

# EN LIGNES

REVUE TRIMESTRIELLE DE L'ASBL PATRIMOINE FERROVIAIRE TOURISTIQUE



**N° 47 - SEPTEMBRE 2001**

**PRIX : 303 BEF - 7,5 €**



## LE RAIL A MONS ET DANS LE BORINAGE

# NOUVEAU !

## LE RAIL A MONS ET DANS LE BORINAGE

Le PFT a édité à l'occasion des 75 ans de la SNCB commémorés en gare de Mons les 23 et 24 juin un livre intitulé «Le Rail à Mons et dans le Borinage», complétant l'opuscule édité en photocopies en 1992.

Cet ouvrage décrit l'histoire des lignes ferroviaires de la région montoise, en commençant depuis l'origine en 1830 jusqu'à nos jours. Différents chapitres traitent de la description, de l'exploitation et du devenir de chaque ligne. Sont ainsi passées en revue les lignes 78 St-Ghislain - Blaton, 96 Jurbise - Quévy, 97 Mons - Quiévrain - Valenciennes, 98 Mons - Pâturages - Quiévrain, 100 St-Ghislain - Tertre et 118 Mons - La Louvière, avec toutes leurs antennes.

L'ouvrage au format A4 compte 160 pages sur papier 130 grammes brillant; 258 documents (photos, cartes postales, plans, schémas) agrémentent la lecture, ainsi que 20 photos en couleurs et un plan détaillé. La couverture est en carton souple et la reliure réalisée au fil de lin.

Son prix de vente est de 23,5 € (948 BEF) + frais d'envoi (750 grammes - voir tableau page 67). Modalités de paiement : voir page 3. Communication : "Borinage".

### Petites annonces

**Annnonce privée** : gratuite pour les abonnés. Pour les non abonnés : 121 BEF (3 €) pour 5 lignes (chaque ligne est composée de 40 caractères, espaces ou signes). Par ligne supplémentaire : 40 BEF (1 €).

**Annnonce commerciale** : 1008 BEF (25 €) par surface de 6 x 9 cm. Photos et dessins : 25 €/pièce. A envoyer par courrier, FAX ou E-mail.

**CHERCHE** : conducteurs agréés à rouler sur le réseau SNCB pour les régions de Leuven, Schaerbeek, Antwerpen-Noord et Soumagne, maîtrisant la langue de la région. Conducteurs retraités ou pré-retraités. Monique VAN EECKE ☎ 0479/405766 ou 04/2533197.

**CHERCHE** : documents vidéo VHS sur des lignes non électrifiées des CFL. Jules DEHANDSCHUTTER ☎ 02/395.47.32.

**A VENDRE** : une collection complète de la revue française "Voie Ferrée". Contacter le PFT qui transmettra.

**A VENDRE** : locomotive à vapeur échelle HO 29.147 de Jocadis. Prix: 12000FB. ☎ 085/71.23.90. E-mail : [smetz.guy@belgacom.net](mailto:smetz.guy@belgacom.net)

**CHERCHE** : tramways miniatures LGB : motrice à plate-formes fermées (ancienne réf. 2035) et remorques à plate-formes ouvertes (ancienne réf. 3600), même repeintes, moteur avarié, et sans emballage. M. SMET, Av. Gerfaux 2/39, 1170 Bruxelles, ☎ 02/673.13.66.

### PFT-agenda

**Dimanche 16 septembre** : 2ème grande bourse d'échange du PFT (trains miniatures et photos ferroviaires), à l'abri-musée de St-Ghislain. Entrée gratuite de 10.00 à 18.00. Circulations en autorail entre St.Ghislain, Mons et Harmignies.

**Samedi 29 septembre** : circulations entre Marbehan et Etalle à l'occasion de la journée TTB. Visite de l'usine Valvert; 100 BEF/adulte; réservation obligatoire.

**Samedi 13 et dimanche 14 octobre** : 75 ans de la SNCB à Liège; navettes avec la 26.101 entre Liège-Palais et Liers; renseignements dans les gares liégeoises.

#### "DES TRAINS ET DES HOMMES A HUY"

EXPO en gare de Huy Saint-Hilaire. Week-end du Patrimoine, les 8 et 9 septembre 2001. Parcours flêché depuis la gare de Huy (L 125). Photos inédites. Organisateur : Présence et Action Culturelle - section P.A.C. Huy-Centre asbl. ☎ 085/25.08.50 - FAX : 23.56.76

Le **PETIT TRAIN À VAPEUR DE FOREST**, qui fête cette année ses 10 ans d'existence, organisera sa traditionnelle grande fête de la vapeur les 15 et 16 septembre, de 10.00 à 19.00. Au programme : circulation de nombreuses locomotives (vapeurs, Diesel et électriques) originaires de différents pays, sur les réseaux en 5 et en 7¼ pouces; exposition de modèles en construction; librairie ferroviaire, etc. Renseignements : PTVF, Ch. de Neerstalle, 323 B-1190 Forest, ☎ 02/376.69.96.

### PHOTO-THEME 40

Série indissociable de 10 photos couleurs au format 10x15, ayant pour thème la gare de Schaerbeek-Formation (voir page 4).

**Prix** : 10 ☐ (403 BEF) + frais de port (voir page 67 - poids : 75g).

**Communication** : PHOTO-THEME 40.

- 40-01 8051 en livrée d'origine
- 40-02 8001
- 40-03 8051
- 40-04 2324
- 40-05 8063 en livrée d'origine
- 40-06 8057-8061
- 40-07 cabine IV
- 40-08 groupe A
- 40-09 groupe B
- 40-10 bosse de triage



## EN LIGNES

Revue trimestrielle éditée par l'ASBL

### PFT

#### PATRIMOINE FERROVIAIRE TOURISTIQUE



Rédacteur en chef : Jean-Luc VANDERHAEGEN.

#### Comité de rédaction

Jean-Luc VANDERHAEGEN, Baudouin DIEU, Philippe DIEU, Philippe DE GIETER, Hubert DESCHEPPER, Christian DOSOGNE, Pierre HERBIET, Garrit JOOS, Kristof AVONDS, Alain DEFECHEREUX, Eric VAN HOECK, Serge MARTIN.

#### Remerciements (par ordre alphabétique)

Felipe ARANDA, Kristof AVONDS, Günther BARTHS, Michel BROIGNIEZ, Roger CRIKELAIRE, Jacques DELFORGE, Michel de ESCH, Laurent GARY, Jean-Claude GIRARD, Walter GOSSENS, Marc GRIETEN, Dave HABRAKEN, Michel HANSSSENS, Jean-Marc HOTTON, Jean-François HUART, Louis HUYGHEBAERT, Alain JANMART, Jean-Pierre JOLY, Daniel MOENS, Eric PAULUS, Walter PINET, Geoffroy QUINET, Paul RINERT, Philippe SCHOLL, la SNCB, Cédric SOLTYS, Yves STEENEBRUGGEN, Daniel THIELEMANS, Peter VAN GESTEL, Christian VANHECK, Quintus VOSMAN, Wiim WINDEY.

#### 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.

#### Adresse

PFT-asbl  
Boîte Postale 5  
B-1140 Bruxelles 14  
☎ GSM : 0475/71.20.28  
FAX : 065/66.45.41  
✉ pftsp@hotmail.com  
Internet : www.pftsp.be

Numéro de TVA : BE 435.339.562

#### Abonnement

Pour recevoir "EN LIGNES" tous les trimestres, il suffit de s'abonner en versant une cotisation annuelle de 25 € (1008 FEB) (étranger : 30 € ou 1210 FEB) selon les modalités de paiement reprises ci-dessous, en mentionnant en communication : "nouvel abonnement". L'abonnement débute avec le premier numéro de l'année, quelle que soit la date de l'abonnement.

#### Modalités 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 les nom et adresse de l'émetteur, le numéro de la carte, la somme en francs belges ou Euro, 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 de nous envoyer vos nouvelles coordonnées.

#### Courrier

Pour toute correspondance, veuillez joindre une enveloppe timbrée self-adressée ou un coupon réponse international.

#### Restauration du matériel

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

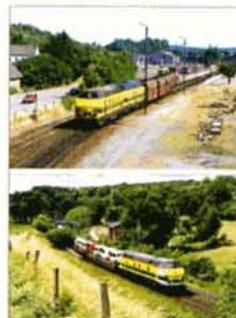
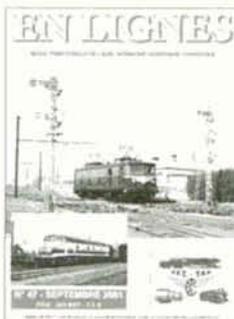
Schaerbeek : Pierre Herbiet : ☎ 0475/71.20.28  
St-Ghislain : Philippe Scholl : ☎ 0477/26.99.79

#### Imprimerie

Imprimé en Belgique par Geers Offset nv, Oostakker.

Dépôt légal à la parution

## EN LIGNES N°47 - septembre 2001



**PHOTO 47-01** Les derniers signaux mécaniques de la région bruxelloise se trouvaient dans le groupe B de la gare de formation de Schaerbeek. Dans 10 ans s'élèvera ici le nouveau terminal TGV... Le 1er avril 1990, la 120.002 posait dans les signaux. Pierre HERBIET.

Vers un nouveau trafic de calcaire au départ de Mariembourg? Le 4 juillet, les 6301 + 6271 quittent Walcourt en tête d'une rame vide vers Mariembourg (voir page 30). Peter VAN GESTEL.

**PHOTO 47-02** La 5526 "Rhin d'Acier" à Kinkempois, le 10 juillet 2001. Walter GOSSENS.

**PHOTO 47-03** Le 11 juillet, la 5526 "Rhin de Fer" vient de sortir du tunnel de Gemmenich, et se dirige vers Aachen-West. Pierre HERBIET.

# S O M M A I R E

## PFT-Service

2

## Editorial

4

## Nouvelles du PFT

5

## Hier - Aujourd'hui

7

## Histoire : les BB 26.000 SNCF

8

## Actualité étrangère

17

## Actualité belge

22

<i>Statistiques</i>	22
<i>Locomotives électriques</i>	22
<i>Locomotives Diesel</i>	26
<i>Automotrices-autorails</i>	34
<i>Voitures-Wagons</i>	35
<i>Infrastructure</i>	37
<i>Actualité diverse</i>	39
<i>Interpénétration</i>	40
<i>75 ans de la SNCB</i>	42
<i>Réseaux industriels</i>	44
<i>Réseaux touristiques</i>	46
<i>Radiations</i>	47

## Les travaux TGV

50

## Schaerbeek-Formation

55

## Le voyage PFT au Maroc

63

## PFT-Boutique

67

## EDITORIAL

Sans faute ! C'est le bilan que l'on peut actuellement tirer de cette saison exceptionnelle qui permet au PFT, par l'intermédiaire des journées Portes Ouvertes de la SNCB, de se faire connaître. Après Bruxelles-Midi, ce sont respectivement les gares de Brugge, Ostende et Mons qui ont été visitées par le PFT et particulièrement par sa locomotive-vedette : la 26.101. Deux autres entités ont également fait partie de la fête : Coo au mois de mai et Zeebrugge en juillet. Pour l'occasion, une publication est sortie de presse, ainsi que plusieurs reproductions de cartes postales anciennes.

La ligne 128 Ciney-Yvoir est dorénavant parcourue entre Ciney et Dorinne, soit 12 kilomètres sur les 21 que compte la ligne !

Enfin, cerise sur le gâteau, la Fondation Roi Baudouin nous accorde son soutien par l'intermédiaire d'un "compte de projet" dont vous trouverez tous les renseignements à la page 6. Si vous n'avez pu encore nous rendre visite, il reste "notre" journée Portes Ouvertes de Saint-Ghislain le 16 septembre, et les 75 ans de la SNCB commémorés à Liège (place Saint-Lambert et gare des Palais) les 13 et 14 octobre. Bonne lecture.



**PHOTO 47-04** Le 20 juin, c'est une fois de plus le PFT qui sauva la SNCB pour préparer le départ de la rame royale de Léopold II vers Mons. Il n'y avait en effet, à la suite d'un déraillement dans le gril d'entrée de la gare de Schaerbeek, il n'y avait, en effet, aucun conducteur ni aucune locomotive disponibles pour assurer les manoeuvres. Celles-ci furent exécutées par la ... 7005 du PFT. Pierre HERBIET.



**NOUVEAU !!**

## LA LIGNE 128 en vidéo

Nous avons le plaisir de vous annoncer la production de notre deuxième cassette-vidéo, qui a pour objet la ligne 128 Ciney-Yvoir, que le PFT exploite chaque année pendant les mois de juillet et août.

La cassette-vidéo présente l'histoire de la ligne, grâce à de nombreux documents d'époque, photographiques et cinématographiques.

La section Ciney-Dorinne est ensuite parcourue par l'autorail 4602, depuis la préparation de l'autorail par le conducteur, jusqu'à l'arrivée à Dorinne. La section Dorinne-Yvoir, toujours hors service, est alors découverte; s'ensuit enfin un aperçu des travaux entrepris sur la ligne.

Cette cassette, de qualité professionnelle, dure 42 minutes.

Elle est disponible par virement de la somme de 21 € (847 BEF) + frais d'envoi (300 grammes - voir page 67), sur le compte 001-1201789-35 du PFT-Bruxelles, avec la mention "Cassette L128 français (ou néerlandais)".

## Nouvelles du PFT

La participation du PFT aux festivités du 75ème anniversaire de la SNCB avec la 26.101, occupe une grande partie de nos activités. Après chaque circulation, il faut assurer l'entretien complet de la machine, les approvisionnements, les réparations, etc.

Depuis le mois de mai, la 26.101 est ainsi déjà intervenue cinq fois pour remplacer la 29.013, qui se trouve toujours en révision en Allemagne.

Après les journées organisées à Bruxelles-Midi les 5 et 6 mai, elle s'offrit le jeudi 17 mai une grande escapade jusqu'à Coö, avec un train d'écoliers, au départ de Liège-Guillemins. La rame poursuivit ensuite son trajet à vide jusque Trois-Ponts, où elle attendit le voyage du retour.

Les 26 et 27 mai, la 26.101 se rendit à l'opposé de la Belgique, pour assurer les navettes entre Brugge et Oostende. Le week-end des 23 et 24 juin, c'est également elle qui enfuma la gare de Mons, avec des navettes vers St. Ghislain.

**PHOTO 47-06** → Après avoir remorqué la 7005, la 6077 prit la direction de Kin Kempois pour la mutation de la 1805. Au passage à Ronet, une voiture M1 du PFT fut rajoutée. Jemeppe-sur-Sambre, 16 juin 2001. *Alain DEFECHEREUX.*

**PHOTO 47-07** Lors du voyage PFT du 2 juin, le 4122 eut l'honneur de parcourir pour la première fois la section Spontin - Dorinne-Durnal de la ligne 128, remise en état par le PFT. L'autorail passe à proximité des anciens fours à chaux de Dorinne. *Alain DEFECHEREUX.*



**PHOTO 47-05** Le dernier engin préservé par la PFT, la 7005, fut transféré d'Antwerpen-Noord à Schaerbeek le 16 juin, remorqué par la 6077, en passage à Epepegem. *Garrit JOOS.*





*Le 17 mai, plus de 600 écoliers avaient pris place dans un train spécial à destination de Coo, remorqué par la 26.101. La rame était composée de 7 voitures M2 et des deux voitures-buffets du PFT. Le train est ici visible dans les environs de La Gleize, dont les abords de la voie sont parsemés de genêts en fleurs.*  
Michel HANSSSENS.

Entre ces week-ends, il ne restait pas beaucoup de temps libre pour organiser d'autres activités. Le 2 juin, nous vous avons proposé un voyage à bord d'un nouvel autorail de la série 41. Au départ de Bruxelles, nous nous sommes d'abord dirigé vers Genappe (ligne 141), puis vers la nouvelle ligne 147 Fleurus - Auvelais. L'après-midi, le 4122 a parcouru la ligne 128 jusqu'à ... Dorinne-

Durnal, ce qui constitua la première circulation sur **la section Spontin - Dorinne depuis sa remise en état par le PFT** ! Cette journée malheureusement pluvieuse s'est terminée en parcourant la ligne 127 Statte-Marchin.

Le samedi 9 juin, la gare d'Harmignies (ligne 109) a reçu la visite d'un hôte de marque : le chef indien Raoni, accompa-

*Le 4605 à l'effigie de Raoni en gare d'Harmignies. A gauche de Raoni, reconnaissable au "plateau" qu'il porte dans ses lèvres, le bourgmestre de Mons, M. Di Rupo, reconnaissable à ... son noeud papillon !*  
Baudouin DIEU.



gné du reporter Jean-Pierre Dutilleux. Raoni est le gardien du plus beau et du plus grand parc du monde, la forêt Amazonienne du Brésil, malheureusement menacé de disparition par une déforestation intensive et non contrôlée. La gare d'Harmignies, vendue à un particulier et bien restaurée, abrite un centre de récupération de pièces informatiques, un magasin et quelques logements. Le PFT a été sollicité pour transporter ces deux personnalités, à l'aide du 4605, depuis la gare de Mons jusque Harmignies, où la population est venue les accueillir.

Le samedi 16 juin, d'importantes mutations de matériel ont été assurées par la 6077, d'abord pour le transfert de la 7005 récemment acquise par le PFT, d'Antwerpen-Noord à Schaerbeek, ensuite pour l'acheminement de la 1805 de Kinkempois à St. Ghislain, accompagnée par une voiture M1 BD du PFT.

Le jour même de son arrivée à Schaerbeek, les travaux de restauration de la 7005 furent entamés et se poursuivent depuis lors très activement. Nous espérons vous la présenter dans sa nouvelle tenue avant la fin de l'année...

Enfin, une autre bonne nouvelle. Entrepris depuis plusieurs années, les contacts avec cette prestigieuse institution qu'est la Fondation Roi Baudouin viennent d'aboutir.

La Fondation encourage par son action le développement de projets sociaux et culturels, et c'est dans ce cadre que lui a été soumis le projet de réhabilitation de l'atelier des wagons de Saint-Ghislain, à transformer en un vivant Musée du Rail.

Le procédé mis en place par la Fondation Roi Baudouin est simple : un compte est attribué au projet, et tous les versements qui y arrivent sont fiscalement déductibles. Une attestation est établie par elle chaque année pour les donateurs de montants supérieurs à 1000 BEF ou 30 Euros, et le montant du don est fiscalement déductible.

Pratiquement, les dons seront affectés à l'aménagement du site de Saint-Ghislain; ils doivent être effectués sur le compte 000-0000004-04 de la Fondation Roi Baudouin, rue Brederode, 21 à 1000 BRUXELLES. En communication, il est indispensable de mentionner, sous peine de ne pas voir le montant attribué au projet, le terme : "L78599-asbl Patrimoine Ferroviaire Touristique".

Un grand merci à ceux qui soutiendront maintenant notre action et qui se verront directement récompensés par le biais de la déduction fiscale.

## Hier



La section Bruxelles (gare des Bogards) - Tubize de l'actuelle ligne 96 Bruxelles - Mons, fut mise en service le 18 mai 1840 par l'Etat Belge. Au départ de Bruxelles, la première station rencontrée était celle de Forest-Midi. Le document ci-dessus montre la gare au tout début des années 1900. A cette époque, elle était située dans une zone rurale, comme en témoignent les arbres visibles derrière le bâtiment. Depuis lors, toute la zone de la gare a été rattrapée par la périphérie industrielle de la ville. A gauche de la gare, de vastes installations de garage des trains de voyageurs, un faisceau marchandises et un atelier de traction furent construits. L'entièreté du site situé à droite des voies, derrière la gare, est aujourd'hui occupé par la gigantesque usine VW. Le passage à niveau a été supprimé, tandis que la route menant vers le centre de Forest à été englobée dans les installations de VW. Le block 2 d'origine fut remplacé par une grande cabine, laquelle disparut au début des années 1990, lors de la reprise de la commande par la cabine de Bruxelles-Midi. Le passage du TGV a également profondément modifié le site, avec le passage de la voie A de la ligne 96A au-dessus de la ligne 96. Le bâtiment de la gare qui, aujourd'hui, est toujours occupé par du personnel de la SNCB, a réussi à traverser le 20e siècle, mais combien de temps survivra-t-il encore ? 17 juin 2001. Christian DOSOGNE.

## Aujourd'hui



## Histoire : les BB 26.000/30.000 SNCF en Belgique



Le 9 septembre 1963, la SNCB et la SNCF inauguraient l'électrification intégrale de la ligne Bruxelles - Paris. Deux séries de locomotives polytension se partageaient alors la traction des trains les plus importants : les 150.001 à 003, 011 à 012 de la SNCB (futures 1501 à 1505), et les BB 26.001 et 002 de la SNCF. Durant un peu plus de six ans, jusqu'à la mise en service de la seconde tranche de CC 40.100, ces deux dernières machines ont sillonné le réseau belge, non seulement vers Bruxelles, mais également jusque Namur.

Au milieu des années '50, la SNCF entreprit l'étude d'engins et de rames polycourant, appelés à circuler sur les premières grandes liaisons internationales dont l'électrification était programmée, notamment entre Paris - Bruxelles et Amsterdam, ainsi qu'entre Amsterdam - Bruxelles - Luxembourg - Strasbourg - Zürich et Milano.

En 1957, le projet d'une rame TEE fut présenté, mais il resta, hélas, sans len-

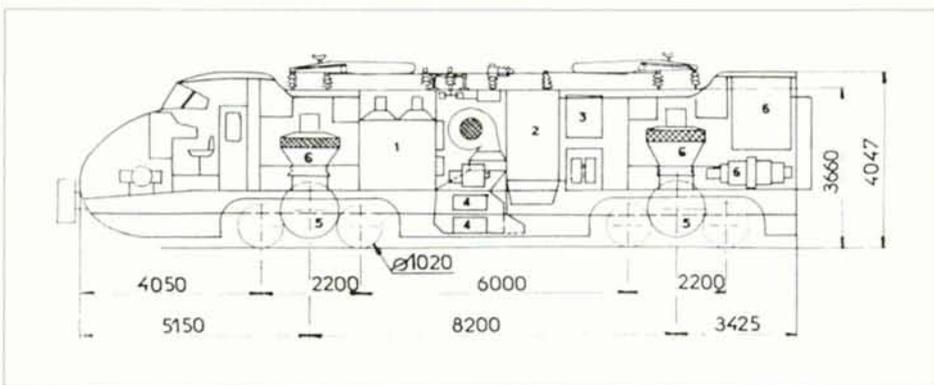
**PHOTO BD-135** Le 2 septembre 1963, une semaine avant l'inauguration de la liaison électrique intégrale entre Bruxelles et Paris, la BB 26.001 remorque un parcours de répétition. En provenance de Schaerbeek, la rame franchit le Boulevard du Midi, un site qui, depuis, est resté inchangé.  
Bruno DEDONCKER.

demain. Il s'agissait d'une rame formée de six véhicules : une motrice quadricourant, et cinq voitures dont celle d'extrémité était munie d'un poste de conduite.

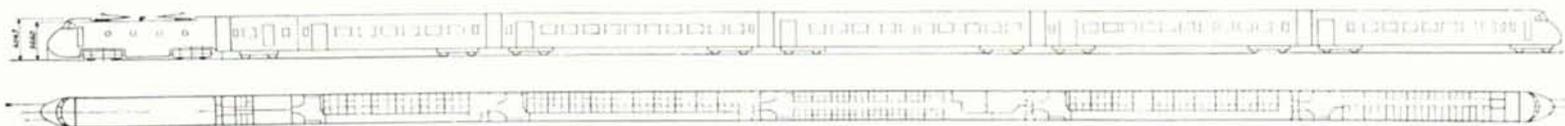
D'une capacité de 186 places, cette rame d'une masse totale de 299 t aurait

pu circuler à 180 km/h. La motrice aurait été équipée de deux moteurs de traction, un par bogie, d'une puissance totale de 3000 CV.

On remarquera la ressemblance avec les rames Diesel TEE néerlandais-suisse mises en service en 1957.



L'avant projet de la rame quadricourant, étudié par Schneider-Westinghouse (SW) en 1956. Ci-dessus : une coupe de la motrice. Ci-dessous : une vue d'ensemble de la rame. Ce train ne fut jamais construit, la SNCF préférant des rames tractées, dont la composition pouvait facilement être adaptée à la demande (voitures inox PBA). Documents : S-W.



Un autre projet méritant d'être cité est celui d'une locomotive tricourant lourde, de 86 à 90 t pour 4000 CV, reprenant la partie centrale d'une BB 9200 et les extrémités d'une BB 12.000 !

Comme aucun de ces projets ne vit le jour, et que l'électrification de l'artère internationale Paris-Aulnoye-Bruxelles (et de la branche Aulnoye-Namur), ainsi que l'élaboration de nouveaux matériels TEE) progressaient à grand pas, la SNCF décida de modifier deux locomotives en prototypes tricourant 1,5 kV - 3 kV - 25 kV 50 Hz. Le but recherché était de remorquer les trains sur tout le parcours sans échange de traction à la frontière.

Au moment de la construction des 20 premières machines de la série BB 9400, il avait déjà été décidé de modifier deux d'entr'elles en prototype bicourant 1,5 kV - 25 kV 50 Hz. Ce sont ces deux locomotives qui, en définitive, furent transformées en prototype tricourant.

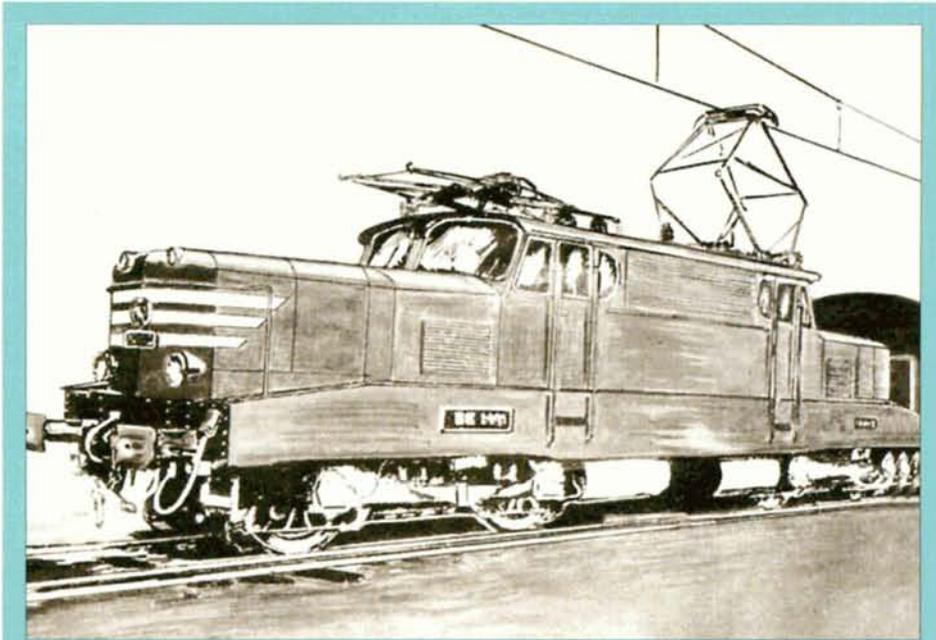
L'opération ne fut pas simple. Il fallut, en effet, conserver la partie mécanique des BB 9400 (caisse, châssis, bogies) et installer un équipement électrique tricourant, sans dépasser une masse totale de seulement 69 t (contre 60 t pour les BB 9400). La puissance restait inchangée, avec 2120 kW; par contre, la vitesse maximale devait atteindre 150 km/h (130 km/h pour les BB 9400).

La construction fut réalisée par Fives-Lille pour la partie mécanique, la Compagnie Electro-mécanique pour la partie électrique, et MTE (Matériel de Traction Electrique) pour la partie traction.

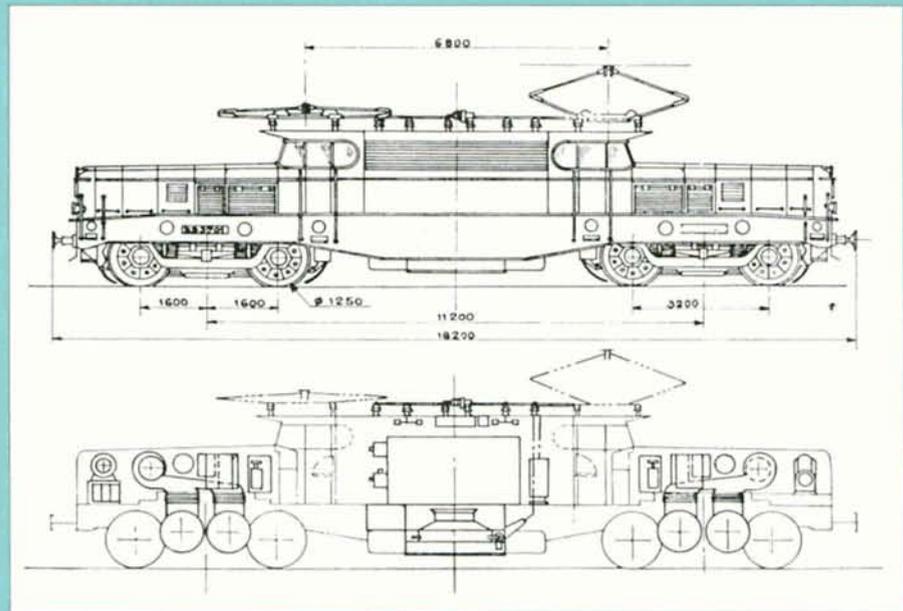
La caisse fut construite sur le même modèle que celle des BB 9200 et BB 16.000, mais de gabarit moins généreux (longueur totale 14,4 m contre 16,2 m, hauteur de la toiture 3,465 m contre 3,700 m). Elle était constituée de matériaux légers (tôles minces et éléments en matériaux composite).

Les bogies monomoteurs identiques à ceux des BB 9400, étaient formés d'un châssis en tôle d'acier. Ils possédaient deux rapports d'engrenages : voyageurs-marchandises, permettant d'atteindre respectivement 100 et 150 km/h. Le changement de gamme s'effectuait à l'arrêt, à l'aide d'un servomoteur électrique. Le rapport marchandises se révéla en définitive inutile sur le service assuré. Le diamètre des roues était de 1,050 m.

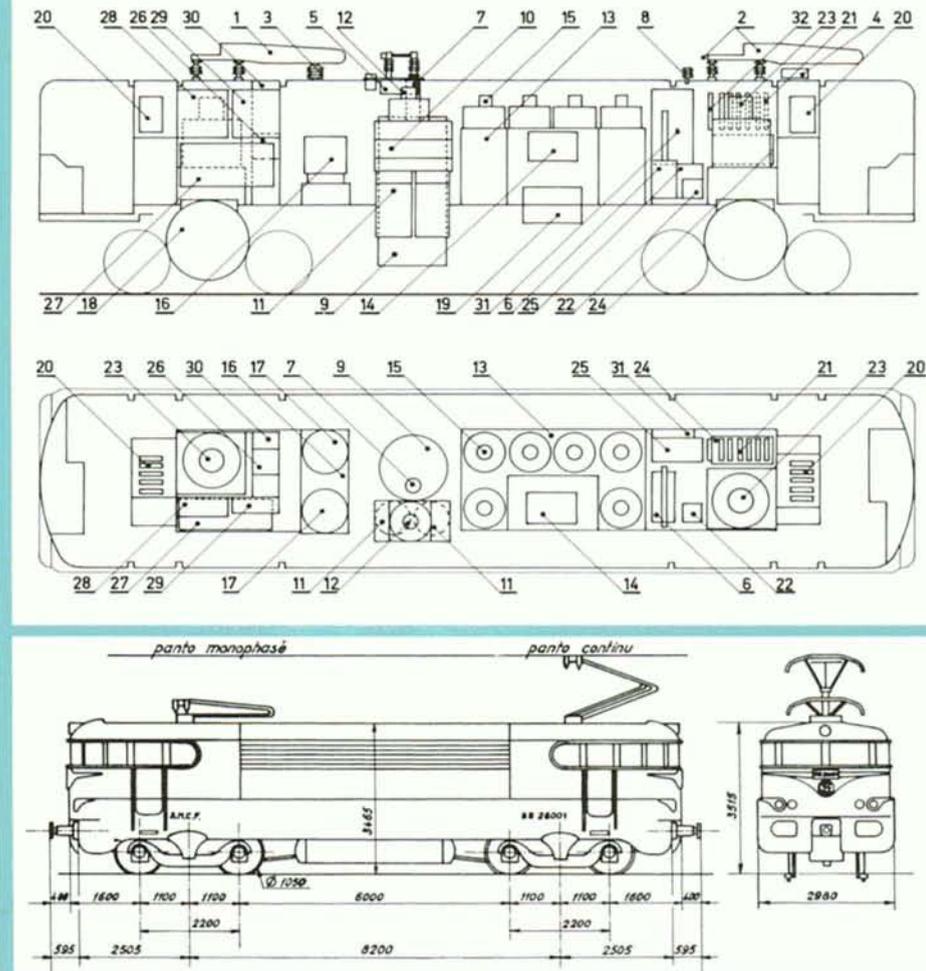
*La BB 26.001 photographiée dans son état d'origine, à sa sortie d'usine.*



**L'étonnant projet d'une BB tricourant reprenant la partie centrale d'une BB 9200 et les extrémités d'une BB 12.000 !**  
Documents : S-W.



## DISPOSITION DES APPAREILS



- 1 Pantographe monophasé
- 2 Pantographe continu
- 3 Transformateur de palpage
- 4 Eclateur
- 5 Disjoncteur monophasé
- 6 Disjoncteur continu
- 7 Traversée 25 kV
- 8 Traversée 3 kV
- 9 Transformateur principal
- 10 Réfrigérant d'huile
- 11 Selfs de lissage
- 12 Moteur ventilateur du réfrigérant d'huile
- 13 Bloc rhéostat
- 14 Graduateur
- 15 Moteurs ventilateurs du bloc redresseur
- 16 Bloc redresseur au silicium
- 17 Moteurs ventilateurs du bloc redresseur
- 18 Moteurs de traction
- 19 Shunts inductifs
- 20 Contacteurs de shuntage
- 21 Contacteurs de couplage
- 22 Relais différentiel
- 23 Moteurs ventilateurs des moteurs de traction
- 24 Inverseur
- 25 Commutateur monophasé continu
- 26 Commutateur 1,5 - 3 kV
- 27 Compresseur
- 28 Résistances de protection des moteurs auxiliaires HT
- 29 Résistances de charge batterie
- 30 Contacteurs et selfs des moteurs auxiliaires HT
- 31 Panneau des relais
- 32 Contacteur de chauffage

La partie électrique de base des BB 9400 avait été conservée, le schéma de principe étant établi à partir de l'équipement continu 1,5 kV. En marche sous 25 kV, l'alimentation en courant redressé sous une tension de 1,5 kV était assurée par un ensemble transformateur-redresseur.

L'appareillage d'origine des BB 9400 dut être aménagé pour permettre l'installation du transformateur et des deux blocs redresseurs. Le tout formait un ensemble fort compact et peu accessible, au grand dam des équipes d'entretien et des dépanneurs !

Les deux moteurs de traction dérivèrent étroitement des moteurs équipant les BB 9400, mais avec isolation à la masse pour 3 kV. Leur tension nominale était de 1,5 kV. Sous 1,5 kV et 25 kV, ils étaient couplés en série ou en parallèle. Sous 3 kV, ils étaient toujours couplés en série.

Deux pantographes équipaient la locomotive : un Faiveley AM-18U pour circulation sous 25 kV et un Faiveley AM-18B pour circulation en courant continu. Ces deux pantos étaient montés dans le même sens, ouvert vers la cabine 1. A l'origine, le panto 1,5 / 3 kV de la BB

26.001 était disposé dans l'autre sens.

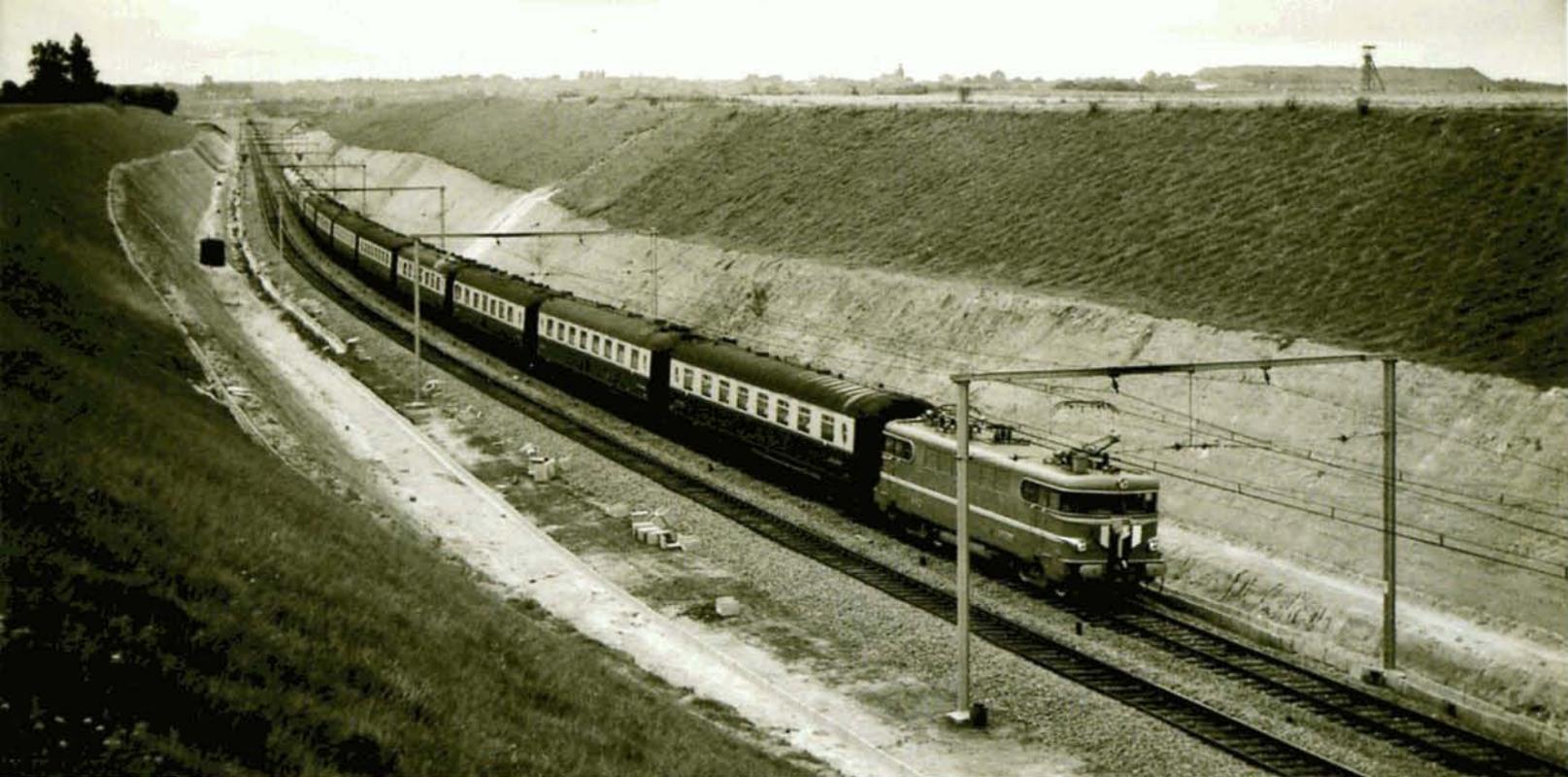
La première machine sortit d'usine le 15 novembre 1961, numérotée BB 26.001. A l'origine, il avait été prévu de numéroter les deux engins BB 20.004 et 20.005. Dès la fin de l'année, la BB 26.001 entama ses premiers essais sur Paris - Lyon (1,5 kV) et Paris - Lille (25 kV).

Entretemps, la SNCF avait entamé l'étude des CC 27.000 (il s'agit de la numérotation prévue à l'époque pour les célèbre CC 40.100).

Après les mises au point, elle arriva finalement au dépôt de Paris-La Chapelle le 1er avril 1962 pour l'initiation des conducteurs.



Le 9 septembre 1963, la BB 26.001 en tête du train d'inauguration de la traction électrique entre Paris-Nord (13.00) et Bruxelles-Midi (15.50), traverse la forêt de Compiègne.



**PHOTO BD-136** Le train inaugural Paris-Bruxelles, remorqué le 9 septembre 1963 par la BB 26.002, photographié entre Frameries et Cuesmes, sur la nouvelle section de la ligne 96. La rame était constituée de 13 voitures Pullman tarant 670 t. B. DEDONCKER ©.

A partir du service d'été 1962, elle circulait jusqu'à Aulnoye, et dès janvier 1963 jusqu'à la gare frontière de Feignies. Pour sa mise au point sous 3 kV, elle fit un bref séjour en Belgique, sur la ligne Mons - Bruxelles électrifiée depuis le 25 mai 1963.

La BB 26.002 ne sortit d'usine que deux ans plus tard, en mai 1963. Après essai et réglage, elle rejoignit la BB 26.001 au

dépôt de Paris-La Chapelle le 12 juillet 1963. C'est elle qui eut l'honneur de tracter le train inaugural de la traction électrique entre Paris-Nord et Bruxelles-Midi, le 9 septembre 1963.

Dès le service d'hiver, les deux locomotives entamèrent la période faste de leur carrière. En compagnie des cinq locomotives tricourant du type 150 de la SNCB (la future série 15), elles assurèrent

les trains les plus prestigieux entre Paris-Nord et Bruxelles-Midi. Les BB 26.000 furent toutefois plus particulièrement utilisées pour remorquer le TEE "Brabant", mais également les TEE "Etoile du Nord" et "Ile de France". Ils s'agissaient en fait des trains les plus légers, les plus lourds étant confiés aux types 150, lesquels étaient non seulement plus puissants, mais également plus fiables.

Le 11 novembre 1963, la BB 26.002 vient d'arriver à Bruxelles-Midi, en tête du TEE 119 "Brabant".

Daniel THIELEMANS.





**PHOTO BD-137 ↑**

Le 2 septembre 1963, soit une semaine avant l'inauguration de la traction électrique entre Bruxelles et Paris, la BB 26.001 remorque un train de répétition, ici au passage à Nimy en direction de Bruxelles. Bruno DEDONCKER, collection PFT ©.

← Toujours le 11 novembre 1963, la BB 26.002 manoeuvre en gare de Bruxelles-Midi. L'emplacement des feux rouges est déjà prévu, mais ils ne seront opérationnels qu'en 1965. La machine fut peu après renumérotée BB 30.002. Daniel THIELEMANS.

↓ Au dépôt de Bruxelles-Midi, le 21 mars 1964, la BB 26.001 côtoie deux type 125, dont la 125.016 en tête (future 2516 et actuelle 2552). Daniel THIELEMANS.





**PHOTO BD-138** Le 19 septembre 1963, le TEE 128 "Brabant" Bruxelles-Midi - Paris-Nord, traverse la gare de Halle, remorqué par la BB 26.001. Les voitures TEE Inox ne seront mises en service qu'à partir du 2 août 1964. Bruno DEDONCKER, collection PFT ©.

**PHOTO BD-139** Quelques semaines avant la mise en service commercial des nouvelles voitures TEE inox PBA, une rame fut testée le 19 mai 1964 entre Paris-Nord et Bruxelles-Midi. Nous la voyons ici à son arrivée à Bruxelles-Midi, remorquée par la BB 30.002. Bruno DEDONCKER, collection PFT ©.





En juillet 1967, la BB 30.001 attend l'heure de départ en tête de l'International 120 Amsterdam - Paris-Nord.

Michel BROIGNIEZ.

En janvier 1964, lorsque la SNCF appliqua un nouveau système de numérotation pour les engins polycourant, les deux machines furent respectivement renumérotées BB 30.001 et 30.002. Dans ce système, le premier chiffre indique le nombre de tensions différentes pouvant être utilisées par la machine (2

= bicourant, 3 = tricourant, 4 = quadricourant).

Avec le succès grandissant du trafic entre Bruxelles et Paris, la charge des trains devenait de plus en plus lourde, ce qui ne faisait pas le bonheur des BB 30.000 qui, de préférence, furent mises

en tête des trains plus légers.

Moins d'un an plus tard débuta la livraison des quatre premières CC 40.100. La CC 40.101 débuta sa carrière dès le service d'été 1964, simultanément d'ailleurs aux nouvelles voitures TEE inox PBA mises en service sur la ligne le 2 août 1964.



Le 27 octobre 1968, en gare d'Aulnoye, la BB 30.001 attend son prochain parcours.

Jean-Claude GIRARD.



Le 3 avril 1969, le TEE 43 "Parsifal", remorqué par la BB 30.001, arrive à Châtelaineau-Châtelet. On distingue à gauche l'amorce de la ligne 138 Châtelet - Acoz - Gerpinnes - (Florennes). Jean-Claude GIRARD.

Le 8 avril 1969, la BB 30.001 en tête du TEE 43 "Parsifal" Paris-Nord - Hamburg, attend l'heure de départ en gare de Charleroi-Sud. A Namur, elle cédera sa place à une locomotive Diesel. Sa carrière internationale touchait alors à sa fin. Jean-Claude GIRARD.





Par une journée de 1966, le TEE 103 "Ile de France" Paris-Nord - Amsterdam, traverse le gril d'entrée de Bruxelles-Midi. Daniel THIELEMANS.

En 1967, la vitesse limite de certains tronçons entre Paris et Aulnoye fut relevée à 160 km/h. Limitées à 150 km/h, les BB 30.000 furent dès lors plutôt utilisées au départ d'Aulnoye vers Bruxelles et Namur, lignes sur lesquelles la vitesse n'excédait pas respectivement 140 et 120 km/h.

Deux ans plus tard, en 1969, lorsque furent mises en service les CC 40.105 à 40.110, les BB 30.000 furent définitivement exclues du trafic international. Dès ce moment, elles furent engagées principalement en tête d'express Paris - Lille.

La BB 30.002 termina prématurément sa vie, réformée à la suite d'un incendie survenu non loin de Creil, à Croix-Fonssomme, le 2 octobre 1970. Quant à la BB 30.001, sa carrière se poursuivra jusqu'en 1973, en tête d'express ou de trains de messageries, au départ de Paris vers Lille, mais également vers Cambrai et Amiens.

Mal conçues pour le service à assurer, trop légères, de puissance et de vitesse rapidement devenues insuffisantes, les BB 30.000 souffraient de surcroît d'une fiabilité aléatoire, qui entraîna pas mal de détresses en ligne, entachant l'image de marque de cette importante relation internationale. Il est vrai que ces prototypes furent le plus souvent utilisés à l'extrême limite de leurs possibilités, et même au-delà, provoquant des échauffements tant des organes électriques que mécaniques. Ainsi se termine l'histoire de ces deux pionnières de l'ère des engins polycourant, qui ne laissèrent pas vraiment un souvenir impérissable aux conducteurs de la ligne Paris-Bruxelles.



Le 19 avril 1969, l'International 376 "Scandinavie-Paris-Express" Kobenhavn - Paris-Nord, remorqué par la BB 30.001, stationne en gare de Charleroi. Sur la plaque indiquant le numéro de la machine, on distingue bien qu'il y a eu une renumérotation. J-P JOLY.



La BB 30.001 en attente de démolition à l'atelier d'Hellemmes près de Lille, le 19 avril 1975. Yves STEENEBRUGGEN.

## Autriche

### Les nouvelles locomotives des ÖBB

#### 1016/1116 "Taurus"

Depuis 1999, les ÖBB prennent livraison des locomotives "Taurus". Ces machines universelles, directement basées sur la célèbre "EuroSprinter" conçue par Siemens et Krauss-Maffei, se répartissent en deux catégories :

- 50 unités de la sous-série 1016, monocourant 15 kV 16,7 Hz, pour le trafic intérieur et international avec l'Allemagne et la Suisse;
- 25 unités de la sous-série 1116, bifréquence 15 kV 16,7 Hz et 25 kV 50 Hz, destinées au trafic international avec la Slovaquie, la Tchéquie et la Hongrie.

Leur construction est assurée par Krauss-Maffei (caisse et châssis) et Siemens (équipement électrique), le montage final étant réalisé dans l'Atelier Central des ÖBB de Linz. Les bogies sont fournis par SGP à Graz.

Par rapport aux EuroSprinter de la DB (série 152 en cours de livraison), les Taurus se différencient par leurs faces frontales caractéristiques, et par un autre type de bogies les rendant aptes à 230 km/h (140 km/h pour les 152).

Très puissantes, 6400 kW en régime continu (quatre moteurs asynchrones de 1600 kW), elles sont capables de remorquer des trains fret de 2000 t à 100 km/h et de 1600 t à 120 km/h.

Au 1er juin 2001, toutes les 1016 étaient livrées. La première 1116 a été fournie le 1er avril 2000, les autres sont actuellement en cours de livraison. Cette commande est assortie d'une option pour



**PHOTO 47-08** Le 17 avril, passage à St. Pölten d'un train de citernes remorqué par la 1016.034-9. Les Taurus sont déjà visibles sur une grande partie du réseau autrichien et même à l'étranger comme Hegyeshalom (Hongrie), Buchs (Suisse), Stuttgart, München. DE GIETER.

325 locomotives supplémentaires. Les Taurus sont appelées à remplacer tous les engins datant des années '50 et '60 (séries 1010, 1110, 1041, 1141 et même les 1044 !).

Cinq machines identiques ont intégré le pool de locomotives de Siemens. Trois sont actuellement utilisées par la société Hupac, les deux autres par KEP Logistik.

Rappelons que la DB a commandé 25 Taurus (série 182 - voir EL 45 p. 13).

#### 2070 "Hector"

Le 15 février, les ÖBB ont réceptionné la première locomotive Diesel de la série 2070 "Hector". Commandées à 60 unités, avec une option pour 90 unités supplémentaires, ces machines sont construites par Vossloh à Kiel (type G1206). Elles sont équipées d'un moteur Caterpillar

type CAT 3412E DI-TTA-JW de 738 kW et d'une transmission hydraulique Voith L3r4zseU2. D'une masse de 72 t, limitées à 100 km/h et toutes pourvues d'un attelage automatique et de télécommande à distance, elles sont destinées aux services de manoeuvres et aux dessertes locales. Les 2070 permettront de réformer toutes les séries anciennes de machines de manoeuvres : 2048 (ex. 211 de la DB), 2062 et 2067.

#### Des Talent pour les ÖBB

Les ÖBB ont commandé 51 automotrices électriques (40 quadruples série 4024 et 11 triples série 4023). Basées sur les autorails Talent de Talbot, elles seront construites par Bombardier en Allemagne; la partie électrique sera fournie par ELIN en Autriche. Les premières rames seront affectées dès 2003 au réseau S-Bahn de Wien.

**PHOTO 47-09** La 2070.003-5 à St. Pölten, le 17 avril 2001. Le lien de parenté avec les 77 de la SNCB est évident. Philippe DE GIETER.



## Allemagne

### en bref ...

- La gare d'Aachen-Hbf va prochainement subir une rénovation complète. Les travaux, dont les coûts s'élèveront à plus de 620 millions de francs belges, comprendront la modernisation des quais, du hall principal, du couloir sous-voies, la restauration de la verrière et la remise de la façade de la gare dans son aspect d'origine.

- La DB a vendu 17 automotrices de la série 420 (plus deux pour pièces) à la compagnie privée suédoise SL (Storstockolms Lokaltrafik) exploitant un réseau urbain à Stockholm. La première rame devait être mise en service dans le courant du mois d'août.

- Comme prévu, la première partie de l'Euregiobahn (voir EL 46 page 33) est en service depuis le 10 juin, sur la ligne Heerlen (Pays-Bas) - Aachen - Stolberg - Stolberg Altstadt. En attendant la livraison des nouveaux autorails Talent de la série 643.1, DB Regionalbahn Rheinland utilise trois autorails Talent 644 pourvus d'équipements de sécurité pour la circulation sur le réseau NS (ATB).

- Depuis le 9 décembre 2000, 9 gros nez du NEG ont été vendues à Locomotion Service. Elles sont actuellement louées par Eurorail GmbH qui les utilise à la remorque de trains de pétrole au départ de la raffinerie ESSO d'Ingolstadt vers Passau, Dortmund, Neuburg/Donau, Bad Wurzach et Emmerich.



*Ci-dessus : le 28 avril 2001, un train de pétrole Ingolstadt - Amsterdam remorqué par les V170.1149 et 1147 (ex. NEG, ex. MY des Chemins de fer danois) louées par Eurorail, vient d'arriver à la gare frontalière d'Emmerich. Il est relayé (ci-dessous) par deux locomotives de l'ACTS : les 1252 (ex. 1225 NS) et 6701 (ex. 6321 SNCB). A droite, on voit la 232.134 de la DB en tête d'une rame de charbon et la 1614 des NS.* Wim WINDEY.



### Les voitures IC changent de robe

Faisant suite à l'application à titre d'essai de deux nouvelles décorations sur deux voitures en avril 2000, DB Reise & Touristik a décidé en février dernier de repeindre pour la fin 2001 l'ensemble de son parc de voitures "Grandes Lignes", soit 1750 véhicules, dans une livrée directement dérivée de la décoration des trains à grande vitesse ICE : caisse blanche avec une bande rouge, toiture et bas de caisse en gris. A noter que DB Reise & Touristik ne prévoit actuellement pas de repeindre les locomotives dans cette robe.



**PHOTO 47-10** La voiture 61 80 19 90547-9 dans la nouvelle livrée "Grandes Lignes" de la DB, à Leipzig, le 10 mars 2001. Cette voiture du type Avmz<sup>207</sup> de la DB fait partie d'une série de 100 unités construites de 1977 à 1978 par Linke-Hofmann-Busch. Ph. DE GIETER.



**PHOTO 47-11** Comme annoncé dans le précédent En Lignes page 16, les quatre locomotives électriques du type 145 CL de BASF portent désormais le logo de rail4chem : le nouvel opérateur formé par l'union des firmes BASF, Hoyer, VTG et Bertschi. Voici la 145-CL 003 à Aachen-West, en tête du train 46103 Antwerpen BASF - Ludwigshafen, le 10 mai 2001. A droite, la 140.859-0 du dépôt de Dortmund. J-L VANDERHAEGEN.



La première partie de l'Euregiobahn (voir EL 46 p.33) est en service depuis le 10 juin, sur la ligne Heerlen (Pays-Bas) - Aachen - Stolberg - Stolberg Altstadt. En attendant la livraison des autorails Talent de la série 643.1, DB Regionalbahn Rheinland utilise trois autorails Talent 644 pourvus d'équipements de sécurité pour la circulation sur le réseau NS (ATB). Le 644.024 près d'Heerlen, le 24 juin. Michel de ESCH.



**Canada : quel gabarit !** Mais quels sont les véhicules protégés par une bâche bleue, remorqués par ces deux locomotives canadiennes ? Il s'agit de dix nouvelles locomotives Diesel anglaises de la classe 66, construites par General Motors à London au Canada, destinées à la compagnie EWS. La différence entre le gabarits anglais et nord américain est ici bien mise en évidence. A noter que la hauteur de la plupart des locomotives électriques de la SNCB est pratiquement la même que celle des classe 66 (à comparer avec la photo parue dans le EL 45 page 41 en haut). Le train, à destination du port d'Halifax, est ici photographié à Moncton, le 31 juillet 1999. Les deux locomotives du Canadian National sont des machines construites par General Motors. La première est une des 105 machines SD75 acquises de 1996 à 1997 par le CN; la seconde est du type SD40-2, dont 123 unités furent acquises par le CN entre 1975 et 1980.

## Espagne

### Alstom évincé de la commande de matériel à grande vitesse

De façon étonnante, la RENFE a divisé sa commande de trains à grande vitesse pour la ligne Madrid - Barcelona en deux tranches :

- Siemens fournira 16 rames de 8 voitures dérivées des ICE3 de la DB;
- Talgo - ADTranz construira 16 rames composées de 12 voitures encadrées par deux motrices, dont l'écartement des essieux sera variable afin de pouvoir circuler sur les deux écartements du réseau. Elles seront dérivées d'un prototype qui devrait être prêt cette année.

Une fois n'est pas coutume : Alstom est le grand perdant de ce marché. La firme française n'est en effet pas capable de fournir des rames aptes à 350 km/h et dont les moteurs de traction sont répartis dans toute la rame.

Les deux villes, distantes de 650 km, seront reliées en 2h30. Les deux types de trains seront aptes à circuler à 350 km/h.

### Des Class 37 en Espagne !

Pour les besoins de la construction de la ligne à grande vitesse Madrid - Barcelona, 14 locomotives Diesel anglaises de la Class 37/7 de la compagnie EWS (English Welsh & Scottish Railway) ont été louées pour une durée de quatre ans par la société GIF : Gestora de Infraestructuras Ferroviarias. Durant cette période, EWS assurera la maintenance des locomotives et la formation des conducteurs.



Tout comme la ligne AVE (Alta Velocidad Española) Madrid-Sevilla, l'AVE Madrid-Barcelona sera également construit à l'écartement normal. Du fait de la différence avec l'écartement des voies classiques espagnoles (1,676 m), le transfert des Class 37 s'effectue à partir de la frontière française par camion, comme ici la 37.718. Alogon, juin 2001. Felipe ARANDA.



La 333.081-8 repeinte dans les couleurs d'ARCO (trains rapides de grand confort). Alicante, avril 2001. Cet engin fait partie d'une série de 93 locomotives pratiquement identiques aux MZ des Chemins de fer danois (voir EL 43 page 33), construites par Meinfesa de 1974 à 1976 et équipées d'un moteur Diesel GM 16-645 E 3 de 1875 kW. Felipe ARANDA.



En gare de Houten, le 10 avril 2001, croisement entre le tram 6021 des HTM (ex. motrice d'Hannover) loué par les NS, et une automotrice. Quintus VOSMAN.

### Pays-Bas

Depuis le 4 janvier dernier, les NS assurent la desserte du nouveau lotissement de Houten-Castellum d'une façon pour le moins originale, puisque 1900 m de voies ont été posés entre Houten et Houten-Castellum, constituant une première étape dans la mise à trois voies de la ligne Utrecht - 's Hertogenbosch. L'exploitation de ce court tronçon est assuré provisoirement et pour le compte des NS par la société de trams de Den Haag (HTM) avec ses propres conducteurs et la motrice 6021 (ex. réseau d'Hannover). Le HTM a racheté 25 trams de ce type, en surplus depuis la fermeture de l'Expo 2000, et envisage d'exploiter la ligne NS "Zoetermeerlijn" à l'aide de ce type de matériel. Dans ce but, des parcours d'essais sont régulièrement réalisés sur la Hofpleinlijn et sont programmés entre Maastricht et Heerlen.

## étranger en bref...

### -FRANCE-ITALIE

● Le 30 janvier dernier, les responsables français et italiens sont parvenus à un accord sur la réalisation du projet d'une liaison à grande vitesse entre Lyon et Torino. La ligne, longue de 280 km, comprendra le percement de plusieurs tunnels sous les Alpes, dont un de 52 km entre St-Jean-de-Maurienne et Bussoleno. La mise en service est actuellement programmée pour 2015. Le coût total est estimé à près de 11,16 milliards d'€. Torino ne sera alors plus qu'à 1h35 de Lyon (actuellement 4 h), à 3 h de Paris et à 4h20 de Bruxelles! A noter que le trafic marchandises empruntera également le tunnel.

### SUEDE

● Afin de réduire les coûts de transport par rail, la firme de meubles suédoise IKEA a créé sa propre compagnie : IKEA Rail AB. Pour l'instant, 20 % des transports d'IKEA sont assurés par le rail. Cette proportion va fortement augmenter dans les prochaines années pour atteindre 60 % en 2006. Depuis le 1er septembre, IKEA assure une relation quotidienne (en semaine) de Älmhult à Duisburg, via Kobenhavn et Hambourg. Il s'agit de la première étape en vue de la création d'une desserte vers la Pologne, la Belgique et l'Italie.

### DANEMARK

● Le réseau privé PBS (visité par le PFT en mai 1999) a été déclaré en faillite le 27 mars 2001. Les trains de conteneurs Maersk circulant entre Tinglev et Arhus ont été repris par le nouvel opérateur "TraXion" qui réutilise les MY 1110, 1122, 1124 et 1134. Prochainement, TraXion assurera une nouvelle relation entre Arhus et Padborg, en correspondance avec le Cargoferry Moss - Arhus.

### ALLEMAGNE

● Le 1er mai 2001, Bombardier a pris le contrôle du géant américain ADtranz, devenant ainsi le plus grand constructeur ferroviaire mondial.

● Depuis le 10 juin, le DKB a prolongé l'exploitation voyageurs de la ligne Düren - Jülich jusqu'à Linnih, soit 10,4 km de plus.

### TCHÉQUIE - AUTRICHE

● L'opérateur privé tchèque JMD (Jindrichohradecké Mistni Drahy) et l'association autrichienne Waldviertel Schmalspurbahverein, ont signé un contrat de partenariat prévoyant de relier les deux réseaux par une nouvelle ligne à voie étroite (0,760 m) de 12 km entre Nová Bystrice (Tchéquie) et Litschau (Autriche), à construire dans les 10 ans. Créé en 1994, le JMD exploite un réseau à voie étroite de 79 km dans la Bohême du sud. Le Waldviertel Schmalspurbahnve-

rein reprendra en principe cette année l'exploitation du réseau à voie étroite des ÖBB centré à Gmünd, dans la région du Waldviertel.

### FRANCE

● La SNCF, en accord avec la région Centre, a mis en service une nouvelle desserte entre Paris et Tours baptisée "Aqualys". Outre l'amélioration des horaires, 55 voitures Corail ont été rénovées. Le confort nettement accru permet de brancher son ordinateur ou téléphone portable, de voyager avec son vélo, de jouer aux cartes dans des coins salons, de se rafraîchir et de manger dans un bar. Pour la première fois en France, ces voitures comportent des toilettes distinctes pour les dames et les messieurs.

### ● Calais - Marseille en ... 3h29 !

Le 26 mai dernier, la rame TGV 531 a établi un nouveau record d'endurance à grande vitesse, en reliant Calais à Marseille, soit 1067 km (la plus longue ligne à grande vitesse française), en 3 heures et 29 minutes, correspondant à une vitesse moyenne de 306,36 km/h. Le but de ce parcours était de tester le matériel, pour savoir s'il pouvait tenir à très grande vitesse sur une aussi longue distance. Dans le futur, des TGV seront engagés sur des relations à grande vitesse encore plus longues, comme London - Marseille ou Amsterdam - Marseille.

## Slovénie : mise en service des rames Pendolino

Les Chemins de fer slovènes (Slovenske Železnice) ont mis en service leurs nouvelles automotrices pendulaires de la série 310. Ces rames, directement basées sur les Pendolino de la série ETR 470 des Chemins de fer italiens, sont composées de seulement 3 voitures : deux motrices encadrant une remorque. Elles sont engagées sur les nouvelles relations ICS (Inter City Spécial) reliant toutes les deux heures Ljubljana à Maribor, avec arrêts à Celje et Pragersko. L'augmentation de la vitesse maximale autorisée sur certaines sections a permis de réduire le temps de parcours de 2h15 à 1h45.



La rame Pendolino 310.003/310.004 des SZ garée en gare de Ljubljana, le 31 août 2000.

Quintus VOSMAN.

# Actualité belge

## LIVRAISONS D'ENGINS NEUFS

(la date communiquée est celle de la réception provisoire partielle)

1350 : 20-03-2001 FKR  
1351 : 30-03-2001 FKR  
1352 : 12-04-2001 FKR  
1353 : 02-05-2001 FKR  
1354 : 16-05-2001 FKR  
1355 : 01-06-2001 FKR  
1356 : 15-06-2001 FKR  
1357 : 26-06-2001 FKR  
4111 : 19-04-2001 FHS  
4112 : 09-05-2001 FHS  
4122 : 26-03-2001 FHS  
4123 : 29-03-2001 FHS  
4124 : 02-04-2001 FHS  
4125 : 06-04-2001 FHS  
4126 : 22-04-2001 FHS  
4127 : 02-05-2001 FHS  
4128 : 10-02-2001 FHS  
4129 : 16-05-2001 FHS  
4130 : 17-05-2001 FHS  
4131 : 23-05-2001 FHS  
7738 : 30-04-2001 FNND  
7739 : 18-05-2001 FNND  
7740 : 20-06-2001 FNND  
7741 : 02-07-2001 FNND  
7742 : 17-07-2001 FNND

## MUTATIONS

4127 : FHS → FKR 05-07-2001  
4129 : FHS → MKM 04-07-2001  
5101 : FHS → FNND 10-06-2001  
5103 : FHS → FNND 10-06-2001  
5104 : FHS → FNND 10-06-2001  
5114 : FHS → FNND 10-06-2001  
5122 : FHS → FNND 10-06-2001  
5127 : FHS → FNND 10-06-2001  
5129 : FHS → FNND 10-06-2001  
5136 : FHS → FNND 10-06-2001  
5138 : FHS → FNND 10-06-2001  
5141 : FHS → FNND 10-06-2001  
5142 : FHS → FNND 10-06-2001  
5143 : FHS → FNND 10-06-2001  
5152 : FHS → FNND 10-06-2001  
5179 : FHS → FNND 10-06-2001  
5185 : FHS → FNND 10-06-2001  
5193 : FHS → FNND 10-06-2001  
6240 : FHS (Infrastructure) 10-08  
7301 : GCR → FKR 01-07-2001  
7302 : GCR → FKR 01-07-2001  
7317 : GCR → FKR 01-07-2001

7320 : GCR → FKR 01-07-2001  
7739 : FNND → NK 09-07-2001  
7740 : FNND → NK 31-07-2001  
8201 : FKR → FSR 01-07-2001  
8202 : FKR → FSR 01-07-2001  
8204 : FKR → FSR 01-07-2001  
8206 : FKR → FSR 01-07-2001

## ENGINS RADIÉS

5112 : 01-07-2001 FKR  
5128 : 01-07-2001 FKR  
5134 : 01-08-2001 FNND  
5183 : 01-07-2001 FNND  
5905 : 01-07-2001 NK  
5936 : 01-07-2001 NK  
5939 : 01-07-2001 NK  
7001 : 01-07-2001 FNND  
7002 : 01-07-2001 FNND  
7003 : 01-07-2001 FNND  
8050 : 01-08-2001 FSR  
8428 : 01-07-2001 FNND  
8440 : 01-07-2001 FNND  
8452 : 01-07-2001 FNND  
8453 : 01-07-2001 FNND  
8462 : 01-07-2001 FNND  
8464 : 01-07-2001 FNND  
8468 : 01-07-2001 FNND  
8469 : 01-07-2001 FNND  
8470 : 01-07-2001 FNND  
8502 : 01-07-2001 FNND  
8503 : 01-07-2001 FNND  
8507 : 01-07-2001 FNND  
8524 : 01-07-2001 FNND

## SORTIES DE RÉVISIONS

615 : 06-04-2001 M  
626 : 08-05-2001 M  
969 : 17-05-2001 RI  
2024 : 19-04-2001 RI  
2112 : 03-05-2001 RIK2  
2122 : 18-05-2001 RIK2  
2125 : 29-06-2001 RIK2  
2213 : 19-04-2001 RG  
2341 : 13-06-2001 LT  
2362 : 16-05-2001 LT  
2557 : 25-04-2001 LT  
2609 : 30-05-2001 LC  
2635 : 03-05-2001 RG  
5526 : 29-06-2001 RI + Rhin d'Acier  
7331 : 27-06-2001 RG

7337 : 12-04-2001 RG  
7386 : 12-06-2001 RG  
7402 : 14-05-2001 RG

## DÉMOLITIONS

8513 : 06-2001 FSR  
8514 : 06-2001 FSR

## VENDUS

5128 : PFT (08-2001)  
8428 : PFT (08-2001)

## ABRÉVIATIONS

= : parcours à vide  
AACHW : Aachen-West  
ANGOL : Antwerpen-Angola  
AYE : Aulnoye  
BELBA : Antw. Belgische-Basis  
BERDR : Antwerpen-Berendrecht  
BET : Bettembourg  
DT : en double traction  
F : train facultatif  
FBK : Blankenberge  
BX : Bressoux  
FCL : Châtelet  
FCR : Charleroi-Sud  
FDD : Denderleeuw  
FDT : Diest  
FFR : Frasnes-lez-Anvaing  
FGH : St-Ghislain  
FGND : Gent-Noord  
FGRA : Geraardsbergen  
FGSP : Gent-St. Pieters  
FGZH : Gent-Zeehaven  
FHS : Hasselt  
FIZ : Muizen  
FKGG : Genk-Goederen  
FKGLF : Genk-Ford  
FKGRK : Genk-Rechteroever Sikel  
FKR : Merelbeke  
FLKO : Eeklo  
FLV : Leuven  
FMB : Boom  
FMS : Mons  
FNDM : Antwerpen-Dam  
FNKL : Antwerpen-Kiel  
FNND : Antwerpen-Noord  
FQN : Quenast  
FRB : Ruisbroek-Bundel  
FRETH : Frethun  
FRN : Ronse  
FRST : Aarschot  
FSR : Schaerbeek  
FTB : Kortemberg  
FTY : Tournai  
FVV : Vilvoorde  
FVY : Gouvy  
FZZ : Zelzate  
GBW : Balen-Werkplaatsen  
GCRA : Charleroi-Sud (atelier)  
GMN : Montzen  
HAVIN : Havinnes  
JT : Jeumont (F)  
LC : révision confort  
LCV : Couvin  
LDV : Lille-Délivrance  
LILLO : Antwerpen-Lillo  
LJ : Jemelle  
LK : Kortrijk  
LKL : Antwerpen-Kallo  
LL : Arlon  
LML : Mol  
LNC : Monceau  
LQV : Quévy  
LT : révision technique  
LUX : Luxembourg  
LWC : Walcourt  
LY : Huy  
LZR : Zeebrugge  
LZVHW : Zeeb. Voorhaven West  
M : modernisée  
MKM : Stockem  
MRV : Rivage  
OOR : Antwerpen-Oordelen  
P : en passage  
RG : révision générale  
RHODE : Antwerpen-Rhodésie  
RI : révision intermédiaire  
RIK2 : 2e révision intermédiaire  
SAS : Sas-van-Gent (NL)  
TA : Train-Auto-Couchettes  
THI : Thionville  
TOUR : Tourcoing  
TV : Troisvierges  
U : en unité multiple  
UM : en unité multiple  
WERB : Boortmeerbeek  
WOI : Woippy  
① : lundi  
② : mardi  
③ : mercredi  
④ : jeudi  
⑤ : vendredi  
⑥ : samedi  
⑦ : dimanche

## Locomotives électriques

### série 12

● Le service des 12 a, une nouvelle fois subi de profonds changements. On peut diviser le roulement en deux parties :

- journées 911 à 915 : trafic marchandises entre la région de Gent vers Lille, avec deux parcours jusqu'à Frethun, dont un en provenance de Zeebrugge;
- journées 916 à 919 : trafic marchandises entre le bassin de Charleroi (Monceau, Chatelet) et Aulnoye.

Les services vers Antwerpen, Muizen, Montzen, Somain, Bobigny et Anor n'existent plus.

Nous publions ci-contre la liste des trains assurés de jour.

## Liste des trains remorqués de jour par les 12

### journées 911-915

1433 TOUR 07.28 - FDD 08.39 ⑦  
40822 FKR 16.02 - LDV 17.43 ②-⑥  
40835 LDV 17.13 - FGZH 18.55 ⑥  
41460 LZVHW 13.15 - FRETH 17.05 ①-⑦  
44716 FGZH 07.00 - LDV 08.44 ①  
44720 FGZH 10.08 - LDV 12.00 ②-⑥  
44761 LDV 12.42 - FGZH 15.34 ①  
44830 FGZH 08.04 - LDV 09.49 ②-⑥  
44833 LDV 13.25 - FGZH 15.00 ②-⑥  
44839 LDV 07.18 - FKR 08.57 ①  
47020 FKR 13.11 - LDV 14.58 ①-⑥  
47616 FGZH 18.22 - LDV 20.10 ②-⑤  
47618 FGZH 18.23 - LDV 20.10 ①  
47723 LDV 10.39 - FKR 12.31 ①-⑥  
47727 LDV 16.20 - FGZH 17.59 ②-⑥  
47736 FGZH 11.58 - LDV 13.34 ⑥  
49729 LDV 07.08 - FKR 08.56 ②-⑥  
49731 LDV 08.23 - FGZH 10.31 ⑥  
49744 FGZH 17.02 - LDV 18.50 ①  
49773 FRETH 17.50 - LK 19.20 ①-⑦

### journées 916-919

41740 FCL 16.10 - AYE 17.41 ①-⑤  
44207 AYE 09.18 - FCL 10.30 ①-⑥  
44209 AYE 07.09 - LNC 08.27 ①  
44212 FCL 10.40 - AYE 12.06 ①-⑥ (DT le ②)  
44700 LNC 08.14 - AYE 09.36 ②-⑥  
44707 LNC 06.51 - AYE 08.08 ①-⑤  
44711 AYE 13.42 - LNC 14.52 ②④-⑥  
44715 AYE 18.12 - LNC 19.23 ②-⑥  
44743 AYE 14.41 - LNC 15.51 ②-⑥  
44765 AYE 07.49 - LNC 09.02 ②-⑥  
44769 AYE 10.14 - LNC 11.28 ②-⑦  
44773 AYE 07.49 - LNC 09.02 ①  
44790 FCL 18.40 - AYE 20.08 ②-⑥  
47714 FCL 15.11 - AYE 16.38 ①-⑥  
47719 AYE 13.15 - FCL 14.31 ①-⑥ (DT le ①)  
47722 FCL 17.10 - AYE 18.52 ①-⑤  
49225 AYE 17.15 - LNC 18.27 ①-⑤  
49833 AYE 08.36 - FCL 09.31 ②-⑥

## série 13 (et 3000 CFL)

● Au moment où paraîtra ce numéro, la 1360, dernière 13 de la première tranche (la série ne restera en effet pas sans suite..., à suivre) sera sur le point de sortir d'usine. Bombardier a en outre reçu ordre de livrer les cinq dernières 3000 CFL (3016 à 3020), lesquelles sont restées durant près de deux ans garées à tout vent à Brugge ! Les cinq machines ont été acheminées à Forest-Midi le 7 juillet dernier afin d'y subir leur parcours d'agrément à 200 km/h (s'effectuant de nuit sur la LGV 1). Elles furent peu après mises en service aux CFL.

La fiabilité des 13 s'améliorant de mois en mois tandis que de nombreux conducteurs étaient initiés à leur conduite, il a été possible d'accroître fortement leurs prestations à dater du nouvel horaire d'été du 10 juin dernier. Les 13 possèdent maintenant pas moins de 40 journées de travail, réparties dans deux roulements distincts. Le premier est consacré exclusivement au trafic voyageurs, le second uniquement au fret.

Le roulement voyageurs A8 comporte 13 journées, durant lesquelles elles assurent pratiquement tous les IC-A Oostende ↔ Eupen et tous les IC-G Oostende ↔ Antwerpen-Centraal :

- **journées 851 à 859** : traction des IC-A Oostende ↔ Eupen. A l'exception des IC-A 522 et 527, tous les parcours sont maintenant assurés en réversibilité, la locomotive étant toujours située côté Oostende. Du lundi au vendredi circule un train de locomotives entre l'atelier de Merelbeke (15.15) et Oostende (16.21).  
- **journées 860 à 863** : traction de tous les IC-G Oostende ↔ Antwerpen-Centraal, toujours en réversibilité (locomotive côté Oostende).



**PHOTO 47-13** Les 3020, 3018, 3017 et 3016 CFL sont restées garées plus de deux ans dans l'usine Bombardier de Brugge. Quant à la 3019, elle se trouvait parquée sur une voie de la gare de formation de Brugge. 12 avril 2001. Christian DOSOGNE.

### Liste des trains de marchandises remorqués de jour par les 13

40931 MKM 08.43 - THI 10.00(UM jusqu'à LL) ②-⑤	44906 WOI 08.30 - BET 09.08 ①-⑥
40932 THIO 14.17 - BET 14.43 ②-⑥	44908 WOI 15.55 - BET 17.40 ②-⑥
40939 MKM 09.37 - THI 11.15 (train allégé en tête de MKM à LL) ②-⑥	44910 WOI 16.14 - BET 17.00/33 - FLV 21.56 UM ②-⑦
40943 MKM 10.10 - THI 11.30 UM jusqu'à LL ②-⑤	44928 BET 15.15 - FLV 20.31 UM ①-⑥
41501 FLV 10.00 - LUX 13.34 UM ①-⑥	44941 MKM 14.43 - THI 17.23 ①-⑤
42916 LUX 18.28 - FIZ 22.39 UM ②-⑥	44947 MKM 10.40 - BET 11.37/12.01 - WOI 12.59 UM jusqu'à BET ②-⑥
42921 FLV 14.54 - LUX 19.23 UM ①-⑤	44957 BET 18.59 - WOI 19.33 ②-⑥
42938 MKM 08.52 - FLV 12.04 UM ⑦	44959 BET 11.53 - WOI 13.48 ②-⑥
42955 LZR 16.50 - FSR 18.32 LUX 00.00 UM ①-⑥	44961 LUX 14.40 - WOI 16.10 ②-⑥
42968 MKM 06.00 - FSR 09.33 - LZR 11.35 UM ①-⑥	44970 THIO 10.53 - BET 11.13 ②-⑥
42976 BET 03.28 - FLV 08.35 - FIZ 08.56 UM ②-⑥	47913 MKM 07.58 - LUX 08.30 UM ②-⑥
43935 FLV 16.00 - FVY 18.56 - BET 21.11 UM ①	47919 FLV 11.00 - LUX 15.55 UM ②-⑥ (⑥ : THI 17.08)
43936 LUX 08.39 - FVY 11.12 FLV 13.55 UM ②-⑥	49930 THIO 01.58 - FLV 0812 UM ②-⑤
43955 FLV 15.34 - FVY 18.00 - LUX 20.06 UM ⑥	49938 MKM 05.52 - FLV 10.25 UM ②-⑥
43956 BET 14.40 - FVY 17.06 - NK 18.01 UM ⑦	

Le roulement marchandises B8 comporte 27 journées (B801 à 837). Il est en fait mixte : 13 SNCB / 3000 CFL. La plupart des services sont assurés par deux locomotives accouplées en unité multiple, de sorte qu'il n'y a en réalité que +/- 15 journées de travail. Au départ de Leuven, les 13/3000 circulent intensivement sur toute la ligne du Luxembourg où elles assurent maintenant l'essentiel du trafic, avec prolongation de nombreux parcours jusqu'à Bettembourg, Thion-

ville, Woippy et Metz. En outre, on les rencontre également à Zeebrugge (un aller-retour), Monceau (un aller-retour), Kinkempois via Gouvy (un aller-retour) et Leuven via Gouvy - Kinkempois et la ligne 36 (un aller-retour auparavant assuré jusqu'à Hasselt pour un couplage de 1800 CFL). Comme il n'est pas possible de publier l'intégralité de ce roulement, nous vous donnons ci-contre la liste de tous les trains remorqués de jour.

**PHOTO 47-14** Les locomotives de la série 15 ont fait un retour inattendu sur la scène ferroviaire depuis le début du mois de juillet. Le 20 juillet, passage à proximité d'Hambos sur la ligne 53 bis de l'INT 1430 Bressoux-Lourdes, remorqué par la 1501. Pierre HERBIET.





**PHOTO 47-15** Afin d'initier les conducteurs du dépôt de Leuven à la conduite des 13, le train 33920 Genk-Ford - Zeebrugge fut assuré, à partir de Diest, par une locomotive de la série 13, du 2 au 30 mai. Le 9 mai, ce train, remorqué par la 1314, quitte la gare de Diest après avoir relayé une locomotive de la série 51. Christian VANHECK.



**PHOTO 47-16** Cette année, les "Luxembourg-Blankenberge Express" ont été remorqués de bout en bout par une 3000 des CFL. Le 6 mai, passage du premier train de la saison à Watermael au crochet de la 3010. Christian DOSOGNE.



● Les 3000 des CFL disposent d'un roulement propre comportant 8 journées :

**- journées 1 à 4 :**

traction de tous les IR-m LUX ↔ Liers et des trains P4023/4026 Liers ↔ FVY, ainsi que le 3354 Troisvierges - LUX

**- journées 5 et 6 :**

②-③ (en UM) :

44914 LUX 04.33 - FVY 06.25 - NK 07.58  
 44931 NK 09.33 - FVY 10.47/11.52 BET 14.39  
 44936 BET 16.12 - FVY 17.54  
 44933 FVY 18.30 - LUX 20.11

①②⑦ : réserve

**- journée 7 :**

① + ② :

3766 LUX 16.46 - TV 17.59 (en 2ème position) à vide TV - MRV

TA 1371 MRV 20.22 - Lux 22.29.

③ : TA 1374 Lux 03.52 - FBX 06.02

15494 FBX 06.44 - MRV 07.15

TA 1397 MRV 20.22 - LUX 22.29.

⑤ : TA 1398 LUX 03.52 - FBX 06.02

15494 FBX 06.44 - MRV 07.15

TA 1379 MRV 18.25 - LUX 20.25

⑥ : réserve

⑦ : TA 1382 LUX 03.15 - FBX 05.35

15468 FBX 06.45 - LUX 09.36

**Journée 8 :**

①-④ : réserve

⑤ : 3766 LUX 16.46 - TV 17.59 (en 2ème position)

15499 FVY 18.50 - MRV 19.52

TA 1397 MRV 20.22 - Lux 22.29.

⑥ : réserve

⑦ : TA 1398 LUX 03.52 - FBX 06.01

15468 FBX 06.45 - LUX 09.36

← Le 30 mai, passage à Neufchâteau d'un train remorqué par les 1324 + 1326 suivies par les 2608 + 2355 + 2620 remorquées comme véhicules. Alain ELOOT.



**PHOTO 47-18** Les 13 font maintenant partie du paysage de la ligne du Luxembourg. Le 7 juillet, la 1339 et la 1335 remorquent le train 41501 Leuven 10.00 - Luxembourg 13.34, ici photographié peu après le point d'arrêt de Florée. *Alain DEFECHEREUX.*

### série 15

● Au début du mois de juillet, l'atelier de Kinkempois a remis en service les 1501, 1503 et 1504. Elles sont utilisées pour tracter des parcours réguliers ou spéciaux vers la France pour soulager les locomotives de la série 12. Le seul parcours régulier confié aux 15 est le TA 1430 Bressoux - Lourdes, remorqué par la 15 entre Bressoux et Tourcoing suivant l'horaire suivant :

**Bressoux 17.36 - Kinkempois 17.46 P - Vouroux 18.02 P - Bruxelles-Midi 19.20/25 - Denderleeuw 19.44/20.15 - Tourcoing 21.31**

En outre, en vue de leur introduction sur la ligne 42 dès le service d'hiver, deux 15 ont été testées le 18 juillet entre Liège-Gouvvy et retour, en tête d'un train spécial circulant comme omnibus.

### série 20

● Le 10 juin, le roulement des 20 a, comme prévu, subi d'importantes modifications. La nouveauté est leur engagement en trafic marchandises sur l'axe Antwerpen-Montzen. On peut diviser leur roulement en deux parties : les journées 001 à 007 pour le trafic sur la ligne du Luxembourg; et les journées 008 à 015 pour le trafic marchandises de et vers Montzen. Sur la ligne du Luxembourg, elles ont conservé quelques parcours marchandises, mais uniquement de nuit, ainsi que la traction des trains de voyageurs suivants :

90/94 LUX - FBM/FBM - LUX ①-⑦  
 96/97 LUX - FBM/FBM - LUX ①-⑦  
 295/296 FBM - LUX/LUX - FBM ①-⑦  
 298 LUX - FBM ②③④⑤ (FDD ①④⑥)  
 ER 298 FDD 10.50 - FBM 11.07 ①④⑥  
 299 FBM - LUX ①③④⑦ (FDD - LUX ②④⑥)  
 RE 299 FBM 15.32 - FDD 15.40 ②④⑥  
 498 LUX - FBM ①-⑥ (FDD ⑦)  
 ER 498 FDD 08.00 - FBM 08.17 ⑦  
 499 FBM - LUX ①-④⑥⑦ (FDD - LUX ⑤)  
 RE 499 FBM 20.02 - FDD 20.30 ⑤  
 7405 LY - FBM ①-⑤  
 8602 FBM - LJ ①-⑤

Outre Antwerpen, les 20 atteignent également, au départ de Montzen, des destinations telles que Jeumont (F), Ruisbroek et, uniquement le samedi, Gent-Zeehaven. La liste des trains circulant de jour est reprise dans le tableau ci-joint.

### Liste des trains de marchandises remorqués de jour par les 20

40206 GMN 13.20 - FGZH 16.25 ⑥	45274 GMN 15.45 - FNND 19.20 ②③④
41153 RHODE 13.45 - GMN 15.17 ②③	46102 GMN 13.45 - FNND 15.19 ②-⑤
42203 FGZH 16.55 - GMN 20.08 ⑥	46103 FNND 06.01 - FHS 08.18 - GMN 09.20 (en double traction de FHS à GMN) ②-⑤
43305 FNND 07.39 - GMN 11.17 ③⑥	47239 FNND 09.39 - GMN 12.17 ①-⑤
44214 GMN 11.46 - JT 15.12 ②-⑥	47261 FRB 08.13 - GMN 11.15 ②-⑤
44217 JT 15.41 - GMN 19.13 R②-⑥	47263 FRB 12.48 - GMN 16.15 ②-⑥
45204 GMN 10.45 - FNND 13.22 ①	47266 GMN 09.20 - FRB 12.18 ②-⑤
45207 FNND 10.11 - GMN 13.17 ②-⑥	47268 GMN 08.20 - FRB 11.56 ⑥
45208 GMN 15.45 - FNND 18.20 ②-⑥	49200 GMN 09.45 - LILLO 12.29 ①-⑤
45209 FNND 13.38 - GMN 16.17 ⑥	52605 FNND 07.39 - GMN 10.18 ①
45211 FNZG 17.50 - GMN 20.18 F②	
45270 GMN 0814 - FNND 10.55 ②-⑥	



**PHOTO 47-19** La 2015 en tête du train 44214 Montzen 11.46 - Jeumont 15.12, garé à Erquelinnes, le 12 juillet 2001. *Jacques DELFORGE.*



**Le 22 avril 2001, présence insolite de la 2007 à Welkenraedt, en tête d'un train spécial à destination de Lourdes.** *Louis HUYGHEBAERT.*

**PHOTO 47-20** →

Le 2 juin 2001, la 2503 remorqua le Camino Azul de Denderleeuw à Luxembourg, ici en passage à Genval. Marc GRIETEN.

**série 25**

● Les locomotives de la série 25 ont bien perdu leurs roulements le 10 juin dernier. Depuis lors, elles sont placées en réserve, et interviennent un peu partout sur le réseau, en tête de toutes sortes de trains.



**PHOTO 47-21** ↓ Depuis le 10 juin, les 25 sont utilisées comme "réserve", et sont particulièrement actives dans les régions d'Antwerpen, Gent, Brugge et Mons. Le 27 juin, la 2507 assure le P 7008 Poperinge - Etterbeek, vu à Gent-Sint-Pieters. Jean-Luc VANDERHAEGEN.

**Locomotives Diesel****série 51**

● Le déclin des 51 se poursuit, avec la mise hors exploitation au 1er juillet 2001 des 5112 (Merelbeke), 5128 (Merelbeke), et 5183 (Antwerpen-Noord), et, le 1er août, de la 5134 (Antwerpen-Noord), toutes pour avarie à leur moteur Diesel.

● Les roulements des 51 ont subi d'importants remaniements le 10 juin. Ainsi, les 51 d'Antwerpen-Noord, d'Hasselt et de Merelbeke sont dorénavant regroupées dans un seul roulement géré par Antwerpen-Noord : la série GA, qui comprend un total de 32 journées, soit un nombre identique aux anciens roulements additionnés.

A Charleroi-Sud, le roulement GN s'est fortement réduit, passant de 7 à seulement 3 journées.

**séries 54-55**

● La chaudière Vapor-Clarkson des 5403, 5526 et 5541 a été mise hors service.

**Roulement GN des 51 de Charleroi-Sud - ①-⑤**

GN 01 : FTY 06.34 - 77072 - 07.15 FFR 08.01 - 77073 - 08.53 Ath = FGH 10.43 - 77210 - 11.33 = HAVIN 13.20 - 47052 - 17.00 LQV

GN 02 : LWC 05.31 - RZ 4677 - 06.30 LCV - 4677 - FCR - 4659 - LCV - 4681 - FCR - 8761 - LCV - 4687 - FCR - 4668 - LCV - 19.38 - ZR 4668 - 21.00 LWC

GN 03 : entretien

Pas de service le samedi et dimanche

Le 6 mai, passage à Amay d'un train de fonte remorqué par deux 51 du dépôt de Charleroi-Sud. Les trains de fonte circulant entre les bassins sidérurgiques de Charleroi et de Liège sont fréquemment assurés par des 51. Il n'existe pas d'horaire : ces trains circulent à la demande. Michel HANSSSENS.



## Roulement GA des 51 d'Antwerpen-Dam, Hasselt et Merelbeke

GA 01 FNND 09.15 - **72394U** ①-② -10.25 LKL = FNZG 12.48 - **55233U** ①-② 13.25 LKL 16.51 - **72387U** ①-② - 18.05 FNND = LKL  
 GA 02 Budel 11.26 - **49663U** ①-② (Mol 12.06/13.13) - 14.47 Lillo = LKL 18.24 - **72395U** ①-② - 19.17 FNND  
 GA 03 Mol 11.40 - **33201** ①-② - 13.05 Lillo = FNND 17.01 - **72398U** ①-② - 18.10 LKL 18.53 - **40305U** ①-② - 19.33 FNZG  
 GA 04 FNND 08.20 - **72034** ①-② - 08.50 FNZG = FNND 10.00 - **62902** ①-② - 10.46 FNKL 13.40 - **72934** ①-② 14.00 FMB 14.48 - **72933** ①-② - 15.20 FNKL  
 GA 05 FNND 07.52 - **55230** ①-② - 08.48 FIZ 10.05 - **55913** ①-② - 10.21 WERB 11.23 - **55214** ①-② - 11.41 FIZ = FSR 13.00 - **55229** ①-② - 14.48 FNND  
 GA 06 FNND 08.45 - **72040** ①-② - 09.50 FVV = FIZ 11.51 - **55233** ①-② - 13.35 LKL 16.51 - **72387U** ①-② - 18.05 FNND  
 GA 07 FLV 09.18 - **72820** ①-② - 09.33 FTB 11.12 - **52322** ①-② 13.20 FHS = ANGOL 18.33 - **42959** ①-② - 20.17 FLV  
 GA 08 FIZ 07.09 - **55246** ①-② - 09.01 BERDR = FNND 10.40 - **72396U** ①-② - 11.57 LKL 12.24 - **55232U** ①-② - 14.09 FIZ  
 ①② : LML - **6712** - FBK **6762** LML  
 GA 09 idem GA02 (seconde locomotive)  
 GA 10 OOR 08.23 - **47239** ①-② - 08.40 FNND = FNZG 09.40 - **72035** ①-② - 10.05 FNND = WILMA 12.42 - **49072** ①-② - 14.50 FDD 15.30 - **47003** ①-② - 17.55 WILMA 18.42 - **49078** ①-② - 20.59 FKR  
 GA 11 FNND 10.40 - **72396U** ①-② - 11.56 LKL 12.25 - **55232U** ①-② 13.01 FNZG = BELBA 16.20 - **41249** ① - 20.10 AACHW  
 GA 12 FNND 09.15 - **72394U** ①-② - 10.25 LKL 11.06 - **32890U** ①-② - 11.50 FNZG = FNND 17.01 - **72398U** ①-② - 18.10 LKL 18.54 - **40305U** ①-② - 19.32 FNZG  
 ① : NK 08.10 - **34244** - 10.00 FRST  
 GA 13 PLANTON FNDM  
 GA 14 FNND 13.38 - **47001** ①-② - 14.20 WILMA = RHODE 16.55 - **55234** ①,② - 18.10 FNND 18.29 - **55235** ①-② - 18.50 FNZG  
 GA 15 FSR = FQN 14.48 - **47676** ①-② - 15.42 FSR 16.30 - **49679** ①-② - 17.49 FQN  
 GA 16 PLANTON FNDM  
 GA 17 FNND 07.20 - **62400** ①-② - 08.30 FHT = FNZG 11.44 - **72031** ①-② - 12.02 FNND = OOR 14.03 - **43935** ①-② - 15.27 FLV 15.50 - **43936** ①-② - 17.28 OOR  
 GA 18 FNND 08.51 - **39360U** ①-② - 09.29 FKR = FGSP 767 FKLO **788** FGSP **769** FKLO **790** FGSP 771 FKLO  
 GA 19 FGND 08.51 - **39360U** ①-② - 09.29 FKR 13.50 - **49863** ①-② - 14.51 SAS 15.15 - **44623** ①-② - 16.23 FGZH  
 GA 20 FGRA **1875** FGSP **1956** FRN **1978** FGSP **1858** FGRA **1880** FGSP = FKR 13.19 - **49656F** - 14.21 SAS 14.52 - **44621** ①-② - 15.49 FGZH = FZZ  
 18.20 - **47209** ①-② - 19.10 FKR  
 GA 21 LML 16.52 - **52325** ①-② - 19.10 FHS 19.41 - **39324** ①-② - 20.08 FKGLF  
 GA 22 GMN 08.42 - **47940** ①, ② - 10.56 FHT = FSR 12.40 - **55323** ①-② - 14.18 FKGG = FKGLF 15.39 - **33920** ①-② - 16.00 FHS  
 GA 23 FKGLF 09.10 - **33923** ①-② - 09.50 FDT = FKGG 18.51 - **47211U** ①-② - AACHW  
 ① : GMN 16.35 - **47208U** 17.46 FHS  
 GA 24 ①-② : navettes entre FHS, FKGLF, FKGG  
 ① : GMN 16.35 - **47208U** 17.46 FHS  
 GA 25 ①-② : navettes entre FHS, FKGLF, FKGG -  
 ① : AACHW 10.30 - **42066U** 12.20 FKGG  
 GA 26 BELBA 13.42 - 41145 ①-② - 17.15 AACHW 19.10 - **42170** ①-② - 19.39 GMN  
 ① : GMN 09.32 - **45165** - 09.59 AACHW 10.30 - **49226** - 12.28 FHS  
 GA 27 ①-② : navettes entre FHS, FKGLF, FKGG  
 GA 28 PLANTON FHS  
 GA 29 GMN 07.05 - **47206U** ①-② FKGG 08.34 = FHS 09.53 - **74462** ①-② - 10.27 FKGLF 11.32 - **33924** ①-② - 12.41 FDT = FHS 13.25 - **74491** ①-② - 14.33 FHS puis ①-② : navettes entre FHS, FKGLF, FKGG  
 GA 30 AACHW 06.47 - **42102** ①②③ - 10.10 BERDR = ANGOL 12.52 - **42921** ①-② - 14.25 FLV = FIZ 16.52 - **72051** ①-② - 17.58 FNND  
 GA 31 FKGG 06.25 - **42077** ①② - 08.29 AACHW = GMN 10.05 - **42076** ①-② - 11.15 FKGG = FKGRK 17.34 - **42915** ①-② - 19.02 FBX  
 GA 32 GBW 11.20 - **47975** ①-② - 13.17 FHS

Parmi les parcours intéressants, on retiendra en particulier : le train 42066 Aachen-West 10.30 - Genk-Goederen 12.20 circulant le dimanche (GA25); le train 42077 Genk-Goederen 06.25 - Aachen-West 10.10 circulant les mercredis et jeudis (GA 31); le train touristique Mol - Blankenberge (GA 08); les trains 45165 Montzen 09.32 - Aachen-West 09.59 et 49226 10.30 Aachen-West - Hasselt 12.28 circulant le samedi (GA 26).

Jusqu'au 9 juin, tous les samedis, la locomotive électrique assurant le train 45207 (Antwerpen-Gremberg) était allégée entre Hasselt et Montzen par une 51. Le 21 avril 2001, ce parcours était assuré par deux 51, la 23 étant remorquée comme véhicule, ici à la sortie du tunnel de Remersdael.

Laurent GARY.





**PHOTO 47-22** La 5526 prête au départ en gare de Montzen le 11 juillet 2001, en tête du train 41187 pour Aachen-West. A partir de la sortie du tunnel de Gemmenich, les signaux sont équipés de balises INDUSI, ce qui a permis de vérifier le bon fonctionnement de l'équipement de la locomotive. Walter GOSSENS.

## SORTIE DE LA 5526 "RHIN D'ACIER"

Après de nombreux mois de transformations, la 5526, première locomotive destinée au "Rhin d'Acier", est sortie de l'AC Salzinnen le 29 juin. Cette machine a été équipée des systèmes de sécurité ATBL-NL (Pays-Bas), Indusi I60R-PZB90 (Allemagne) et Memor (Belgique), de la radio sol-train internationale Ascom CF-223. Les unités centrales de ces appareillages sont logées dans une nouvelle armoire électrique située à l'emplacement de l'ancienne chaudière Vapor-Clarkson. Du 2 au 13 juillet, la 5526 a assuré plusieurs parcours vers Maastricht et Aachen-West afin d'effectuer des premiers

essais "officiels" de l'ATB et de l'Indusi. Ces parcours ont permis à plusieurs instructeurs de se familiariser avec les particularités de la machine. Le 16 juillet, la 5526 est retournée à l'AC Salzinnen pour effectuer divers travaux d'amélioration. Les prochaines machines destinées au "Rhin d'Acier" seront, dans l'ordre, les 5517 et 5523. Cette dernière perdra donc son équipement pour le chauffage électrique des trains et ... sa livrée bleue ! Leur sortie de l'AC Salzinnen est prévue à l'automne. Suivront, pour finir, les 5507 et 5533.

Les 55 "Rhin d'Acier" présentant plusieurs particularités en matière de conduite, les flancs des postes de conduite ont été peints en gris, tandis qu'une bande rouge a été apposée sous la toiture afin que la machine puisse être distinguée sur une cour d'atelier. On regrettera néanmoins amèrement que certains dirigeants de la SNCB aient refusé l'idée de repeindre les machines "Rhin d'Acier" dans la nouvelle livrée, des locomotives de la série 77. Une amélioration, hélas partielle, du design devrait cependant avoir eu lieu au moment de la parution de ce numéro.

**PHOTO 47-23** Maastricht, le 10 juillet 2001. Afin de pouvoir effectuer un premier essai "officiel" de l'ATB, la 5526 assura la traction du train 47650 entre Kinkempois et Maastricht en lieu et place de la 27 normalement prévue. Dans l'attente de venir se placer en tête du 49605 pour le retour vers Kinkempois, la 5526 stationne à côté des anciennes automotrices postales mP 3033 et 3034. Celles-ci sont maintenant utilisées par NS-Railinfrabeheer pour des essais du futur système de signalisation européen ERTMS. Walter GOSSENS.





Le 20 mai 2001, le train de désherbage parcourut le tronçon frontalier entre Visé et Maastricht. La rame, encadrée par les 5532 et 5538, passe à Oost-Maasland, lors du retour vers la Belgique. Michel de ESCH.

### série 59

#### ● Plus que cinq !

Avec la réforme des 5905 (explosion du carter de distribution du moteur Diesel), 5936 (collision de Voroux avec la 2741 le 11 juin) et de la 5939 (avarie au moteur Diesel), il ne subsiste plus cinq 59 en activité...

### série 62

● En 2002, une trentaine de 62-63 seront en surplus. Une quinzaine devraient intégrer le Département Infrastructure, tandis que les autres seront proposées à la vente.

↓ Les 55 bleues assurent de temps en temps des trains sur la ligne 24 jusqu'à Montzen. Le 7 mai, la 5531 passe à Remersdael en tête d'un train diffus en direction de Montzen. Michel HANSENS.



↑ Le 5 avril, l'Orient Express détourné par la Belgique à la suite d'une grève sur le réseau français, quitte Liège-Guillemins allégé en queue les 5510 et 5523. Laurent GARY.





Si les 55 bleues fréquentent régulièrement la ligne 214 Bressoux - Chertal, il est toutefois très rare de les voir couplées par deux, comme ce fut le cas le 17 mai 2001, ici à Herstal en tête d'une rame de coils vide se dirigeant vers Chertal. Michel HANSENS.



**PHOTO 47-24** ↑ Plusieurs trains transportant des déchets nucléaires ont été mis en marche entre Vlissingen et Lahague (F) via Roosendaal, Gent et Mouscron. A Roosendaal, le wagon spécial était encadré par deux voitures du type M2 dans lesquelles avaient pris place des policiers. La traction était assurée par les 6240 + 6231 d'Hasselt. Kristof AVONDS, 9 mai 2001.

**PHOTO 47-25** ↓ Le 30 avril dernier, une collision frontale s'est produite à Bordighera, non loin de Vintimiglia, sur la Côte Ligure, entre l'international 361 Nice - Venezia, et un train de travaux remorqué par la 6036, laquelle fut entièrement détruite. Mise hors exploitation le 1-8-1986 à St-Ghislain, cette locomotive avait été vendue en 1992 en Italie. Elle appartenait à la firme de travaux de voie Valditerra Lavori Ferroviari S.p.A. à Novi Ligure. La 6036 en tête d'un train de travaux en gare de Recco, le 9 novembre 2000. Pierre HERBIET.



● Dans le courant du mois de juillet, à la suite de la surcharge de travail de la carrière d'Andenne, plusieurs trains à destination des Pays-Bas ont été chargés à Mariembourg avec du calcaire provenant d'une carrière proche et appartenant au même exploitant. Si ce trafic s'avère concluant, il pourrait même devenir régulier dans le futur. Les trains sont remorqués par deux 62 de Charleroi-Sud. Les rames chargées circulaient de nuit, tandis que les rames vides étaient acheminées tôt le matin, en plusieurs tronçons. Voir notre photo en dernière page.

### série 70

● **C'est fini !** Le tout dernier service commercial accompli par une locomotive de la série 70 fut assuré par la 7003 le vendredi 8 juin 2001. Cette date marque ainsi la fin de cette série. Les 70 étaient non seulement les plus vieux engins Diesel encore en activité à la SNCB, mais également les toutes premières locomotives Diesel commandées par la SNCB, mises en service en 1954. Le PFT consacrera prochainement une étude retraçant l'histoire de cette série.

● Comme déjà signalé dans notre précédent *EL*, le PFT a acquis la 7005. Celle-ci assura son dernier service le 28 février. La machine fut transférée le 16 juin de l'atelier d'Antwerpen-Noord vers celui de Schaerbeek à l'aide de la 6077 du PFT (voir à ce sujet les nouvelles du PFT p. 4).

## série 77

- Le 1er juin 2001, le Conseil d'Administration de la SNCB a commandé une deuxième tranche de 77. Le contrat porte sur 80 unités qui seront numérotées de 7791 à 7870. Ces machines seront identiques à la celles de la première tranche.

- La répartition actuelle des machines livrées est la suivante :

7701 à 7720 : Antwerpen-Noord

7721 à 7724 : Charleroi-Sud

7725 à 7729 : Antwerpen-Noord

7730 à 7738 : Charleroi-Sud

7739 et 7740 : Kinkempois

Selon les prévisions, les 7741 à 7758 seront partagées entre les ateliers de Kinkempois et de Merelbeke; les 7759 et 7760 devraient rejoindre Charleroi-Sud, tandis que les 7771 à 7790, qui seront équipées pour circuler sur le *Rhin d'Acier*, seront plus que vraisemblablement affectées à Antwerpen-Noord.

## série 80

- Le déclin final des 80 devrait débiter à la fin de l'été, avec la mise hors service envisagée des 8001, 8025, 8047, 8051, 8052, 8053, 8055, 8058 et 8059. Elles seront remplacées par les 8201, 8202, 8204, 8206, 8209 et 8210 de Merelbeke, mutées le 6 avril et le 1er juillet 2001.

La 8050 a, en outre, déjà été mise hors exploitation le 1er août 2001.

- Une locomotive de la série 80 devrait être utilisée comme "gros outillage" par l'Atelier de Salzennes, en remplacement de la 9209 qui sera prochainement réformée.

## séries 84 et 85

- Une grande vague de radiations est intervenue le 1er juillet, avec la mise hors exploitation des 8428, 8440, 8452, 8453, 8462, 8464, 8468, 8469, 8470, 8502, 8503, 8507, et 8524.

Il ne subsiste ainsi plus que les 8461, 8463 et 8467 en service à Antwerpen-Noord (les 21 autres 84 étant des machines "Infrastructure"). Quant aux 85, leur nombre est réduit à 10 unités.

## série 92

- La 9209, inventoriée comme "gros outillage", et utilisée pour assurer les manoeuvres dans l'enceinte de l'Atelier Central de Salzennes, sera prochainement réformée et devrait être remplacée par une locomotive de la série 80 en provenance de l'atelier de Schaerbeek.



**PHOTO 47-37** Au début du mois de juillet, les 7102, 7103, et les 7503 à 7506 ont quitté l'atelier d'Antwerpen-Noord en direction de l'Italie. Elles rejoindront la société "Construzioni e Attrezzature Ferroviarie Leon d'Or", à Marmirolo, où se trouvent d'ailleurs déjà les 10 automotrices Budd acquises par le FAS en 2000 (voir EL 45 p. 18-19). Le 9 juillet, les 7102, 7103, 7505 et 7506 se trouvaient en escale à Stockem. *Geoffroy QUINET.*



**Le 11 mai 2001, passage à Boondaal sur la ligne 26 du train de ballast 95783 Leuven - Quenast, remorqué par les 7608 + 7612 + 7624.** *Auteur inconnu.*



**PHOTO 47-26** Les locomotives de la série 80 sont plus que jamais menacées et vivent leurs derniers mois. Le 29 avril 2001, un train de renouvellement des voies opère à la bifurcation de Linkebeek, remorqué par les 8040 et 8049. *Christian DOSOGNE.*



Le 8 juin 2001, le montage de la 7743 s'achève. Sur la même voie, on voit la construction de la 7744. A droite de la 7741 se trouve la future BB 461.006 de la SNCF, et derrière celle-ci une machine du type G2000 de 2240 kW, dont 22 unités ont été commandées pour le pool de locomotives d'Angel Trains. Günther BARTHIS.

**PHOTO 47-27** Le 22 septembre 1999, la 7702 fut testée en tête d'une rame de charbon, ici à Kiel-Meimersdorf. La machine n'avait pas encore reçu sa peinture définitive. Christian VANHECK.

**LA CONSTRU  
CHEZ VOSS**





**PHOTO 47-28** Le 19 septembre 1999, la 7702 est testée sur les voies de l'usine Vossloh. Christian VANHECK.

## CONSTRUCTION DES 77 VOSLOH A KIEL

Le 8 juin 2001, la 7741 subit les dernières vérifications avant sa livraison à la SNCB et son départ vers la Belgique. Ici, les chaînes de construction tournent à plein rendement. Le carnet de commande ne cesse d'ailleurs de se remplir, à tel point que le hall de montage, qui comprend 4 voies, sera prochainement agrandi. Pour les années 2001-2002, Vossloh prévoit de livrer respectivement 94 et 104 locomotives. Günther BARTHS.





**PHOTO 47-29** Le 25 juin 2001, dans le cadre des projets de mobilité autour de Bruxelles, un train formé de deux autorails de la série 41 a été mis en marche de Bruxelles-Schuman à Bruxelles-National-Aéroport. Parmi les hôtes de marque ayant pris place à bord du convoi, figurait le Prince Philippe. L'utilisation d'autorails s'explique par le fait que la bifurcation d'Haren permettant à la ligne 26 de rejoindre la ligne 36 n'est pas encore équipée pour la circulation des engins à motorisation triphasée. Le train traverse ici la gare d'Etterbeek. Ch. DOSOGNE.

## Autorails

### série 41

- Les problèmes affectant les 41 sont toujours fort nombreux, en particulier au niveau des portes. Tous les jours de la semaine, même parfois le samedi, et ce jusque tard dans la soirée, des ouvriers de Cummins continuent à procéder à des modifications à la motorisation. Selon certains échos, il y aurait au total près de 800 points à modifier sur chaque autorail !

- Au début du mois de juillet, le 4128 est arrivé à Merelbeke, tandis que le 4129 a été muté à Stockem. L'utilisation des 41 sur l'Athus-Meuse a débuté le 16 août par des liaisons Dinant-Bertrix-Libramont.

- Voici à titre indicatif l'affectation actuellement prévue des 41, à mesure de leur livraison :

Hasselt :	25 autorails au 01-06-2002
Stockem :	8 autorails au 30-09-2001
	10 autorails au 01-02-2002
Merelbeke :	28 autorails au 01-02-2002
	35 autorails au 01-06-2002
Charleroi-Sud :	10 autorails au 01-06-2002.

**PHOTO 47-31** Le 4129 photographié devant l'atelier de Bertrix peu après son transfert d'Hasselt, le 6 juillet 2001. Geoffroy QUINET.



**PHOTO 47-30** Le 22 avril 2001, l'IR-e 3213 Antwerpen-Centraal - Neerpelt, assuré par les 4108 et 4115, attend le départ sur la voie 1. Les 41 n'auront fréquenté ce côté de la gare d'Antwerpen-Centraal que durant les week-ends du 10 mars au 23 juin 2001. Depuis le 24 juin, cette partie de la gare est en effet à son tour mise hors service pour permettre la rénovation des voies et des quais; les trains sont depuis reçus sur les voies situées côté zoo. Marc GRIETEN.



## Voitures - wagons

### Des voitures pour la Bosnie ?

● La SNCB envisage de céder à titre d'aide humanitaire à la Bosnie-Herzégovine, plusieurs voitures des types I4 et K3 subsistantes.

### Nouvelle commande de Shimmns

● B-Cargo a commandé en Slovaquie une nouvelle série de 250 wagons du type Shimmns pour le transport de rouleaux de tôles (coils). L'investissement s'élève à 540 millions de francs.

### De nouvelles voitures de nuit

● La SNCB a l'intention de commander prochainement une série de 35 à 40 nouvelles voitures de nuit. Ces voitures auront la particularité de comporter des compartiments couchettes et lits. Cette nouvelle conception de l'aménagement permettra de réduire la composition des trains notamment durant les périodes



**PHOTO 47-32** La première voiture à deux niveaux du type M6 est enfin arrivée fin juin chez Bombardier à Brugge. Pour rappel, la SNCB a commandé 210 voitures M6. Les caisses et bogies sont construits en France, tandis que Bombardier à Brugge assure l'habillage intérieur et les finitions. Bombardier, Brugge, 17 août 2001. Christian DOSOGNE.

hors saison, où des voitures-couchettes et des voitures-lits circulent parfois avec seulement quelques passagers. Avec ce nouvel agencement, une voiture suffira pour transporter les deux catégories de

voyageurs, ce qui permettra des économies. Ces nouvelles voitures ne devraient pas être mises en service avant la fin de la décennie. Elles permettront la réforme des anciennes voitures nuits.

### Les I6 "vélos"

Comme mentionné dans notre précédent numéro, la SNCB a modifié dix voitures I6 (quatre A et six B) pour le transport de vélos. La transformation consiste en la suppression du premier compartiment contigu à une des plates-formes d'accès, et à l'aménagement sur la place libérée d'un espace pour transporter les vélos. Ces voitures sont utilisées dans les trains suivants :

- 1177/1170 "Azur-Express" Bruxelles-Vintimiglia (1 x I6A);
- 1277/1270 "Camino Azul" Bruxelles-Port Bou (1 x I6A);
- 1430/1433 Bressoux-Lourdes (1 x I6A)
- 1486/1487 Bressoux - Biarritz (1 x I6A)
- EC 91/90 "Vauban" Bruxelles - Basel (2 x I6B)
- 499/498 Denderleeuw/Bruxelles-Basel (2 x I6B)
- 1291/1290 "Freccia Del Sole" Denderleeuw - Rimini (1 x I6A)
- 1295/1294 "Freccia Del Tirreno" Denderleeuw - Roma (1 x I6A).

**PHOTO 47-34** La voiture I6 A 11615 (UIC 61 88 19 -70615-0), modifiée pour le transport de vélos. Forest-Midi, 24 juin 2001. Christian DOSOGNE.



## Les voitures I4 en Serbie

On se souviendra qu'en 1997, après la réforme des dernières voitures internationales du type I4, les Chemins de fer yougoslaves (JZ) avaient racheté d'occasion 26 d'entr'elles.

Il s'agissait des voitures SNCB numéros 12.201, 12.210 à 12.220, 12.303, 12.304 et 12.307 à 12.318.

Depuis leur arrivée en Serbie, ces voitures sont incorporées dans des rames composées de véhicules d'origines diverses. Elles ne circulent jamais en composition homogène.

Attachées à la gare de Subotica, elles sont utilisées dans des trains régionaux sur l'ensemble du réseau.



**PHOTO 47-35** Gros plan sur la voiture 50 72 3836 706-2 des JZ, une ancienne I4 AB de la SNCB. Exception faite la nouvelle décoration, les I4 n'ont subi aucune autre modification. Pozarevac, 17 mai 2001. *Alain DEFECHEREUX.*



**PHOTO 47-36** Le 17 mai 2001, un train local franchit un pont rail-route dans les environs de Osipaonica, sur la ligne Beograd - Velika Plana. La première voiture est une ancienne I4 AB de la SNCB. La locomotive de remorque, la 441.514, fait partie d'une vaste série comptant 260 Bo'Bo' construites à partir de 1967 pour l'électrification du réseau en 25 kV 50 Hz. Ces machines à thyristors sont directement dérivées des célèbres Rc1 suédoises. La sous-série 441.5, livrée par SGP à Graz (Autriche) de 1967 à 1968, compte 32 engins. Depuis l'éclatement de la Yougoslavie, 23 font partie du parc des Chemins de fer serbes. L'ensemble des 441 dispose d'une puissance de 4080 kW et peut circuler à 120 km/h. *Philippe DE GIETER.*

## Infrastructure

### ligne 55

Les travaux de construction du nouveau tracé de la ligne 55 Wondelgem - Zelzate, ont été adjugés en juin dernier. Les travaux devraient débuter dans les prochains jours pour être achevés à la fin de 2002. La nouvelle ligne suivra un trajet situé davantage à l'intérieur du pays. La raison de la modification du tracé est justifiée par l'élargissement et l'établissement de nouveaux doks le long du canal maritime, et notamment l'aménagement du Kluisendok. A l'issue des travaux, la ligne 55, électrifiée, sera parcourable à 100 km/h.

### Feu vert pour la mise à 4 voies des L124 et 161

Le gouvernement wallon s'est finalement accordé sur le dossier du quadruplement des lignes 124 et 161, de quoi satisfaire tous les partis. En bref :

- modernisation (vitesse portée de 120 à 160 km/h) et mise à quatre voies entre Bruxelles et Nivelles (ligne 124); coût : 12 milliards de francs;
- modernisation (vitesse portée de 130 à 160 km/h) et mise à quatre voies entre Bruxelles et Ottignies (ligne 161); coût : 12,7 milliards de francs;
- construction d'une nouvelle ligne à grande vitesse (200 km/h) entre Ottignies-Rhisnes-Gosselies, avec établissement d'une nouvelle gare à Rhisnes (Namur-Nord); coût : 28,12 milliards de francs;
- aménagement de parkings-relais à Rhisnes (10.000 voitures) au croisement de la nouvelle ligne, et à Mont-St. Guibert où sera érigé le terminal du réseau RER.

En ce qui concerne la nouvelle ligne (161N-130N), celle-ci prendra son départ



**PHOTO 47-47** La nouvelle gare de Zeebrugge-Strand est en service depuis le 10 juin. Elle n'est toutefois desservie que les samedis, dimanches, jours fériés, et en semaine lors d'événements touristiques (sculptures de sables). Christian DOSOGNE, 17 août 2001.

à Ottignies et non plus à Bruxelles, ce qui évitera les inextricables problèmes qu'aurait engendré la courte traversée de la région flamande. La ligne 161N démarrera à hauteur de la bifurcation vers Louvain-la-Neuve. Elle se dirigera ensuite vers l'autoroute E411 en longeant, sur la gauche, la N25 jusqu'à Corroy-le-Grand. A partir d'ici, elle sera établie contre l'E411 jusqu'à l'échangeur autoroutier de Dausoulx, où elle bifurquera pour se positionner le long de l'E42 jusqu'à l'aéroport de Gosselies. Le parking-relais de Rhisnes devrait séduire les nombreux citoyens habitant autour de Namur et ne souhaitant pas s'embouteiller avec leur voiture dans le centre de la ville. Certains envisagent de créer aux environs immédiats de l'échangeur de Corroy-le-Grand un arrêt RER, par le prolongement de la ligne au-delà de Louvain-la-Neuve (ligne 161D).

Il est clair que cette nouvelle ligne n'apportera pas ou que très peu de gain de temps pour les voyageurs venant de Namur. Cette liaison n'a en effet de sens véritable que si elle était étendue, d'une part vers Luxembourg, et d'autre part vers Liège et Mons. Le prolongement de la ligne 161N vers le sud se heurte toutefois au problème du franchissement de la

vallée de la Meuse, où il faudrait construire un nouveau viaduc à Beez, 20 mètres au-dessus de celui de l'E411.

Entre Bruxelles et Nivelles, la ligne 124 sera mise à trois voies de Bruxelles-Midi à Uccle-Calevoet et à quatre voies au-delà jusqu'à Nivelles. Le passage à 4 voies nécessitera un énorme réaménagement de la bifurcation de Linkebeek. A Waterloo et probablement Braine-l'Alleud, les deux nouvelles voies seront souterraines. La courbe de Baulers sera entièrement reconstruite. Enfin, un vaste parking-relais sera prévu à Nivelles. Tant qu'à faire, il serait peut-être intéressant d'inclure dans ce projet la mise à quatre voies du court tronçon de Nivelles à Luttre, gare à partir de laquelle la ligne 124 est déjà à 4 voies jusqu'à Charleroi.

Entre Bruxelles et Ottignies, la mise à quatre voies, qui sera en fait prolongée jusqu'à Mont-St. Guibert, posera moins de problèmes urbanistiques. De plus, toutes les expropriations et les études ont déjà été réalisées depuis plusieurs années. Les permis de bâtir pourront être obtenus dans les deux ans, et les travaux débuter en 2004.

**PHOTO 47-41** Le 4 juillet, à l'atelier de Schaerbeek, les pompiers de Zaventem ont présenté à la SNCB un nouveau véhicule de secours. Il s'agit d'un camion "Scania" avec remorque, spécialement agencé par les Etablissements Vanasche et Cie pour permettre d'intervenir non seulement dans la gare souterraine de Bruxelles-National-Aéroport, mais également partout sur le réseau là où il n'est pas possible d'accéder par route. La remorque transporte deux ensembles formés de quatre lorrys dont, le premier lorry de chaque ensemble, est motorisé. Ces lorrys transportent des conteneurs de matériels (désincarcération, bonbonnes avec chalumeaux, extincteurs, divers raccords, etc.). Gageons que cette excellente initiative en appellera d'autres, et notamment pour le futur tunnel TGV de Soumagne (6 km), ainsi que pour les tunnels sous l'Escaut à Antwerpen. Ch. DOSOGNE.



# Inauguration de la nouvelle ligne 147



PHOTO 47-38 ↑

C'est le 11 juin 2001 que fut inaugurée la nouvelle ligne 147. La 1347 eut l'honneur de remorquer le convoi spécial, dans lequel avaient pris place les autorités. La rame était composée de deux voitures I11 et de quelques wagons de marchandises ayant été exposés en gare de Fleurus. La 7737 était accouplée en queue du convoi. Le train passe ici sur le site de l'ancienne gare de Lambusart. Paul RINERT..



↑ Le premier parcours en traction électrique fut réalisé par la 1505, le 15 mai. La rame, formée de la voiture de mesure 00801 et de deux fourgons Dms, arrive à Fleurus. On remarquera les isolateurs de la caténaire prévus pour 25 kV, dans l'éventualité d'un changement de tension dans tout le sud du pays. Cédric SOLTYS.

← PHOTO 47-39

Passage à Lambusart du parcours de retour de la rame inaugurale, remorqué cette fois par la 7737. Paul RINERT.

## Divers

### Les Eurostar non fumeurs

A partir du 1er octobre prochain, Eurostar mettra en application une politique "non fumeurs" à bord de tous ses trains, y compris dans les voitures-bars et la première classe. Une des raisons motivant cette décision est le nombre de places disponibles aux heures de pointes se trouvant souvent dans les voitures fumeurs, au grand mécontentement d'une majorité des voyageurs.

### Adaptation du billet 65+

Afin d'éviter des problèmes de suroccupation des trains et d'ainsi mieux répartir les retours de la côte, la SNCB a modifié les conditions d'utilisation du billet 65+ : le voyage du retour ne pourra plus débiter qu'après 19h00 depuis les gares côtières (Veurne, Koksijde, De Panne, Heist, Duinbergen, Blankenberge, Knokke et Zeebrugge), et ce du 16 juin au 14 septembre. En cas de retour avant 19h00, le voyageur devra acheter un nouveau billet 65+.

En outre, dans les prochaines augmentations tarifaires qui entreront en vigueur en février 2002, la SNCB a l'intention d'augmenter le billet 65+ à 3 € (121 FB).

### Bruxelles-Tourmai en 45 minutes?

Un projet émanant de la ministre des Transports Isabelle Durant envisage de faire circuler des trains ordinaires entre Bruxelles, Tourmai et Mouscron via la LGV 1, à 200 km/h. Un raccordement entre la LGV 1 et la dorsale wallonne devrait être aménagé à Fontenoy. Le gain de temps s'éleverait à plus de 15 minutes, soit 45 minu-



Un nouveau type de passage à niveau est testé à Wavre, au PN de la chaussée de Bruxelles. Les rails sont encastrés dans des dalles préfabriquées en béton de 30 tonnes, qui reposent directement sur l'assise de la voie. Ce type de construction, déjà utilisé aux Pays-Bas, a plusieurs avantages : passage de trafic routier très lourd, diminution du bruit, passage moins chaotique pour les automobilistes, entretien quasi inexistant, longévité plus grande. Si le test s'avère concluant, ce procédé sera appliqué à d'autres passages à niveau à forte fréquentation. Basse-Wavre, avril 2001. Roger CRIKELAIRE.

tes pour le trajet Bruxelles-Tourmai. Le coût de l'investissement s'élèvera à 800 millions. Les communes d'Antoing et de Brunehaut concernées par les expropriations nécessaires à l'établissement du raccordement, ont déjà voté une motion de soutien à ce projet qui semble donc être en bonne voie de concrétisation. Dans la même foulée, on pourrait réaliser un autre projet qui est de faire circuler des trains directs Bruxelles - Ath via la LGV 1, ce qui permettrait de réduire le temps du trajet à seulement 20 minutes ! Mais quel matériel sera capable d'effectuer ces relations, puisqu'il doit être équipé de la signalisation TVM430 ?

12, deux locomotives de la série BB 467400 de la SNCF assurent des navettes entre Lille-Délivrance (LDV) et l'étoile de Gent. Il arrive même qu'elles assurent des trains jusqu'à Zeebrugge. Voici les trains réguliers assurés (uniquement de jour) :

40835 ②-⑤, F① : LDV 17.14 - FKR 18.53  
47721 ②-⑤ LDV 11.14 - FGZH 12.55  
44750 ②-⑤ : FGZH 14.00 - LDV 15.38  
44755 ②-⑤ : LDV 13.18 - FKR 15.56  
40835 ②-⑤ : LDV 17.14 - FKR 18.53  
44771 ① : LDV 13.25 - FGZH 15.00  
40822 ① : FKR 16.03 - LDV 17.30  
44755 ⑥ : LDV 13.24 - FGZH 14.47  
49744 ⑥ : FGZH 17.04 - LDV 18.51

## Interpénétration

### BB 467400 SNCF

Afin d'équilibrer les kilomètres parcourus en France par les locomotives de la série

### Z2100 CFL

Depuis le 10 juin, les trains L 5932 Luxembourg 12.15 - Arlon 12.40 et 5913 Arlon 13.13 - Luxembourg 14.08, sont assurés le samedi uniquement par un Z2100.

La dernière des dix locomotives Diesel construites par Alstom pour le Sri Lanka Government Railway (SLR) a embarqué à Antwerpen fin avril à destination du port de Colombo. Ces machines de 100 t, à 6 essieux à voie large (1,676 m), ont toutes été transférées de Belfort à Antwerpen par chemin de fer, sur des bogies porteurs à voie normale. Leurs bogies moteurs définitifs les accompagnaient posés sur un wagon. Classées W9 et numérotées 864 à 873 par le SRL, ces engins sont directement issus de la famille des locomotives Prima élaborées par Alstom (voir EL 46 p 35). Des machines semblables sont actuellement en construction pour la Syrie (30 CC Diesel), l'Iran (100 CC Diesel), Israël (18 BB et 10 CC Diesel), l'Angleterre (30 BB Diesel Class 67 pour EWS) et la France (locomotives électriques BB 427000, 437000 et 437500 - voir EL 46 p. 15). Equipées d'un moteur Diesel Ruston de 3200 kW et d'une transmission électrique, les W9 sont destinées aux trafics voyageurs et marchandises.

### Embarquement de la dernière W9 au port d'Antwerpen.



La W9 n° 873 en attente d'embarquement à Antwerpen-Ijsland, le 26 avril 2001. A droite, on distingue une locomotive de la série 77. Daniel MOENS.

## Les 241.8 de la DB jusqu'à Montzen

Depuis le 10 juin, les locomotives Diesel de la série 241.8 de la DB (voir *EL* 46 p. 37) sont engagées entre Aachen-West et Montzen.

Le roulement de la série 225 de la DB (ex. 215 vendues à DB-Cargo et renu-  
méro-  
tées dans la nouvelle série 225) comporte 5 journées : trois pour les 225, lesquelles circulent toujours au-delà de Montzen vers Hasselt et Genk avec des conducteurs SNCB, et deux pour les 241.8. La DB aurait l'intention de remplacer totalement les 225 par les 241.8, ce qui nécessitera l'initiation des conducteurs SNCB.

Deux autres services sont également assurés par des 241.8, si bien que quatre machines circulent simultanément sur la section frontalière de la ligne 24. Nous publions ci-après la liste des trains remorqués par les 225 au-delà de Montzen (uniquement les parcours de jour). Il n'y a aucun service le dimanche :

49236	②-⑥	AACHW 08.25 - FKGLF 10.10
47229	①-⑤	FKGLF 11.04 - AACHW 12.40
47237	①②③⑤	FKGLF 17.21 - AACHW 18.55
49710	④	AACHW 13.23 - FKGLF 15.19
47237	①④	FKGLF 17.22 - 18.55 AACHW
49226	②-⑤	AACHW 10.31 - FKGLF 12.22
47231	①-⑤	FKGLF 14.13 - AACHW 16.36

### ← PHOTO 47-44

La mise en service des 241.8 à Aachen a entraîné la suppression des parcours assurés par les locomotives de la série 212. Le dernier train remorqué par une 212 jusqu'à Montzen, et donc en Belgique, a circulé le 9 juin. Le 10 mai 2001, la 212.318-0, en simple traction, ce qui était assez rare, vient de sortie du tunnel de Gemmenich en direction de Montzen. *Kristof AVONDS.*

**PHOTO 47-43** Depuis le 10 juin, les impressionnantes locomotives de la série 241.8 de la DB assurent la plus grande partie du trafic frontalier entre Montzen et Aachen-West. Le 31 juillet, la 241.802-8 (ex. 232.284) se dirige vers Montzen. *Jean-Luc VANDERHAEGEN.*



**PHOTO 47-45** Le 4 mars 2000, les 212.195-4 + 212.319-8 remorquent un train vers Montzen, dans les environs de Gemmenich. *Ph. DE GIETER.*





↑ Depuis le 10 juin, les trains 43936-43935 Bettembourg ↔ Hasselt ne sont plus remorqués par deux 1800 des CFL, mais bien par deux 13 jusqu'à Leuven. Le 2 mai 2001, le 43935 passe à proximité de Alt Hoeselt, non loin de Tongeren. Toujours depuis le 10 juin, les 1800 assurent de nouveau du mardi au vendredi la traction d'un train de jour jusqu'à Ronet : 49970 Dudelange 13.26 - Ronet 19.02 (retour de nuit).  
Laurent GARY.



PHOTO 47-42 →  
Le 20 mai dernier, le Z2103 des CFL fut testé au site du Bois du Coucou, sur la ligne 94, afin de déceler les éventuelles perturbations à la signalisation. Depuis le 10 juin, un Z2100 assure les trains L 5932-5913 Luxembourg ↔ Arlon. Philippe SCHOLL.



### 75 ans de la SNCB

Après Bruxelles-Midi les 5 et 6 mai, ce sont les gares de Brugge et Oostende qui ont accueilli les manifestations des 75 ans de la SNCB les 26 et 27 mai, avant Mons les 23 et 24 juin. A chaque fois, le PFT a participé activement à la réussite de ces journées, puisque sa locomotive-vedette 26.101, la seule locomotive à vapeur autorisée à circuler sur le réseau belge, a assuré des navettes, la première fois entre Brugge et Oostende, et la seconde entre Mons et Saint-Ghislain. A chaque fois, le canevas des festivités était le même, avec un chapiteau présentant les activités de la SNCB, une exposition de matériel moderne et ancien, la visite des gares ou des dispatchings, et le chemin de fer au niveau local. Le public a répondu massivement à l'invitation; vingt mille visites ont été recensées à Brugge et Oostende, et quinze mille à Mons. Un vrai succès !



PHOTO 47-46 Pavoisée de l'écusson royal, la 204.004 se trouve en tête des trois voitures du train royal de Leopold III, exposées voie 1 en gare de Mons. Christian DOSOGNE.



**PHOTO 47-50** La 26.101 fut sans conteste la vedette des festivités des 75 ans. Sans elle, la fête aurait certainement été moins attrayante. Aussi bien à Oostende qu'à Brugge et Mons, les trains-navettes en vapeur ont été pris d'assaut par les visiteurs, preuve de l'intérêt porté par le public pour la vapeur. Le 23 juin, le train spécial en provenance de Mons arrive à Saint-Ghislain.  
Christian DOSOGNE.

**PHOTO 47-48** Le 26 mai 2001, départ d'Oostende du train spécial assurant les navettes vers Brugge. La rame, composée de 7 voitures K et de la voiture d'accompagnement du PFT, était encadrée par la 201.010 côté Brugge et par la 26.101 côté Oostende. Il est décevant de constater que la 201.010 est le seul et unique engin historique de la SNCB encore en état de marche, un record en la matière ! La conservation en état de marche de la 201.010 ne tient d'ailleurs qu'à l'initiative et à la bonne volonté de quelques cheminots du dépôt d'Antwerpen-Dam.  
Christian DOSOGNE.





## La 29.013 à l'atelier de Meiningen

Dans le but de participer aux 75 ans de la SNCB, la 29.013 a quitté la Belgique le 11 février dernier à destination de l'atelier de Meiningen en Allemagne, pour y subir une révision complète et des réparations. Dans le meilleur des cas, son retour n'est plus prévu avant la fin de l'année, c'est-à-dire bien après les dernières festivités des 75 ans de la SNCB ! C'est donc la 26.101 qui remplace la 29.013.

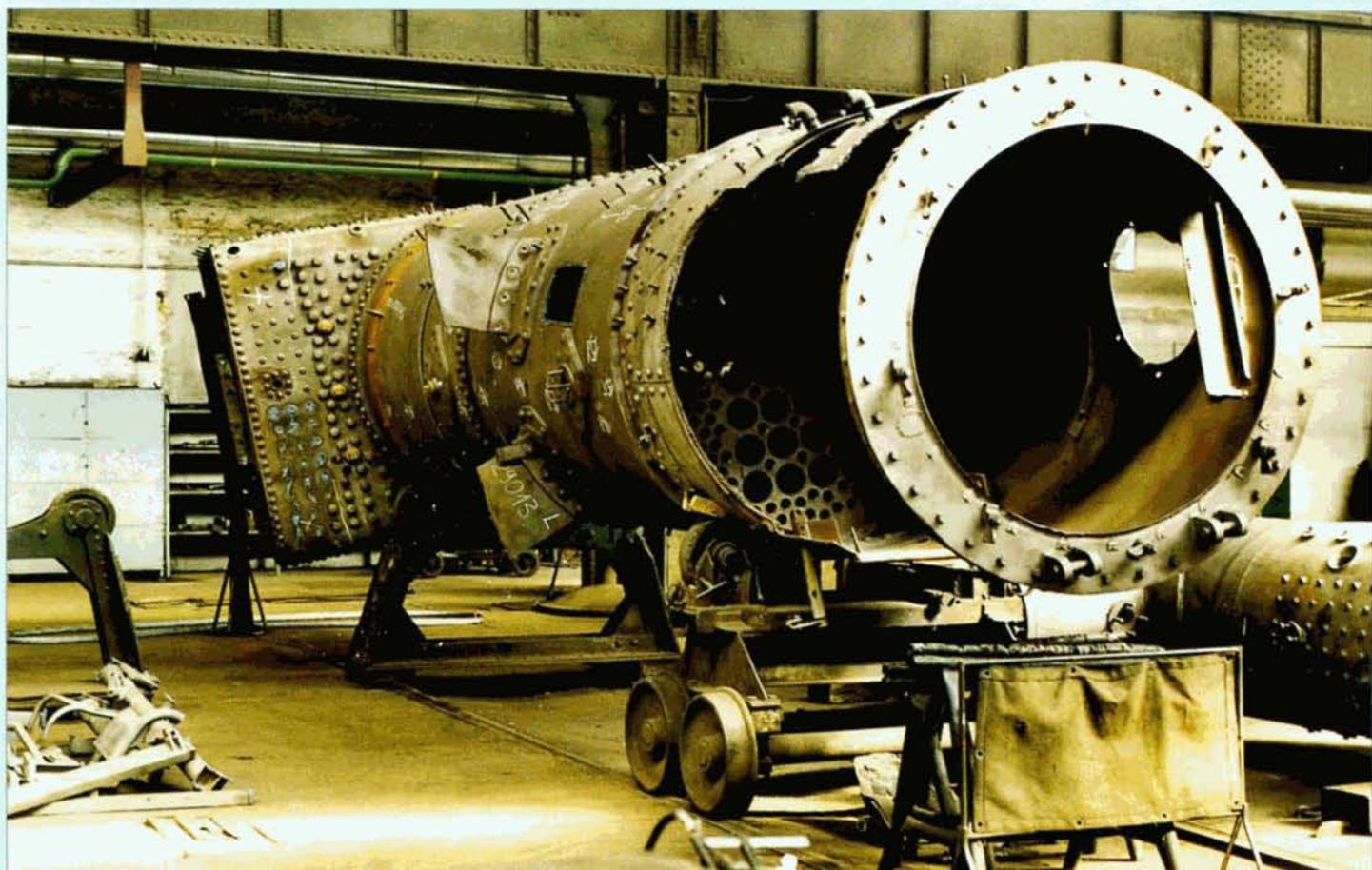
**PHOTO 47-91** ↑ La cabine de conduite de la 29.013 sera entièrement reconstruite, sur base de l'originale.

**PHOTO 47-92** ↗ Le tender subit lui aussi un lifting complet. On le voit ici au levage.

**PHOTO 47-93** → Sans l'indication portée à la craie, il serait bien difficile de reconnaître ici le châssis de la 29.013 !

**PHOTO 47-94** ↓ Le problème le plus délicat est celui de la chaudière. Son état général nécessitera le remplacement de près de 80 % des tôles qui la constituent !

Yves STEENEBRUGGEN, Pierre HERBIET.



## Réseaux industriels

### La loco CFD de Schaerbeek

Le 27 avril dernier, la société CFD-Lo-corem a transféré de Sclessin vers Schaerbeek une locomotive Diesel à bogies. Cet engin, agréé par la SNCB, est utilisée depuis le mois de juin pour assurer les manoeuvres sur la nouvelle base travaux aménagée dans l'ancien faisceau B de la gare de triage de Schaerbeek. La desserte de cette locomotive est assurée par des conducteurs privés appartenant à CFD-Lo-corem. Cette société est d'ailleurs toujours à la recherche de conducteurs (voir la petite annonce publiée à la page 2).

Cette machine fait partie d'une série de quatre B'B' construites en 1973 par les CFD en France (Chemins de Fer Départementaux). Catalogués dans le type CFD BB432, ces engins sont équipés de deux moteurs Diesel Baudouin DBP8 de 230 kW (315 CV). La transmission est électrique, asynchrone triphasée. D'une masse totale de 72 t, elles peuvent circuler à 80 km/h.

Les quatre locomotives furent longtemps utilisées par la firme Spéno International, incorporées dans des trains de meulage des rails.



PHOTO 47-98 Une BB 432 en tête d'un train meuleur Spéno, en action à St. Job sur la ligne 26, le 20 juin 1987. Christian DOSOGNE.



PHOTO 47-99 La machine CFD photographiée à la base travaux de Schaerbeek, le 1er juin 2001. Kristof AVONDS.

### Une loco Baume & Marpent à Leuven

Depuis le début de l'année, Evian-Benelux à Kessel-Lo (Leuven) importe de France 70 % de ses eaux (Evian, Volvic et Badoit) par rail. Dans le futur, c'est la totalité qui sera acheminée par train. La distribution des eaux auprès de la clientèle belge et néerlandaise continue toutefois d'être assurée par camion. Chaque semaine, deux trains de 26 wagons transportant près de 1000 t d'eaux arrivent à 11.39 à Leuven, et sont pris en charge par une locomotive appartenant à Evian-Benelux. Il s'agit d'une machine Baume & Marpent (1952) à deux essieux à transmission électrique, la toute dernière de ce type encore en activité en Belgique. Baptisée "Marie", ce locotracteur était auparavant utilisé à la F.N. à Herstal, jusqu'en 1986.



PHOTO 47-51 La locomotive Baume & Marpent en service chez Evian-Benelux. Kessel-Lo (Leuven), 15 mai 2001. Kristof AVONDS.

## Le raccordement de Sikel

L'usine Sikel S.A. est implantée depuis 1988 dans le zoning industriel de Genk (Genk-Zuid-Rechteroever). Cette entreprise, filiale à 100 % de Sidmar, est spécialisée dans la dépose sur des tôles d'une couche de zinc ou de zinc-nikel par un procédé d'électroalvanisation. Sur son terrain de 15 ha, on trouve 25.000 m<sup>2</sup> de bâtiments avec, entre autres, une ligne de production de 300 m de long. En 1997, la production annuelle atteignait 380.000 t.

Sikel est relié au réseau par la ligne industrielle 231. Celle-ci se détache de la ligne 21C Genk-Goederen (Winterslag) - Bilzen, peu avant le pont au-dessus du canal Albert.

En moyenne, deux à trois trains de wagons porte-coils arrivent quotidiennement à Sikel. En 1998, la SNCB a transporté 416.930 tonnes de coils, à bord de 8138 wagons.

Pour manoeuvrer les wagons, Sikel dispose d'un locotracteur Cockerill, baptisé "Iron Suzy". Construite en 1974 sous le numéro Cockerill 4248, cette machine fut mise en service à l'ARBED à Differdange avec le numéro 15 puis 111. En 1996, elle fut vendue par ARBED à Sikel.

Victime en 2000 d'une panne grave à son moteur Diesel, Suzy est, en attendant son retour de réparation, remplacée par une locomotive louée auprès de CFD-LOCOREM. Il s'agit d'une machine construite par Renault.



**PHOTO 47-52** Le 3 mars 2000, le locotracteur Cockerill 4248/1974 "Suzy" de Sikel pousse une rame de coils dans l'usine. Kristof AVONDS.



**PHOTO 47-53** La locomotive Renault prise en leasing chez CFD-LOCOREM, en attendant la réparation de "Suzy". Sikel, Genk, 17 mai 2001. Kristof AVONDS.

## A propos des machines 70 à 73 de Cockerill

Voici quelques nouvelles précisions concernant les quatre locomotives Fauvet-Girel de Cockerill, dont la 72 est utilisée depuis 2000 par DUFERCO à Clabecq (voir *EN LIGNES* 43 page 52 et *EN LIGNES* 45 page 42). Comme déjà dit, ces engins furent commandés par la Société Espérance-Longdoz pour utilisation aux hauts fourneaux de Seraing.

Les 70 à 72 ont été livrées en 1960. Les 70 et 71 pesaient 72 t et étaient équipées d'un moteur Diesel Poyaud de 600 CV, tandis que la 72 pèse 70 t et est pourvue d'un moteur Poyaud de 400 CV. Enfin, la 73 a été mise en service en 1965; sa masse s'élevait à 72 t et elle était équipée d'un moteur Poyaud de 400 CV.



**PHOTO 47-54** Les locomotives 71 et 72 sont les deux seules encore en état de marche. La 72 se trouve chez DUFERCO à Clabecq, tandis que la 71 attend un repreneur. Nous la voyons ici chez Cockerill à Seraing, le 8 juin 2001. Kristof AVONDS.

## Réseaux touristiques

### StoomCentrum Maldegem

Comme chaque année, le Festival Vapeur du StoomCentrum de Maldegem qui s'est tenu le week-end des 5 et 6 mai, a reçu la visite d'engins d'associations soeurs. Deux locomotives à vapeur ont ainsi participé à cet événement: la 0-2-0 T n° 6 du Museum Buurt Spoorwegen (Pays-Bas), construite par La Meuse en 1925, et la 0-3-0 T 6114 du Musée de Fond-de-Gras (constructeur : Graffenstaden 4324/1891). Le PFT n'a, cette année, pas participé au festival en raison de sa présence aux 75 ans de la SNCB à Bruxelles-Midi.



Les deux locomotives à vapeur en visite à Maldegem les 5 et 6 mai. A droite, la 020T n°6 du MBS; à gauche, la 030T 6114 du Musée du Fond-de-Gras. Maldegem, 5 mai 2001. Roger CRIKELAIRE.



### Des trams sur ... camions !

Dans le courant des mois d'avril et mai, plusieurs convois exceptionnels transportant des trams ont sillonné les routes belges.

#### ← PHOTO 47-55

Le 7 avril 2001, la remorque vicinale "Pullman" 19391 vendue au RTM (Rotterdamsche Tramweg Maatschappij), a quitté le dépôt de Woluwé à destination des Pays-Bas. Le RTM exploite une ligne touristique de 6 km à Ouddorp. Trois remorques identiques rachetées d'occasion à la SNCV en 1962 ont circulé sur ce réseau jusqu'à sa fermeture en 1966. La remorque 19391 (groupe du Brabant), construite par l'Anglo-Franco-Belge en 1946, fut acquise en 1973 par "Li Trimbleu", et récupérée en 1994 par le M.T.U.B. Marc GRIETEN.

#### ← PHOTO 47-56

Après une grande révision subie aux ateliers de Cannes-la-Boca, la motrice STIB 5008 fut renvoyée soigneusement transportée dans un camion fermé, vers le musée du M.T.U.B. à Woluwé. Cette motrice, construite en 1935 et mise hors service en 1976, fut acquise en 2001 par le M.T.U.B. Déchargement de la 5008 à Woluwé, le 20 avril 2001. Marc GRIETEN.

#### ← PHOTO 47-57

Ce printemps, plusieurs motrices de la série 7000 de la STIB ont été ferrailées (les 7004, 7017, 7026, 7031, 7039, 7041, 7057 et 7118). Le 30 mai 2001, la 7004 se dirige vers son destin final : le ferrailleur "Stevens" à l'Allée Verte, transportée par la remorque STIB 057 tractée par le camion 368. Bruxelles, Boulevard Général Wahis. Marc GRIETEN.

# Radiations

Une véritable tornade s'est abattue au début de l'été, puisque pas moins de 24 locomotives ont été mises hors exploitation le 1er juillet et le 1er août 2001, dont 18 rien qu'à Antwerpen-Noord; avec, de plus, la réforme complète de la série 70 !

Sept engins de ligne sont concernés : les 5112 (Merelbeke), 5128 (Merelbeke), 5134 (Antwerpen-Noord), 5183 (Antwerpen-Noord), toutes pour avarie à leur moteur Diesel; et les 5905 (avarie au moteur Diesel), 5936 (collision à Vouroux avec la 2741 le 11-06-2001) et 5939 (avarie moteur Diesel) de Kinkem-

pois. Il ne subsiste ainsi plus que cinq 59 en activité; la fin est proche...

Toutes les autres radiations concernent des machines de manoeuvres d'Antwerpen-Noord, à l'exception de la 8050 de Schaerbeek, toutes réformées pour vétusté. Trois séries sont concernées : les 70, 84 et 85. Dans l'ordre : les 7001, 7002 et 7003, marquant ainsi la fin de cette série remarquable d'engins; les 8428, 8440, 8452, 8453, 8462, 8464, 8468, 8469, 8470; et les 8502, 8503, 8507 et 8524. Le nombre de 84 en service normal est ainsi réduit à 3 unités

(8461, 8463 et 8467, à Antwerpen-Noord), toutes les autres 84 (21 unités) étant des machines "Infrastructure", lesquelles ne circulent d'ailleurs plus que sporadiquement. Quant aux 85, leur nombre est descendu à 10 unités.

Dans les prochaines semaines, c'est surtout la série 80 de Schaerbeek qui sera touchée par les radiations, au rythme de la mutation de locomotives de la série 82.

Ci-après, nous publions les fiches historiques des engins suivants : 4903, 7502, 7503, 7504, 7505, 7506, 7601, 7615 et 8501.

## 4903

<b>Constructeur :</b>	Brossel, 1942		
<b>Numérotation :</b>	553.12 :	-1942 - 31-12-1970	
	4903 :	01-01-1971 - 01-06-2000	
<b>Dépôts successifs :</b>	?	- 1942 -	- 19xx
	Bertrix :	- 19xx -	- 1976
	Antwerpen-Dam :	-1976 -	01-02-2001

**Mise hors exploitation :** 01-06-2000

**PHOTO 47-58** → Le 14 août 1986, le 4903 quitte Léopoldsborg en direction d'Hasselt, et passe à hauteur du chandelier d'entrée de la gare.  
*Pierre HERBIET.*

**PHOTO 47-59** ↓ Le 12 septembre 1981, le 4903 stationne quelques instants à Beringen-Mijnen, lors d'une excursion en Campine.  
*Jean-Luc VANDERHAEGEN.*



## 7502

**Constructeur :** La Brugeoise et Nivelles à Nivelles  
**Livraison à la SNCB :** 29-03-1965  
**Numérotation :** 213.002 : 29-03-1965 - 31-12-1970  
 6502 : 01-01-1971 - 01-02-1983  
 7502 : 01-09-1983 - 01-02-2001  
**Dépôts successifs :** Schaerbeek: 29-03-1965 - 19-12-1966  
 Hasselt : 19-12-1966 - 28-02-1983  
 Antw.-Dam : 28-02-1983 - 01-02-2001  
**Livrées successives :** 03-1965 - 01-1971 : livrée d'origine  
 01-1971 - 05-1973 : livrée verte  
 03-1974 - 02-1983 : livrée verte "1971"  
 02-1983 - 02-2001 : jaune  
**Mise hors exploitation :** 01-02-2001 (déstandardisation)

**PHOTO 46-60** Après révision, la 7502 accompagnée de la 5203, accomplit un parcours d'essai vers Gedinne. Beauraing, 26-07-83.



## 7503

**Constructeur :** La Brugeoise et Nivelles à Nivelles  
**Livraison à la SNCB :** 01-04-1965  
**Numérotation :** 213.003 : 01-04-1965 - 31-12-1970  
 6503 : 01-01-1971 - 01-02-1983  
 7503 : 01-09-1983 - 01-02-2001  
**Dépôts successifs :** Schaerbeek: 01-04-1965 - 21-11-1966  
 Hasselt : 21-11-1966 - 28-02-1983  
 Antw.-Noord : 28-02-1983 - 01-02-2001  
**Livrées successives :** 04-1965 - 01-1971 : livrée d'origine  
 01-1971 - 04-1974 : livrée verte  
 10-1974 - 02-1983 : livrée verte "1971"  
 02-1983 - 02-2001 : jaune  
**Mise hors exploitation :** 01-02-2001 (déstandardisation)

**PHOTO 46-61** La 7503 attend son prochain service au triage d'Antwerpen-Noord, le 22 août 1983. Pierre HERBIET.



## 7504

**Constructeur :** La Brugeoise et Nivelles à Nivelles  
**Livraison à la SNCB :** 09-04-1965  
**Numérotation :** 213.004 : 09-04-1965 - 31-12-1970  
 6504 : 01-01-1971 - 16-04-1982  
 7504 : 16-04-1982 - 01-02-2001  
**Dépôts successifs :** Schaerbeek: 09-04-1965 - 22-11-1966  
 Hasselt : 22-11-1966 - 16-06-1982  
 Antw.-Noord : 16-06-1982 - 01-02-2001  
**Livrées successives :** 04-1965 - 01-1971 : livrée d'origine  
 01-1971 - 05-1972 : livrée verte  
 09-1972 - 12-1984 : livrée transitoire  
 12-1984 - 02-2001 : jaune  
**Mise hors exploitation :** 01-02-2001 (déstandardisation)

**PHOTO 46-62** La 7504 en tête de l'omnibus 6534 Namur-Givet, lors d'un parcours d'essai après révision. J-L VDH, 19-04-1982.



## 7505

**Constructeur :** La Brugeoise et Nivelles à Nivelles  
**Livraison à la SNCB :** 14-04-1965  
**Numérotation :** 213.005 : 14-04-1965 - 31-12-1970  
 6505 : 01-01-1971 - 01-01-1983  
 7505 : 01-01-1983 - 01-02-2001  
**Dépôts successifs :** Schaerbeek: 14-04-1965 - 07-11-1966  
 Hasselt : 07-11-1966 - 01-01-1983  
 Antw.-Noord : 01-01-1983 - 01-02-2001  
**Livrées successives :** 04-1965 - 01-1971 : livrée d'origine  
 01-1971 - 02-1973 : livrée verte  
 02-1973 - 10-1979 : livrée verte "1970"  
 03-1980 - 03-1983 : jaune  
**Mise hors exploitation :** 01-02-2001 (déstandardisation)

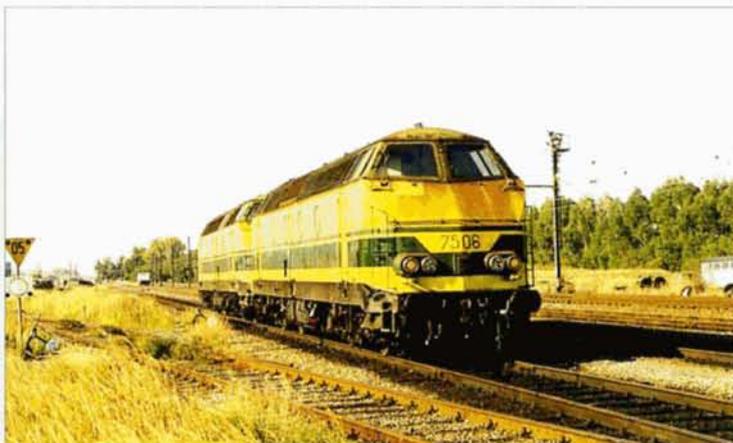
**PHOTO 46-63** Le 18 février 1983, la 7505 assure une navette entre le triage d'Antwerpen-Noord et le port. Serge MARTIN.



## 7506

**Constructeur :** La Brugeoise et Nivelles à Nivelles  
**Livraison à la SNCB :** 27-04-1965  
**Numérotation :** 213.006 : 27-04-1965 - 31-12-1970  
 6506 : 01-01-1971 - 01-06-1982  
 7506 : 01-06-1982 - 01-02-2001  
**Dépôts successifs :** Schaerbeek: 27-04-1965 - 19-10-1966  
 Hasselt : 19-10-1966 - 01-06-1982  
 Antw.-Noord : 01-06-1982 - 01-02-2001  
**Livrées successives :** 04-1965 - 01-1971 : livrée d'origine  
 01-1971 - 01-1981 : livrée verte  
 01-1981 - 02-2001 : jaune  
**Mise hors exploitation :** 01-02-2001 (déstandardisation)

**PHOTO 47-64** La 7506 garée au triage d'Antwerpen-Noord, le 19 octobre 1999. Jean-Luc VANDERHAEGEN.



## 7601

**Origine:** NS 2277, mise en service en 05-1957  
**Livraison à la SNCB :** 20-07-1995  
**Numérotation :** 2277 NS : 00-05-1957 - 00-10-1994  
 7601 SNCB : 20-07-1995 - 01-02-2001  
**Dépôts successifs :** Schaerbeek: 20-07-1995 - 01-02-2001  
**Livrées successives :** brun-rouge : 05-1957 - 03-1986  
 jaune : 03-1986 - 02-2001  
**Radiation :** suite accident de Remicourt (11-01-2001)  
**Mise hors exploitation :** 01-02-2001

**PHOTO 47-65** Gros plan de la 7601 devant la remise de Schaerbeek, le 9 octobre 1995. Jean-Luc VANDERHAEGEN.



## 7615

**Origine:** NS 2283, mise en service en 07-1957  
**Livraison à la SNCB :** 28-04-1995  
**Numérotation :** 2283 NS : 00-07-1957 - 17-01-1994  
 7615 SNCB : 28-04-1995 - 01-02-2001  
**Dépôts successifs :** Schaerbeek: 28-04-1995 - 01-02-2001  
**Livrées successives :** brun-rouge : 07-1957 - 08-1985  
 jaune : 08-1985 - 02-2001  
**Radiation :** suite accident de Remicourt (11-01-2001)  
**Mise hors exploitation :** 01-02-2001

**PHOTO 47-66** Une série de six 76 dont la 7615 en tête, garées à l'arrière de l'atelier d'Antwerpen-Dam. J-L VDH, 28-02-1998.



## 8501

**Constructeur :** F.U.F. à Haine-St.-Pierre  
**Livraison à la SNCB :** 08-08-1956  
**Numérotation :** 252.001 : 08-08-1956 - 31-12-1970  
 8501 : 01-01-1971 - 01-02-2001  
**Dépôts successifs :** Antw.-Dam/Nd : 08-08-1956-01-02-2001  
**Radiation :** avarie à la transmission  
**Mise hors exploitation :** 01-02-2001

**DIA 47-67** La 8501 devant l'ancien bâtiment de la douane de la gare frontière d'Essen.

Jean-Luc VANDERHAEGEN, 19 août 1982.



# Le point sur les travaux TGV

**La fréquence et l'ampleur des manifestations auxquelles le PFT a pris part ne nous a pas permis, dans le numéro précédent, de parcourir en détail les différents chantiers TGV. C'est ce que nous allons nous efforcer de réaliser, avec une situation arrêtée le 31 juillet.**

**PHOTO 47-78** Le 26 juin, sur la nouvelle voie B de la ligne 50A, arrive la rame vide ayant assuré l'INT 298 Milano-Denderleeuw. La nouvelle voie A est posée, mais pas encore électrifiée. Un train de désélectrification opère sur l'ancienne voie B visible à gauche. DOSOGNE.

## L1 Halle - Bruxelles

Il ne reste, à Halle, qu'à construire le bâtiment des voyageurs; sa réalisation est entamée sur la dalle de couverture de la gare. Il s'agira d'une construction où le verre, la brique et le béton formeront les matériaux d'un mariage harmonieux. Deux ans seront nécessaires pour mener à bien ce travail, qui clôturera ainsi des travaux commencés en 1993 déjà.

A Lot, le remplacement des ponts sur la Senne est terminé. Le point d'arrêt est en configuration définitive, avec ses trois quais à hauteur de 55 cm, sa signalétique revue et ses abords soigneusement aménagés. Le RER, qui reliera à cet endroit Braine-le-Comte à Aalst par la Jonction Nord-Midi peut arriver...

De Forest à Bruxelles, la nouvelle voie B de la ligne 96 est en place; sa mise en service entraînera la désaffectation de l'actuelle voie B, dont l'emprise sera à son tour aménagée pour y faire passer la voie B de la LGV. Le faisceau S, qui dessert l'atelier TGV et l'atelier des voitures, est parachevé; il comporte maintenant 11 voies, clôturées. Le long de celui-ci sera aménagé un nouveau faisceau qui comporte une fosse de visite déjà construite. Il sera directement accessible de la gare du Midi par une voie de circulation.

Sur le nouveau viaduc de la ligne 50A, les deux voies ont été posées; la voie B (vers Bruxelles) est mise en service depuis le 25 juin. L'ancienne voie B a aussitôt été démontée. La mise en service de la voie A entraînera la désaffectation des ponts Vierendeel et l'aménagement de l'entrée du Midi pour les voies de la ligne 96 et de la LGV1.

## L2 Bruxelles frontière allemande

### Bruxelles-Leuven

Entre Bruxelles-Nord et Schaerbeek, seuls les travaux relatifs à la préparation de la nouvelle cabine PLP sont en cours, laquelle remplacera, en principe en 2002, le block 1, de type électrique ACEC, de Schaerbeek. Le pont Albert, classé monument historique, qui enjambe les voies entre la gare et les différents ateliers, subit une remise à neuf.

Les faisceaux A et B de la gare de formation sont démontés. Quelques voies ont été aménagées au faisceau B pour servir de base de travaux pour les trains qui alimenteront les chantiers de Schaerbeek à Leuven; un accès direct a été créé vers la ligne 26. Les trains de travaux pourront ainsi se diriger vers la ligne 36 en empruntant les lignes 26 et 36/1 sans engager les voies principales de la ligne 36.

**PHOTO 47-79** Prise de la passerelle surplombant l'atelier TGV de Forest, cette vue montre le faisceau TGV et atelier des voitures terminé (à droite), et les emprises dégagées pour les quatre voies de la ligne 96. Viendra s'adjoindre entre les deux un faisceau de garage avec une voie sur fosse, déjà construite (au centre). Baudouin DIEU, 17 juillet 2001.



Un passage sous voies uniquement pour les piétons est construit à proximité de l'entrée de ce raccordement; il remplacera le pont routier qui s'y trouvait. En gare, les emprises sont dégagées pour débiter les travaux de terrassement.

Le point d'arrêt d'Erps-Kwerps est en chantier; outre la démolition de bâtiments se trouvant dans le tracé, un nouveau pont est en construction juste à côté de l'ancien. Le passage sous voies de Veltem, large, bien éclairé et revêtu de carreaux blancs est en service. Espérons que ces parois luxueuses ne seront pas le terrain de prédilection de tagueurs et autres vandales... A Herent, le couloir sous voies est aussi mis en service. La voie A nouvelle vers Leuven est posée, de même que la voie B, qui est électrifiée. La mise en service de ces deux voies permettra l'aménagement de la trémie d'accès au tunnel qui sera emprunté par les voies de la ligne 36N vers Leuven.

A l'entrée de la gare de Leuven, les travaux du viaduc TGV se poursuivent. Les rampes d'accès sont presque terminées et le lancement des poutres au-dessus du canal a débuté.

En gare, les voies 1 et 2 ont été déposées, la marquise du quai 1 enlevée et la passerelle rendue inaccessible. Pour rappel, la voie 1 deviendra la voie principale de la ligne 36 vers Bruxelles, tandis que la voie 2 sera la voie TGV dans la même direction.

Vu l'importance du mouvement voyageurs vers la capitale, il sera possible aux trains venant de la LGV 2 de rentrer voie 1 puis de reprendre la voie rapide vers Bruxelles. La phase suivante des travaux de voies consiste à rétablir les trois voies de la gare latérale côté Bruxelles et ses accès.

### La gare de Leuven

Ceux qui ne sont plus passés par Leuven depuis quelques années ne reconnaîtraient plus le lieu, tant des modifications importantes y ont été réalisées; une inauguration en grande pompe de la place de la gare, de ses abords et des nouveaux commerces a eu lieu le 30 juin, avec de nombreuses animations.

Voici les étapes les plus marquantes et une description des projets futurs.

Avec 22.400 voyageurs montés par jour ouvrable, la gare de Leuven est classée en cinquième position dans l'ordre d'im-



**PHOTO 47-80** Nossegem, où les travaux d'élargissement se poursuivent. La 1608 en couleur or tracte le train IC 419 à destination de Köln. Baudouin DIEU, 17 juillet 2001.



**PHOTO 47-81** Le raccordement D'Ieteren a été réaménagé, avec trois nouvelles voies. Un mur de soutènement le sépare de la future ligne 36 portée à quatre voies. Marc GRIETEN.

portance des gares belges. Avec l'arrivée du RER et le besoin de plus en plus grand de se déplacer, il importe que les gares et leurs abords retrouvent leur fonction première : permettre aux voyageurs de prendre le train dans les meilleures conditions possibles.

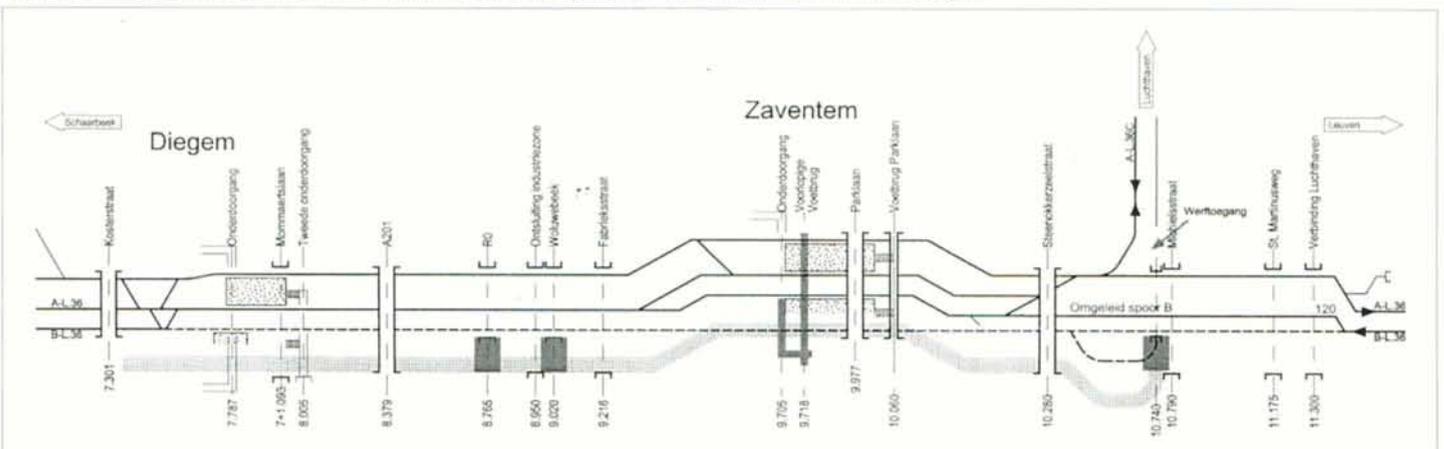
A Leuven, un couloir sous voies a été percé côté Bruxelles. Large de quelque 6 m, il relie les deux quartiers entourant la gare; plusieurs commerces y ont été implantés, de même qu'un accès direct vers le nouveau parking "De Bond" construit sous la Martelarenplein (la place devant la gare). Ce parking, rendu agréable par son éclairage, hautement sécurisé et offrant 500 places, est accessible directement par le boulevard, devenu souterrain devant la gare.

La Martelarenplein, pavée de dalles de pierre bleue et éclairée par des luminaires aussi esthétiques qu'originaux, a perdu

son trafic routier. Seuls les transports publics (taxis et bus) y sont encore autorisés, par deux bandes de circulation seulement. Le bâtiment de la gare, lavé, ravalé et repeint, trône maintenant majestueusement au milieu de la place rénovée; le nouveau bâtiment de la société "De Lijn", dont le rouge des briques tranche avec le jaune Pierre de France de la gare, jouxte la station. Cet immeuble, aux volumes impressionnants, abrite le siège de De Lijn et une gare d'autobus. Plusieurs commerces ont également trouvé place en façade.

A droite de la gare, il reste une partie de l'ancien centre routier, voué à disparaître. A l'emplacement de la cour à marchandises s'érigent les bâtiments de la province du Brabant flamand, à proximité immédiate des deux gares. Voilà un exemple à suivre pour la mobilité des fonctionnaires...

**La situation en gare de Zaventem dans la phase suivante des travaux. La voie A nouvelle est posée et en service; les voies 2 et 3 sont provisoires et raccordées de chaque côté. La ligne 36C est exploitée en voie unique.**





← **PHOTO 47-82** A Herent, les quais sont accessibles par le nouveau couloir sous-voies, mais la passerelle permet encore des vues aériennes... La nouvelle voie A est posée et la future voie B électrifiée. Bientôt, les voies médianes disparaîtront pour permettre leur renouvellement. B. DIEU, 17 juillet.



**PHOTO 47-83** Leuven, place de la gare. Le bâtiment voyageurs a été ravalé, la place est réservée aux piétons. Baudouin DIEU, 28 juin 2001.



**PHOTO 47-84** La gare de Leuven côté voies. Les voies 1 et 2 sont enlevées. Le nouveau quai de la voie 2 est déjà posé. Dans le fond, le bâtiment en briques rouge de la société De Lijn. Leuven, 28 juin 2001. Baudouin DIEU.



Les travaux ne sont pour autant pas terminés. Outre le remaniement du plan des voies qui se poursuit, la SNCB a décidé de réaliser une couverture complète des voies, par une marquise géante. Faire et défaire... puisqu'une marquise a recouvert la gare jusqu'en 1952. Un concours d'architecture a été remporté par le bureau Samyn and Partners de Bruxelles. Celui-ci prévoit notamment une passerelle très large qui donnera accès, par ascenseurs et escalators, aux différents quais. La couverture elle-même sera réalisée par 16 éléments de verre et d'acier juxtaposés, couvrant l'ensemble des voies. Une première partie de la couverture devra être terminée pour la mise en service du TGV fin 2002, l'ensemble étant terminé pour la fin de 2005. Le mobilier de quai sera également modernisé : bancs, aubettes chauffées, signalétique, sonorisation, plans de gare seront renouvelés.

La gare de Leuven s'apprête donc à accueillir à la fois le TGV, les relations IC à grande vitesse (200 km/h entre Bruxelles et Liège), et le RER. Les relations les plus rapides mettront la ville à 13 minutes de Bruxelles, ce qui devrait doper le trafic voyageurs.

Dans les projets plus lointains, on trouve, une relation directe de Leuven vers l'aéroport (2005) et la mise en service du "shunt" Bruxelles-Aarschot. (2005), ainsi que l'aménagement du site de Leuven-Noord (2003-2010). Cet espace, inséré entre le "Vaart", l'autoroute E314 et la Eenmeilaan abritera le dépôt des bus de De Lijn et un parking de 2500 places, ce dernier étant construit à l'emplacement de l'actuel atelier de traction et de l'abri-musée... D'autres services, comme le Centre Logistique Infra-structure et le dépôt des conducteurs devront trouver un autre site d'implantation.

### Leuven - Liège

La construction du dernier ouvrage sur la ligne 139 à l'entrée de Leuven côté Liège a permis de poursuivre et terminer la pose de la voie de la LGV, dont les deux extrémités (Ans et Leuven) sont maintenant reliées. Les trains de travaux caténaires, signalisation, continuent d'alimenter les chantiers.

Depuis Voroux, les poteaux caténaires sont plantés jusqu'à la BK 63,5 (Landen).

← **PHOTO 47-85** La voie provisoire arrive à Leuven venant de Voroux. La construction de l'ultime ouvrage sur la ligne 139 a permis la poursuite de la pose des voies. Leuven, 28 juin 2001. Baudouin DIEU.

## La gare de Liège-Guillemins

Dans le *EL 45*, les quatre phases de travaux avaient été décrites succinctement. La phase A est maintenant bien entamée, avec la réalisation de la paroi de soutènement de la colline de Cointe, qui nécessite le fonçage de 200 pieux de 1,50 m de diamètre; ceux-ci formeront l'enceinte du parking "Cointe"; dans la foulée, une galerie provisoire sera aménagée pour permettre aux riverains de rejoindre au départ de la rue Mandeville la passerelle piétonne qui surplombe les quais. Côté ville, l'objectif est de mettre en service pour la fin du mois d'octobre, les cinq premières voies voyageurs, dont trois seront raccordées côté Ans. Pour ce faire, la construction des quais I, II et III a commencé, le passage sous-voies et un couloir technique sont creusés et la construction d'une passerelle piétonne provisoire doit débuter. Au terme de cette phase, les voyageurs accéderont aux nouveaux quais par l'ancienne gare.

Quant à la gare elle-même, elle continue à sortir de terre. Quelques chiffres illustrent l'importance des travaux à mener :

- la portée des arcs de voûte qui prennent appui sur les deux passerelles enjambant les quais est d'environ 160 m;
- la longueur du passage sous-voies où circuleront les voyageurs est de 100 m et sa largeur de 18 m;
- les cinq quais auront une largeur de 8 mètres; deux auront une longueur de 350 m et trois de 450 m;
- 150 m sépareront l'extrémité de l'auvent côté colline de celui coté ville;
- la coupole d'acier et de verre culminera à 40 m; sa réalisation nécessitera 10.000 t d'acier et 32.000 m<sup>2</sup> de vitrage;
- deux bassins d'orage seront construits pour recevoir les eaux de pluie de la toiture. Situés côté ville, l'un aura une capacité de 680 m<sup>3</sup> (côté Meuse, sous le quai I) et l'autre 450 m<sup>3</sup> (côté Bruxelles).

Afin de vérifier la résistance de la structure de la future gare, deux maquettes ont été reproduites et soumises à des tests divers dont l'enjeu est d'éprouver la stabilité du bâtiment d'une part et de vérifier le confort des usagers d'autre part. La première maquette, au 1/750e, reproduit la gare et ses abords dans un rayon d'un kilomètre; elle a été soumise à des tests simulant des vents violents et des rafales (jusqu'à 195 km/h) qui peuvent, vu la proximité et la position de la colline de Cointe, subir des changements de direction et donc avoir des effets divers sur la toiture. La seconde maquette, au 200e, a permis de déterminer la distribution de la pression exercée par le vent sur la toiture. Ces essais se sont révélés probants et la structure du bâtiment, conçue par l'architecte espagnol Santiago Calatrava, a pu être validée.

## Liège - frontière allemande

Le CA de la SNCB du 22 juin a décidé que



**PHOTO 47-86** La colline de Cointe permet une vue plongeante vers la nouvelle gare des Guillemins. On aperçoit à droite les cinq premières voies en construction, dont deux seront raccordées côté Palais.  
Baudouin DIEU, 17 juillet 2001.

la LGV entre le plateau hervien et la frontière allemande - le dernier tronçon dont le tracé n'était pas fixé - passera par Walhorn plutôt que par Welkenraedt. Le tracé choisi offre plusieurs avantages : il sera en site propre jusque la frontière plutôt que sur des voies aménagées s'il était passé par Welkenraedt, 6 expropriations seulement doivent avoir lieu au lieu de 15, et son coût est de 5,6 milliards au lieu de 5,9. Nonobstant cette décision, la ligne 37 a déjà été aménagée dans le but d'y faire passer les TGV : viaduc de Hammerbrücke, rectification et modernisation du tronçon depuis cet ouvrage jusque la frontière notamment par la suppression de passages à niveau, etc. Ces travaux seront donc tout bénéfique pour les trains frontaliers locaux, s'il en reste...

C'est le 14 mai que les entreprises de génie civil ont entamé le creusement proprement dit du tunnel de Soumagne. Cet ouvrage à double voie, long de 6,4 km et d'un coût avoisinant les 5,8 milliards, sera creusé depuis deux chantiers distincts : à Vaux-sous-Chèvremont et au Bay-Bonnet, sur la route Prayon-Fléron, à mi-chemin. Deux fraiseuses seront mises en service : l'une creusant depuis Vaux vers le Bay-Bonnet, l'autre démarrant de cet endroit vers Ayeneux; pour cette section, un puits d'un diamètre de 20 m et profond de 30 m permettra l'engagement de la fraiseuse. Ce tunnel sera le plus long de Belgique, devançant de loin celui de Veurs (2014 m).

Sur le terrain, les travaux de génie civil des ouvrages d'art depuis la gare de Chênée jusque l'entrée du tunnel sont terminés. Cette plate-forme sera empruntée dans un premier temps par les camions qui évacueront les 300.000 m<sup>3</sup> de terre extraits de la partie creusée à Vaux. Il semblerait que, contrairement à ce qui avait été prévu, le transport de ces déblais soit assuré depuis Vaux jusque Ans par camions, et non par voie ferrée. La voie posée en 1998 en gare de Chênée et raccordée à la ligne 37 servira-t-elle ? Les terres qui seront extraites au Bay-Bonnet serviront à remblayer une

carrière et une prairie; le calcaire sera utilisé pour les chantiers au-delà du tunnel vers l'Allemagne.

L'ouvrage devrait être opérationnel en 2005 et la ligne en service en 2006, avec un an de retard sur le planning initial.

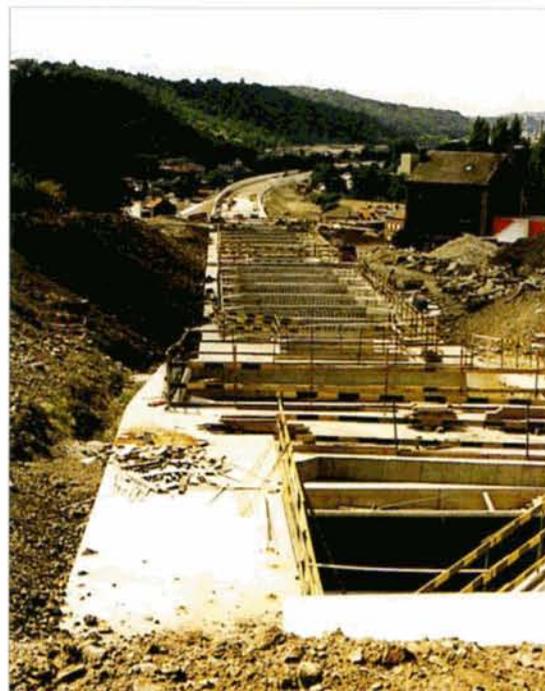
Entre la sortie du tunnel et la frontière, les travaux devraient débuter vers le 15 août.

## L3 Bruxelles frontière hollandaise

### Berchem - Antwerpen

Le week-end des 23 et 24 juin a été mis à profit pour "basculer" l'exploitation des trois voies voyageurs de la gare d'Antwerpen-Centraal vers les nouvelles voies (appelées 4, 5 et 6) situées côté zoo. Les nouvelles voies, terminées par les anciens heurtoirs hydrauliques de 1903, sont desservies par des quais luxueux, garnis de pierre bleue; à l'extérieur de la verrière, ils se prolongent par un auvent métallique du plus bel effet, dont la partie extérieure laisse passer la lumière.

**PHOTO 47-87** Vue en enfilade de l'accès au tunnel de Soumagne. La plate-forme est prête à recevoir le trafic... routier ! 17-7-01.



Simultanément, la bifurcation de la ligne 12 vers Antwerpen-Oost a été remise en service à double voie, dans sa configuration définitive.

Sur l'emprise des voies abandonnées débutera la construction de la seconde moitié de la gare souterraine, identique. Les accès côté Pelikaanstraat sont fermés et les voyageurs doivent entrer soit par l'entrée principale, soit par celle côté zoo. Les trois futures voies 1, 2 et 3 seront mises en service en 2003, en même temps que le niveau supérieur sera complètement terminé.

L'aménagement du plateau commercial prévu entre les niveaux +1 et -1 se poursuit. Opérationnel en 2004, il prendra la forme d'une zone piétonne entre le hall de la gare et l'entrée côté Lange Kievitstraat, là où s'érigera la "seconde" gare, qui abritera notamment guichets, buffet, dépôt pour vélos et parking pour 600 voitures.

Entre Berchem et Antwerpen, les nouvelles voies (appellation définitive 59/1) sont maintenant posées sur la voûte du demi-tunnel. Il faut savoir que la construction du tronçon Berchem - gare Centrale est particulière à plus d'un titre. D'abord, l'emprise ferroviaire ne peut pas être élargie, coincée entre deux murs - classés architecturalement. Ensuite, dans cette largeur réduite, doivent être construits deux, parfois trois étages qui, au départ de la surface à Berchem, desserviront autant de niveaux à la gare centrale. Pour rappel, le niveau supérieur, seul aujourd'hui en service, comptera six voies; le niveau -1 quatre voies; et le niveau -2 quatre voies également, dont deux poursuivront sous Antwerpen comme "Jonction Nord-Sud".

Au début du mois d'août ont commencé, sur la Koningin Astridplein (devant la gare) les travaux permettant la construction du complexe souterrain qui enfermera, outre les deux voies de la jonction Nord-Sud (niveau -4), un vaste parking pour 400 voitures (niveaux -3 et -2), un parking pour 1000 vélos et une zone de débarquement rapide (-1); le niveau du sol sera réservé exclusivement aux piétons et aux transports en commun.

Ces travaux gigantesques dureront jusqu'en 2004, et nécessiteront l'ouverture complète de la place, par phases.

Ce chantier, difficile et complexe, est certainement l'un des plus importants de ce début de siècle. N'hésitez pas à découvrir les entrailles de la gare d'Antwerpen-Centraal et parcourir les 80 m déjà creusés, les 27 et 28 octobre lors des journées

**PHOTO 47-90** La rame réversible M4 qui assure le train E2032 Antwerpen-Charleroi, est prête au départ voie 5. Les nouveaux quais sont très esthétiques, dans les tons de gris. La partie extérieure des voûtes, en verre, permet la diffusion d'un maximum de lumière. Antwerpen-Centraal, 23 juillet 2001. Baudouin DIEU.



**PHOTO 47-88** Empruntant la nouvelle voie B de la ligne 59/1, un train pour Gent passe à Berchem, au-dessus du futur accès vers la gare souterraine d'Antwerpen-Centraal. Dans le fond, la nouvelle bifurcation de la ligne 12 vers Antwerpen-Oost. B. DIEU, 23 juillet 2001.



**PHOTO 47-89** L'intérieur de la gare d'Antwerpen-Centraal. A gauche, les voies 4 à 6 sont en service; à droite, les voies 1 à 3 sont hors service et déjà désélectrifiées. Au milieu, un puits de lumière permettra l'éclairage naturel du niveau inférieur. B. DIEU, 23 juillet 2001.

portes ouvertes organisées dans le cadre des festivités des 75 ans de la SNCB. Ça en vaudra sûrement la peine !

#### Antwerpen - frontière hollandaise

Les travaux de l'important complexe situé entre la Groenendaallaan et Noorderdok-

ken se poursuivent également. Un reportage complet dans le prochain numéro.

**Baudouin DIEU.**

Remerciements à la SNCB, TUC RAIL, EURO LIEGE TGV et le service local d'information de la Jonction Nord-Sud d'Antwerpen-Centraal.



# Le démantèlement de la gare de Schaerbeek-Formation



*Au début de l'année, des travaux de grande envergure ont débuté à Schaerbeek, avec notamment le démontage des deux grands faisceaux de triage A et B, pour permettre, non seulement, le passage des nouvelles lignes 25 et 36, mais également de préparer le terrain pour le RER et la construction projetée d'un second terminal TGV. D'ici 10 ans, la physionomie et le rôle de la gare de Schaerbeek auront radicalement changé.*

A l'origine du chemin de fer, la localité de Schaerbeek, qui ne comptait alors que 2000 habitants, disposait d'un simple point d'arrêt, avec un modeste baraquement en bois datant de 1865.

C'est vers 1880, pour faire face à l'accroissement constant du trafic, que le gouvernement décida d'acquérir un vaste terrain de 244 ha à Schaerbeek, dans le but d'y établir une gare de formation, ainsi que des ateliers de réparation de voitures et wagons. Une nouvelle gare fut bâtie en 1887, tandis que les larges avenues y aboutissant furent aménagées un an plus tard. A partir de ce moment, Schaerbeek perdit son caractère champêtre pour devenir une ville.

A cette époque, la gare de triage se composait de faisceaux en cul-de-sac, en forme d'éventails. Cette disposition peu commode pour les manoeuvres allait très vite être dépassée par l'augmentation du trafic.

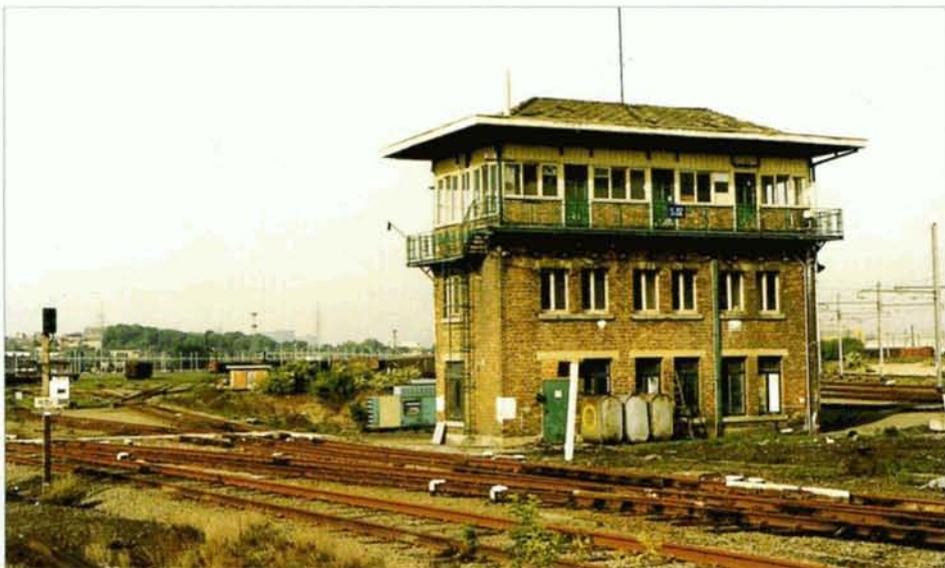
**PHOTO-THEME 40** Une vue aérienne du groupe B de Schaerbeek-Formation. En bas au centre, on voit les deux voies passant sur la bosse du triage. Au centre se dresse la cabine IV. A gauche, on aperçoit le BUD (Bâtiment à Usages Divers). A l'arrière du groupe B, on distingue l'atelier de traction Diesel. 18 avril 1997. Alain DEFECHEREUX.

En 1913, lorsque fut adopté le projet définitif de la Jonction Nord-Midi, il avait été décidé de transférer durant les travaux pratiquement tous les services qui s'effectuaient jusqu'alors à Bruxelles-Nord, vers Schaerbeek. Cette décision détermina, dans les grandes lignes, la configuration et l'allure générale que conserva la gare jusqu'il y a peu. Les travaux de construction de l'ensemble des installations furent entamés

juste avant la première Guerre mondiale.

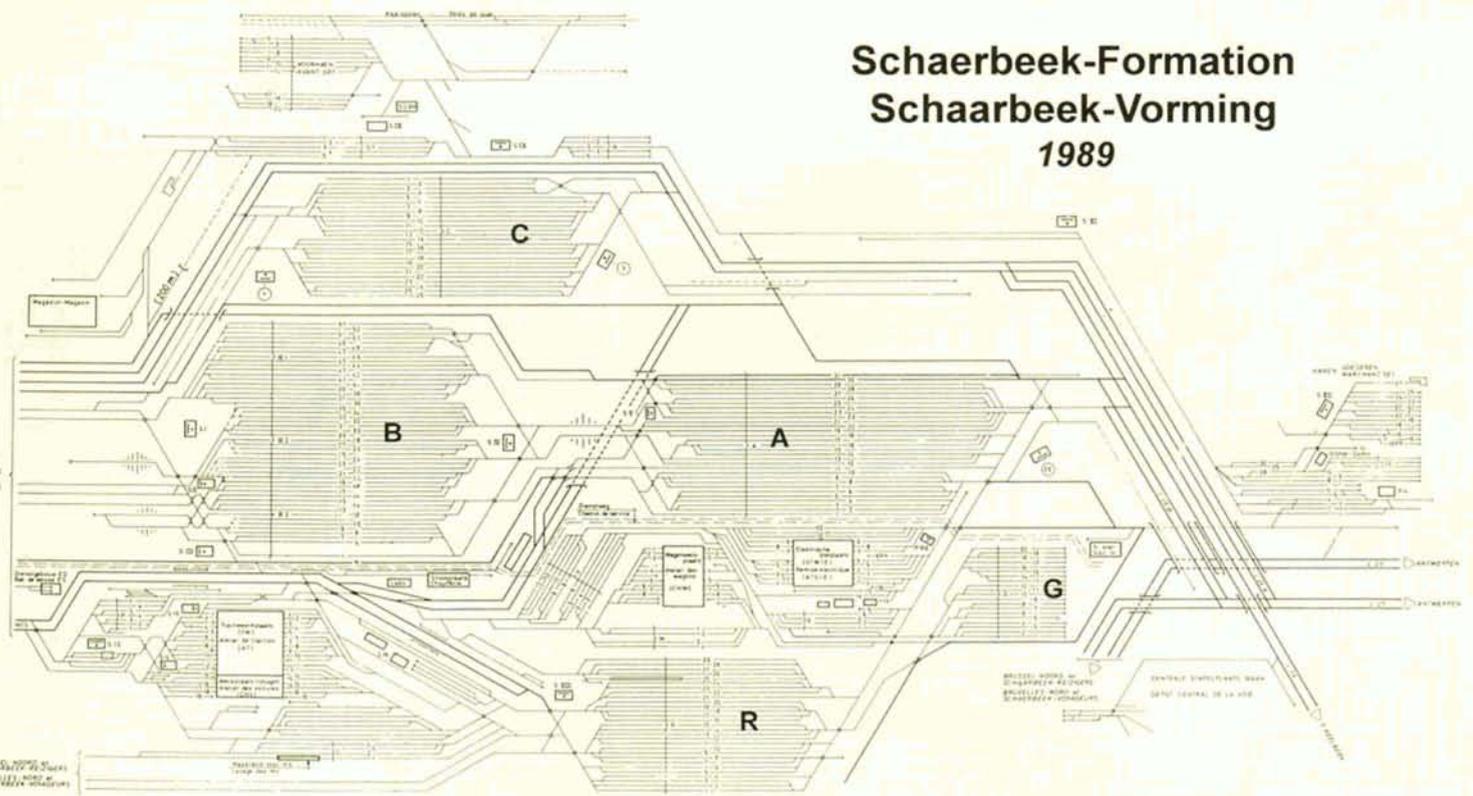
Schaerbeek allait ainsi devenir une des gares les plus importantes du réseau.

A Schaerbeek-Voyageurs, originellement dénommée Schaerbeek-Sud, outre l'agrandissement du bâtiment datant de 1887, le nombre de voies passa à 19, dont 15 pour le trafic voyageurs.



**PHOTO-THEME 40** La cabine IV, datant de 1936, commandait toute la tête Nord du faisceau B. Hors service depuis le 1er juin 1995, ses jours sont malheureusement comptés. Elle aurait pourtant mérité d'être conservée comme monument historique. J-L VDH, 31 mai 1996.

# Schaerbeek-Formation Schaerbeek-Vorming 1989



Cette extension des voies nécessita la suppression des deux passages à niveaux et la construction de la Rampe du Lion (côté Antwerpen) et du Pont Albert (côté Bruxelles-Nord). Les voies furent surélevées de 2 mètres par rapport au tracé original. Deux passages souterrains furent aménagés, avec accès aux quais. Avec ce rehaussement, la remise royale, l'atelier des voitures et des bâtiments de service disparurent.

Simultanément, une vaste gare de triage fut construite, baptisée Schaerbeek-Nord puis Schaerbeek-Formation. Elle remplaça l'ancienne gare à marchandises dont les installations n'étaient absolument plus adaptées au trafic en constante progression.

Trois nouveaux ateliers furent construits : un pour les locomotives, lequel resta jusqu'au début des années 1970 le dépôt le plus important du réseau, le deuxième

pour les wagons et le troisième pour les voitures (ce dernier fut reconverti en 1935 en atelier de traction électrique). Un grand Bâtiment à Usages Divers (BUD) fut bâti au milieu des installations, pour abriter notamment la direction, l'administration, les dortoirs pour les conducteurs, une cantine, etc. De nouvelles cabines de signalisation furent érigées. Enfin, un vaste atelier central pour le service de la Voie fut établi tout au nord des installations.

Durant la première Guerre mondiale, l'ensemble de ces travaux furent suspendus. Ils ne furent achevés que dans les années 1920, et même dans les années 1930 pour les faisceaux de triage.

Venons-en maintenant à la gare de formation. Elle était composée de trois faisceaux principaux : les groupes A, B et C, totalisant un peu plus de 60 km de voies.

Le groupe A servait pour la réception. Il comprenait 31 voies. Les voies 1 à 9 furent électrifiées dans les années '50.

Le groupe B était utilisé pour le triage et le départ des trains. Il comprenait 53 voies et trois bosses de triage : une grande bosse à double voie entre les faisceaux A et B, et deux autres, plus petites, du côté opposé. Les aiguillages de triage situés à la tête du faisceau, du côté de la grande bosse, fonctionnaient électriquement, commandés depuis la cabine IV. Le groupe B n'était pas électrifié, à l'exception de quelques tête de voies et des voies de circulations.

Le faisceau C qui, aujourd'hui, est toujours en exploitation, comprend 26 voies. Ce groupe sert surtout aux relais de traction et aux remaniements des trains à marche rapide. A chacune de ses extrémités se trouve une bosse de triage.

**PHOTO BD-142** Le groupe B au temps de sa splendeur. Sur les voies de départ situées après le faisceau, côté Bruxelles-Nord, la 29.230, en tête d'un train de citernes, attend le départ, tandis qu'une type 53 refoule une rame. Dans quelques années s'élèvera ici même la nouvelle gare TGV de Bruxelles-Europe...

Bruno DEDONCKER, collection PFT ©.





**PHOTO-THEME 40** Le groupe A comprenait 31 voies. Il servait principalement à la réception des trains devant se faire trier. A l'extrême droite, on voit l'atelier de traction électrique. La nouvelle ligne à grande vitesse 25/1 sera établie au milieu du groupe A. Alain DEFECHEREUX.

Tout le faisceau est électrifié, à l'exception des voies 19 à 26 et des deux bosses.

La gare comprenait encore deux autres faisceaux très importants : le groupe R (29 voies) et G (20 voies, toutes en cul-de-sac) qui servent toujours aujourd'hui au garage et à l'entretien des trains de voyageurs.

Le tout était complété par une panoplie de voies de circulation qui permettaient

aux trains et aux locomotives circulant à vide de rejoindre ou de quitter les différents groupes; un véritable labyrinthe pour les personnes non habituées !

Jusque dans les années 1980, Schaerbeek est restée une importante plaque tournante pour le trafic marchandises, tant intérieur qu'international. En importance, elle se classa en 2ème position, après Antwerpen-Noord. En période normale, on y traitait en moyenne 3000 wagons par jour.

Les nombreux raccordements contigus à la gare généraient un trafic énorme. Citons le *Chemin de Fer Industriel de Vilvoorde* (CFI) qui desservait plus de 180 raccordements, dont les Cokeries du Marly et celles des Forges de Clabecq (4380 wagons par mois), l'industrie chimique du Marly et Pont Brûlé (650 wagons par mois), Renault (1350 wagons par mois), et la centrale électrique de Vilvoorde.

L'avant-port de Bruxelles fournissait également une centaine de wagons par jour.

**PHOTO-THEME 40** Sur cette vue, on distingue la bosse de triage située entre le groupe A (en haut) et le groupe B (non visible en bas). Plus loin, au milieu de l'image, se dresse l'ancienne cabine du groupe A. Une ligne à double voie servant uniquement pour la circulation des locomotives, passe presque perpendiculairement sous la bosse de triage. Mars 1997. Alain DEFECHEREUX.





**PHOTO BD-140** ↑ Le 21 avril 1956, la 250.007 (future 8407) allège un train de marchandises remorqué par une locomotive à vapeur du type 81. La rame quitte le groupe B et se dirige, en longeant la bosse de triage, vers les voies de circulation du groupe A. Le groupe A était situé sur un plan supérieur par rapport au niveau du groupe B. Bruno DEDONCKER.

**PHOTO BD-141** → En période normal, le triage de Schaerbeek traitait 3000 wagons par jour. Jusqu'à sa suppression en 1995, tous les wagons descendant la bosse étaient freinés manuellement, à l'aide de cale-roues. A droite, on aperçoit la cabine IV. Bruno DEDONCKER.

**PHOTO 47-68** ↓ La bosse de triage peu avant le démontage des voies, le 8 février 2001. Jean-Luc VANDERHAEGEN.





↑ **PHOTO-THEME 40**

Le 3 novembre 1977, la 8051 encore habillée de sa décoration d'origine, manoeuvre dans le groupe B. Dans le fond de l'image, à l'extrême droite, on distingue une partie du grand bâtiment administratif.

Jean-Luc VANDERHAEGEN.

**PHOTO 47-69** →

Le groupe B tel qu'il se présente aujourd'hui... A cet endroit se sépareront les nouvelles lignes à grande vitesse 25/1 (vers la gauche dans l'axe de la cabine IV) et 36N, (vers la droite).

J-L VDH, 22 mai 2001.



Ce dernier trafic existe actuellement toujours et connaît même une progression constante. Ajoutons encore le trafic de service, généré par les différents ateliers, dont l'atelier central Infrastructure (Voie).

Depuis les années trente et jusqu'au début des années 1990, la gare n'avait pratiquement pas subi de modifications, si ce n'est la suppression partielle des signaux mécaniques, la concentration de certaines cabines, et l'électrification des installations.

A la fin des années 1980, avec le déclin du trafic marchandises et les réorganisations qui en découlèrent, la gare de Schaerbeek perdit peu à peu son importance. La modernisation et l'agrandissement du grand triage d'Antwerpen-Noord amenèrent le report du trafic de Schaerbeek vers Antwerpen, et le démantèlement des faisceaux A et B. Ceux-ci furent mis hors exploitation le 1er juin 1995. Actuellement, seules quelques voies du faisceau B sont en-

core utilisées pour garer des rames. Le triage du trafic subsistant dans la région a été repris par le groupe C.

Simultanément, toute la signalisation mécanique qui avait jusqu'alors survécu au groupe B, fut également mise hors service. Il s'agissait non seulement des derniers signaux mécaniques présents à Schaerbeek, mais également dans toute la région bruxelloise. Une partie de ces signaux a été acquise par le PFT.

L'atelier des wagons n'échappa pas au déclin du trafic marchandises. Il fut fermé en 1997 et démoli en avril 1999 (voir *EL* 38 page 32). Sur cet emplacement libéré, un nouveau faisceau de ga-

rage de rames à voyageurs est en cours de construction, avec des plates-formes de nettoyage.

Le terrain libéré des groupes A et B permettra d'y établir les nouvelles lignes 25 et 36 pour le passage des trains à grande vitesse. A cette fin, une base travaux est en cours d'aménagement sur les anciennes voies non démontées du faisceau B (voies 35 à 53).

La construction d'un second terminal TGV sur le site de la gare de formation de Schaerbeek n'a cessé de soulever des protestations diverses.

**PHOTO 47-70** →

Le démontage du groupe B fut réalisé durant le premier semestre de 2001. Simultanément, une base travaux a été aménagée sur les voies 35 à 53 (B1), lesquelles ont été entièrement renouvelées. Une vue des travaux de construction de la base, le 16 juin 2001.

Christian DOSOGNE.



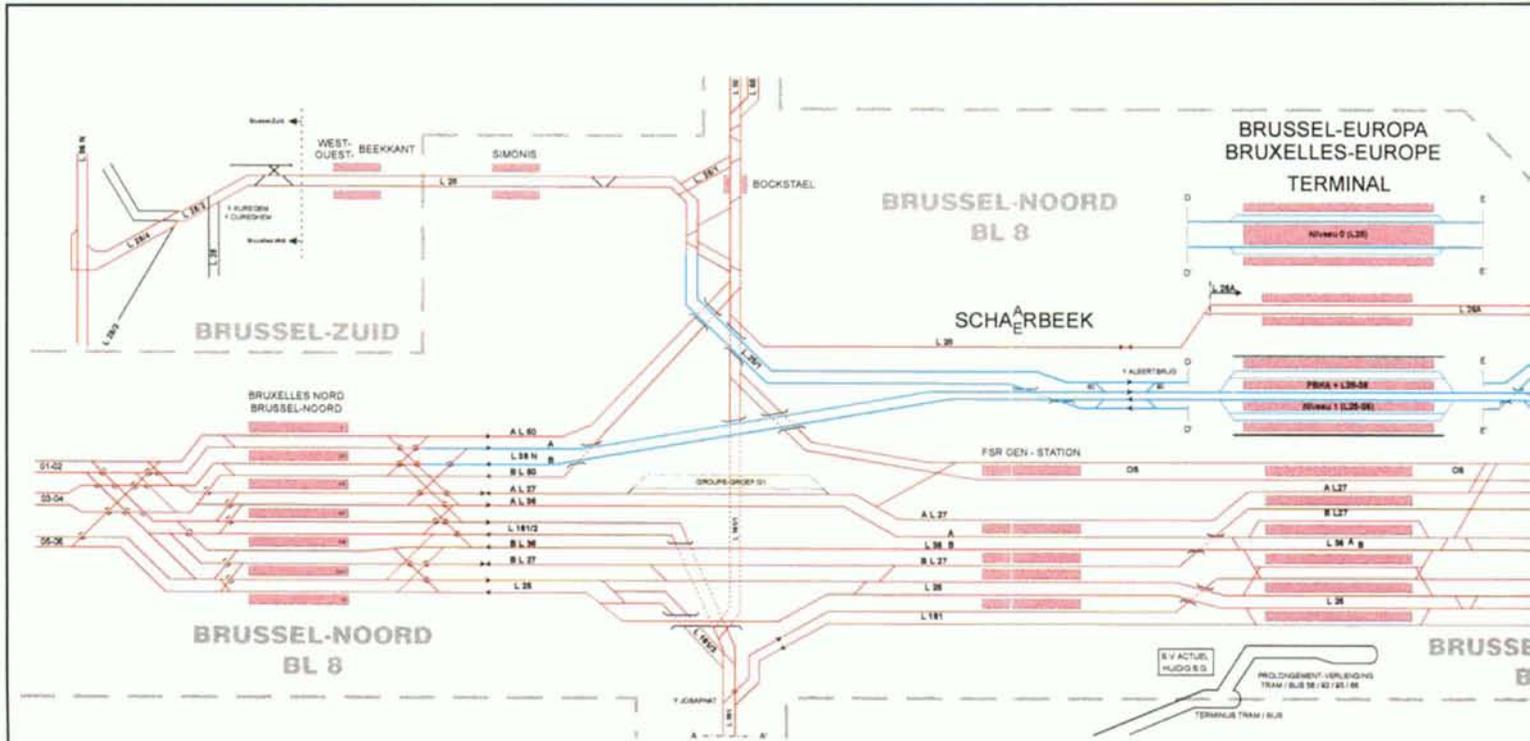


↑ **PHOTO-THEME 40** Un véritable dédale de voies de circulation permettait de relier les différentes installations de la gare. Le 12 juin 1986, deux locomotives de la série 80 évoluaient sur ces voies. A droite, la 8057; à gauche, la 8061 qui se dirige vers le groupe C avec une rame de coke en provenance de la cokerie d'Haren. HERBIET.



← **PHOTO-THEME 40** Le 10 avril 1979, la 8063 redescend du groupe A et se dirige vers l'atelier de Schaerbeek en longeant le grand bâtiment administratif. Les deux voies de droites sont celles qui passent sous la grande bosse de triage. J-L VDH.

↓ **Ci-dessous**  
Voici à quoi devrait ressembler Schaerbeek à l'horizon 2010... En grisé est indiqué le nom des cabines de signalisation, ainsi que le contour des installations qu'elles commanderont (à ne pas confondre avec les gares).





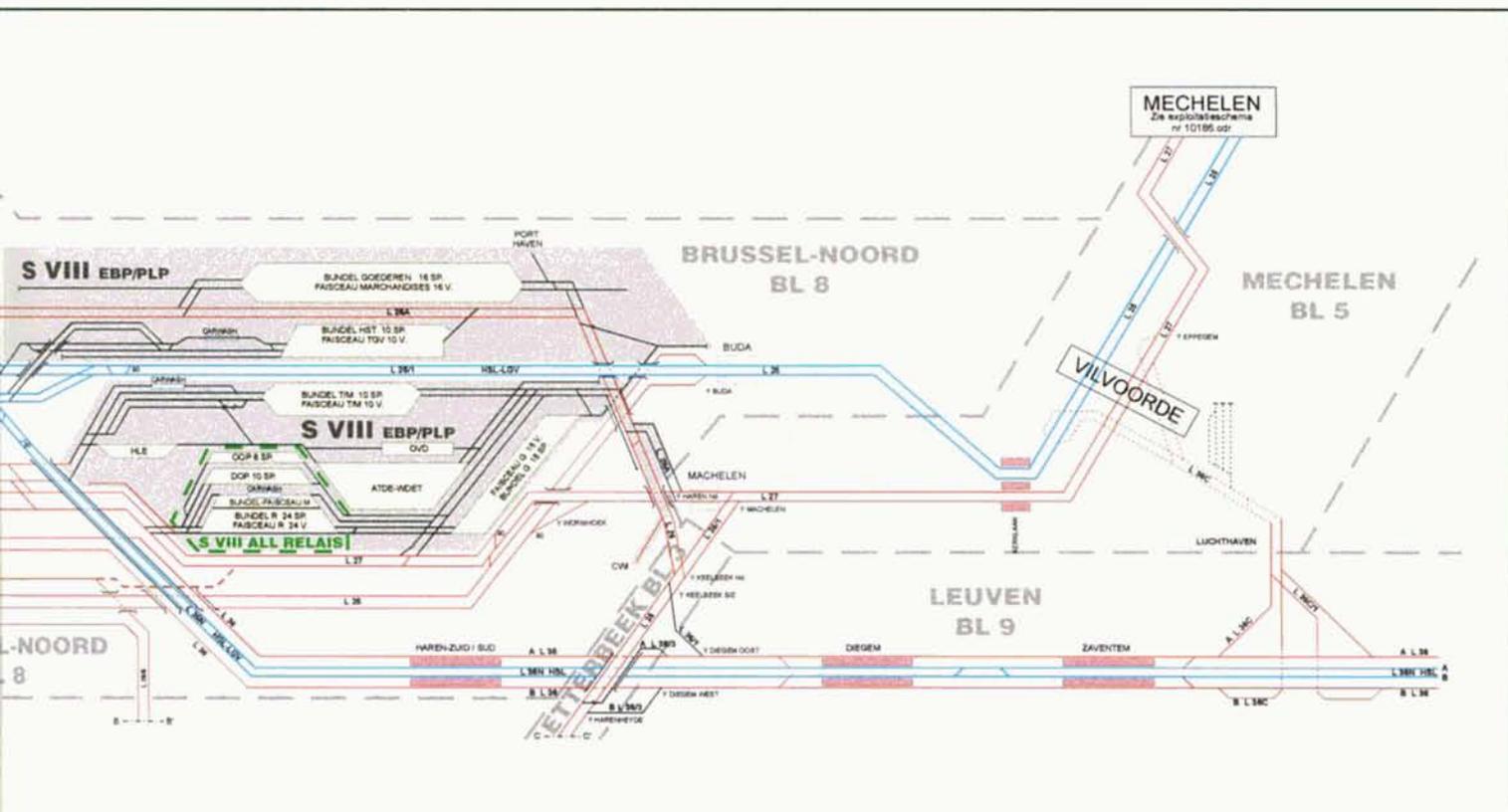
**PHOTO 47-36** La 5117 vient de passer sous la grande bosse du triage, et se dirige vers l'atelier de Schaerbeek. Pierre HERBIET.



**PHOTO-THEME 40** Encore une vue prise dans le gril de sortie du groupe B, réalisée le 13 avril 1991. Jean-Luc VANDERHAEGEN.



Le même site dix ans plus tard, le 21 juin 2001... En 2010 se dressera ici même la nouvelle gare de Bruxelles-Europe... Celle-ci comprendra 24 voies, dont 6 seront situées à un niveau supérieur.





**PHOTO-THEME 40** Le groupe B était exclusivement commandé par des signaux mécaniques. Mis hors service en 1995, ces signaux étaient les tout derniers mécaniques de la région bruxelloise. Le 6 septembre 1989, la 8001 franchissait une des bosses en tête d'une rame de wagons Gbs, en direction du faisceau.

Jean-Luc VANDERHAEGEN.



**PHOTO-THEME 40** Le 20 janvier 1985, la 8051 pousse une rame sur une deux bosses Sud du groupe B, sur l'emplacement du futur terminal TGV de Bruxelles-Europe. J-L VDH.



Cette gare, qui s'étalera sur deux niveaux, englobera également le trafic du réseau classique (le RER disposera quant à lui d'une gare séparée, qui se situera pratiquement à l'emplacement de l'actuelle gare). Le terminal se trouvera toutefois dans un véritable *no man's land*, sans la moindre liaison routière et de transport en commun avec la ville. Il nécessitera donc l'établissement de nouvelles routes, de ponts et de bretelles. La SNCB plaide pour cet emplacement en raison de l'espace libre disponible, et de l'espoir de valoriser et de rentabiliser au mieux les terrains alentours. Devant cette polémique, le projet du terminal a été provisoirement suspendu et n'entre pas dans le budget d'investissement du plan décennal 2001-2010. Mais, il est fort à parier qu'il verra rapidement le jour juste après 2010.

Si la gare de Schaerbeek est en plein déclin depuis une quinzaine d'années, les projets du second terminal TGV et l'établissement du réseau RER, permettront sans nul doute à la gare de Schaerbeek de retrouver son lustre d'antan.

**PHOTO-THEME 40** Le 8 août 1985; la 2324 attend l'ouverture du signal d'arrêt simplifié à fleur de sol, pour aller chercher son train sur une des voies du groupe B. Le signal mécanique F II à sa gauche commande l'accès à la bosse du triage. J-L VDH.

# Le voyage PFT au Maroc - suite et fin



**PHOTO 47-71** Le train spécial PFT Fès - Taza, photographié à l'entrée de la gare de Fès Bab Ftouh, le 2 novembre 2000. La ville s'étend jusqu'au sommet des collines visibles à l'arrière-plan. Jean-François HUART.

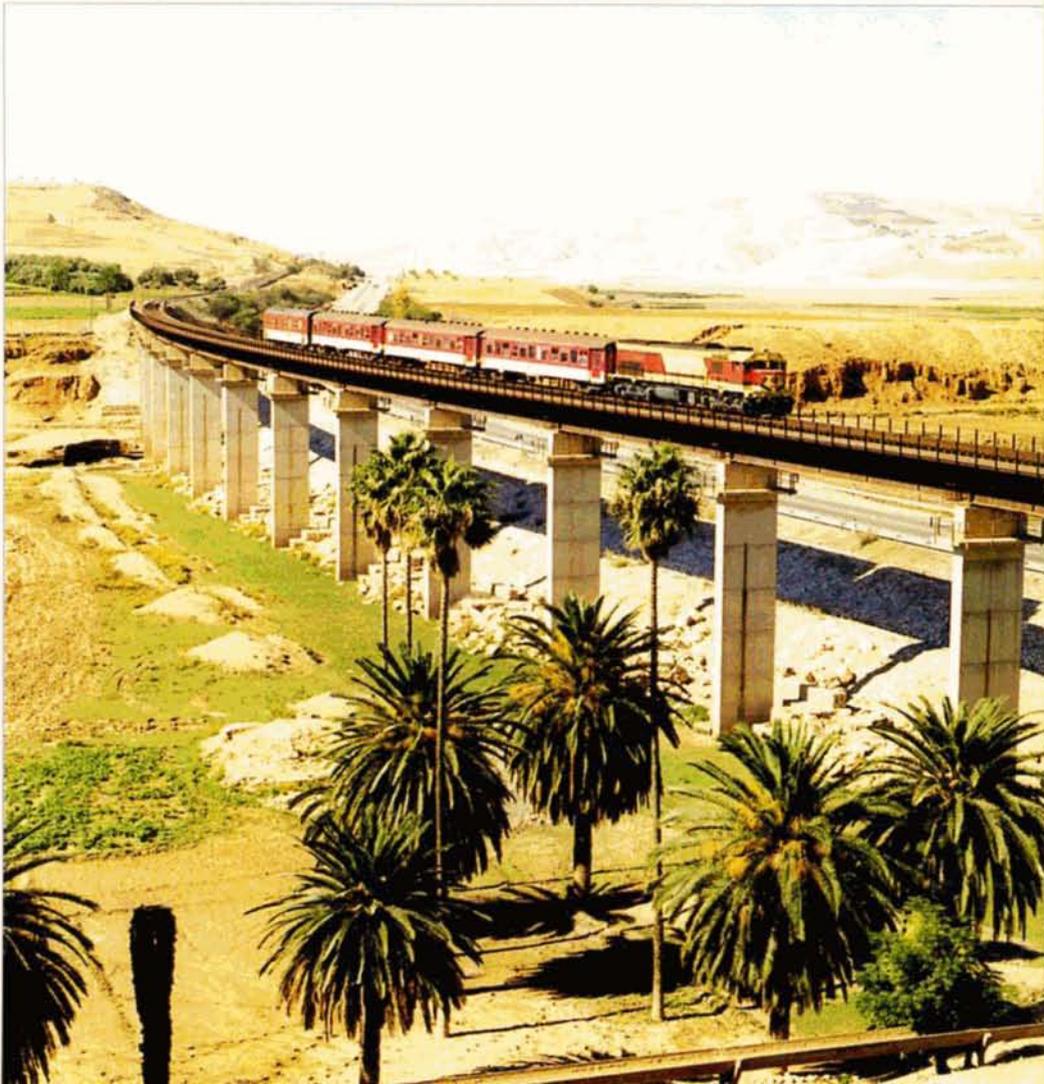
A l'arrivée à Fès, une des quatre villes impériales, capitale culturelle du Maroc, c'est à nouveau l'émerveillement lors de la visite de la Médina (reconnue par ailleurs comme patrimoine mondial par l'UNESCO) avec ses nombreuses ruelles, ses escaliers, ses multiples échoppes, etc. La soirée se termine, pour certains participants, par un excellent repas accompagné par un spectacle haut en couleurs (quelques-uns s'en rappellent encore, surtout un jeune administrateur de notre association qui s'est retrouvé marié à deux femmes "à l'insu de son plein gré" !).

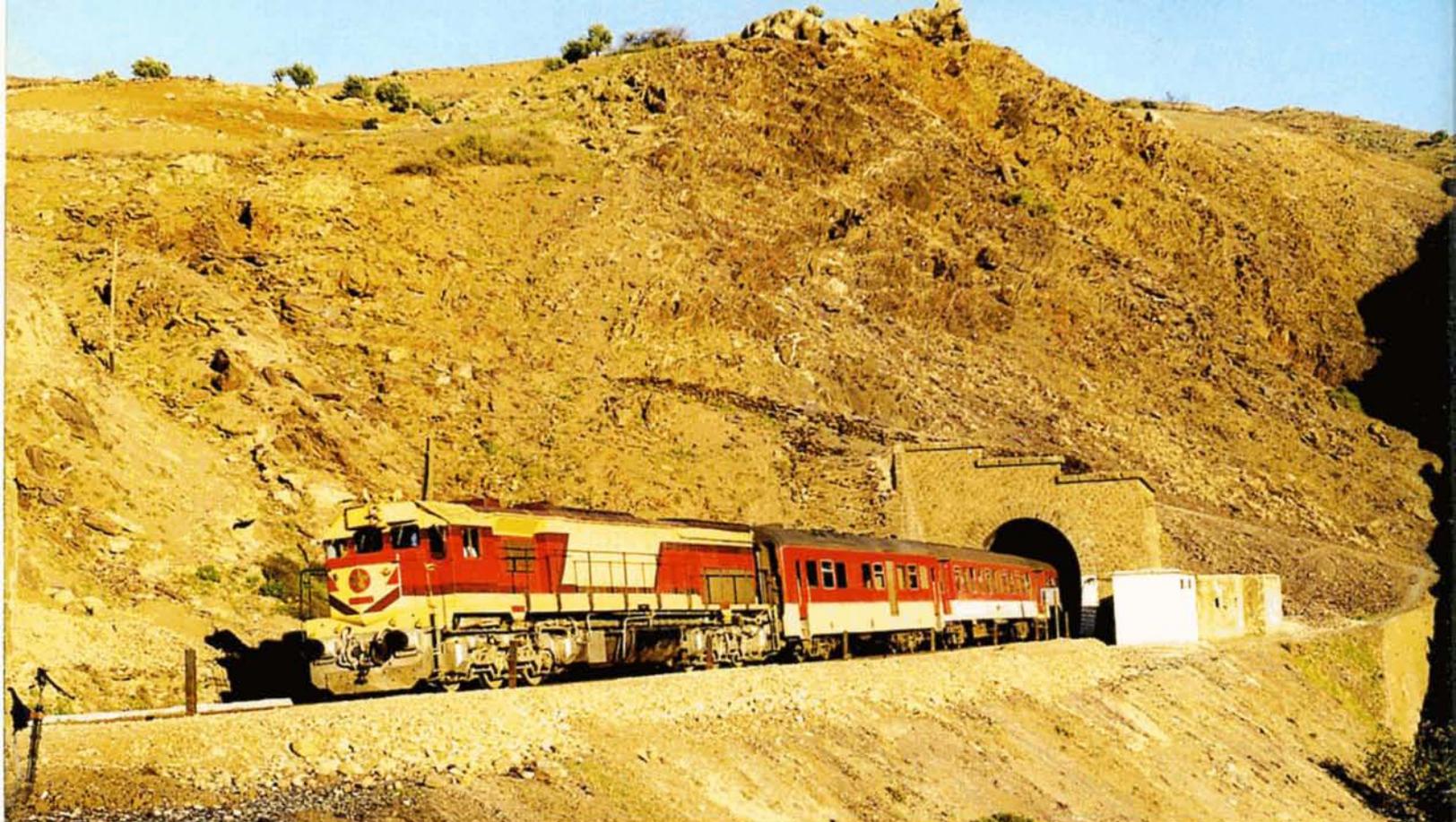
## JEUDI 2 NOVEMBRE 2000

Sans nul doute LA journée la plus intéressante du voyage ! Et cela, à plusieurs titres. Tout d'abord, le matériel en présence, à savoir trois voitures K2 (ex-SNCB), un fourgon générateur, et surtout, la DH 353, une locomotive diesel-électrique construite en 1973 par General Motors et développant une puissance de 2429 kW.

L'itinéraire parcouru ensuite, soit le tronçon Fès-Taza de la ligne Fès-Oujda (à proximité de la frontière algérienne), où se succèdent viaducs, tunnels et étendues désertiques. Le choix des arrêts-photos enfin, les caractéristiques les plus marquantes du parcours étant systématiquement mises en évidence dans des décors fantastiques et sous une lumière remarquable.

**PHOTO 47-72** La ligne de Fès à Oujda est une véritable ligne de montagne, traversant les premiers contreforts de l'Atlas. On y trouve plus d'un millier de viaducs et ponts, dont certains de très grande dimension, ainsi que 11 tunnels totalisant plus de 11.000 mètres. Notre train franchit ici un viaduc dans les environs de Matmata. J-L VANDERHAEGEN.





**PHOTO 47-73** Le retour vers Fès fut assuré par la DH-360 (GM-EMD 713.245/1974). Le train est ici photographié entre deux tunnels, lesquels permettent de traverser le col de Touahar situé dans les premiers contreforts de l'Atlas, non loin de Bab Merzouka. J-F HUART.

Après la visite du dépôt de Fès, nous prenons le départ en direction de Sidi Harazem et de Ain Sbit. Après le franchissement du Col du Touabaa, nous pouvons observer l'assiette de l'ancienne ligne, défermée afin de prendre en considération la caractère fluctuant des eaux du barrage Idriss Ier. A l'arrivée à Taza, nous nous dirigeons vers l'ancien dépôt qui abrite divers engins historiques

de l'ONCF, qui intégreront à terme le futur musée des chemins de fer : sont ainsi visibles : une rame Diesel identique aux RGP de la SNCF, la CC 807 (équivalente aux CC 7100 SNCF), la E 612 (BB 4100 SNCF) et la Baldwin DB 405 (A1A A1A 62000 SNCF).

Au retour, et en profitant d'une luminosité incroyable, nous marquons encore quelques arrêts à hauteur de signaux

mécaniques mais surtout, à la sortie de deux tunnels, dans la région de Touahar.

#### VENDREDI 3 NOVEMBRE 2000

Il est déjà temps de songer au retour. Afin de rejoindre Casablanca, nous effectuons notre dernier voyage à bord d'un train spécial entre Fès et Sidi-Kacem; il est remorqué par la DF 112,

**PHOTO 47-74** Le dernier train spécial affrété par le PFT fut mis en marche entre Fès et Sidi-Kacem. Sa traction échet à la DF-112 (Alstom, 1970), une cousine des CC 72.000 de la SNCF. Ouarzigha, 3 novembre 2000. Yves STEENEBRUGGEN.





**PHOTO 47-75** C'est la DH 353 qui nous mène jusqu'à Taza. Cette imposante locomotive de 3000 CV fut construite par GM-EMD en 1973. Arrêt-photo au début de la grande courbe en forme de fer à cheval, qui permet de gravir le col de Touabaa. Le paysage n'est pas sans rapprochement avec des sites martiens photographiés par la sonde Mars Global Surveyor...  
Marc RIGUELLE.

**PHOTO 47-76** Arrêt-photo dans les environs de Matmata. A l'horizon, on aperçoit le lac artificiel retenu par le barrage Idriss 1er. La section Fès - Taza (119 km) fut ouverte au trafic le 15 avril 1934 par les CFM (Chemins de Fer du Maroc).  
Alain DEFECHEREUX.



l'équivalent marocain des CC 72000 de la SNCF, construite en 1968 par Alstom. Sous un temps maussade, nous atteignons rapidement Meknès ou nous sommes conviés à la visite de l'Atelier directeur (le "Salzennes" ou le "Malines" marocain) de l'ensemble des locomotives Diesel, des fourgons générateurs, des voitures voyageurs dans leur totalité et de certaines catégories de wagons trémies et porte-conteneurs.

Sous la conduite de quatre cadres, nous parcourons les quatre ateliers intégrés au sein du service "Production" (fabrication, bogies, entretien des caisses et des moteurs Diesel, chaudronnerie et peinture).

L'organisation de la Division centrale du Matériel et de la Traction de l'ONCF est assez complexe. On recense cinq établissements principaux auxquels sont attachés des responsabilités particulières, tant en matière d'entretien du matériel que de gestion du personnel de conduite des trains.

Le dépôt de Casablanca est responsable de l'entretien du parc électrique (à l'exception des E 1100) et de certaines séries de locomotives de manœuvre; il est atelier directeur (l'équivalent des ateliers centraux de la SNCB) pour l'ensemble du matériel de traction électrique. Par ailleurs, dépendent du dépôt de Casablanca, les centres de maintenance (pour le petit entretien) de Marrakech, Kénitra et Casa Voyageurs; les dépôts de conducteurs sis dans ces différentes localités lui sont également rattachés.

L'atelier de Meknès (ADEM) est responsable de l'entretien des DF et de quelques locomotives de manœuvre; ils jouent le rôle d'atelier directeur. Ils supervisent les dépôts de conducteurs et les annexes-traction de Fès, Tanger et Sidi-Kacem.

L'atelier dépôt et entretien d'Oujda (ADEO) regroupe l'ensemble des locomotives de la série DH; il est également atelier directeur pour certains types de wagons (plats, tombereaux et citernes). Le dépôt et entretien de Safi (DES) est responsable de la maintenance des locomotives électriques E 1100, et de quelques locomotives de manœuvre (il gère aussi l'annexe-traction de Benguerir); il est atelier directeur pour les wagons trémies de phosphate et de céréales. Enfin, le dépôt et entretien de Jorf (DAEJ) est atelier directeur pour certains wagons-trémies de phosphate et de charbon.

Après la visite et la dégustation d'un thé à la menthe offert par le Chef d'établissement, nous prenons la direction de Sidi-Kacem, où nous embarquons dans le train régulier n° 10 qui nous conduit à Rabat Agdal.

#### SAMEDI 4 NOVEMBRE 2000

Toutes les bonnes choses ont hélas une fin. Nous quittons, en ce samedi 4 novembre, Rabat Agdal à bord du train 108 vers Casablanca Port puis, après changement, nous nous dirigeons vers l'aéroport Mohamed V avec le train V 2005 assuré par une ZM.

Tout au long de cette semaine magnifique, dans un pays qui vaut absolument

le détour, tant d'un point de vue touristique que ferroviaire, nous aurons parcouru 1454 kilomètres sur le réseau de l'ONCF et utilisé des centaines de mètres de pellicule pour immortaliser ce superbe voyage. Après avoir pris congé de nos amis marocains, nous embarquons dans un Boeing 737-400 de la Sabena en direction de Zaventem (où nous arrivons avec plus d'une heure de retard).

#### CONCLUSION

En guise de conclusion, qu'il me soit permis, au nom de tous les participants à ce voyage du PFT, d'adresser divers remerciements. Outre les deux membres de la direction de l'ONCF susmentionnés, auquel il convient d'ajouter le Directeur du département Transport qui a supervisé l'organisation du séjour, il nous faut ardemment remercier tous les cheminots de l'ONCF qui ont fait de ce voyage une parfaite réussite : les responsables des ateliers et des dépôts visités, les conducteurs et accompagnateurs des différents trains spéciaux qui nous ont recommandé d'intéressants arrêts-photos, et les agents du mouvement qui nous ont accueillis dans leurs gares. Il nous faut cependant mettre en évidence deux personnes: Abdelaziz El Allaloui, chef de traction de 1ère classe au Dépôt de Casablanca qui a assuré la supervision "traction et conduite" de l'ensemble des trains spéciaux, et Aziz Hanafi, agent-cadre à la Direction du Transport qui a veillé à la parfaite organisation du voyage sur le terrain, mais surtout, qui nous a fait découvrir son pays, en mettant en évidence ses nombreuses caractéristiques et ses ambiances hors du commun.

Enfin, ce voyage n'aurait pas été une réussite sans l'investissement personnel de Jean-Luc Vanderhaegen, qui n'a ménagé ni son temps, ni sa peine pour permettre aux participants de ce voyage de garder un souvenir impérissable de leur semaine marocaine.

A bientôt donc, pour un prochain voyage PFT hors de nos frontières, dans le Maghreb ou ailleurs ! Nous espérons par ailleurs que ce bref compte-rendu vous donnera l'envie de franchir le Détroit de Gibraltar pour vous rendre au Maroc, un pays où tout vous ravira : la qualité de l'accueil, la beauté des paysages, l'intérêt historique des villes impériales, sans oublier la diversité et la finesse de la cuisine !

Jean-François HUART.

*Le PFT vous conviera en octobre 2002 à un nouveau voyage au Maroc.*

**PHOTO 47-77** Juste avant d'aborder l'entrée de la gare de Meknès, la ligne franchit un superbe viaduc en pierres. Poste de Cadem (Meknès), 03-11-2000. K. AVONDS.



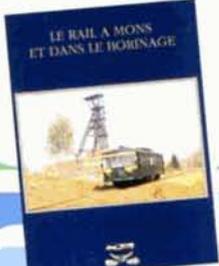
## PFT-Editions

<input type="checkbox"/>	Les locomotives Diesel type 201 - série 59	BEF 1977	€ 49,00	1905 g
<input type="checkbox"/>	Promenade ferroviaire au Pays d'Ath	BEF 750	€ 18,59	860 g
<input type="checkbox"/>	Le rail Bruxellois en images	BEF 450	€ 11,16	550 g
<input type="checkbox"/>	Indicateur de 1935 (réédition)	BEF 795	€ 19,71	615 g
<input type="checkbox"/>	Indicateur de 1940 (réédition)	BEF 262	€ 6,50	250 g
<input type="checkbox"/>	Les trams verts de Charleroi en images	BEF 490	€ 12,15	550 g
<input type="checkbox"/>	Histoire de la signalisation en Belgique - tome I	BEF 990	€ 24,54	950 g
<input type="checkbox"/>	Le chemin de fer en Hesbaye liégeoise	BEF 950	€ 23,55	750 g
<input type="checkbox"/>	Les traways vicinaux de Charleroi et du Centre	BEF 950	€ 23,55	950 g
<input type="checkbox"/>	Un siècle de vapeur	BEF 948	€ 23,50	750 g

### LE RAIL A MONS ET DANS LE BORINAGE

270 photos - format A4

PRIX : 948 BEF - 23,5 €



## Autres éditions

<input type="checkbox"/>	Vapeur en Belgique - tome I (par Phil Dambly)	BEF 1950	€ 48,34	1390 g
<input type="checkbox"/>	Vapeur en Belgique - tome II (par Phil Dambly)	BEF 1950	€ 48,34	1905 g
<input type="checkbox"/>	Petite histoire de la gare de Namur	BEF 320	€ 7,93	390 g
<input type="checkbox"/>	La ligne 128 Ciney - Yvoir	BEF 295	€ 7,31	550 g
<input type="checkbox"/>	La ligne 126 Ciney-Statte	BEF 395	€ 9,79	400 g
<input type="checkbox"/>	La ligne du Luxembourg (Ed. CFFL)	BEF 995	€ 24,67	650 g
<input type="checkbox"/>	Les locomotives polycourant de l'artère Paris-Bruxelles (Ed. du Cabri)			
	volume I	BEF 1480	€ 36,69	400 g
	volume II	BEF 1480	€ 36,69	550 g
<input type="checkbox"/>	La ligne 24 (par Michel Hanssens)	BEF 995	€ 24,67	810 g
<input type="checkbox"/>	Tramways Bruxelles et Arvers (cartes postales anciennes)	BEF 1095	€ 23,55	750 g
<input type="checkbox"/>	Les vicinaux du groupe de Leuven	BEF 950	€ 24,54	800 g
<input type="checkbox"/>	En Belgique sur les rails d'autrefois (Ed. du Cabri)	BEF 1300	€ 32,23	750 g
<input type="checkbox"/>	De Knokke à La Panne (Ed. Retro)	BEF 1095	€ 27,14	600 g
<input type="checkbox"/>	Les Vicinaux du Brabant	BEF 1700	€ 42,14	1300 g
<input type="checkbox"/>	Les locomotives à vapeur types 64 et 81	BEF 1300	€ 32,23	850 g

## En Lignes

### En Lignes

<input type="checkbox"/>	abonnement 2001	Belgique	BEF 1008	€ 25,00
		étranger (Europe)	BEF 1210	€ 30,00
		étranger (hors Europe)	BEF 1533	€ 38,00
<input type="checkbox"/>	numéros 1 à 8		BEF 80	€ 1,98 100 g
<input type="checkbox"/>	numéros 9 à 11		BEF 120	€ 2,97 100 g
<input type="checkbox"/>	numéros 12 à 15		BEF 140	€ 3,47 100 g
<input type="checkbox"/>	numéros 19 à 21		BEF 160	€ 3,97 100 g
<input type="checkbox"/>	numéros 29 à 31		BEF 220	€ 5,45 100 g
<input type="checkbox"/>	numéros 34, 36, 39, 40		BEF 240	€ 5,95 100 g
<input type="checkbox"/>	numéros 41 à 45		BEF 303	€ 7,50 210 g
<input type="checkbox"/>	numéro 46		BEF 303	€ 7,50 260 g

### En Lignes hors série

<input type="checkbox"/>	N° 1 : Les locomotives Diesel série 83	BEF 395	€ 9,79	255 g
<input type="checkbox"/>	N° 2 : Les locomotives série 1600 CFL	BEF 595	€ 14,75	255 g
<input type="checkbox"/>	N° 3 : Les locomotives Diesel type 230-231	BEF 495	€ 12,27	210 g
<input type="checkbox"/>	N° 4 : Les locomotives Diesel série 92	BEF 595	€ 14,75	255 g



## Photos

### Photos En Lignes

Les photos publiées dans les EN LIGNES et portant un numéro (par exemple PHOTO 47-24), peuvent être obtenues au format 10x15 cm en couleurs, sauf les numéros suivis de la mention NB (par exemple PHOTO 47-29 NB) qui sont des photos noir et blanc. ATTENTION: numéro(s) à préciser à la commande sur carte postale, lettre, internet ou fax. Date limite de commande : le 10-10-2001; date de livraison: +/- 30/12/2001. Les photos des EN LIGNES précédents ne sont plus disponibles !

Renseignements et commande :

☎ 065/72.80.72 - Fax : 065/66.45.41 - ✉ pfttsp@hotmail.com

<input type="checkbox"/>	Prix par photo	BEF 40	€ 1,00	7 g
--------------------------	----------------	--------	--------	-----

### Photos BD (Bruno DEDONCKER)

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

<input type="checkbox"/>	Prix par photo	BEF 150	€ 3,72	7 g
--------------------------	----------------	---------	--------	-----

### Photos-thèmes

Pochettes de 10 photos couleurs 10x15 cm (■ = en noir-blanc)

<input type="checkbox"/>	N° 3 : La locomotive 6036	BEF 403	€ 10,00	75 g
<input type="checkbox"/>	N° 4 : La locomotive 6215	BEF 403	€ 10,00	75 g
<input type="checkbox"/>	N° 6 : Les automotrices ex. SNCB en Italie	BEF 403	€ 10,00	75 g
<input type="checkbox"/>	N° 23 : Les voitures M3 ex. SNCB en Italie	BEF 403	€ 10,00	75 g
<input type="checkbox"/>	N° 24 : Locomotives série 15 sur les lignes 125-130	BEF 403	€ 10,00	75 g
<input type="checkbox"/>	N° 27 : Autorails séries 45 et 46 du dépôt de Ath	BEF 403	€ 10,00	75 g
<input type="checkbox"/>	N° 29 : Les 6700 ACTS (ex. 63 SNCB)	BEF 403	€ 10,00	75 g
<input type="checkbox"/>	N° 30 BD ■ : Un samedi-midi à Lot (EL 38 p. 12)	BEF 1210	€ 30,00	75 g
<input type="checkbox"/>	N° 31 : Voyage PFT au Danemark (15 photos)	BEF 605	€ 5,00	105 g
<input type="checkbox"/>	N° 34 : La locomotive Diesel 204.004 / 5404	BEF 403	€ 10,00	75 g
<input type="checkbox"/>	N° 36 : Locomotives à vapeur préservées par la SNCB	BEF 403	€ 10,00	75 g
<input type="checkbox"/>	N° 37 : La gare de Quiévrain (traction Diesel)	BEF 403	€ 10,00	75 g
<input type="checkbox"/>	N° 38 : Les signaux mécaniques de Florenville	BEF 403	€ 10,00	75 g
<input type="checkbox"/>	N° 39 : Trains de minerai Cockerill-Sambre	BEF 403	€ 40,00	75 g



**PHOTO-THEME 40**  
**Schaerbeek-Formation**  
voir page 2

## Articles divers

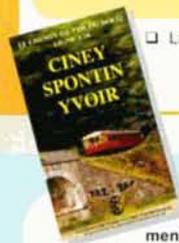
### Pin's

<input type="checkbox"/>	Locomotive Diesel type 201	BEF 100	€ 2,48	16 g
<input type="checkbox"/>	Locomotive Diesel série 60 verte	BEF 100	€ 2,48	16 g
<input type="checkbox"/>	Locomotive Diesel série 60 jaune	BEF 100	€ 2,48	16 g
<input type="checkbox"/>	Autorail 4333 + remorque 732.10	BEF 100	€ 2,48	16 g
<input type="checkbox"/>	Locomotive électrique 101.012 bicolore	BEF 100	€ 2,48	16 g
<input type="checkbox"/>	Locomotive électrique 101.012 vert foncé	BEF 100	€ 2,48	16 g
<input type="checkbox"/>	Locomotive à vapeur type 81	BEF 100	€ 2,48	16 g

### Cassette vidéo

<input type="checkbox"/>	La ligne 128 Ciney-Spontin-Yvoir	BEF 847	€ 21,00	300 g
--------------------------	----------------------------------	---------	---------	-------

**NOUVEAU !!**  
**LA LIGNE 128**  
en vidéo



Les commandes sont reçues uniquement par virement sur le compte bancaire 001-1201789-35 du PFT Bruxelles. Pour les lecteurs résidant à l'étranger : voir les modalités de paiement à la page 3. Tous nos articles sont disponibles lors des journées "Portes ouvertes" de notre abri-musée de St-Ghislain. La plupart des articles sont également disponibles lors des voyages ou activités diverses.

### Cartes postales

<input type="checkbox"/>	Série 1 à 7 (12 vues SNCB + CFL par série)	BEF 150	€ 3,72	105 g
<input type="checkbox"/>	CP 8 à 17 : 10 cartes noir et blanc des gares de Spontin, Frameries, Ciney (2X), Gouvy, St. Ghislain, Trois-Ponts, Remouchamps et Huy	BEF 202	€ 5	80 g
<input type="checkbox"/>	CP B : 4 cartes postales noir et blanc du tram B	BEF 101	€ 2,50	40 g

### Calendriers LOCO

<input type="checkbox"/>	Années disponibles : 1979, 1980, 1982-1989, 1991-1993, 1995, 1997, 1998			
		BEF 202	€ 5,00	550 g
<input type="checkbox"/>	2001	BEF 403	€ 10,00	550 g

## Commande et frais d'envoi

FRAIS D'ENVOI : calculez le poids des articles commandés et ajoutez le montant des frais d'envoi à votre commande

BELGIQUE		ETRANGER	
jusque 100 g	BEF 40	€ 1,00	BEF 45
jusque 250 g	BEF 55	€ 1,36	BEF 80
jusque 350 g	BEF 65	€ 1,61	BEF 130
			€ 3,22

jusque 500 g	BEF 90	€ 2,23	BEF 130	€ 3,22
jusque 1000 g	BEF 120	€ 2,97	BEF 220	€ 5,45
jusque 2000 g	BEF 140	€ 3,47	BEF 295	€ 7,31
jusque 3000 g	BEF 225	€ 5,58	BEF 390	€ 9,67
jusque 4000 g	BEF 260	€ 6,45	BEF 520	€ 12,89
jusque 5000 g	BEF 290	€ 7,19	BEF 630	€ 15,62

■ ARTICLE EN VOIE D'ÉPUISEMENT

