz - Stolberg) à l'aide de petits autorails. Son parc de traction comprend une trentaine de locomotives Diesel d'origine diverses et une trentaine d'autorails légers.

Le KEG a également repris depuis le 1er janvier 1996 l'exploitation du réseau à voie étroite (0,750 m) à traction vapeur du Rügenschke Kleinbahn (ligne Putbus - Göhren).

Dix MY vendues au NEG

Dix locomotives Diesel de la série MY des Chemins de fer danois (les MY 1125, 1127, 1131, 1138, 1142, 1143, 1147, 1149, 1151 et 1155) ont été vendues à la compagnie privée allemande NEG (Norddeutsche Eisenbahn Gesellschaft) exploitant en service marchandises la ligne Uetersen-Tornesch, au nord de Hamburg, et filiale de la firme Vossloh.

Ces locomotives ont été révisées par les DSB avant leur départ et équipées par Vossloh à Kiel de l'Indusi, de la radio sol-train MESA 2002 et d'une génératrice de chauffage de 400 kW.

PHOTO 40-26 ↓ Le 4 août 1999, un train de kérosène s'apprête à quitter l'aéroport de München, remorqué par les locomotives KEG 2103 (Craiova 1795/1978) et 2102 (Craiova 1712/1976), ex. 060 DA des Chemins de fer roumains. Photo : Philippe DE GIETER.





PHOTO 40-27 Le nouvel autorail Jenbach VT 103 du BOB passe à côté de la V170.1142. Lenggries, 4 août 1999. Ph. : P. DE GIETER.

Renumérotées dans la série V 170 (car disposant d'une puissance de 1.700 kW), elles ont conservé leur numéro d'ordre DSB. Elles portent une décoration assez inesthétique de couleur grise avec nez bleus, à l'exception de la V 170 1143 (repeinte dans une décoration brune proche de celle d'origine avec la roue ailée - voir photo dernière page) et la V170 1142 (livrée grise avec nez rouge).

Des "gros nez" en Bavière!

Le Bayerischen Oberlandbahn GmbH (BOB) (à ne pas confondre avec le Bodensee-OberschwabenBahn qui porte les mêmes initiales) est une nouvelle compagnie privée allemande opérant depuis le mois de mai 1999. Les trains de voyageurs régionaux au départ de München-Hbf vers Lenggries, Tegernsee et Bayerischzell (les lignes Holzkirchen - Tegernsee et Holzkirchen - Lenggries appartenaient auparavant au Tegernsee-Bahn, une compagnie privée reprise le 29 novembre 1998 par le BOB).

Pour assurer l'exploitation de ces lignes, le BOB a commandé chez Jenbach en Autriche une série de 17 autorails légers (VT 101 à 117) du type «Integral». Ceux-ci sont constitués d'un ensemble de cinq caisses (A-B-C-D-E) articulées sur un total de six essieux (deux essieux sous les modules A, C et E), formant une rame d'une longueur de 53,40 m. Chaque autorail est équipé de trois moteurs Diesel de 315 kW (logés dans les caisses A, C et E), peut transporter 190 voyageurs assis et atteindre 140 km/h.

L'exploitation des trois branches (Lenggries, Tegernsee et Bayerischzell) s'effectue au départ de München par un seul train composé de trois autorails, lesquels sont découplés en cours de route, dans les gares de bifurcation (Holzkirchen et Schaftlach). En sens inverse, les autorails sont accouplés pour converger ensemble vers München. Ces nouveaux autorails se sont révélés tellement peu fiables que le BOB est à la recherche d'une solution de remplacement. Ainsi, le 30 juin dernier, quatre «gros nez» du NEG (les V170 1147, 1149, 1151 et

1155, voir ci-dessus), ont été loués simultanément avec des voitures appartenant à la DBAG et à Eisenbahn Kurier, afin d'assurer les trains d'heures de pointe. Les essais en rames de trois voitures encadrées par deux MY, ont montré qu'une locomotive ne disposait pas d'assez de puissance pour remorquer les trois voitures et la machine de queue. Ces essais ont été arrêtés le 16 juillet et le BOB s'est mis à la recherche de voitures équipées du câblage nécessaire pour permettre la commande de la locomotive de queue à partir de celle de tête.

Le 21 juillet, les V 170 1142, 1131 et 1143 ont remplacé les V 170 1147, 1149 et 1155. À partir du mois d'août, les essais ont repris avec des voitures DBAG type «Silberlinge», permettant de réaliser la première circulation accessible aux voyageurs le 11 septembre, entre Holzkirchen et Lenggries, dans le cadre de la «journée du train». Quant aux autorails, le BOB les a renvoyés le 28 novembre chez leur constructeur. Entretemps, la DBAG a repris elle-même l'exploitation voyageurs de ces lignes afin de stopper la dégradation de l'image du transport ferroviaire dans la région. Elle utilise pour ce faire les 218 qu'elle avait loué au BOB.

SUISSE

Fin de carrière pour les automotrices ex. RAe TEE

Le 27 novembre dernier, les Chemins de fer fédéraux suisses (CFF) ont définitivement retiré de l'exploitation les trois dernières rames électriques quadrimension de l'ex-série RAe TEE qui, durant une huitaine d'années, ont circulé sur notre réseau jusqu'à Bruxelles.

C'est en 1959 que les CFF commandèrent une série de quatre rames électriques quadrimension destinées aux relations TEE, aptes à fonctionner sous les tensions et sur les réseaux suivants :

- 15 kV 16 Hz 2/3 (Suisse, Allemagne, Autriche);

- 25 kV 50 Hz (France, Luxembourg);
- 3 kV continu (Belgique, Italie);
- 1,5 kV continu (France, Pays-Bas).

Le principe de base retenu était celui des rames Diesel TEE hollando-suisse : une rame comportant une motrice, des voitures dont deux pourvues de cabines de conduite, et une voiture-restaurant :

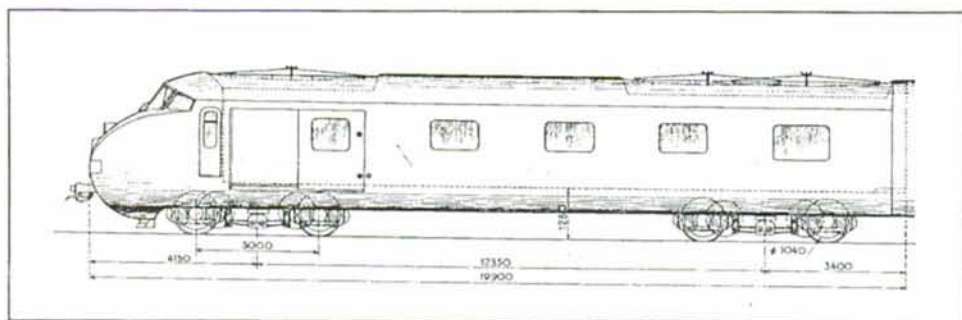
- véhicules 1 et 5 : voitures-pilotes comportant 42 places assises (42 t);
- véhicule 2 : motrice à six essieux dont quatre moteurs (A1A-A1A), comportant tout l'équipement de traction, un local de service pour le personnel du train et la douane ainsi qu'une cuisine (103 t);
- véhicule 3 : voiture bar-restaurant de 48 places + 6 au bar (44 t);
- véhicule 4 : voiture intermédiaire comportant 42 places (39 t).

Construites par SIG et MFO et numérotées RAe TEE II 1051 à 1054, ces automotrices développaient une puissance continue de 2.148 kW sous 15 kV et de 2.048 kW sous les trois autres tensions, et pouvaient atteindre 160 km/h.

Dès le 1er juillet 1961, les RAe furent mises en services sur les relations TEE *Cisalpino* Paris - Milano, *Gottardo* et *Ticino* Zürich - Milano. Le délai très court entre leur livraison et leur mise en service - seulement deux mois - constitua un véritable exploit, compte tenu de la technologie entièrement nouvelle utilisée et de l'initiation nécessaire du personnel de conduite et d'entretien.

Afin d'augmenter la capacité, une sixième voiture identique à la voiture 4 fut intercalée à partir de 1966 entre la première voiture-pilote et la motrice. Le nombre de places assises fut ainsi porté à 212, dont 48 au restaurant et 6 au bar.

En 1967, une cinquième automotrice (1055) vint renforcer l'effectif, permettant de disposer d'une rame de réserve qui, le cas échéant, pouvait être accouplée à une seconde rame les jours de pointe.



Le projet initial des RAe reprenait le plan des rames Diesel TEE hollando-suisse, modifiées pour la traction électrique. Ici, la motrice à quatre essieux moteurs.

Le 26 mai 1974, les rames Diesel hollando-suisse furent retirées du service. Simultanément, le *Cisalpin* fut reconverti en rame TEF tractée et le TEE *Ticino* supprimé. Les trois rames RAe libérées du *Cisalpin* et du *Ticino* furent dès lors engagées sur le TEE 90/91 *Edelweiss* Zürich↔Bruxelles (désormais limité à Bruxelles), et également sur le nouveau TEE 92/93 *Iris* Zürich↔Bruxelles. La quatrième automotrice était toujours engagée sur le TEE *Gottardo*, tandis que la cinquième assurait la réserve.

L'utilisation des RAe en Belgique cessa en deux étapes. Le 27 mai 1979 vit le déclassement du TEE *Edelweiss* en train international classique. Le TEE *Iris* subsista quant à lui jusqu'au 26 mai 1981, date à laquelle il fut dégradé au rang d'IC et assuré en rame tractée conventionnelle. A ce moment, les RAe TEF ne furent plus engagées que sur le TEE *Gottardo*, ainsi que durant quelques mois sur des relations entre Basel et l'aéroport de Zürich pour le compte de Swissair. Dès le 22 janvier 1984, les RAe TEE furent utilisées pour assurer les liaisons Frasn-Bern en correspondance avec les nouveaux TGV Paris-Lausanne.

En 1988, alors que le réseau TEE touchait à sa fin, il fut décidé de reconvertir les RAe TEE en rames EC de 1ère et 2ème classe. A cette occasion, le confort intérieur, bien que déjà très sophistiqué, fut encore amélioré; le nombre de places passa à 147B + 84A,

tandis que la partie bar fut reconvertie en salon avec 12 fauteuils. Redésignées RAe EC et repeintes dans la livrée EC à deux tons de gris des CFF (ce qui leur valut le surnom de «Souris grises»), elles furent dès lors engagées sur des EC vers Milano (au départ de Lausanne, Genève et Winterthur) et, plus tard, également vers Stuttgart (de l'été 1993 au 8 août 1994 avec les EC 154/155 *Uetliberg* et 158/159 *Killersberg* Zürich↔Stuttgart), tout en assurant toujours les liaisons Bern-Frasne.

A la suite de la rupture d'un essieu de la rame 1054 survenue le 22 juillet sur le *Gottardo*, les RAe furent retirées du trafic international dès le 8 août suivant. Depuis lors, elles n'étaient plus engagées que sur les EC Frasn-Berne en correspondance avec les TGV Paris-Lausanne. Les rames 1052 et 1054 furent radiées en février 1995.

La mise en circulation le 27 novembre dernier d'une seconde relation TGV Paris↔Zürich a mis un terme à l'utilisation de ces élégantes rames. Deux d'entre elles sont sauvegardées : une par les CFF, qui sera repeinte dans sa livrée TEE d'origine, l'autre par l'association "Classic TEE".

Les Nina du BLS

Le 30 mai dernier, le BLS a mis en circulation ses nouvelles automotrices RAe 525.001 à 008 "Nina" (pour Niederflur

Nahverkehr pendelzüge - trains navettes à plancher surbaissé).

Ces rames révolutionnaires sont en fait des tramways articulés adaptés aux normes et gabarit d'un matériel ferroviaire lourd. Les différents éléments les composant ont été fournis par diverses firmes européennes (partie électrique : Praxis aux Pays-Bas; bogies : Talbot en Allemagne; caisses : BSW en Autriche), le montage final étant opéré par les ateliers Bombardier à Vevey. D'une longueur totale de 47,7 m, chaque automotrice se compose de trois caisses courtes articulées sur 4 bogies, dont les deux situés aux extrémités sont motorisés. Pour faciliter et accélérer les mouvements de voyageurs, le plancher est surbaissé à 605 mm au dessus du niveau du rail sur 80 % de la rame; seules les deux parties extrêmes situées au dessus des bogies moteurs sont surélevées. L'accès s'effectue via trois larges portes; une au milieu de chaque élément. L'essentiel de l'équipement électrique est installé sur la toiture des deux éléments d'extrémité. Les *Nina* sont équipées de 4 moteurs de traction du type triphasé asynchrone d'une puissance unitaire de 1000 kW, alimentés par groupe de deux par deux onduleurs. La masse totale à vide s'élève à 78 t, la vitesse maximale est fixée à 140 km/h. Le gabarit généreux (largeur des caisses : 3,03 m) a permis de disposer les sièges à raison de 2 + 3 en 2ème classe et 2 + 2 en 1ère classe, sans pour autant nuire au confort, permettant de transporter 160 voyageurs assis dont 16 en 1ère classe, et 140 voyageurs debout. Pour la première fois sur le matériel BLS, les *Nina* sont pourvues d'attaches automatiques Scharfenberg.

Les *Nina* sont engagées au départ de Bern, vers Neuchâtel, Rosshäusern, Murten et Avenches. Nul doute que la conception de ce nouveau matériel fera des émules auprès d'autres réseaux suisses et même étrangers. La construction modulaire permet d'intégrer une ou même plusieurs remorques et motrices supplémentaires.

PHOTO 40-28 Arrivée dans la gare française de Frasn de l'IC 422 en provenance de Bern, le 4 septembre 1999. Kristof AVONDS.





PHOTO 40-29 L'automotrice Nina 525.007 photographiée à Kerzers sur la ligne S5 (Neuchâtel-Bern) du RER de Berne. Photo : Pierre HERBIET, 4 septembre 1999.



La locomotive double 289.101 en gare de Miranda en août 1999. Photo : F. ARANDA.

ESPAGNE

Locomotives doubles

La RENFE a entamé la transformation de 20 machines de la série 289.0 en locomotives

doubles pour le trafic fret, numérotées dans la sous-série 289.101 à 110. La première unité (289.101) est sortie d'atelier dans le courant du mois de juillet. Sur chaque machine, une des deux cabines de conduite a été supprimée, tandis qu'une intercirculation

entre les deux caisses a été établie. La série 289 comprend 40 engins mis en service de 1969 à 1972 (puissance : 3100 kW; masse : 84 t; v. maximale : 130 km/h). Ces engins étaient à l'origine bitension 3 kV et 1,5 kV (pour les lignes du réseau nord reconverties en 3 kV).

SUEDE

Un "gros nez" en décoration made in USA!

Dans le cadre du tournage du film «Dancer in the Dark» censé se dérouler aux USA, deux locomotives de la compagnie privée TÅGÅB (voir EL 19 pages 19 et 52) devant figurer dans certaines scènes, furent repeintes dans la décoration de l'ancienne compagnie américaine du Great Northern. Il s'agit de la T43.253 (ex. Chemins de fer suédois) et de la TMY 106 (ex. MY 1106 des Chemins de fer danois acquise au début de l'année). Cette dernière fut choisie du fait qu'elle devait de toute manière être repeinte après son arrivée en Suède le 28 avril 1999. Après le tournage des séquences, lesquelles furent réalisées dans le courant du mois de juin à Kiel (en Suède), le TÅGÅB, séduit par la magnifique décoration du Great Northern, a décidé de ne pas repeindre ces deux locomotives!

Avec l'arrivée de la TMY 106, le TÅGÅB possède à ce jour 6 "gros nez" rachetés aux DSB : les TMY 101 (ex. MY 1121), TMY 102 (ex. MY 1128), TMY 103 (ex. MY 1123), TMX 104 (ex. MX 1021) et TMY 105 (ex. MY 1113).

↓ La TMY 106 du TÅGÅB (ex. MY 1108 des DSB) revêtue de l'extraordinaire robe de l'ancien réseau du Great Northern (USA). Hällefors, 26-07-99.

Photo : Wim WINDEY.





La T43.253 du TAGAB (ex. T43.253 SJ, NoHAB 2540/1963, moteur Diesel GM 12-567DA de 1445 ch), à Filipstad, le 28 juillet 1999. A droite, la Z65.203. Photo : Wim WINDEY.



PHOTO 40-30 Le FNM (Ferrovie Nord Milano) a inauguré la nouvelle liaison ferroviaire avec l'aéroport milanais de Malpensa le 30 mai dernier (voir EL 32 p. 4 à 11). Le service de base prévoit un train toutes les 30 minutes, assuré par les nouvelles automotrices TAF (voir EL 36 p. 22). L'automotrice EB 760.007 photographiée sur la nouvelle ligne de l'aéroport de Malpensa, le 5 septembre 1999. Photo : Kristof AVONDS.

FRANCE

Retrait des ETG

Les trois dernières rames ETG (Elément à Turbine à Gaz) ont été retirées du service au mois de mai dernier.

Elles étaient composées de quatre voitures, deux motrices encadrant deux remorques. Leur particularité résidait dans leur motorisation. En effet, la première voiture motrice (série T1000) était pourvue d'une turbine à gaz Turboméca de 736 kW, alors que la seconde (série T1500) était équipée d'un moteur Diesel classique de 295 kW. L'utilisa-



PHOTO 40-31 Passage en gare de Gilly-sur-Loire (ligne Lyon - Nevers) de la rame ETG 1502/1002. Photo : Philippe DE GIETER, 26 décembre 1998.

tion d'un turbomoteur fut choisit afin d'atteindre des vitesses élevées sur les lignes non électrifiées.

Au total, 10 rames furent mises en service en 1970, suivies de quatre rames supplémentaires en 1972. Les ETG furent d'abord engagées sur Paris-Caen, trajet qu'elles accomplissaient sans arrêt en 01.49, soit à une vitesse moyenne de 131,5 km/h. La réponse de la clientèle ne s'était pas faite attendre, puisque la fréquentation augmenta de 25 %. En 1975, l'arrivée des RTG (Rame à Turbine à Gaz) sur Paris-Caen-Cherbourg, entraîna l'émigration des ETG vers la région Rhône-Alpes où elles assurèrent des relations au départ de Lyon vers Grenoble et Annecy, ainsi que de Genève à Valence via Grenoble. Après l'électrification de Lyon - Grenoble, les ETG furent engagées sur Lyon - Clermont-Ferrand, Nevers - Dijon et Clermont-Ferrand - Besançon. L'amortissement de la série avait débuté en 1992.

en bref...

● Lovers Rail en faillite!

La société Lovers Rail a été déclarée en faillite le 13 juillet dernier, quelques jours seulement après qu'elle ait entamé des parcours d'essais sur les relations Utrecht - Hilversum et Leiden - Den Haag. Depuis un certain temps déjà, les résultats de la société étaient désastreux (voir EL 37 page 9).

● Une nouvelle compagnie dénommée NoordNed (pour Noord Nederland) exploite depuis cet été les services régionaux voyageurs sur les lignes au départ de Groningen vers Delfzijl, Nieuweschans, Roodeschool et Leer (en Allemagne). Le service est assuré à l'aide d'autorails loués aux NS : 10 autorails simples DH 1, 10 autorails double DH 2 et 5 autorails DM 90.

● Les voitures K4 SNCB louées aux NS ont été mises en circulation le 30 août dernier, en combinaison avec des voitures ICR des NS, sur Heerlen/Venlo ↔ Den Haag CS.

● Le 18 septembre dernier, la SNCF a officiellement remis la CC 40.101 au Centre de la Mine et du Chemin de Fer à Oignies (près de Libercourt, à 20 km de Lille).

● La justice italienne a enfin admis que les graffitis constituaient un acte de vandalisme, désormais répréhensible. De leur côté, les Chemins de fer italiens ont décidé de prévenir ce fléau en appliquant sur les caisses du matériel roulant un pelliculage spécial imperméable aux graffitis. Il est dommage que ces mesures interviennent si tardivement, car le mal est déjà fait depuis longtemps...

● Dans l'optique de l'exploitation de la nouvelle ligne TGV Méditerranée, la SNCF a commandé une série de 12 rames TGV Duplex supplémentaires, livrables entre septembre 2001 et la fin de 2002.

NORVEGE

Inauguration du nouvel aéroport

Le nouvel aéroport d'Oslo a été officiellement inauguré le 8 octobre 1998. Situé à Gardermoen, à une quarantaine de kilomètres au nord-est de la ville, il y est relié par une nouvelle liaison ferroviaire à grande vitesse. Cette ligne à double voie, d'une longueur de 65 km, est établie au départ de la gare d'Oslo Sentral jusqu'à Eidsvoll, où elle rejoint la ligne classique se dirigeant vers Hamar et Trondheim, en desservant au passage la ville de Lillestrøm et l'aéroport.

Les navettes entre Oslo et Gardermoen sont assurées par une série de 16 nouvelles automotrices triples du type BM 71, construites par ADtranz à Strømmen. Ce matériel très confortable circule à 200 km/h sur la nouvelle ligne. Chaque voiture est montée sur deux bogies dont un seul est motorisé (Bo' 2' + Bo' 2' + 2' Bo'). Les moteurs de traction triphasés asynchrones développent une puissance continue de 1.950 kW et unihoraire de 2.645 kW. D'une longueur de 82,120 m et d'une masse de 150 t, chaque rame peut transporter 170 voyageurs assis. L'aérodynamisme très particulier des cabines de conduite a été étudié pour limiter les conséquences de collisions avec les élan, qui sont très nombreux le long des lignes norvégiennes!

Le service de base prévoit au moins 6 liaisons par heure. La durée du trajet sans arrêt est de 19 minutes et, avec arrêt intermédiaire à Lillestrøm, de 22 minutes. Certains trains des relations vers Hamar et au-delà sont déviés par la nouvelle ligne afin de desservir l'aéroport de Gardermoen.

Les nouvelles BM 73

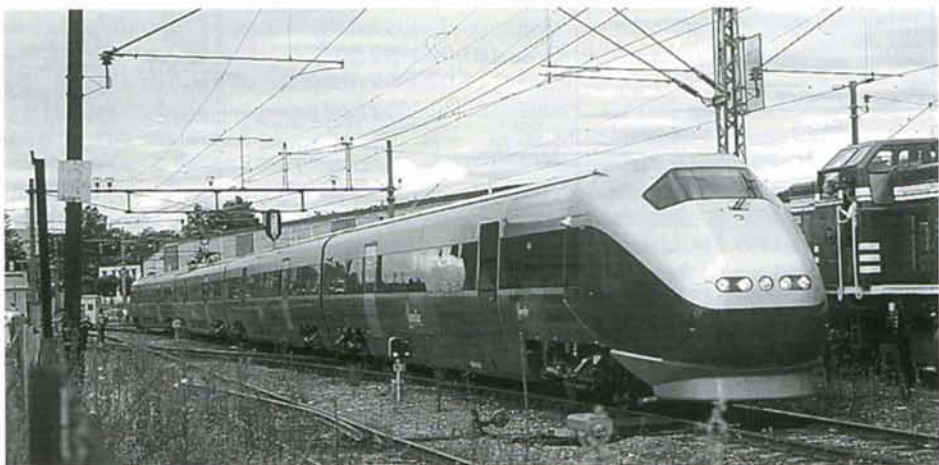
Au début de l'été, ADtranz a livré la première automotrice quadruple BM 73. Commandées à 16 exemplaires, elles sont basées sur les BM 71 mais avec des caisses pendulaires et un aménagement intérieur adapté aux longues distances. De puissance identique aux 71, chaque rame peut transporter 220 voyageurs assis à une vitesse maximale de 210 km/h. Baptisées "NSB Signatur", les BM 73 seront engagées au départ d'Oslo sur des IC vers Trondheim, Bergen et Stavanger.

SNCF-DBAG-CFL

La SNCF et la DBAG ont collaboré pour élaborer un nouvel autorail léger qui devrait permettre d'éviter la suppression des petites lignes locales et d'étoffer le service. Les commandes fermes s'élèvent à plus de 140 engins, dont 40 pour la DBAG (série 641) et le reste pour la SNCF (X 73.500, dénommé A-TER ou Autorail-Train Express Régional) avec le financement des Régions. Ces autorails sont construits par De Dietrich et Linke-Hofmann-Busch (Alstom). A deux bogies (1A-A1) et d'une longueur de 28,900 m, ils sont équipés de deux moteurs Diesel MAN de 257 kW chacun, accouplés à une transmission hydraulique Voith.



PHOTO 40-32 Deux nouvelles automotrices de la série BM 71, les 71.008 + 71.010, en provenance de l'aéroport d'Oslo-Gardermoen, arrivent à Oslo Sentral, le 6 août 1999. Leur livrée entièrement grise est relevée par une fine bande multicolore appliquée juste sous le bandeau des fenêtres. Photo : Jean-Luc VANDERHAEGEN.



La première automotrice pendulaire de la série BM 73, photographiée à Hamar pendant un parcours d'essai Lillehammer-Oslo, le 7 août 1999. Photo : Christian VANHECK.



Les 14 et 15 septembre, trois autorails légers furent présentés en gare de Luxembourg (un Regio Sprinter de Düweg, un Regio Shuttle d'ADtranz, et le A-TER français). Ici, le X73.507 de la SNCF, dont les CFL ont récemment commandé 6 unités. Ch. SCHMITZ.

D'une masse de 55 t, ils peuvent circuler à 140 km/h (120 km/h pour les allemands) et transporter 148 voyageurs (dont 81 assis).

En vue d'améliorer et de restructurer le service sur les lignes Luxembourg-Kleinbettin-

gen, Luxembourg-Wasserbillig et Bettembourg-Dudelange, le Conseil d'Administration des CFL a décidé le 15 septembre dernier de commander 6 A-TER. Ce matériel moderne, confortable et d'allure futuriste, donnera une nouvelle image aux CFL.

STATISTIQUE DU MATERIEL MOTEUR

<i>réceptions d'engins neufs</i>	<i>sorties de révision</i>	<i>abréviations</i>	
538 : 09-07-1999 Hasselt	1186 : 08-09-1999 (RG)	AachW : Aachen-West (Allemagne)	GMN : Montzen
539 : 13-08-1999 Hasselt	1504 : 03-08-1999 (RI)	Ang : Antwerpen-Angola	LC : révision confort
540 : 21-08-1999 Hasselt	2230 : 11-08-1999 (RG)	BelBa : Antwerpen-Belgische-Basis	LiD : Lille-Délivrance
541 : 03-09-1999 Hasselt	2343 : 14-07-1999 (LT)	Berd : Antwerpen-Berendrecht	LJ : Jemelle
542 : 09-09-1999 Hasselt	2383 : 13-09-1999 (LT)	Bob : Bobigny (Paris)	LKL : Antwerpen-Kallo
543 : 14-09-1999 Hasselt	2610 : 19-08-1999 (LT)	Cird : Antwerpen-Cirkeldijk	LNC : Monceau
544 : 01-10-1999 Hasselt	2614 : 03-09-1999(LC)	FGII : St-Ghislain	LT : révision technique
545 : 05-10-1999 Hasselt	2617 : 28-07-1999 (LT)	FGND : Gent-Noord	Lux : Luxembourg
546 : 08-10-1999 Hasselt	2703 : 09-09-1999 (RIK2)	FGZH : Gent-Zeehaven	MKM : Stockem
1313 : 12-08-1999 Merelbeke	2719 : 12-07-1999 (RIK2)	FHS : Hasselt	NK : Kinkempois
1314 : 26-08-1999 Merelbeke	2737 : 30-09-1999 (RIK2)	FIZ : Muizen	Oord : Antwerpen-Oorderen
1315 : 14-09-1999 Merelbeke	5301 : 16-07-1999 (RI)	FKGG : Genk-Goederen	RG : révision générale
1316 : 21-09-1999 Merelbeke	5526 : 13-08-1999 (RG)	FKGLF : Genk-Ford	Rhod : Antwerpen-Rhodésie
1317 : 05-10-1999 Merelbeke	6210 : 23-09-1999 (RI)	FKGR : Genk-Zuid-Rechteroever	RI : révision intermédiaire
1318 : 12-10-1999 Merelbeke	7338 : 06-07-1999 (RG)	FKR : Merelbeke	RIK1, 2 : 1ère ou 2ème RI
7701 : 13-09-1999 FNND	7345 : 03-09-1999 (RG)	FLV : Leuven	Sas : Sas-van-Gent (Pays-Bas)
	8255 : 16-07-1999 (RG)	FMB : Boom	SclC : Schelle-Centrale
	8262 : 22-09-1999 (RG)	FMC : Mouscron	Som : Somain (France)
		FNND : Antwerpen-Noord	UM : en unité multiple (2 locos)
		FNZG : Antwerpen-Schijnpoort	Wilm : Antwerpen-Wilmarndonck
		FQN : Quenast	Zan : Antwerpen-Zandvliet
		Fre : Frethun (France)	
		FSR : Schaerbeek	
		FTB : Kortenberg	
		FVV : Vilvoorde	
		FZZ : Zelzate	
		GBW : Balen-Werkplaatsen	
<i>engins radiés</i>	<i>démolitions</i>		
132 : 02-07-1999 St-Ghislain	051 : 08 à 09-1999 à Brugge		
135 : 30-09-1999 St-Ghislain	103 : 08 à 09-1999 à Brugge		
137 : 30-06-1999 St-Ghislain			
140 : 01-07-1999 St-Ghislain			
143 : 30-09-1999 St-Ghislain			
1805 : 01-08-1999 Kinkempois			
8007 : 01-10-1999 Schaerbeek			

rectificatif

Dans notre précédent numéro, pages 20, 23 et 35, nous annonçons la radiation de la 131. Il s'agit en fait de la 137 (la 131 ayant été retirée du service le 01-01-1990 suite accident). En outre, la radiation de la 141 (pages 20, 23 et 35) est à supprimer.

LOCOMOTIVES ELECTRIQUES

série 11

● Après leur journée d'entretien à l'atelier de Merelbeke, les 11 sont envoyées à vide à Bruxelles-Midi. Elles ne remorquent donc plus le train de marchandises 59102 Merelbeke-Schaerbeek.

série 12

● La 1203 est entrée à Salzinnes le 13 septembre dernier pour RG. Elle servira de prototype à l'installation du dispositif de sécurité KVB pour la circulation sur le réseau de la SNCF.

● L'horaire d'hiver appliqué le 26 septembre dernier a amené de nouveaux changements dans le roulement des 12. On note ainsi l'apparition d'une rotation Antwerpen-Noord ↔ Bobigny (près de Paris) (journées B914 et 915), d'une relation Somain ↔ Monceau (journée B919) et d'un parcours de nuit entre Monceau et Montzen. Par contre, la tournée entre Frethun et Kinkempois est supprimée. Voici le nouveau roulement (uniquement les trains de jour sans les parcours à vide) :

Du lundi au vendredi (B 917 : réserve)

B 911 :

44715 N17 : Som 16.00 - LNC 19.20

B 912 : entretien à Merelbeke

47616 N67 : FGZH 18.22 - LiD 20.10

B 913 :

55224 N167 : FMC 07.42 - FIZ 09.49

44771 RI : LiD 13.18 - FGZH 15.39

47012 N67 : FNND 18.02 - Bob 03.10

B 914 :

47001 N17 : Bob 03.50 - FNND 10.01

47001 RI : Aulnoye 07.19 - FNND 10.01

42400 N167 : FIZ 19.29 - Fre 00.37

B 915 :

44830 N17 : FKR 07.06 - LiD 09.02

47723 N7 : LiD 10.18 - FKR 11.57

47020 N67 : FKR 13.10 - LiD 14.55

47727 N7 : LiD 16.20 - FGZH 18.00

47778 N7 : FGZH 19.10 - LiD 20.49

B 916 :

49729 N67 : LiD 07.20 - FKR 08.56

44720 N17 : FGZH 10.09 - LiD 12.02

44833 N17 : LiD 13.25 - FGZH 15.00

40822 N7 : FKR 16.07 - LiD 17.42

44707 N17 : LiD 19.14 - FGZH 21.00

B 918 :

44712 N17 : FKR 08.07 - LiD 09.52

44721 N167 : LiD 11.10 - FGZH 12.58

44761 RI : LiD 13.11 - FGZH 15.00

44839 RI : LiD 19.29 - FKR 20.56

44750 N17 : FGZH 13.59 - LiD 15.43

40835 N7 : LiD 17.11 - FGZH 18.58

47776 N67 : FKR 20.10 - LiD 21.50

B 919 :

44702 R2 : LNC 05.30 - Som 10.15

44755 N17 : LiD 14.00 - FKR 15.56

49744 N7 : FGZH 17.04 - LiD 18.47

Le samedi

B 911 : réserve

B 912 : entretien à Merelbeke

42400 : FIZ 16.09 - Fre 00.27

B 913 :

44830 : FKR 07.06 - LiD 09.02

47723 : LiD 10.18 - FKR 11.57

49744 : FGZH 17.04 - LiD 18.47

B 914 :

47001 : Bob 03.50 - FNND 10.01

B 915 :

49731 : LiD 08.23 - FGZH 12.01

47736 : FGZH 13.09 - LiD 14.49

47727 : LiD 16.20 - FGZH 18.00

49750 : LiD 19.15 - FGZH 21.00

B 916 :

44720 : FGZH 10.09 - LiD 12.02

44833 : LiD 13.25 - FGZH 15.00

40822 : FKR 16.07 - LiD 17.42

44707 : LiD 19.14 - FGZH 21.00

B 917 : réserve

B 918 :

44712 : FKR 08.07 - LiD 09.52

44755 : LiD 11.24 - FGZH 12.58

44750 : FGZH 13.59 - LiD 15.43

40835 : LiD 17.11 - FGZH 18.58

47778 : FGZH 19.10 - LiD 20.49

B 919 :

44218 : GMN 01.02 - LiD 08.42

44715 : Som 16.00 - LNC 19.20

série 13

● Depuis le changement d'horaire intervenu le 26 septembre dernier, le roulement des 13 est passé de 3 à 9 journées (C936 à 944), exclusivement consacrées à la remorque des IC-A Oostende ↔ Eupen. La traction des trains P 7002-8007 Oostende ↔ Schaerbeek a été reprise dans le roulement des 27.

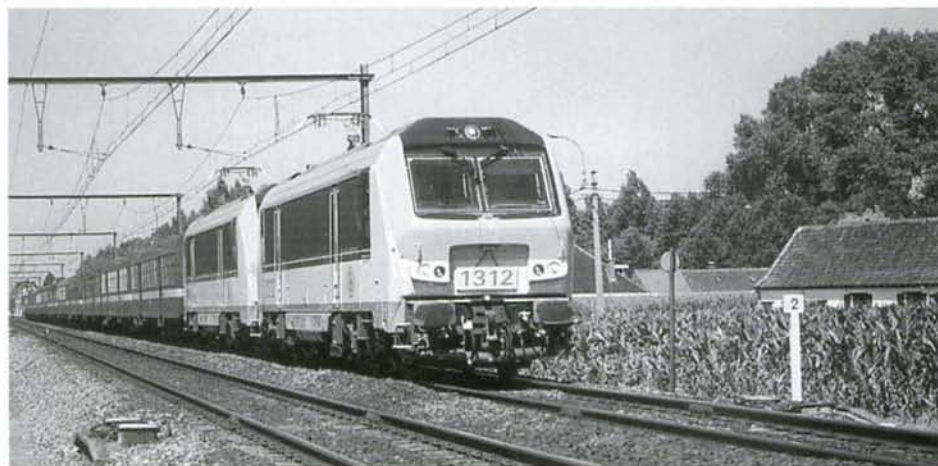
En pratique, les choses ne vont toutefois pas aussi bien, puisque seules 3 à 6 machines sont réellement en service quotidiennement.

DERNIERE MINUTE

La SNCB a retiré du service le 29 octobre toutes les 13 par manque de fiabilité... La livraison de ces locomotives est simultanément suspendue.

● Les CFL sont toujours confrontés à de nombreux problèmes liés à l'utilisation des 3000. Le plus important d'entre eux est celui des harmoniques dans le courant de traction, provoquant des surtensions dans la caténaire, pouvant atteindre 50 kV! Celles-ci ont déjà causé des incendies, parfois très graves, sur une quinzaine de locomotives étrangères (BB 15.000 SNCF et 181.2 DBAG) circulant sur le réseau. La faiblesse des sous-stations d'alimentation et leur éloignement peuvent expliquer ce phénomène. Les CFL auraient lancé un appel d'offre pour renforcer le réseau d'alimentation. En attendant, pour limiter les risques à un niveau acceptable, les CFL ont été obligés d'isoler un bogie sur toutes les 3000. Elles ne circulent ainsi plus qu'à la moitié de leur puissance, avec toutes les conséquences qui en découlent. Les conducteurs ne semblent pas beaucoup les apprécier, notamment en raison de leur sensibilité au patinage.

Selon les mêmes rumeurs, les CFL auraient proposé à la SNCB d'acheter les 20 machines. La SNCB ne serait pas intéressée, bien qu'elle aurait émis l'intention de commander un lot supplémentaire de 20 machines! Quoi qu'il en soit, les CFL recherchent une



Pratiquement tous les jours circulent des parcours de rodage des 13. Ici, un train d'essai en unité multiple avec les 1312 et 1310. Hansbeke, 28 juillet 1999. Photo : Alain ELOOT.

solution de rechange. Ainsi, des contacts ont été pris en vue de, éventuellement, louer des locomotives Diesel anglaises Class 66 d'EWS (voir EL 39 p. 16-17) ou des machines du type Di6 dont les Chemins de fer norvégiens avaient annulé la commande. En outre, les CFL ont pris contact avec General Motor. Les CFL s'orienteraient donc vers la traction Diesel comme solution de rechange! Affaire à suivre.

série 15

● Les locomotives de la série 15 ont perdu dans leur roulement la remorque des IC-A

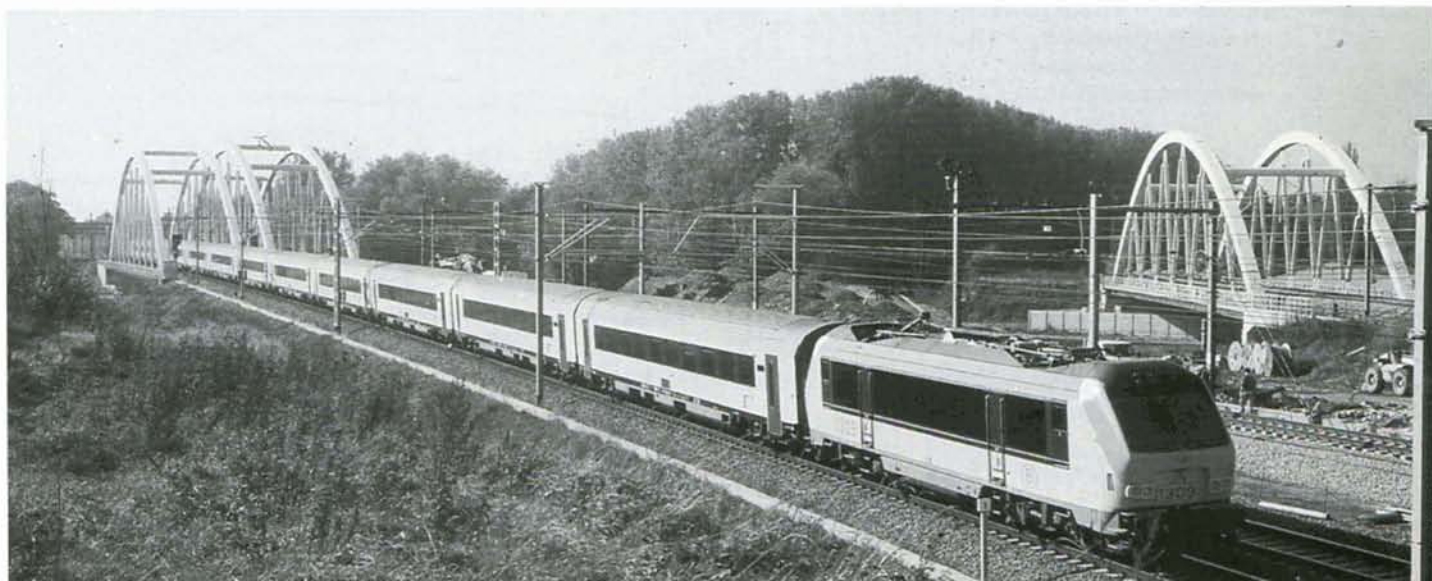
Oostende ⇄ Eupen, au profit des locomotives de la série 13 (en théorie). Les 15 n'assurent donc plus que les trains P7402/8402 Welkenraedt ⇄ Bruxelles-Midi et 7401/8401 Verviers - Bruxelles-Midi - Welkenraedt (rame de M5).

série 26

● Au sujet de l'article paru notre précédent numéro consacré à l'histoire de la livrée jaune sur les locomotives électriques, il faut bien sûr ajouter dans le tableau de la page 10 la 2627, sortie en jaune le 23 mai 1980, et repeinte en bleu le 07 avril 1999.



En octobre, plusieurs parcours d'essai en réversibilité 13 + III ont été réalisés. Ci-dessus à gauche : le 1er octobre, un train d'essai composé d'une III Bdx encadrée par deux 13 attend le départ à Bruxelles-Midi. Les 6 et 7 octobre, une rame réversible de 12 voitures III poussées par la 1309 fut testée entre Schaerbeek et Mons. Ci-dessus à droite, cette rame débouche du pertuis de la LGV 1 à Halle, en direction de Mons. Ci-dessous, la même rame vue de l'arrière; l'avant du train se trouve sur le pont au-dessus du canal. Ch. DOSOGNE.





Le 25 septembre 1999, la 1309 fut testée en tête d'une lourde rame de minerai entre Monceau et Haine-St.Pierre, dont le début de la ligne comporte une longue section en très forte rampe. La 1309 était secondée par les 2707 et 2753. Photo : Wim WINDEY.

LA PREMIERE 77 EST ARRIVEE !

● Elle est là! La première locomotive de la nouvelle série 77, la 7701, est arrivée en Belgique le 5 octobre dernier. Elle fut remorquée de Aachen-West à l'atelier de Merelbeke par la 201.010. Sa réception provisoire partielle a été prononcée le 13-09-1999 (il s'agit de la date donnée dans notre tableau pour tous les engins livrés) à l'usine VSFT (ex. Siemens, ex. MaK) de Kiel.

PHOTO 40-62 → La 201.010 et la 7701 en attente de départ à Montzen, le 5 octobre 1999. Photo : Pierre HERBIET.



PHOTO 40-63 Le troisième et dernier jour des essais de stabilité mena la 7701 entre Merelbeke et Kortrijk, le 18 octobre. Le train passe ici à Olsene entre Deinze et Waregem. Photo : Jean-Luc VANDERHAEGEN.





PHOTO 40-61 Les essais de puissance de la 7701 furent réalisés le 20 octobre entre Trois-Ponts et Bullange, en tête du train de grumes 34491. La rame franchit ici le célèbre viaduc de Blütgenbach. Photo : Pierre HERBIET.

Commandée à 90 exemplaires, au prix unitaire de 57 millions, la série 77 préfigure le parc Diesel futur de la SNCB, tant pour les services de manœuvres que pour le trafic de ligne. A terme, la nouvelle série devrait compter 260 unités. Cela faisait plus de 22 ans que la SNCB n'avait plus réceptionné de machines Diesel neuves; les dernières avaient été les 74 livrées en 1977. La cadence de livraison sera de deux 77 par mois, et trois à partir de 2001.

Bien qu'elle sera affectée au dépôt d'Antwerpen-Dam, sa présence à Merelbeke n'était justifiée que pour l'équiper de capteurs de déplacement et d'accéléromètres reliés à la voiture de mesure n°13.

Dès le 14 octobre, elle entama une première campagne d'essais.

Essai de stabilité de marche

Pour ces essais, la 7701 était accouplée à la voiture de mesure 13 du côté de son petit capot. Comme il n'était pas possible de séparer les deux véhicules, une machine de la série 62 était accouplée derrière la voiture de mesure afin de tracter la rame en sens inverse. Les trajets suivants furent accomplis :

- 14 octobre : Merelbeke - Dendermonde - Merelbeke - Mechelen - Merelbeke;
- 15 octobre : Merelbeke - Essen - Antwerpen-Schijnpoort - Essen - Merelbeke;
- 18 octobre : Merelbeke - Kortrijk et retour.

Essai de puissance

Le 19 octobre, elle fut transférée de Merelbeke à Gouvy avec escale à Kinkempois.

La 7701 était toujours accrochée à la voiture n°13, mais cette fois-ci au moyen d'un crochet dynamométrique destiné à mesurer l'effort de traction. La 7701 devant être en tête au départ de Gouvy pour les essais du 20, elle tracta seule la voiture 13 de Merelbeke à Kinkempois, puis cet ensemble fut emmené à Gouvy par la 5504.

Le 20 octobre, la 7701 a assuré le train de grumes 34491 entre Trois-Ponts et Bullange. Au départ de Trois-Ponts, la composition du train était : 7701 + voiture 13 + deux 55 + le train 34491. En rampe de 17 ‰, la 7701 est parvenue à remorquer seule 892 t, soit les 622 t du train, les deux 55 et la voiture de mesure. On appréciera mieux la performance lorsque l'on sait que la charge autorisée pour une locomotive de la série 62, machine de même puissance que la 77, n'est que de 560 t dans une rampe de même déclivité.

En début de soirée, la 7701 assura seule la remorque du train 34192 entre Trois-Ponts et Kinkempois, réalisant ainsi son premier parcours commercial.

Essai de mise sur lorries

Réalisé le 21 octobre à l'atelier de Kinkempois.

En fin d'après-midi, elle quitta Kinkempois pour rejoindre l'Atelier Central de Salzinnes, en vue d'être équipée du Memor, ainsi que pour tester son Télloc (indicateur-enregistreur de vitesse).

Essai de performance de freinage

Afin de déterminer sa vitesse maximale autorisée sur les lignes 161-162, la 7701 parcourut à vide la ligne 162 entre Ronet et

Stockem, le 25 octobre, et en tête d'un train de marchandises le 26 octobre Ronet-Librabramont et retour.

L'ensemble de ces essais s'est déroulé avec la plus grande satisfaction, sans incident significatif. La mise en service régulier des 77 se réalisera très rapidement.

Nous publierons dans notre prochain numéro un article détaillé sur cette nouvelle série. En attendant, voici un tableau en reprenant les principales caractéristiques.

Disposition des essieux :	B'B'
Diamètre des roues neuves :	1,000 m
Rayon minimum en courbe :	75 m
Empattement des bogies :	2,400 m
Entr'axe des bogies :	7,700 m
Longueur totale :	15,590 m
Hauteur maximale :	4,275 m
Largeur maximale :	3,080 m
Masse totale :	87,4 t
Masse maximale par essieu :	21,85 t
Vitesse maximale autorisée :	100 km/h
Effort maximal de traction :	29,1 t
Capacité des soutes à gasoil :	4300 litres

Moteur Diesel :

Constructeur :	ABC
Type :	6-DZC-1000
Nombre de cylindres :	6 en ligne
Puissance :	1.150 kW
Vitesse de rotation :	1.000 tr/min

Transmission :

Genre :	hydraulique
Constructeur :	Voith
Type :	L4r4zscU2a

série 20

● Les 24 locomotives de la série 20 sont engagées dans le roulement A0 ne comptant plus que 12 journées. De jour, à l'exception de tous les trains internationaux et de quelques trains P, elles n'assurent en trafic régulier que 5 mouvements marchandises. Voici le roulement des 20 (uniquement les trains de jours):

A001 : Lux 298 FBM 299 Lux
A002 : Lux 102 FBM 97 Lux 90 FBM 499 Lux
A003 : Lux 498 FBM 105 Lux 104 FBM 103 Lux
A004 : MKM 06.20 49938 N17 11.56 Rhod 18.04 47915 00.17 Lux
A005 : Huy 7403 FBM 8403 Huy
A006 : Rhod 16.42 49945 N67 23.20 MKM
A007 : FLV 08.38 47919 N17 12.00 MKM (R2 et R6 : Lux 13.09)
A008 : Huy 7405 FBM 8405 Huy
A009 : LJ 7602 FBM 8602 LJ 18.40 66501 N67 20.46 MKM
A010 : FBM 91 Lux 96 FBM
A011 : Lux 296 FBM 295
A012 : entretien

Le samedi : tous les trains internationaux et :
49938 (voir A004), 47919 (voir A007), 44928 Lux
15.30 - MKM 16.04

Le dimanche : tous les trains internationaux et :
41510 Lux 10.59 - FLV 15.07

LOCOMOTIVES DIESEL

série 51

● Depuis le 30 mai dernier, le roulement GA des 51 d'Antwerpen-Dam a fusionné avec le roulement ZP des 51 de Merelbeke. La nouvelle série GA comporte ainsi 19 journées reproduites ci-après (uniquement les trains de jour, non compris les parcours à vide). Aucun service n'est prévu le dimanche.

Du lundi au vendredi

GA01
72394 : FNND 0916 - LKL 10.24 (UM)
32890 RI : LKL 11.06 - FNZG 11.50 (UM)
55232 : FNZG 12.25 - LKL 13.24 (UM)
72387 : LKL 16.51 - FNND 18.05
GA 02
47664 N5 : Lillo 06.51 - Budel 09.37
49665 : Budel 14.29 - Mol 15.30
32304 R5 : Lillo 06.51 - GBW 08.41
33205 R5 : GBW 12.53 - Mol 13.08
GA 03
33201 : GBW 09.52 - Mol 10.04/11.32 - - Lillo 13.05
42921 RI : Cird 12.09 - 13.21 FLV
72822 RI : FLV 14.09 - FTB 14.33/16.24 - FVV 16.41
72041 RI : FVV 17.30 - FNND 18.50
55239 : FNZG 14.53 - Oord 15.40
72398 : FNND 17.00 - LKL 18.10

GA04
62902 : FNND 10.00 - Kiel 10.45
72934 : Kiel 13.40 - Boom 14.00
72933 : Boom 14.49 - Kiel 15.20

GA05
32241 : Sclic 10.53 - Zan 13.00
GA06
55233 : FIZ 11.50 - LKL 13.24
72387 : LKL 16.51 - FNND 18.05

GA07
51223 RI : FSR 06.59 - Ang 09.40
72306 NI : FNND 10.40 - LKL 11.50 (UM)
55232 NI : FNZG 12.25 - FIZ 14.05
55223 NI : FNZG 17.22 - FNND 17.40

GA08
47150 NI : AachW 05.10 - Oord 09.28
47239 : Oord 10.34 - AachW 14.23
47152 : AachW 14.51 - Oord 18.00

GA09
49663 : Budel 10.27 - Mol 11.06/12.13 - Lillo 13.53
41249 RI : BelBa 16.20 - AachW 20.10

GA10
42976 NI : FNND 10.12 - Ang 10.41
49072 : Wilm 12.34 - FDD 14.50
47003 : FDD 15.30 - Wilm 17.56

GA11
72034 NI : FNND 08.40 - FNZG 09.10
72396 NI : FNND 10.40 - LKL 11.50 (UM)
55232 NI : LKL 12.25 - FNZG 13.00
72395 : LKL 18.23 - FNND 19.18

GA12
55211 RI : FIZ 07.28 - Ang 09.30
72394 : FNND 09.16 - LKL 10.24 (UM)
41145 : BelBa 13.45 - AachW 17.16
40212 NI : AachW 18.10 - FNND 21.36

GA13 : PLANTON à FNNDM

GA14
62400 NI : FNND 07.20 - FHT 08.30
41704 NI : Oord 12.35 - FNND 12.46
47001 : FNND 13.38 Wilm 14.20
42650 NI : Berd 18.20 - FES 19.12

GA15
72820 : FLV 09.18 - FTB 09.33/11.17 - - FVV 11.34
47676 : FQN 14.49 - FSR 15.42
49679 : FSR 16.28 - FQN 17.20

GA16
41153 R23 : Rhod 12.32 - AachW 16.10

GA17
39360 NI : FGND 08.53 - FKR 09.30 (UM)
trains de voyageurs Gent-Eeklo-Gent N67 : 767- 788-769-790-771

GA18
47613 : Sas 11.45 - FKR 13.10
49863 : FKR 13.50 - Sas 14.52
44623 : Sas 15.15 - FGZH 16.13

GA19
trains de voyageurs Gent-Geraardsbergen-Ronse : 1875-1956-1978-1858-1880
49656 : FKR 13.20 - Sas 14.20
44621 : Sas 14.52 - FGZH 15.48
47933 : FZZ 18.04 - FKR 19.03

Le samedi

55246 : FIZ 07.09 - Berd 09.01
72394 : FNND 0916 - LKL 10.24
47150 : AachW 05.10 - Oord 09.28
42976 : FNND 10.12 - Ang 10.41
49072 : Wilm 12.34 - FDD 14.50
47003 : FDD 15.30 - Wilm 17.56
72394 : FNND 0916 - LKL 10.24 (UM)
72396 : FNND 10.40 - LKL 11.50 (UM)
72032 : FNND 08.35 - FNZG 09.03
72396 : FNND 10.40 - LKL 11.50 (UM)
42936 : GMN 09.12 - FKGG 10.21
79079 : FGND 08.30 - FGZH 08.54
79074 : FGZH 10.40 - FGND 11.09
47971 : FGND 12.10 - FGZH 12.34

A la demande de nombreux lecteurs, voici également le roulement des 51 de Hasselt. Les amateurs apprécieront les nombreux mouvements sur la ligne 21C entre Genk-Goederen (Winterslag) et le zoning industriel de Genk. A noter également plusieurs parcours vers Aachen-West, uniquement le samedi.

Hasselt - série GB - 11 journées

Du lundi au vendredi

GB01
47975 : GBW 10.20 - FHS 13.36
52325 : Mol 16.53 - FHS 19.10
GB02
42102 NI : FHS 07.40 - Cird 09.44
55323 N2 : FSR 12.00 - FKGG 13.45
33920 : FKGLF 15.39 - FDT 16.15
47233 : FKGLF 17.49 - AachW 19.50



PHOTO 40-60 La malchanceuse 526 garée à Trois-Ponts après la collision de Weywertz; du 7 octobre dernier. Photo : Alain DEFECHEREUX, 20 octobre 1999.

GB03

62400 RI : FNND 07.20 - Herentals 08.30
 33923 : FKGLF 09.10 - Diest 09.49
 47121 NI : FKGG 18.52 - AachW 21.04 (UM)

GB04

74434 : FKGG 08.34 - FKGR 08.50
 74435 : FKGR 09.42 - FKGG 10.00
 74411 : FKGG 10.35 - FHS 10.53
 74464 : FHS 12.56 - FKGLF 13.29
 41740 : FKGLF 13.30 - NK 14.39

GB05

47234 NI : FKGLF 08.05 - FKGG 08.18
 95434 : FKGG 11.50 - FHS 12.20
 39360 : FHS 12.50 - FKGR 13.12
 74438 : FKGG 14.20 - FKGR 14.38
 74439 : FKGR 15.23 - FKGG 15.40
 74441 : FKGR 16.33 - FKGG 16.50
 74440 : FKGG 17.20 - FKGR 17.40
 74453 : FKGR 19.00 - FKGG 19.17

GB06

33405 NI : FHS 07.20 - NK 08.32
 33240 : FKGR 11.21 - Zan 13.28
 72387 RI : LKL 16.51 - FNND 18.05 (UM)
 72395 NI : LKL 18.24 - FNND 19.18 (UM)

GB07

64414 NI : FHS 09.11 - FKGG 09.30
 74436 NI : FKGG 10.31 - FKGR 10.48
 74437 NI : FKGR 13.30 - FKGG 13.46
 95443 : FKGG 16.20 - FHS 16.39
 47211 N45 : FKGG 18.52 - AachW 21.04

GB08

74462 : FHS 09.53 - FKGLF 10.16
 33924 : FKGLF 11.33 - Diest 12.42
 74491 : Diest 14.13 - FHS 14.37

GB09

PLANTON
 47229 RI : FKGLF 10.48 - AachW 12.40
 39320 N67 : FHS 18.05 - FKGLF 18.30

GB10

55118 R24 : FKGG 15.20 - FSR 17.11
 47164 R3 : AachW 06.50 - FNND 11.20

GB11

42922 N167 : FLV 10.20 - Cird 11.57
 42921 N167 : Cird 12.50 - FLV 14.34

Le samedi

33405 : FHS 07.20 - NK 08.32
 42102 : FHS 07.40 - Cird 09.44
 45209 : GMN 17.10 - AachW 17.46
 40212 : AachW 18.10 - FNND 21.36
 45207 : FHS 12.15 - GMN 13.27
 40218 : AachW 14.31 - NK 17.07
 45175 : GMN 07.40 - AachW 08.04
 45165 : GMN 09.32 - AachW 10.00
 49226 : AachW 10.30 - FHS 12.28
 64414 : FHS 09.11 - FKGG 09.30
 42093 : FKGG 13.08 - FHS 13.40

Le dimanche

33405 : FHS 07.20 - NK 08.32
 74431 : FKGR 07.34 - FKGG 07.50
 74432 : FKGG 08.20 - FKGR 08.38
 74433 : FKGR 09.40 - FKGG 09.55
 74434 : FKGG 10.34 - FKGR 10.50
 74435 : FKGR 11.56 - FKGG 12.10
 74411 : FKGG 10.35 - FHS 10.53

série 55

● La 5526 est sortie de RG et de réparation le 13 août 1999. On se rappellera que cette machine fut victime du glissement de terrain de Roanne-Coo le 12 décembre 1998. Le mauvais sort semble toutefois vouloir



PHOTO 40-47 Pas de chance pour la 5526 qui, deux mois seulement après sa sortie de réparation et de RG (13-08-1999), fut à nouveau accidentée à Weywertz le 7 octobre dernier! Le 23 août, elle se trouvait à Bressoux en tête du TAA 1371/1372 (s'Hertogenbosch) - Bressoux - Narbonne / Port-Bou, tandis que passe à gauche la 6518 des NS assurant le train 44653 Sittard (16.23) - Kinkempoys (17.36). Photo : Marc GRIETEN.

s'acharner sur cette locomotive, puisque le 7 octobre dernier, alors qu'elle remorquait, avec la 5530, un train de grumes à destination de Bullange, elle tamponna violemment l'arrière d'un train militaire allemand se trouvant à l'arrêt en gare de Weywertz. Les dégâts furent relativement importants, non seulement pour la 5526, mais également pour les quatre premiers wagons du train, transportant des chars. Elle sera toutefois réparée vu qu'elle est sortie de RG en août dernier!

série 59

● Depuis le mois de septembre, des 59 assurent parfois des trains de ballast en provenance de la carrière de Quenast, au départ de Clabecq, vers la région liégeoise. Ces trains circulent à la demande de TUC Rail, sans horaire préétabli.

série 80

● Deux locomotives de la série 80 ont été

radiées. Il s'agit d'abord de la 8007 mise hors exploitation à dater du 1er octobre 1999, à la suite de fissurations dans son châssis. Cette radiation profitera toutefois à la 8018 qui récupérera certains de ses organes, comme la transmission Voith. La seconde concerne la 8027 gravement accidentée à Forest-Midi le 20 octobre; elle sera probablement radiée.

AUTOMOTRICES ELECTRIQUES

série 129-150 (Budd)

● L'amortissement de cette série d'automotrices, programmé depuis longtemps, a été postposé à plusieurs reprises à la suite de la pénurie de matériel engendrée par la mise en place du plan IC-IR 98. Actuellement, seuls deux engins circulent toujours jusqu'à leur prochain entretien : les 134 et 141.



PHOTO 40-58 Les 145, 148 et 133 photographiées le 22 septembre 1999 à Stockem pendant que la 7338 les manoeuvre pour les accoupler en queue d'un train à destination de l'Italie. Photo : Pierre HERBIET.

● Dix automotrices supplémentaires ont été vendues en Italie (130, 132, 135, 136, 137, 140, 143, 146, 147 et 150). Elles sont cette fois destinées au réseau privé du Ferrovio Adriatico Sangritana (FAA), qui exploite un réseau de 114 km le long de l'Adriatique au sud de Pescara.

Les 133, 145 et 148 acquises par le SATTI, ont quitté la Belgique le 22 septembre en direction de l'Italie.

Au total, ce sont donc déjà 16 Budd qui ont été acquises par des réseaux italiens. Il est plus que probable que les quatre rames restantes (129, 134, 139 et 141) prendront le même chemin; seules la 131 accidentée et la 138 incendiée ne seront pas vendues.

Voir à ce sujet notre article pages 43 à 46.

série 600-700

● Les deux premières automotrices modernisées, les 604 et 606, ont enfin été engagées en service régulier depuis le 19 octobre.

La chaîne de transformation est maintenant bien lancée, puisque huit automotrices sont actuellement en cours de transformation à l'Atelier Central de Mechelen. Il s'agit, dans l'ordre prévu de leur sortie, des 633, 617, 630, 611, 607, 624 et 610.

série 900

● Depuis le 26 septembre, les 900 détiennent durant le week-end le monopole sur la ligne 124, puisqu'elles assurent désormais aussi bien les omnibus que les IC! A l'exception des anciennes relations Bruxelles-Midi - Bruxelles-National-Aéroport classées comme IC, c'est probablement la première fois que les 900 sont engagées sur des IC (voir également la rubrique «Actualité diverse»).

série 961-975 (AM Postales)

● La 962 est sortie de RI le 10 septembre 1999 dans la nouvelle livrée postale.



PHOTO 40-48 Le 4901 garé dans l'enceinte de l'ancien atelier de Latour depuis plus d'une dizaine d'années, a été ferrailé à la fin du mois de juillet. Vu son état de délabrement, une restauration s'avérait impossible à réaliser. Le PFT a récupéré ce qui pouvait encore l'être, notamment des organes de la transmission et du moteur Diesel. Latour, 30 juillet 1999. Photo : Pierre HERBIET.

AUTORAILS DIESEL

série 41

● La livraison des nouveaux autorails de la série 41 ne cesse d'accumuler du retard, à tel point que la première rame ne devrait être livrée au plus tôt qu'en février 2000! En cause : la mauvaise maîtrise de construction de l'usine Alstom de Barcelone pour ce genre de matériel, jumelée à une connaissance insuffisante du cahier des charges.

Espérons que l'on n'assistera pas comme c'est le cas pour la majorité du matériel récent européen, à un fiasco technique avec des années de mises au point...

série 46

● Le 2 octobre dernier, le 4603 a été placé

en monument devant la cabine de signalisation de la gare Charleroi-Sud, en remplacement de la locomotive à vapeur 41.195 dont l'état général était déplorable. Voir à ce sujet la rubrique «Divers».

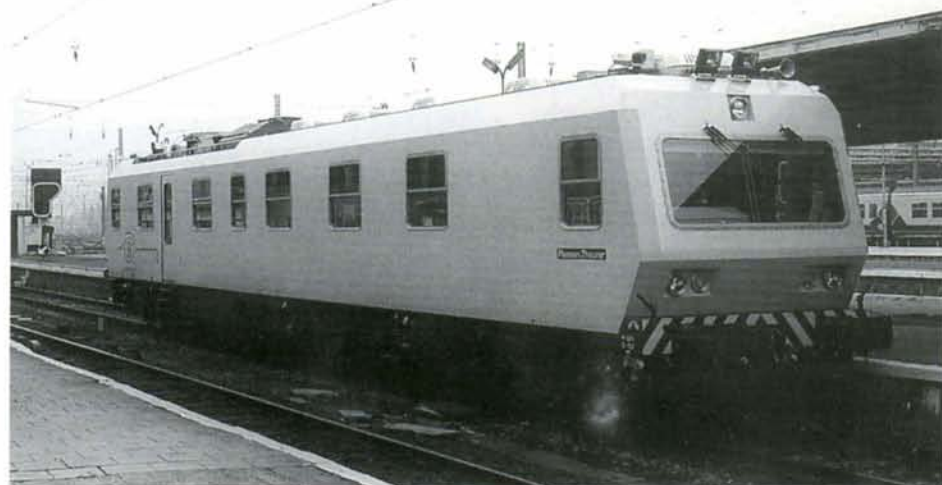
Le nouvel autorail de mesures EM130

La firme autrichienne Plasser & Theurer a livré au début de l'été le nouvel autorail de mesures destiné à mesurer les différents paramètres de la voie et de la caténaire, en remplacement de l'ancien autorail M422 (voir EI. 29 page 36).

Désigné EM130, il possède trois bogies dont un seul est moteur. Le bogie central peut pivoter latéralement. Il est équipé d'un moteur Diesel MTU type 12V183 de 550 kW, et d'une transmission hydrodynamique. D'une masse de 70 t, le EM130 peut circuler par ses propres moyens à 130 km/h, et remorqué à 140 km/h. Ses principales dimensions sont : 23,8 m pour la longueur, 3,0 m pour la largeur, et 4,29 m pour la hauteur totale.

L'aménagement intérieur comprend, d'une extrémité à l'autre, une cabine de conduite, une cuisine avec table, une salle de mesures équipée d'ordinateurs, d'imprimantes, d'appareillages et d'armoires électriques et de contrôle, un petit atelier, un compartiment renfermant un groupe générateur, un W-C et la seconde cabine de conduite.

L'autorail est encore équipé de trois petits essieux télescopiques (un au milieu de chaque bogie), d'un pantographe, d'un système de mesure par laser, de deux caméras d'inspection orientables (une au-dessus de chaque cabine) raccordées à des moniteurs vidéos et appareils enregistreurs; la caméra avant (par rapport au sens de marche) est orientée vers la caténaire tandis que la caméra arrière est orientée vers la voie.



Le nouvel autorail de mesures EM 130 à Bruxelles-Midi. Roger CRİKELAIRE, 8-9-1999.

L'EM130 est capable d'effectuer les mesures suivantes :

- **la géométrie de la voie** : mesurer à l'aide des essieux télescopiques l'écartement des rails, le profil en long de la ligne, le parallélisme des rails, le dévers et la variation du dévers;

- **le profil des rails** : mesurer en temps réel par un système laser solidaire du bogie central le profil des rails;

- **la position de la caténaire** : la position de la caténaire est mesurée par un système laser se trouvant sur la toiture de l'autorail;

Le pantographe de mesure permet de mesurer la position de la caténaire à hauteur des appareils de voie.

Il est également capable de détecter la position des poteaux supports de caténaire.

L'EM130 est normalement basé à l'Atelier Central de l'Infrastructure à Schaerbeek.

TGV

Nouvelle offre

Depuis le 28 novembre, quatre nouvelles relations quotidiennes allers-retours ont été mises en circulation entre Bruxelles-Midi (FBM) et Marne-la-Vallée (M-I-V), avec arrêt intermédiaire à l'aéroport Roissy-Charles De Gaulle (CDG).

TGV	9382	9384	9386	9388
FBM	07.48	10.45	16.17	20.32
CDG	09.04	11.59	17.38	21.50
M-I-V	09.19	12.14	17.52	22.05

TGV	9381	9383	9385	9387
M-I-V	07.29	12.20	15.42	19.25
CDG	07.43	12.34	15.57	19.39
FBM	09.00	13.50	17.14	20.57

La relation 9382/9387 remplace les anciens TGV 9304/9373 (Thalys-Disney).

● Dans le cadre de la promotion de la nouvelle version du film «Yellow Submarine», les Beatles survivants ont obtenu l'autorisation de recouvrir entièrement, et ce pour une période de trois mois, la rame Eurostar 3006 de motifs reprenant des scènes du film sous forme de papiers autocollants. La rame est sortie d'atelier le 8 septembre.

VOITURES

voitures I6-I10

Depuis le 30 mai, une rame de voitures I6/I10 assure le train P7008 Poperinge-Gent-Etterbeek. Elle est ensuite envoyée à vide à Ottignies pour son garage. En fin d'après-midi, elle retourne à vide à Etterbeek et assure le P8001 à destination de Poperinge via Gent. Ces trains sont normalement remorqués par une locomotive de la série 22.



Depuis le mois d'août, la ligne 124 Bruxelles-Charleroi est équipée pour la circulation des engins moteurs à motorisation triphasée. C'est ainsi que plusieurs parcours de TGV ont déjà été aperçus. Il s'agit soit de rames vides se rendant ou revenant de Namur, soit de trains charters. Passage à Braine-l'Alleud de la rame SNCF 4524, le 4 septembre 1999. Photo : Tanguy BADIE.

voitures I11

Toutes les rames de voitures I11 qui circulent sur les IC Oostende-Eupen/Köln ont été virées dans le courant du mois de septembre, de manière à ce que la voiture-pilote BDx se trouve en tête au départ d'Oostende, ceci dans l'optique de la mise en service des 13 en réversibilité. Cette mesure a été dictée par le fait que la réglementation interdit qu'une rame réversible soit poussée dans les plans inclinés de Liège par deux engins : la locomotive de remorque et la machine d'allège; ceci pour éviter des mariages de butoirs engendrés par un effort de pousse trop élevé.

voitures K3

Un lot de 35 voitures du type K3 a été vendu à la Régie des Chemins de fer du Mali (RCFM). Comme ce réseau est établi à l'écartement métrique (1,000 m), les bogies devront soit être reconvertis, soit être remplacés.

Les tractations portant sur la revente de l'ensemble des voitures K3 à Cuba n'ont donc pas abouti.

voitures K4

C'est le 30 août dernier que les NS ont mis en service 80 voitures K4 (les 4 voitures restantes de la série sont gardées en réserve à Schaerbeek). Ces voitures sont engagées sur des IC Den Haag CS - Venlo et Den Haag CS - Heerlen.

En moyenne, trois trains sur quatre comportent des K4 (généralement 4 voitures). Elles sont toujours situées côté Venlo et Heerlen.

Fourgon Dms

Le second fourgon Dms transformé en voiture d'accompagnement pour trains de relevage, est sorti de l'atelier d'Oostende le 5 juillet 1999. Numéroté 00057 (UIC 60 88 9929 057-4), il est incorporé dans le train de relevage de Hasselt.



La 2225 en tête du train P8001 Etterbeek-Poperinge, composé depuis le 30 mai d'une rame de voitures I6-I10. Bruxelles-Midi, 3 septembre 1999. Photo : C. DOSOGNE.

L'électrification de Trois-Ponts - Gouvy

L'événement majeur lors de l'entrée en vigueur de l'horaire d'hiver est bien sûr l'électrification partielle de la ligne 42 entre Trois-Ponts et Gouvy. Il s'agit de la première ligne classique belge électrifiée en 25 kV, et actuellement desservie exclusivement par des engins étrangers.

Débutés en 1993, les travaux d'électrification auront coûté un milliard de FB, subsidiés par la Communauté européenne (400 millions), les CFL (150 millions) et l'Etat belge (437 millions). Il s'agit d'un investissement lourd à supporter, pour gagner seulement 10 minutes (lorsque toute la ligne sera électrifiée) non pas grâce à la traction électrique, mais bien par l'augmentation de la vitesse autorisée, et ce sans amélioration de confort puisque l'on a gardé les mêmes rames (110, Wegmann et M2). L'utilisation d'autorails pendulaires Diesel aurait pourtant permis d'améliorer les temps de parcours pour un investissement bien moindre...

Les premiers essais sous tension et le rodage de la caténaire ont eu lieu le 16 septembre, à l'aide de la 1314 accompagnée de la 5528.

Le service commercial débuta le 26 septembre, avec l'IRm 111 (Liège) - Trois-Ponts - Luxembourg, remorqué par la 3001 des CFL. Ce train croisa quelques minutes plus tard à Vielsalm le premier Luxembourg - Trois-Ponts - (Liège), l'IRm 108, tracté par la 3015. Quant à la troisième rame en rotation, sa traction échut à la 3010.

En attendant la mise sous tension complète de la ligne en mai 2000, la relation IRm Liège ⇄ Luxembourg est scindée à Trois-Ponts, obligeant les voyageurs à changer de



Le 26 septembre, arrivée à Vielsalm du premier train électrique, l'IRm 111 Trois-Ponts - Luxembourg. Le conducteur de la 3001 signale de la main que tout va bien...



Toujours le 26 septembre à Vielsalm, entrée en gare de l'IRm 110, le premier Luxembourg - Trois-Ponts - (Liège) en traction électrique, mené par la 3010.

train. Les trains P et IR ayant comme terminus ou origine Gouvy continuent à circuler intégralement en traction Diesel.

En attendant, les travaux d'aménagement des tunnels de Coö, Roanne-Coö et Xhierformont se poursuivent activement.

Le tout premier parcours en traction électrique fut réalisé le 16 septembre par la 1314 accompagnée de la 5528, ici à la sortie du tunnel de Trois-Ponts en direction de Vielsalm. Photos : Tanguy BADIE.





Depuis le 30 mai, les IC 415 ↔ 424 Oostende-Köln sont remorqués par une locomotive DB-Cargo de la série 145. Le 26 juin, passage de l'IC 415 à Köln-Deutz, tracté par la 145.010-5 du dépôt de Seddin. Photo : Stefan DENAYRE.



PHOTO 40-49 Le 3 octobre 1999, arrivée à Rotterdam CS d'un IC remorqué par la 1406, composé de quatre voitures K4 et de cinq voitures ICR des NS. P. DE GIETER.

WAGONS

Un wagon nettoyeur de rails

Chaque automne, la SNCB, comme tous les réseaux européens, est confrontée à de graves problèmes d'adhérence des trains au moment de la chute des feuilles, affectant parfois fortement la régularité du trafic. Ce phénomène survient lorsque les feuilles mortes tombées sur les rails sont broyées et laminées par les roues des trains et mélangées aux poussières et graisses circulant dans l'air. Dès que de l'humidité apparaît, la pellicule ainsi formée se transforme en véritable savonnette. La première roue qui se présente se comporte comme un tampon : elle reporte sur plusieurs tours le mélange qui y est contenu. S'il y a suffisamment de pellicule sur le rail, le mélange s'étale sur toute une zone, entraînant le patinage des roues de la locomotive, et pouvant même augmenter dangereusement la distance de freinage. Dans ce dernier cas, des limitations de vitesse peuvent être imposées par mesure de sécurité, à tous les trains circulant sur un tronçon déterminé. Durant ces dernières

années, on a constaté une forte croissance du manque d'adhérence. Plusieurs motifs expliquent cela, comme l'augmentation de la pollution de l'air. On a même évoqué les retombées grasses provenant des incendies des puits de pétrole lors de la guerre du Golfe. Le matériel roulant moderne peut également partiellement expliquer le phénomène. Au plus grande est la puissance des engins moteurs, au plus grande doit être l'adhérence. De plus, l'utilisation de freins à disques ou de retardateurs de freinage (utilisés sur les locomotives des séries 22, 23, 25 et 26) ont comme inconvénient de ne plus "nettoyer" les roues.

Jusqu'à ce jour, chaque réseau a tenté d'apporter un remède à ce problème sans qu'aucun n'ait encore trouvé la solution idéale. La SNCB a commandé auprès de la firme française Geismar un wagon nettoyeur de rails. Ce véhicule se présente sous la forme d'un wagon plat à bogies fourni par la SNCB, sur lequel ont été montées une pompe, une petite citerne pouvant contenir 6.000 litres d'eau et une cabine où l'on trouve toutes les commandes de l'appareillage. Un second véhicule, un wagon-citerne pouvant contenir 60.000 litres d'eau, est accouplé au wagon-nettoyeur.

La pompe, entraînée par un moteur Diesel de 300 kW, délivre une pression de 1000 bars, à raison de 7,8 m³ par heure. Compte tenu de la capacité du wagon-citerne, l'autonomie du train est d'environ 8 heures, ce qui permet de nettoyer 300 à 400 kilomètres de voie.

Les deux rails sont nettoyés en même temps grâce à quatre gicleurs (deux par rail), qui travaillent au-dessus de la partie supérieure du rail sur une largeur de 2 à 3 centimètres.

En dehors des périodes de manque d'adhérence, le wagon nettoyeur pourra servir pour d'autres services de nettoyage général de diverses installations, ce qui justifie la présence de la petite citerne de 6 m³ sur le wagon.

La cabine de commande du wagon nettoyeur est notamment équipée d'une vanne de freinage d'urgence, d'un contrôle de niveau de la citerne, d'un interphone à câble permettant une liaison phonique avec le conducteur de la locomotive, d'armoires techniques et d'un chauffage.

L'investissement global réalisé s'élève à 12,6 millions de francs (310.000 Euros).

Sauf circonstance imprévue, le wagon nettoyeur est utilisé deux fois par semaine sur les sections de ligne suivantes :

- Bruxelles-Midi ↔ Linkebeek;
- Ottignies ↔ Charleroi;
- Liège ↔ Landen;
- Gembloux ↔ Ciney.

Le train nettoyeur est basé et entretenu par l'Atelier Central de l'Infrastructure à Schaerbeek.

Durant la première saison d'utilisation, la SNCB étudiera tous les paramètres (vitesse de circulation possible, pureté de l'eau, durée d'efficacité du traitement, etc.) afin d'évaluer le travail de l'engin. Si les résultats s'avèrent positifs, d'autres wagons nettoyeurs seront commandés et mis en service à d'autres endroits du réseau.



Le nouveau train nettoyeur de rails en démonstration à Ronet. Photo : SNCB (D. Moinil).

INFRASTRUCTURE

ligne 139

Dans le courant du mois de juin, en gare de Wavre, la voie latérale côté Ottignies ainsi que la voie 1 le long du bâtiment de la gare, ont été supprimées et démontées.

Il n'y a donc actuellement plus qu'une voie de dépassement ou de garage pour les trains P venant de Bruxelles et pour les trains L de la relation vers Ottignies et au-delà. On peut réellement se demander l'opportunité et l'économie réelle de cette simplification radicale quand on sait que les projets du réseau RER retiennent Wavre comme gare terminus de ligne...

Bruxelles-Luxembourg en 1h48?

Le projet d'augmentation de la vitesse sur la ligne du Luxembourg est redevenu d'actualité, depuis que les gouvernements belge et luxembourgeois se sont réunis le 16 septembre dernier. Sous la pression des Luxembourgeois, le Premier ministre Guy Verhofstadt s'est engagé à faire avancer ce dossier. La SNCB et les CFL travaillent en commun sur ce projet, dont un dossier complet devrait être présenté dans quelques mois.

Le projet consisterait à augmenter la vitesse de référence de 130 à 160 km/h, de façon à réduire les temps de parcours de 15 à 20 minutes.

Selon la dernière étude de la SNCB datant du 7 juillet dernier, les investissements nécessaires en infrastructures s'élèveraient à 10 milliards (11,5 milliards avec réélectrification complète de l'axe). Les investissements en matériel roulant sont estimés à 4,8 milliards pour 6 rames pendulaires, de quoi réaliser 6 relations quotidiennes entre Bruxelles et Luxembourg, ou 7,2 milliards pour l'acquisition de 9 rames qui permettraient d'effectuer 6 allers-retours quotidiens entre Bruxelles et Strasbourg. La SNCB est favorable à l'option «Strasbourg».

Toujours selon cette étude, les temps de parcours seraient réduits de 8 minutes pour les IC classiques, 10 minutes pour les trains internationaux et 22 minutes pour les rames pendulaires. La durée du trajet Bruxelles-Luxembourg avec arrêts à Namur et Arlon

serait ramenée à 2h00 pour les trains classiques, et 1h48 pour les trains pendulaires. L'augmentation envisagée du nombre de voyageurs est estimée à 43%, un chiffre qui ne couvrirait pas les dépenses.

Le coût pourrait être cofinancé par l'Union Européenne et l'Etat luxembourgeois, et la somme de 8,2 milliards de francs belges inscrite dans le plan décennal d'investissement 1996-2005 de la SNCB pour la modernisation des lignes 161-162.

ligne 161

Dans le courant du mois de mai, le quai 1 de la gare de Bruxelles-Schuman a été allongé côté Bruxelles-Quartier Léopold. Cette opération a entraîné un raccourcissement de la voie D en impasse.

Signalons que le futur tunnel Schuman-Josaphat (voir EL 39 page 26) sera amorcé dans le prolongement des voies en impasse C et D; ces deux voies seront directement raccordées à celles de la gare de Bruxelles-Quartier Léopold.

Dans le même cadre, les permis d'urbanisme pour porter la ligne 161 de trois à quatre voies entre Bruxelles-Quartier Léopold et Watermael ont été accordés, de même que celui de la mise à double voie de la liaison 26/4 reliant Etterbeek à la ligne 26 côté Halle.

ligne 161/1

La liaison 161/1 qui permet de relier les lignes 28 et 50 à la ligne 161, est en cours de doublement depuis le mois de septembre. Cette courte liaison est actuellement surtout utilisée par les trains L Braine-l'Alleud ↔ Aalst via Bruxelles-Quartier Léopold. Ces travaux s'inscrivent dans le cadre du futur réseau RER.

DIVERS

Les principaux changements au 26 septembre

Voici les principaux changements intervenus le 26 septembre dernier, date d'entrée en vigueur de l'horaire d'hiver :

- remaniement des horaires de la ligne 42 à la suite de l'électrification de la section

Trois-Ponts - Gouvy (voir page 32 et EL 39 page 25). Les IR venant de Luxembourg sont décalés d'une heure. Du fait du changement de train à Trois-Ponts, la durée du trajet Liège-Gouvy est augmentée de 3 minutes (1 minute en sens inverse);

- les IC-K Genk-Hasselt-Gent s'arrêtent dorénavant à Neerwinden, Ezemaal et Verrijk;
- les IC-E Knokke/Blankenberge - Hasselt sont prolongés jusqu'à Tongeren, avec arrêt à Diepenbeek et Bilzen. Ces IC circulent via les lignes 27 et 53A afin de soulager la ligne 36 en pleins travaux; les arrêts à Langdorp, Testelt, Zichem et Schulte ont été supprimés. En compensation, une nouvelle relation L a été créée entre Leuven et Hasselt;
- toutes les relations L de la ligne 26 auparavant limitées à Buizingen (depuis 1993) circulent à nouveau jusqu'en gare de Halle;
- tous les IR-c en provenance d'Antwerpen-Centraal ont comme terminus Liège-Guillemins. Auparavant, un train sur deux était prolongé jusqu'à Maastricht. En outre, cette relation dessert dorénavant le point d'arrêt de Milmort.

Ligne 25/124 : comme prévu, uniquement en semaine, les IC-B (Bénélux) évitent dorénavant la gare d'Antwerpen-Centraal, et circulent de Berchem à Vilvoorde par la ligne 27. En compensation, une nouvelle relation IC-N Antwerpen-Centraal ↔ Bruxelles-Midi a été créée, laquelle est assurée par des rames réversibles de voitures M5!

Le week-end, les omnibus Nivelles - Bruxelles - Antwerpen sont désormais limités à Bruxelles-Nord. La relation IC-I Charleroi-Sud - Antwerpen-Centraal a été scindée en deux : un IC-I Charleroi-Sud - Bruxelles avec continuation vers Antwerpen-Centraal comme omnibus; et un nouvel IC-N Bruxelles-Midi ↔ Antwerpen-Centraal. A noter que le trafic du week-end sur la ligne 124 est maintenant exclusivement assuré par des automotrices de la série 900!

Suppressions : les 28 trains P suivants ont été supprimés, principalement en Wallonie, à la suite de leur faible fréquentation. Il s'agit principalement de trains circulant tôt le matin ou durant les heures de pointe à quelques minutes d'intervalle d'un autre parcours effectuant les mêmes arrêts :

Brugge 07.05 - Blankenberge 07.15
 Bruxelles-Midi 04.29 - Charleroi 05.26
 Schaerbeek 11.16 - Ath 12.39 (*)
 Schaerbeek 11.28 - Braine-le-Comte 12.48
 Essen 04.44 - Berchem 05.21
 St-Niklaas 12.04 - Dendermonde (*) 12.28
 Gent-St.P. 06.42 - Gent-Dampoort 06.50
 Jurbise 12.26 - Ath 12.39
 Ottignies 05.16 - Wavre 05.24
 Arlon 04.16 - Libramont 04.50
 La Louvière-Centre 05.34 - Luttre 05.57
 Luttre 06.03 - La Louvière-Centre 06.26
 Manage 05.34 - Braine-le-Comte 05.48
 Charleroi-Sud 12.14 - Nivelles 12.40 (*)
 Nivelles 12.45 - Charleroi-Sud 13.11 (*)
 St-Ghislain 07.01 - Quévrain 07.15
 Braine-le-Comte 06.12 - Manage 06.26
 Braine-le-Comte 07.12 - Manage 07.26
 Braine-le-Comte 08.12 - Manage 08.26
 Braine-le-Comte 05.35 - Mons 05.59

Ath 18.21 - Jurbise 18.40
Jurbise 18.20 - Ath 18.39
La Louvière-Centre 16.34 - Luttre 16.57
La Louvière-Centre 17.34 - Luttre 17.57
Luttre 17.03 - La Louvière-Centre 17.26
Luttre 18.03 - La Louvière-Centre 18.26
Manage 16.34 - Braine-le-Comte 16.48
Manage 17.34 - Braine-le-Comte 17.48

(*) sauf les mercredis scolaires

Nette augmentation du nombre de voyageurs vers la côte

Durant le seul mois de juillet, la SNCB a transporté 694.624 voyageurs vers la côte (1.374.061 dans les deux sens), soit une hausse de 34,3 % par rapport à juillet 1998 (+ 171.611 voyageurs), la palme revenant à Oostende, avec 294.216 voyageurs, suivie de près par Blankenberge. Les gares de Koksijde et de Veurne ont quant à elles perdu des voyageurs, respectivement - 24,9 % (7.370 voyageurs) et - 26,7 % (2.835 voyageurs), à la suite du prolongement de la ligne de tram jusqu'en gare de De Panne, où la correspondance est très facile.

Qui prend le train?

Une enquête effectuée par la société CIM Plurimédia entre mai 1997 et juin 1998, dévoile le profil des quelque 969.000 voyageurs empruntant chaque jour (sauf samedis et dimanches) le train entre leur domicile et leur lieu de travail ou de vacances. Cette enquête nous révèle que les voyageurs sont davantage du sexe masculin. 22,7 % des voyageurs sont âgés de 15 à 24 ans et 35,8 % de 25 à 44 ans. 29,4% des voyageurs ont un pouvoir d'achat élevé, et 26,4 % ont un pouvoir d'achat moyen supérieur. Parmi les usagers voyageant 5 jours par semaine ou plus, on recense 28,9 % de navetteurs appartenant à des ménages de 3 personnes, et 27,1 % à des familles de 4 personnes. La majorité de ces voyageurs réguliers sont des employés et cadres (60,3 %) et des étudiants (28,5 %). 68,8 % des utilisateurs réguliers sont originaires de petites localités et zones rurales. 60,7 % des voyageurs sont néerlandophones et 39,3 % francophones. Plus de 65 % des voyageurs possèdent un diplôme du secondaire supérieur général et de l'enseignement supérieur court ou universitaire.

De nouvelles gares

En marge des travaux du futur RER, la SNCB a annoncé sa décision de démolir et de remplacer les gares de Braine-l'Alleud et de Waterloo sur la ligne 124.

Les prochains changements d'horaires

Dans l'avenir, la SNCB appliquera les changements d'horaires à la fin de l'année, une mesure décidée à l'échelon européen. Le début ou la fin de l'année coïncide mieux avec les calendriers; de plus, en cas de problèmes avec des nouveaux horaires,

ceux-ci seront moins affectés par les chantiers de voie qui sont au ralenti durant les mois d'hiver. Les dates de changement d'horaire pour les prochaines années sont fixées au 28-05-2000, 09-06-2001 et 15-12-2002.

Pas de train la nuit de la Saint-Sylvestre

Le fameux bogue de l'an 2000, on en parle depuis longtemps. La SNCB a décidé de ne pas prendre de risques, et de supprimer tout le trafic durant la nuit du 31-12-1999 au 01-01-2000, de +/- 22 heures à +/- 6 heures, afin de pouvoir vérifier et tester les systèmes informatiques (alimentations électriques, signalisation, électronique embarquée sur les engins modernes, etc.). Certains trains pourraient toutefois circuler, comme des relations internationales, des convois de marchandises urgentes, et les trains de fonte en fusion de Cockerill. Trois réseaux voisins ont pris la même décision : les NS (depuis plusieurs années déjà, les trains ne circulent pas durant la Saint-Sylvestre pour une toute autre raison : accorder un congé au personnel), les CFL et Eurotunnel. Par contre, les réseaux suisses, danois et finlandais, certains de leurs systèmes, ne prendront aucune mesure.

Charleroi-Sud a fêté les 125 ans de sa gare

Du 7 au 10 octobre, la SNCB a fêté le 125ème anniversaire du bâtiment actuel de la gare de Charleroi-Sud. Un copieux programme de festivités fut organisé, avec notamment : visite de la gare et de la cabine de signalisation (block 20), exposition de matériel roulant, évolution en gare de la 1.002, des expositions et des stands divers. L'autorail 4406 effectuait des navettes entre la gare et le nouvel atelier de traction de Charleroi-Sud-Quai. Cet atelier sera opérationnel au printemps prochain et reprendra toutes les activités des ateliers de Monceau

de et St-Ghislain. Dans l'atelier, on pouvait notamment voir une exposition de matériel roulant, des modèles réduits et des circuits miniatures.

A l'occasion de ces festivités, l'autorail 4603 a été placé en monument en lieu et place de la locomotive à vapeur 41.195. Cette opération s'est déroulée le 2 octobre, durant la journée TTB.

C'est le 22 septembre 1985 que fut inaugurée la mise en monument de la 41.195 en gare de Charleroi-Sud, elle fut d'abord placée côté Namur le long de la voie 1 à proximité de la Poste, puis déplacée au pied de la cabine de signalisation.

Après sa radiation le 9 mai 1957, la 41.195 fut utilisée comme générateur de vapeur sous le numéro A621.154. Lorsque cette utilisation cessa en 1976 (en gare de Charleroi-Sud), elle fut garée à l'atelier de Monceau. C'est sous l'initiative du personnel de l'atelier avec la collaboration des services techniques du Groupe de Charleroi, qu'elle fut restaurée pour être placée en monument. Quel sort lui réserve l'avenir? D'après des échos, elle devrait être ... ferraillée!

La «Time Machine»

Vous êtes nombreux à avoir remarqué au bout du quai des voies 3-4 de la gare de Bruxelles-Chapelle une bien étrange chose, à l'allure futuriste, faisant songer à un satellite de science-fiction! Il s'agit d'une oeuvre illustrant l'un des objectifs que s'est fixée l'association Recyclart : tenter de revitaliser le quartier de la gare de La Chapelle en ouvrant des espaces aux arts sous toutes ses formes. Cette sorte de sculpture est réalisée à l'aide de matériaux récupérés, comme de vieux appareils informatiques de la SNCB, et porte une horloge de gare sans aiguilles surmontée d'une tourelle virevoltant au vent, un peu comme une station météo. L'oeuvre baptisée «Time Machine» ou machine du temps, a été inaugurée le 26 août par la Ministre des Transports Isabelle Durant.



PHOTO 40-51 La 41.195 dans les airs, lors du retrait de son piédestal. Cette opération a nécessité le déplacement de la caténaire. Charleroi-Sud, 2-10-1999. Marc GRIETEN.



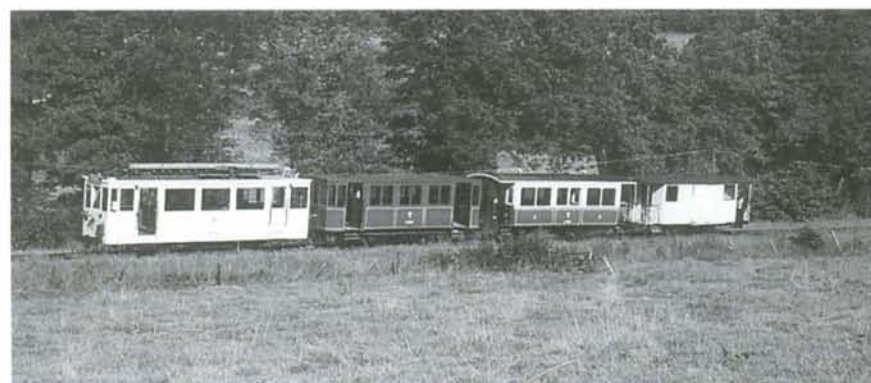
PHOTO 40-52 Lors du week-end commémorant les 125 ans du bâtiment de la gare de Charleroi-Sud, le 4406 fut utilisé pour effectuer des navettes entre cette gare et le nouvel atelier de traction de Charleroi-Sud-Quai, dans le cadre de portes ouvertes. Photo : Marc GRIETEN.



La 6510 jaune-gris des NS à St-Katelijne Waver. Christian DOSOGNE, 04-09-99.



PHOTO 40-53 La locomotive CMI 510 à la base TGV de Cheval Blanc le 19 juillet 1999. Nous ignorons le numéro de la seconde machine. Marc GRIETEN.



L'ART 123 tractant les voitures A 1208 et A 1348, et le fourgon A 2402. Blier, 22 août 1999. Photo : Philippe ABSIL.

Une 6500 jaune des NS autorisée sur le réseau

Comme on le sait, les 6512 à 6520 des NS sont autorisées à circuler sur le réseau de la SNCB. Depuis cet été, deux locomotives supplémentaires sont venues s'ajouter : les 6510 et 6511. Alors que les 6511 à 6520 sont sorties de construction dans la livrée rouge de NS-Cargo, la 6510 est habillée de la livrée jaune-gris.

En outre, depuis le 29 septembre, les 6500 circulent maintenant jusqu'à Leuven.

1800 CFL

Depuis le 26 septembre, les locomotives de la série 1800 des CFL n'assurent plus aucun service régulier sur l'Athus-Meuse.

RESEAUX INDUSTRIELS

Deux locotracteurs Diesel CMI (de la série décommandée par les Chemins de fer danois) ont été envoyés à la base de travaux TGV Méditerranée de Cheval Blanc près de Cavaillon, pour y assurer les manoeuvres. Le choix de ces engins fut dicté par le fait que leurs normes de pollution sont extrêmement basses, permettant ainsi de réduire les nuisances sonores et les émissions de fumées d'échappement.

RESEAUX TOURISTIQUES

TTA : la fête du Vicinal

Tout comme en 1996 et 1997 (voir EL 32), la fête du Vicinal s'est déroulée durant le week-end des 21 et 22 août 1999. Mais l'édition de cette année relevait un caractère particulier, puisque l'on fêtait les 90 ans de la section "Pont d'Erezée - Amonines" inaugurée le 15 août 1909 (la cérémonie de commémoration avec discours d'usage, fanfare et coupure du ruban tricolore eut lieu le dimanche matin). De nombreuses circulations se sont ajoutées à ces festivités. Si une seule rame fut suffisante le samedi et dimanche matin, il n'en fut pas de même le dimanche après-midi où plus de 500 personnes furent transportées, obligeant l'AR 133 (toujours conduit par son conducteur de Martelange) à emmener deux baladeuses bondées à chaque rotation. Quant à l'ART 123 (entièrement repeint en crème) et à l'AR 93, ils effectuèrent des navettes non-stop entre Pont d'Erezée et Amonines, accompagnés par la remorque A 10760. Dans cette dernière station, on pouvait admirer la rame vapeur du TTA, avec la locomotive à vapeur 1075 (froide) en tête, mais aussi, comme les autres années, différents réseaux miniatures, une bourse d'échange, sans oublier la restauration.

Du côté des travaux, outre la remise en livrée crème de l'ART 123, la remorque A 1776 continue à avancer (il faut achever la peinture du châssis, remonter les banquettes après regarnissage, monter de nouveaux longs pans et faire la peinture).

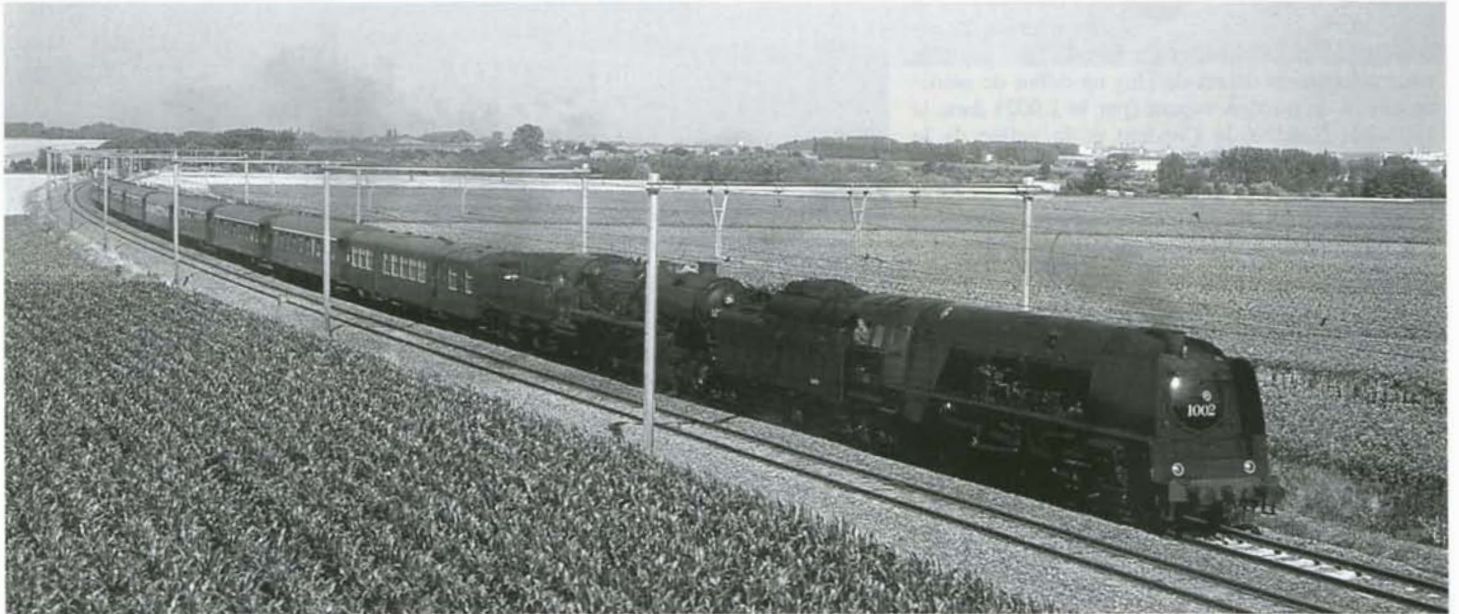
Côté voie, l'aiguillage donnant accès au cul de sac de Erezée a été refait (pièces de bois et ballast) tandis que deux chantiers de renouvellement de traverses entre Blier et Amonines et entre Forge-à-l'Aplé et Dochamps ont été menés à bien.

Philippe ABSIL.

L'actualité en images



Succès de foule dans notre abri-musée de St-Ghislain lors du week-end du Patrimoine des 11 et 12 septembre dernier. A cette occasion, le PFT mit en marche deux navettes St-Ghislain-Mons-Harmignies tractées par la 202.020 (ci-dessus à droite à Harmignies), tandis que le "Petit Train à Vapeur de Forest" avait réalisé un circuit en 7'1/4 de plusieurs dizaines de mètres. Photo : Roger CRİKELAIRE.



A l'occasion du second rassemblement de locomotives à vapeur à Trois-Ponts, le 11 juillet, le PFT, en collaboration avec le GTF, organisa, au départ de Bruxelles, un train remorqué par la Pacific 1.002 et la 26.101, photographié à Neerwinden. Photo : C. VANHECK.

PHOTO 40-50 La 26.101 fut sollicitée à deux reprises durant le mois de septembre : d'abord du 10 au 12 pour effectuer des navettes au départ de Tournai vers Leuze et Mouscron à l'occasion du week-end du Patrimoine; ensuite le 25, pour assurer des navettes baptisées "Teuten Express" entre Neerpelt et Weert au Pays-Bas. Passage du "Teuten Express" à Budel. Photo : Alain DEFECHEREUX.



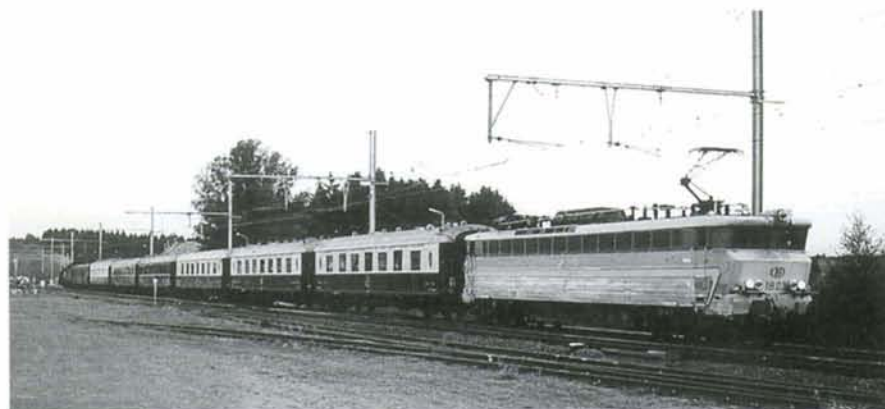


Le 18 septembre, les amateurs étaient conviés à un voyage PFT inhabituel, puisqu'une partie du trajet se déroulait en car. Le but de l'excursion était la visite des lignes touristiques de l'association française CFTSA (Chemin de fer touristique du Sud des Ardennes), qui exploite deux lignes de 35 kilomètres encore utilisées en trafic marchandises par la SNCF. La première relie Pont-Maugis à Stenay, et la seconde Challerange à Amagne-Lucquy, dans les Ardennes françaises. Les participants, scindés en deux groupes d'une quarantaine, s'étaient donnés rendez-vous à Libramont et Couvin, d'où des cars les ont emmené en France; ils ont effectué le même périple, mais en sens inverse. Le succès d'un tel voyage très relax et enrichissant, permet d'en envisager d'autres du même genre.

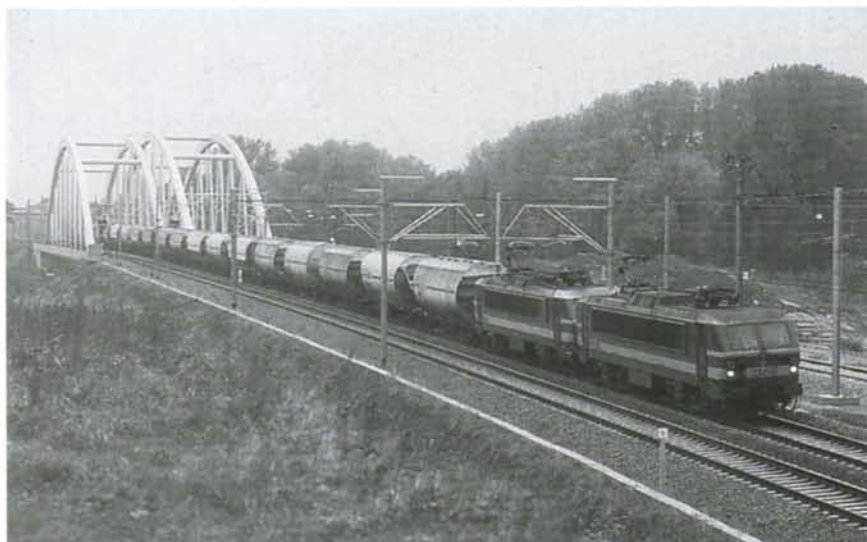
☛ PHOTO 40-54 L'autorail X2468 à Rilly-Semuy-Sainte Irénée. ☜ PHOTO 40-55 Le X3838 à Mouzon.

L'Orient Express

Le Rotary Club de Huy a organisé les 6, 7 et 8 août derniers des voyages à bord de l'Orient Express. La rame, composée des deux voitures-restaurants "Anatolie" et "Riviera", des deux voitures-salons "Flèche d'Or" et "Etoile du Nord", et des deux voitures-bar "Train bleu" et "Côte d'Azur", relia Paris-Nord à Huy dans la soirée du 6 août. Le 7 août, la rame effectua au départ de Huy en début de soirée un circuit en traction vapeur (par la 1.002) dans la vallée de l'Ourthe, le Condroz et la vallée de la Meuse (lignes 125-43-162-125). Le 8 août, l'Orient Express regagna Paris-Nord dans la soirée. Les 7 et 8 août, de 10.00 à 15.00, la rame était accessible aux visiteurs en gare de Huy.



Le 7 août, passage à Haversin de l'Orient Express remorqué par la 1803. A. RIGOT.



☛ Pour permettre la rectification du tracé de la ligne 96 à l'entrée de la gare de Halle côté Mons, tout le trafic fut dévié durant une semaine par la ligne 96N entre Forest et Halle. Le 9 octobre, le train de minerai 32809 Zandvliet 10.59 - Clabecq 13.19 descend la trémie du viaduc de Lot.

A l'occasion de la traditionnelle journée Train-Tram-Bus qui s'est déroulée cette année le 2 octobre, beaucoup d'amateurs s'étaient donnés rendez-vous en gare de Trois-Ponts, où la traction électrique était en service depuis une semaine. L'arrivée du train touristique de la Vennbahn, remorqué par la 50.6666, permit de photographier les trois modes de traction : vapeur (50.3666) - électrique (3005 CFL) - Diesel (5531) (ci-dessous à droite). Cette année, le traditionnel TTB Antwerpen-Gouvy fut remorqué par la 201.010, ici en gare de Gouvy au côté de la 3002 des CFL.

Photos : Christian DOSOGNE.



L'éclipse du 11 août

L'éclipse totale du soleil visible dans le sud du pays le 11 août dernier, a attiré une foule considérable en Gaume. Des dizaines de milliers de touristes avaient choisi de se déplacer en train pour éviter les embouteillages prévisibles des routes. La SNCB avait pris les devants et, dès le mardi 10 août, tous les autorails assurant les trains Libramont ↔ Virton toutes les deux heures furent remplacés par des rames de 8 voitures M2 encadrées par deux locomotives des séries 52, 53 ou 54, circulant toutes les heures. De plus, dès midi, les IC-J Bruxelles ↔ Luxembourg furent renforcés par une ou deux automotrices «Break» supplémentaires. Le lendemain, jour du grand événement, la SNCB mit en circulation plusieurs trains spéciaux à destination d'Arlon et de Virton (trois trains Bruxelles-Midi - Arlon, un train Oostende-Libramont-Virton, deux trains Namur-Dinant-Virton, un train Liège-Luxembourg). En outre, un spécial Amsterdam-Arlon fut mis en marche par les NS, composé d'une double rame Bénélux! Malgré le temps maussade et les prévisions pessimistes, tous ces trains, ainsi que les parcours réguliers, furent véritablement pris d'assaut, et ce dès le petit matin. La SNCB fut rapidement débordée. Ainsi, à Libramont, les correspondances se firent souvent en traversant les voies!

Immédiatement après l'éclipse, la majorité des touristes a, contrairement aux prévi-



PHOTO 40-56 Un train navette débouche du tunnel de La Hage, à hauteur du dernier tronçon dépourvu de poteaux supports de caténaires. Photo : Pierre HERBIET.

sions, voulu repartir avec les premiers trains. Conséquence : une invasion massive de la gare de Virton avec des débordements et même des bagarres avec coups de poing pour monter dans le premier train! Immédiatement après son départ (13.08), l'accès à la gare de Virton fut fermée et gardée par la gendarmerie. Dès l'arrivée du train suivant, l'accès au quai fut ouvert. Ici, on frôla l'émeute et ce ne furent pas les quelques gendarmes et les banderoles délimitant les quais qui purent empêcher la foule de rejoindre la voie 5. Ce train quitta Virton archi plein à 13.50 à destination de ... Namur via Dinant! De nombreux voyageurs à destina-

tion de Libramont se sont donc retrouvés à Dinant et Namur sans en avoir été avertis... A partir de ce moment, les trains se succédaient, effectuant la navette Virton ↔ Libramont toutes les 20 minutes en moyenne!

Inutile de dire que les photographes s'en sont donnés à cœur joie...

Bref, une journée inoubliable à tous points de vue, surtout au niveau du spectacle extraordinaire offert par la nature. Un coup de chapeau également à la SNCB qui a su faire face à l'affluence en prenant les mesures nécessaires.



PHOTO 40-57 Parmi les nombreux trains supplémentaires ayant emprunté la ligne du Luxembourg, épinglons un spécial "éclipse" composé d'une double rame Bénélux, mis en marche au départ d'Amsterdam jusque Arlon, vu en passage à Mellier. Pierre HERBIET.



Pas moins de 56 voitures du type M2 ont été dépêchées sur l'Athus-Meuse pour assurer les renforts "Eclipse". Trois rames totalisant 21 M2 sont ici visibles en gare de Virton, attendant l'heure de ramener les touristes. Photo : Tanguy BADIE.

Arrivée à Virton d'un train bondé. La gare est rapidement submergée et prise d'assaut par les touristes. Photo : T. BADIE.



Radiations

C'est la série des automotrices Budd qui tient cet automne la première place de l'actualité des radiations. Parmi les dix rames qui étaient encore en activité cet été (129, 132, 134, 135, 139, 140, 141, 143 et 150), sept ont survécu au delà du changement d'horaires du 26 septembre : les 129, 134, 135, 139, 141, 143, et 150. Les 135, 143 et 150 ont toutefois été arrêtées dès le 30 septembre, suivies de près par les 129 et

139. Les deux dernières (134 et 141) resteront en service jusqu'à l'expiration de leur date de prochain entretien. Bien que déjà programmé pour mai 1998, l'amortissement de la série fut postposé à plusieurs reprises à la suite de la pénurie de matériel engendrée par la mise en place du nouveau service IC-IR 98. La fin de la série est maintenant imminente et inéluctable. En dehors des Budd, deux autres radiations

sont intervenues : la 8007 de Schaerbeek pour fissurations dans son châssis, et la 8027 suite à un accident.

Vous trouverez ci-après les fiches historiques des 5139, 5140 et 5160 qui n'avaient pas encore été publiées, ainsi que celles des huit Budd radiées en juin 1998. Les 8007 et 8027 paraîtront dans notre prochain numéro.

5139

Constructeur :	Cockerill-Ougrée, 3788
Livraison à la SNCB :	23-08-1962
Dépôts successifs :	Schaerbeek : 23-08-1962 - 16-01-1971 Kortrijk : 16-01-1971 - 19-10-1971 Schaerbeek : 19-10-1971 - 23-02-1979 Monceau : 23-02-1979 - 08-04-1979 Kortrijk : 08-04-1979 - 06-01-1986 Monceau : 06-01-1986 - 01-05-1999
Numérotation :	200.039 : 23-08-1962 - 31-12-1970 5139 : 01-01-1971 - 01-05-1999
Décorations successives :	livrée d'origine : 08-1962 - 10-1974 livrée verte 1970 : 10-1974 - 11-1978 livrée jaune : 02-1979 - 05-1999
Radiation :	suite avarie au moteur Diesel
Mise hors exploitation :	01-05-1999



PHOTO 40-45 La 5139 à Bruxelles-Midi, le 17 avril 1978.
Photo : Jean-Luc VANDERHAEGEN.

5140

Constructeur :	Cockerill-Ougrée, 3789
Livraison à la SNCB :	29-08-1962
Dépôts successifs :	Monceau : 29-08-1962 - 02-10-1962 Schaerbeek : 02-10-1962 - 23-09-1971 Kortrijk : 23-09-1971 - 01-06-1986 Monceau : 01-06-1986 - 01-08-1998 Hasselt : 01-08-1998 - 01-05-1999
Numérotation :	200.040 : 29-08-1962 - 31-12-1970 5140 : 01-01-1971 - 01-05-1999
Décorations successives :	livrée d'origine : 08-1962 - 03-1973 livrée verte 1970 : 03-1973 - 10-1979 livrée jaune : 12-1979 - 05-1999
Radiation :	suite avarie au moteur Diesel
Mise hors exploitation :	01-05-1999



PHOTO 40-46 Jusqu'au 31 mai 1984, afin d'éviter l'envoi à vide de deux 51 vers Bruxelles où elles devaient remorquer des trains d'heures de pointe, celles-ci étaient acheminées en tête du direct 3863 Kortrijk 13.34 - Bruxelles-Nord 14.52, lui-même tracté par une 51. Le 2 août 1982, le 3863 passe dans les environs de Rorbst, remorqué par les 5140 + 5111 + 5137. J.-L. VANDERHAEGEN.

5160

Constructeur :	Cockerill-Ougrée, 3884
Livraison à la SNCB :	25-01-1963
Dépôts successifs :	Schaerbeek : 25-01-1963 - 23-12-1965 Hasselt : 23-12-1965 - 29-05-1988 Antwerpen-Dam : 29-05-1988 - 01-08-1999
Numérotation :	200.060 : 29-08-1962 - 31-12-1970 5160 : 01-01-1971 - 01-08-1999
Décorations successives :	livrée d'origine : 08-1962 - 12-1971 livrée verte 1970 : 01-1972 - 03-1981 livrée jaune : 06-1981 - 08-1999
Radiation :	suite avarie au moteur Diesel
Mise hors exploitation :	01-08-1999



PHOTO 40-59 La 5160, en tête d'une rame de wagons Kubbels se dirige vers le port de Genk, sur la ligne 21C, le 1er octobre 1980. J.-L. VANDERHAEGEN.

130

Constructeurs :	La Brugeoise, Nicaise et Delcuve ACEC - SEM
Livraison à la SNCB :	23-08-1956 à Schaerbeek
Numérotation à la SNCB :	228.130 : 23-08-1956 - 31-12-1970 130 : 01-01-1971 - 30-06-1999
Ateliers d'entretien successifs :	Schaerbeek : 23-08-1956 - 25-02-1957 Ronet : 25-02-1957 - 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 - 01-08-1985 Ronet : 01-08-1985 - 23-05-1993 St-Ghislain : 23-05-1993 - 30-06-1999
Modernisation :	18-07-1995
Mise hors exploitation :	30-06-1999 suite déstandardisation



PHOTO 40-64 La 130 accouplée à trois anciennes automotrices de la série 010 à 049, assure un train L à destination de Nivelles. St.Genesius-Rode, 4 février 1985. Photo : J-L VANDERHAEGEN.

133

Constructeurs :	La Brugeoise, Nicaise et Delcuve ACEC - SEM
Livraison à la SNCB :	06-10-1956 à Schaerbeek
Numérotation à la SNCB :	228.133 : 06-10-1956 - 31-12-1970 133 : 01-01-1971 - 30-06-1999
Ateliers d'entretien successifs :	Schaerbeek : 06-10-1956 - 01-11-1956 Ronet : 01-11-1956 - 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 - 01-08-1985 Ronet : 01-08-1985 - 23-05-1993 St-Ghislain : 23-05-1993 - 30-06-1999
Mise hors exploitation :	30-06-1999 suite déstandardisation



PHOTO 40-65 Arrivée en gare de Jeumont d'un omnibus en provenance de Charleroi-Sud, assuré par la 133. A droite, une BB 22.200 attend son prochain service. Photo : Pierre HERBIET.

136

Constructeurs :	La Brugeoise, Nicaise et Delcuve ACEC - SEM
Livraison à la SNCB :	02-11-1956 à Ronet
Numérotation à la SNCB :	228.136 : 02-11-1956 - 31-12-1970 136 : 01-01-1971 - 30-06-1999
Ateliers d'entretien successifs :	Ronet : 02-11-1956 - 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 - 30-06-1999
Mise hors exploitation :	30-06-1999 suite déstandardisation



PHOTO 40-39 Arrivée à Schaerbeek d'une rame panachée, composée de la 136, de la 600 en livrée "Sabena" et de la 597 en livrée bordeaux. Photo : Jean-Luc VANDERHAEGEN, 4 mai 1993.

137

Constructeurs :	La Brugeoise, Nicaise et Delcuve ACEC - SEM
Livraison à la SNCB :	18-12-1956 à Ronet
Numérotation à la SNCB :	228.137 : 18-12-1956 - 31-12-1970 137 : 01-01-1971 - 30-06-1999
Ateliers d'entretien successifs :	Ronet : 18-12-1956 - 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 - 30-06-1999
Mise hors exploitation :	30-06-1999 suite déstandardisation



PHOTO 40-40 La 137 garée à Ottignies, non loin de la 137 à gauche. Photo : Alain DEFECHEREUX, 27 juillet 1995.

145

Constructeurs :	La Brugeoise, Nicaise et Delcuve ACEC - SEM	
Livraison à la SNCB :	05-03-1957 à Ronet	
Numérotation à la SNCB :	228.145 :	05-03-1957 - 31-12-1970
	145 :	01-01-1971 - 30-06-1999
Ateliers d'entretien successifs :	Ronet :	05-03-1957 - 29-09-1957
	Schaerbeek :	01-07-1957 - 01-06-1959
	Ronet :	01-06-1959 - 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 - 01-06-1986
	Ronet :	01-06-1986 - 23-05-1993
	St-Ghislain :	23-05-1993 - 30-06-1999

Mise hors exploitation : 30-06-1999 suite déstandardisation



PHOTO 40-41 Arrêt à Profondsart du train L 7360 à destination de Louvain-la-Neuve, le 9 mars 1996.

Photo : Alain DEFECHEREUX.

146

Constructeurs :	La Brugeoise, Nicaise et Delcuve ACEC - SEM	
Livraison à la SNCB :	15-03-1957 à Ronet	
Numérotation à la SNCB :	228.146 :	15-03-1957 - 31-12-1970
	146 :	01-01-1971 - 30-06-1999
Ateliers d'entretien successifs :	Ronet :	15-03-1957 - 29-09-1957
	Schaerbeek :	29-09-1957 - 01-06-1959
	Ronet :	01-06-1959 - 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 - 01-06-1986
	Ronet :	01-06-1986 - 23-05-1993
	St-Ghislain :	23-05-1993 - 30-06-1999

Modernisation : 03-01-1995

Mise hors exploitation : 30-06-1999 suite déstandardisation



PHOTO 40-42 Le 11 mars 1999, la 147 et la 781 assurent un train local pour Nivelles, ici entre Waterloo et Braine-l'Alleud.

Photo : Alain DEFECHEREUX.

147

Constructeurs :	La Brugeoise, Nicaise et Delcuve ACEC - SEM	
Livraison à la SNCB :	23-03-1957 à Ronet	
Numérotation à la SNCB :	228.147 :	23-03-1957 - 31-12-1970
	147 :	01-01-1971 - 30-06-1999
Ateliers d'entretien successifs :	Ronet :	23-03-1957 - 29-09-1957
	Schaerbeek :	29-09-1957 - 01-06-1959
	Ronet :	01-06-1959 - 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 - 01-06-1986
	Ronet :	01-06-1986 - 23-05-1993
	St-Ghislain :	23-05-1993 - 30-06-1999

Modernisation : 17-10-1996

Mise hors exploitation : 30-06-1999 suite déstandardisation



PHOTO 40-43 Le 26 février 1986, la 147 quitte la gare de Pèruwelz, en direction de Mons. A droite, la 6036 assure un service de cabotage. Photo : Pierre HERBIET.

148

Constructeurs :	La Brugeoise, Nicaise et Delcuve ACEC - SEM	
Livraison à la SNCB :	17-05-1957 à Ronet	
Numérotation à la SNCB :	228.148 :	17-05-1957 - 31-12-1970
	148 :	01-01-1971 - 30-06-1999
Ateliers d'entretien successifs :	Ronet :	17-05-1957 - 29-09-1957
	Schaerbeek :	29-09-1957 - 01-06-1959
	Ronet :	01-06-1959 - 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 - 01-06-1986
	Ronet :	01-06-1986 - 23-05-1993
	St-Ghislain :	23-05-1993 - 30-06-1999

Mise hors exploitation : 30-06-1999 suite déstandardisation



PHOTO 40-44 Passage à Bakkenbos d'un train local Bruxelles - Louvain-la-Neuve, le 7 novembre 1988. J-L VANDERHAEGEN.

La seconde jeunesse des Budd en Italie

On se rappellera que, de 1992 à 1997, 20 automotrices SNCB des types 1954 et 1955, quittèrent la Belgique en direction de l'Italie, pour reprendre du service sur divers réseaux privés. La plupart de ceux-ci, tout comme les Chemins de fer italiens (FS), sont électrifiés en 3 kV continu. Le matériel électrique réformé de la SNCB constitue donc un marché d'occasion particulièrement attrayant, leur permettant de rajeunir un parc de traction datant souvent d'avant guerre, pour un investissement relativement limité.

Les 056, 064, 072, (101 pour pièces) et 505 furent acquises par l'ATCM (voir EL 16) et circulent sur la ligne Modena - Sassuolo.

Les 058, 061, 073, 078, 083, 098, 099 et 529 sont engagées sur la ligne Torino Porta Dora - Germagnano du réseau du SATTI (voir EL 18).

Plus récemment, le réseau de l'ATC (Azienda Trasporti Consorziati) a acquis les 077, 092, 095 et 107, en vue de réinstaurer un service voyageurs sur la ligne (Bologna) - Casalecchio di Reno - Vignola (ex. FCV - Ferrovia Casalecchio Vignola). En attendant leur remise en état, ces rames sont garées dans la gare de Casalecchio di Reno, où elles se dégradent fortement par vandalisme. On peut même se demander si elles seront réellement remises en activité un jour.

Enfin, les 057, 104 et 108 n'ont pas été remises en état, probablement cannibalisées pour permettre la remise en service des autres.

Au tour des Budd

Trois réseaux se sont récemment adressés à la SNCB, par l'entremise de la société Visali, afin d'acquérir des automotrices. Comme il n'y avait plus d'automotrices des types 54 (051 à 128) et 55 (502 à 539) disponibles dans un état acceptable, leur choix s'est porté sur les automotrices Budd, dont l'amortissement est en cours depuis 1998.

Ainsi, au début de 1998, le LFI a racheté trois des quatre première Budd retirées du service : les 142, 144 et 149, toutes non modernisées, sorties des écritures le 7 octobre 1998.

Le SATTI a acquis au début de 1999 les 133, 145 et 148 (toutes non modernisées). Après leur désamiantage réalisé dans le courant du mois de juin à Brugge, ces trois rames ont quitté la Belgique le 22 septembre dernier en direction du sud. Elles serviront à renforcer le parc du SATTI en vue de l'exploitation en traction électrique de la ligne de Torino Porta Susa à Pont Canavese (52 km), actuellement en cours d'électrification entre Settimo Torinese et Pont Canavese (la section Torino Porta Susa à Settimo fait partie de la ligne Torino-Milano des FS).

Le Ferrovie Adriatico Sangritana (FAA) est le troisième réseau à avoir acquis des Budd. Ce sont pas moins de 10 rames qui ont ainsi



Le 23 août 1998, en gare de Saluzzo (ligne Torino-Cuneo), les automotrices 149, 142 et 144 sont garées en attendant leur entrée en atelier.



Le 25 septembre 98, arrivée de la 144 à l'atelier de Metalmeccanica Milanese à Moretta.

été achetées : les 130, 132, 135, 136, 137, 140, 143, 146, 147 et 150. Les 132, 136 et 137 ont été envoyées fin septembre de St-Ghislain à Brugge pour désamiantage; les autres suivront. Nous aurons l'occasion de revenir beaucoup plus en détail sur ce très beau réseau dont la gare d'origine se situe à Marina di San Vito, sur la côte Adriatique.

Récemment, les trois premières Budd du LFI

ont repris du service, après une transformation complète particulièrement réussie, réalisée par les ateliers "Metalmeccanica Milanese" à Moretta. On se souviendra que cette firme avait déjà modernisé toutes les automotrices types 54 et 55 du SATTI (voir EL 18 p. 21). La rénovation des Budd a été exécutée de la même manière, avec les mêmes plans, accompagnée d'une révision générale complète.



Premiers travaux sur la voiture AB de l'automotrice 149. Des essais de peinture ont été réalisés, à droite du numéro, sur la première porte et au milieu de la caisse.

Photos : Metalmeccanica Milanese.

caisse

De grosses transformations ont été réalisées, dont la plus importante concerne le déplacement des cabines de conduite de la droite vers la gauche, ce qui a nécessité dans la voiture AB le recul de l'armoire haute tension dans le premier compartiment (ex. compartiment de 1ère classe).



Une cabine de conduite de la 149, vue après son déplacement de la droite vers la gauche.

Photo : Metalmeccanica Milaneseio.

A l'emplacement original des deux postes de conduite, deux petits locaux pour les agents d'accompagnement ont été aménagés. L'ancien compartiment du chef de train SNCB, qui était situé à l'arrière du fourgon (voiture BD), est réaménagé avec deux banquettes de chacune 4 places.



La suppression des pare-brise arrondis a nécessité de gros travaux de carrosserie.

Photo : Metalmeccanica Milaneseio.

La seconde modification d'importance concerne la suppression des pare-brise arrondis d'origine et leur substitution par deux petites fenêtres, la première placée vers l'avant, la seconde sur l'arrondi de l'extrémité de la



En février 1999, travaux à la carrosserie (remplacement des fenêtres) et à l'aménagement intérieur. Photo : Metalmeccanica Milaneseio.

caisse, ce qui a constitué de gros travaux de carrosserie. Sur les longs pans, toutes les fenêtres ont été remplacées par de nouveaux châssis en aluminium comportant deux parties, dont la supérieure peut être ouverte.

De nouvelles coquilles de phares ont été montées, lesquelles comportent un feu blanc et un feu rouge, du modèle unifié italien. La coquille de gauche (l'automotrice étant vue de face) est en outre pourvue d'un petit feu vert situé entre le phare blanc et le phare rouge.

Un troisième feu blanc frontal a été installé dans un nouveau support fixé au dessus de chaque porte d'intercirculation.

Tous les marchepieds d'accès ont été reconstruits en tôles d'aluminium.

partie électrique et pneumatique

Le câblage électrique haute et basse tension a partiellement été renouvelé et fortement simplifié.

Tous les équipements des postes de conduites ont été conservés (interrupteurs, manipulateur, robinet de frein FVEL5, lampes de contrôles, robinets d'air, etc.) mais réencastrés dans de nouvelles cloisons et coffrages.

Les pantographes ont été échangés contre des modèles italiens à raquette courbée.

Un pompe manuelle servant à lever les pantos en absence d'air dans les réservoirs, a fait place à une motopompe électrique.

Les klaxons SNCB ont été remplacés par des petits sifflets typiquement italiens, installés au dessus de chaque poste de conduite.



L'ex. voiture AB de l'automotrice 149 en cours de finition. Derrière la cabine de conduite (à droite) se trouve l'armoire haute tension. La fenêtre qui se trouvait à cette hauteur (ex. compartiment de 1ère classe) a été supprimée. Photo : Metalmeccanica Milaneseio.



PHOTO 40-33 Les automotrices ALe 056.149 + 056.144 à l'arrêt en gare de S. Giuliano d'Arezzo (ligne Arezzo-Sinalunga), lors d'un parcours d'essai réalisé le 7 septembre 1999. Photo : Pierre HERBIET.

PHOTO 40-34 En gare de Pesciolo, le centre névralgique du LFI, l'automotrice ALe 056.149 stationne auprès de l'EBiz n°9 (TIBB, Reggiane 1954; 500 kW; v. max. : 70 km/h; masse totale : 44,4 t; 76 places assises) et du fourgon moteur EDz 18 (constructeur : TIBB, FERVET et le LFI en 1949; v. max. : 90 km/h; masse totale : 44 t; puissance : 500 kW). Photo : Kristof AVONDS.



aménagement intérieur

Contrairement aux automotrices du SATTI, l'aménagement intérieur n'a subi qu'une modernisation sommaire. Ainsi, les panneaux en bois vernis ont été rénovés et partiellement remplacés, et les plafonds repeints en gris. Les sièges d'origine ont été conservés et recouverts d'un nouveau similicuir verdâtre décoré de petits logos "LFI". Comme il n'y a qu'une classe unique, le velours des fauteuils des anciens compartiments de 1ère classe a été remplacé par du similicuir. La capacité totale des places assises de l'automotrice atteint 186 places. A noter qu'il n'y a pas d'espace fumeurs.

Le sol des plates-formes d'accès ainsi que la partie inférieure de leurs parois, ont été recouverts d'un revêtement en tôle d'aluminium gaufrée.

décoration

Le plus surprenant est sans nul doute le fait que l'entièreté de la caisse a été repeinte sur l'aluminium. Seules les parties en tôles ondulées des long pans attestent qu'il s'agit d'automotrices ex. Budd.

La rame arbore désormais une superbe livrée harmonisant le vert clair (bandeau des fenêtres), le blanc (moitié inférieure de la caisse) et le gris (toiture, bas des long pans de la caisse, ossature des soufflets d'intercirculation, coquilles des phares et leurs contours). Les portes sont peintes en bleu, les pantons en rouge.

numérotation

Tout comme l'ATCM, le LFI a conservé le numéro d'ordre SNCB, précédé de ALe 056 (ALe = automotrice légère électrique, 56 = type SNCB "56"). Les 142, 144 et 149 sont donc devenues les ALe 056.142, 144 et 149. Ces numéros, accompagnés d'un logo LFI, sont inscrits en bleu sur une plaque placée au milieu de chaque long pan des deux voitures. De plus, le numéro à trois chiffres est toujours inscrit comme à l'époque SNCB, en bleu, sur le côté des faces avant.

mise en service

La première automotrice transformée, la ALe 056.149, est sortie d'atelier au milieu du mois de mars.

Au début du mois d'août, le LFI a procédé aux derniers parcours d'essai et d'écologie, à l'aide des ALe 056.144 et 149. La troisième rame (ALe 056.142) a été livrée le 24 septembre.

C'est à partir du 19 septembre que les deux premières automotrices ont été engagées en service régulier sur les deux lignes du LFI.

Au total, ce sont donc déjà 16 automotrices Budd qui vivent ou qui vivront une seconde carrière sous le soleil italien. Le LFI souhaiterait acquérir trois rames supplémentaires. A ce rythme, il est pratiquement certain que toutes les Budd (à l'exception des 131 (accidentée en 1990) et 138 (incendiée en 1998)) seront sauvegardées.

La Societa la Ferroviaria Italiana

Le réseau du LFI a été décrit en détail dans le EN LIGNES 18 pages 17 à 20. Ce numéro étant épuisé, voici, pour ceux qui n'ont pu se le procurer, une brève description de ce réseau.

Situé au cœur de la Toscane, le LFI exploite deux lignes au départ de la ville historique d'Arezzo vers Stia et Sinalunga. Le centre névralgique du réseau se situe à 2 km d'Arezzo, à Pesciola. On y trouve le dépôt et l'atelier d'entretien et de réparation du matériel.

Arezzo-Stia

Longue de 44 km, la ligne reliant Arezzo à Stia fut mise en service en 1888 et électrifiée en 1954. Au départ d'Arezzo, la ligne circule d'abord en plaine pendant une dizaine de kilomètres. Ensuite, à partir de la gare de Capolona, elle s'élève progressivement en longeant l'Arno (fleuve prenant sa source à Stia et se jetant 241 km plus loin dans la Méditerranée après avoir traversé Florence et Pise). La ligne est alors en rampe quasi continue, avec des valeurs atteignant 15%. La gare terminus de Stia est située à une altitude de 441 mètres, au pied de la chaîne montagneuse dénommée "Alpes de San Benedetto", laquelle constitue une barrière infranchissable. La ligne, en grande partie à simple voie, compte 15 gares et points d'arrêts intermédiaires avec de nombreuses possibilités de croisements. Ces dernières années, la voie a été entièrement renouvelée et les gares rénovées. Le service prévoit 12 allers-retours entre Arezzo et Stia, soit en moyenne un train par heure. Toutes les gares et points d'arrêt sont desservis. La durée du trajet dure un peu plus de 60 minutes. Le trafic marchandises est toujours bien présent, grâce à plusieurs raccordements industriels et à deux ateliers d'entretien et de réparation de wagons.

Arezzo-Sinalunga

La ligne Arezzo-Sinalunga, mise en service en 1930, fut dès son origine exploitée en traction électrique 3.000 volts continu. Bien que située en plaine, cette ligne de 40 km comporte plusieurs sections en rampe pouvant atteindre des valeurs de 14%. Entièrement à simple voie, elle comprend 12 gares ou points d'arrêts intermédiaires parmi lesquels trois ne sont actuellement plus desservis. Cette ligne a également été entièrement renouvelée et modernisée. Le service voyageurs comporte 12 allers-retours effectuant le trajet en 45 minutes. Le trafic marchandises est par contre très faible mais pourrait fortement s'accroître dans les mois à venir grâce à l'établissement d'un nouveau raccordement vers une cimenterie.

Matériel roulant

Le matériel roulant du LFI se compose d'un amalgame d'engins d'origines très diversifiées, provenant des FS ou de compagnies privées dissoutes et, depuis peu, de la SNCB. Le gros du parc est constitué de plusieurs fourgons automoteurs EDz datant de 1924, 1949 et 1954), de quatre locomotives électriques BBB E 626 ex. FS, de deux machines Diesel D 341 ex. FS, de plusieurs automotrices ex. E 623 et 624 FS, de trois automotrices EBiz 7 à 9 datant de 1954, et bien sûr des Budd. En outre, un grand nombre d'engins historiques (vapeurs, Diesel, électriques, automotrices) d'origines très diverses, sont préservés souvent en état de marche. Depuis trois ans, l'ancienne livrée blanche à filet brun du matériel à voyageurs est progressivement remplacée par une nouvelle décoration bleue, verte et blanche. La robe noire des locomotives est, quant à elle, progressivement échangée par une livrée grise, rouge et blanche.



PHOTO 40-35 Arrivée en gare de Pesciola de la ALe 056.149, le 8 septembre 1999.
Photo : Pierre HERBIET.

Le point sur les travaux TGV

La rentrée, après les vacances d'été, a été synonyme de reprise intense sur les chantiers TGV, dont les deux plus importants sont la construction de la L2 et les travaux sous la gare d'Antwerpen-Centraal.

Tour d'horizon avec une situation arrêtée le 30 octobre.

L1 Frontière française - Bruxelles

Lembeek-Bruxelles

C'est la fin du chantier de Halle... Les mois de septembre et la première quinzaine d'octobre ont été mis à profit pour terminer les travaux de voies et caténaires; ainsi, le gril d'entrée côté Mons est terminé; la mise en place définitive des voies a entraîné, pendant une dizaine de jours, la mise hors service des deux voies de la ligne 96, avec comme conséquence le passage des trains par le pertuis TGV et l'utilisation des quais provisoires des voies 6 et 7. De ce fait, les trains omnibus de la relation Manage-Turnhout faisaient arrêt à ces quais; comme ils ne peuvent, côté Bruxelles, reprendre la ligne 96, ils étaient obligés de poursuivre leur chemin par les voies TGV, abandonnant la desserte des gares intermédiaires. Un service navette, assuré par une automotrice, desservait Buizingen, Lot et Ruisbroek, suivant l'horaire officiel.

Il ne reste donc plus, hormis la construction d'un bâtiment voyageurs digne de ce nom, qu'à supprimer la "bifurcation Ring" et démonter les quais provisoires.

A Lot, les portions de voies situées de part et d'autre du pont sur la Senne ont été renouvelées; la ligne 96E est donc à nouveau entièrement opérationnelle; reste à mettre en place les deux nouveaux ponts. Ces travaux sont sans contrainte particulière pour le service des trains.

A l'entrée de Bruxelles-Midi, les travaux de déplacement de la ligne 50A se poursuivent par la construction de piles qui permettront le passage d'un ouvrage métallique au dessus des voies de sortie de l'atelier de Forest; les travaux au faisceau "Ouest" ont commencé, afin de permettre le dégagement nécessaire à l'arrivée des voies TGV.

En gare du Midi même, côté Jonction, les travaux de prolongement de la voie 3, actuellement en cul-de-sac, vers le Nord, ont débuté. A l'avenir, ne seront plus en impasse que les deux voies destinées aux Eurostar.

L2 - Bruxelles - Frontière allemande

Bruxelles-Leuven

Les travaux de construction d'une base provisoire dans les anciens faisceaux de



PHOTO 40-64 Le gril d'entrée de Halle côté Mons; un train P pour St-Ghislain débouche du pertuis TGV avant d'emprunter la "Bif. Ring". Halle, 22 octobre 1999. Photo : Baudouin DIEU.



PHOTO 40-65 Les sept voies de la gare de Halle sont en service. Les trains de la ligne 26 ont retrouvé leur terminus, en principe à la voie 1. Halle, 22 octobre 1999. Photo : Baudouin DIEU.



PHOTO 40-66 La ligne 96 E est remise en service à Lot, avant le remplacement des ponts métalliques sur la Senne. Lot, 22 octobre 1999. Photo : Baudouin DIEU.

triage de la gare de formation de Schaerbeek débiteront au début de l'an prochain.

En attendant, le démontage des faisceaux de l'avant-gare voyageurs de Schaerbeek bat son plein, pour libérer les emprises nécessaires aux voies supplémentaires.

A hauteur de Diegem, les murs de soutènement côté Bruxelles sont achevés, tandis que la construction de ceux côté Leuven se poursuit. La voie 3 est déposée depuis Diegem jusque Zaventem, entraînant une exploitation contraignante sur deux voies seulement, assortie de ralentissements de vitesse.

A Zaventem, la nouvelle bifurcation L36/L36C vers l'aéroport est en service; les appareils de la future voie A (sens Bruxelles-Leuven) sont posés à leur emplacement définitif. Ici aussi, divers murs de soutènement sont en construction à hauteur de la gare notamment.

A Kortenberg, la voie extérieure a été mise hors service et l'appareil qui y donnait accès enlevé.

Entre Veltem et Herent, les terrassements sont commencés et la construction des quelques ouvrages d'art a débuté. Le plateau de la gare de Herent est en plein chantier, la démolition de certaines constructions ayant été rendue nécessaire. Il ne reste debout que le bâtiment de la gare, dont les jours sont maintenant comptés.

La phase suivante des travaux à cet endroit sera la mise en service la future voie A (en mars 2000), afin de libérer la place pour la construction des deux voies TGV, qui seront insérées entre celles de la ligne 36.

Enfin, à l'entrée de Leuven, on distingue nettement la future courbe rectifiée, dont les talus prennent doucement de la hauteur.

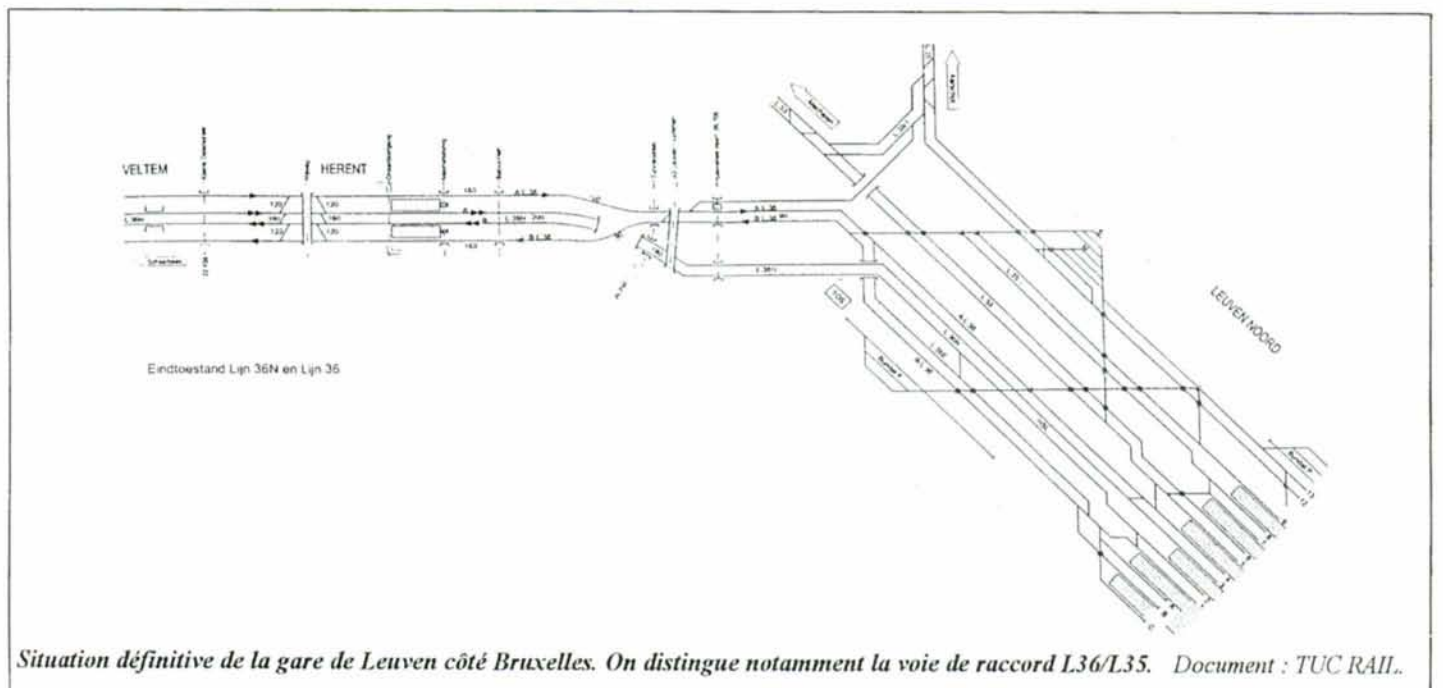
Cette nouvelle courbe ne sera empruntée que par les deux voies TGV, celles de la ligne 36 conservant leur emplacement actuel.



PHOTO 40-67 Le remplacement des ponts métalliques Vierendeel se poursuit entre Forest-Midi et Bruxelles-Midi. Les piles qui supporteront la travée centrale, métallique, se positionnent de part et d'autre des voies. Forest, 28 octobre 1999. Photo : B. DIEU.



Les travaux à hauteur de la station-service de Bettincourt, le long de l'autoroute E40. Les murs de soutènement se construisent simultanément des deux côtés grâce à un portique spécial. Bettincourt, 24 août 1999. Photo : Armand THONET.



Situation définitive de la gare de Leuven côté Bruxelles. On distingue notamment la voie de raccord L36/L35. Document : TUC RAIL.

Afin de fluidifier quelque peu la circulation entre Leuven et Bruxelles, certains trains sont détournés via les lignes 53 et 27 (par Mechelen).

En gare de Leuven, un gros chantier vient de s'ouvrir côté Bruxelles; il concerne la construction du saut-de-mouton qui permettra aux deux voies TGV d'arriver au quai 2/3.

Leuven - Liège

La totalité du tronçon est actuellement en chantier, le début de la pose de la voie étant toujours programmé pour le mois de mai 2000.

Les travaux de génie civil se poursuivent à la sortie de Leuven et le long de l'autoroute E40. C'est toujours à hauteur de la station-service de Bettincourt, près de Waremme, que les travaux sont les plus impressionnants.

Maintenant, la courbe entre Crisnée et Bierset est bien dessinée, et le raccord entre la base et la ligne nouvelle se profile.

A l'entrée des Guillemins, les travaux se poursuivent inlassablement pour le passage de la ligne 34 sous les voies de la ligne 36; celles-ci ont été ripées pour se retrouver à leur emplacement définitif, tandis que se reconstruit la partie manquante du viaduc autoroutier.

Base de Voroux

La construction de la base de travaux est presque terminée. Il ne reste qu'à parachever et équiper certains faisceaux, dont le dépôt, qui doit retrouver son stand à gasoil récupéré de Saint-Druon. Seule la voie vers la ligne nouvelle doit encore être posée.

Dans le courant du mois de janvier sera mis hors service le block 5, dont le bâti de triage est destiné au futur musée de la SNCB, et le bâti ACEC à notre abri-musée de St-Ghislain. Une très belle pièce...

La nouvelle cabine de signalisation, de technologie PLP, devrait être en service au mois de mars.

La base commencera à "tourner" vers le mois d'avril, pour être opérationnelle en mai 2000. Le début de la pose de la superstructure se rapproche à grande vitesse...

Liège - frontière allemande

La gare des Guillemins à Liège entame également sa métamorphose. Côté Allemagne, les quatre voies en impasse de la gare latérale ont été déposées de même que les voies 5 et 6, dans le but de dégager ici aussi les terrains nécessaires à la construction de la nouvelle gare. Le quartier subira lui aussi une sérieuse cure de jouvence, par démolition ou rénovation de bâtiments actuellement inutilisés ou en ruines.

A hauteur de Chénée, on se prépare au percement du tunnel de Soumagne. Trois voies seront établies pour permettre l'évacuation des déblais par rail.



PHOTO 40-69 La base de Voroux côté Liège. De droite à gauche, la ligne 36 rectifiée, les voies d'accès à la base, les faisceaux de garage des engins d'entreprise. Dans le fond, le faisceau "formation". Voroux, 11 octobre 1999. Photo : Baudouin DIEU.



La base de Voroux photographiée du haut d'un mât d'éclairage le 15 octobre 1999. A l'avant-plan à gauche, le dépôt des locomotives; à droite, le faisceau de réception. Les faisceaux "formation" et "entreprises" se situent dans le fond. Document : TUC RAIL.



La gare latérale des Guillemins en cours de démontage. Liège, le 19 septembre 1999. Photo : Roger CRICELAIRE.

Au niveau du viaduc de Hamerbrücke, la voie vers l'Allemagne doit être mise en service dans le courant du mois de novembre, mettant ainsi un terme à l'exploitation à voie unique.

L3 - Bruxelles - frontière hollandaise

Les gigantesques travaux entamés aux abords de la Métropole sont maintenant entrés dans une phase active, nécessitant notamment de fortes contraintes d'exploitation. Ainsi, les IC Bruxelles-Amsterdam ne desservent plus Antwerpen-Centraal; ils sont remplacés par une nouvelle relation Antwerpen-Bruxelles-Midi assurée par des voitures M5.

A Berchem, à hauteur du triangle, on distingue nettement le passage inférieur qui permettra aux trains de s'engouffrer vers les niveaux inférieurs d'Antwerpen-Centraal. L'ouvrage est quasiment terminé.

Lorsqu'on se dirige de Berchem vers Antwerpen, seuls les anciens murs de soutènement sont toujours debout. Entre ces deux murs, les imposantes excavatrices et autres engins de chantier ont fait le vide et construisent littéralement un caisson dans lequel viendront se greffer, parfois sur deux niveaux, les voies donnant accès à la gare inférieure d'Antwerpen.

Au milieu du parcours, en sous-sol, les voies se doubleront encore pour permettre l'arrivée aux deux niveaux inférieurs.

Aux endroits où une voirie passait sous les voies, les ponts de briques ont été sciés !

Enfin, sous la verrière de la gare d'Antwerpen même, le creusement se poursuit à une profondeur telle qu'on peut maintenant s'imaginer l'endroit où les voies passeront sous la gare. Ce scénario se produit également devant le bâtiment, où un chantier s'est aussi ouvert. Inutile de dire que ces travaux nécessitent un confortement important de l'édifice qui doit, en plus, conserver sa fonction de gare...



PHOTO 40-68 Berchem, 20 octobre 1999. C'est de chaque côté de ces murs que les voies descendront vers le niveau inférieur. L'espace doit être comblé pour permettre la pose des voies qui donneront accès à la gare de surface. Photo : Baudouin DIEU.



PHOTO 40-70 Entre Berchem et Antwerpen-Centraal, les engins de chantier travaillent entre les murs existants. On aperçoit à droite un pont de briques qui a été scié! Berchem, 20 octobre 1999. Photo : Baudouin DIEU.



PHOTO 40-71 Le chantier d'Antwerpen-Centraal vu de l'extérieur; à gauche, sur les arcades, passent les deux voies encore en service. Antwerpen, 20 octobre 1999. B. DIEU.



PHOTO 40-72 Vue générale des travaux prise du sommet de la verrière le 20 octobre 1999. Photo : B. DIEU.

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"/> 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 128 Ciney - Yvoir	295 - 295	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 ferroviaire en Belgique (PFT-Edition)	990 - 1190	950g
<input type="checkbox"/> Les locomotives polycourant de l'artère Paris-Bruxelles (Les Editions du Cabri) volume 1	1480 - 1480	400g
	1480 - 1480	400g
<input type="checkbox"/> La ligne 37 (Liège - Verviers) (G. HENRARD)*	1200 - 1200	810g
<input type="checkbox"/> Tramways Bruxelles et Anvers (cartes postales anciennes)(Ed. Retro)	1095 - 1095	600g
<input type="checkbox"/> De Knokke à La Panne (Ed. Retro)	1095 - 1095	600g
<input type="checkbox"/> Anciens numéros de LA VIE DU RAIL (liste sur demande)	40 - 40	170g
<input type="checkbox"/> Le chemin de fer en Hesbaye liégeoise (PFT-Edition)	950 - 1150	750g

La ligne vicinale Warnant-Bioul..... 495.. 495 . 270g

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	le numéro	240 - 240	210g
<input type="checkbox"/> numéro 35 (spécial 10 ans du PFT)	le numéro	295 - 295	255g
<input type="checkbox"/> numéro 36, 38, 39 (n° 37 épuisé)	le numéro	240 - 240	210g

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	550g
--	-----------	------

LOCO 2000..... 363.. 404 . 550g

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	16g
<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 (# : en noir-blanc)

<input type="checkbox"/> thème 3 : locomotive 6036	400 - 450	75g
<input type="checkbox"/> thème 4 : locomotive 6216	400 - 450	75g
<input type="checkbox"/> thème 5* : autorails étrangers en Belgique	400 - 450	75g
<input type="checkbox"/> thème 6 : automotrices ex. SNCB en Italie	400 - 450	75g
<input type="checkbox"/> thème 7 : voyage 6005 + 6215	400 - 450	75g
<input type="checkbox"/> thème 11 : ligne 123 Enghien - Braine-le-Comte	400 - 450	75g
<input type="checkbox"/> thème 13 : la passerelle de Soubrodt	400 - 450	75g
<input type="checkbox"/> thème 14* : la ligne 89, section Zottegem-Oudenaarde	400 - 450	75g
<input type="checkbox"/> thème 16 : locomotives Diesel prototypes de la série 60	400 - 450	75g
<input type="checkbox"/> thème 19 : la ligne 75 Denzée - De Panne avant électrification	400 - 450	75g
<input type="checkbox"/> thème 20 : les signaux mécaniques de Frasnes-lez-Anvaing	400 - 450	75g
<input type="checkbox"/> thème 21* : les autorails série 40	400 - 450	75g
<input type="checkbox"/> thème 22* : la gare de Vonêche	400 - 450	75g
<input type="checkbox"/> thème 23 : les voitures M3 en Italie (FNM)	400 - 450	75g
<input type="checkbox"/> thème 24 : HLE 15 sur les lignes 125-130	400 - 450	75g
<input type="checkbox"/> thème 25* : les 9 locos série 25 en jaune	400 - 450	75g
<input type="checkbox"/> thème 27 : les autorails séries 45 et 46	400 - 450	75g
<input type="checkbox"/> thème 28* : les autorails série 43 entre Gouvy et Bastogne	403 - 444	75g
<input type="checkbox"/> thème 29 : les 6700 ACTS, ex-62 SNCB	403 - 444	75g
<input type="checkbox"/> thème 30 BD# : un samedi midi à Lot (voir EL 38 p. 2, 12 à 16)	1210 - 1372	75g
<input type="checkbox"/> thème 31 : voyage PFT au Danemark I	605 - 776	105g
<input type="checkbox"/> thème 32 : voyage PFT au Danemark II	605 - 776	105g

thème 33 : Ligne Trois-Ponts - Gouvy..... 403.. 444 75g

* = en voie d'épuisement

CARTES POSTALES (Editions PFT-Ediblanchart)

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)

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.

Prix par photo 150 - 170 - 7g

PHOTOS EN LIGNES

Les photos publiées portant un numéro (par exemple PHOTO 40-24), peuvent être obtenues au format 10x15 cm en couleurs, sauf le : 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 20/01/2000; date de livraison: +/- 20/03/2000. Les photos des EN LIGNES précédents ne sont plus disponibles ! Renseignements et commande : ☎ 065/72.80.72 Fax : 065/66.45.41

Prix par photo 40 - 50 - 7g

FRAIS D'ENVOI

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

POIDS	FRAIS D'ENVOI	
	BELGIQUE	ETRANGER
jusque 100g	40F	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

PHOTO THEME N°33 :

LA LIGNE 42 TROIS-PONTS - GOUVY

- 33-01 : 5526 jaune avec train de marchandises à Rencheux
- 33-02 : 5519 verte à Gouvy
- 33-03 : 5114 verte à la sortie du tunnel de Trois-Ponts
- 33-04 : 1802 CFL + voitures M2 à Bovigny
- 33-05 : 5103 jaune à Bovigny
- 33-06 : 4006 au bandelier de Vielsalm
- 33-07 : 29.013 à Grand-Halleux
- 33-08 : 1819 CFL + voitures M2 au lac de Vielsalm
- 33-09 : 5529 + international à Rencheux
- 33-10 : 6029 au point d'arrêt de Cierreux

Série indissociable de 10 photos couleurs au format 10x15.

Prix : 10 Euros (403 FB) (non abonnés : 11 Euros - 444 FB) + frais de port (voir ci-dessus - poids : 75g).

Communication : PHOTO-THEME 33.

CALENDRIER LOCO 2000

VOIR DESCRIPTION PAGE 2

