

EN LIGNES

REVUE TRIMESTRIELLE DE L'ASBL PATRIMOINE FERROVIAIRE TOURISTIQUE

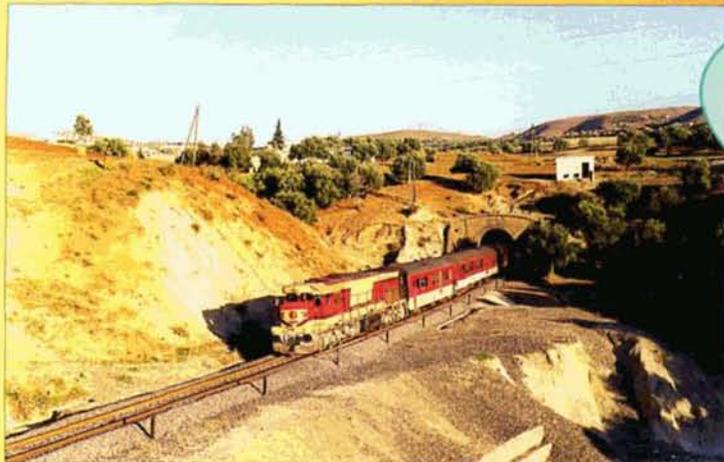


N° 49 - MARS 2002

PRIX : € 7,5



Avec le PFT au
MAROC
du 12 au 20 octobre 2002



Le PFT organisera du samedi 12 au dimanche 20 octobre 2002 son second grand voyage ferroviaire au Maroc. Au départ de Casablanca, nous parcourons à bord de trains spéciaux les majestueuses lignes de Marrakech, Meknès, Fès, Tanger, Oujda et Taza. De nombreux arrêts-photos sont prévus dans les sites les plus spectaculaires, ainsi que la visite de tous les dépôts rencontrés. Le prix, fixé à € 1040, comprend le voyage au départ de Bruxelles (Thalys + vol AIR-FRANCE), les 8 nuits d'hôtels avec petit-déjeuner, tous les parcours en train et visites de dépôts.

Inscription et renseignements :
PFT - Boîte postale 5 - 1140 Bruxelles 14.
☎ +32.477.60.13.62



Petites annonces

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

Annonce commerciale : € 25 par surface de 6 x 9 cm. Photos et dessins : € 25/ pièce. A envoyer par courrier, FAX ou E-mail.

A VENDRE : modèle réduit HO de la 7005 SNCB. TTM-Models, Halenstraat 55, B-2060 Antwerpen. ☎ 03/235.62.75.

A VENDRE : Eisenbahn Journal Sonderausgabe II/86 (BR 18), III/86 (BR 01), IV/86 (Innsbruck - Garmisch-Partenkirchen - Reutte), II/87 (150 Jahre Eisenbahn in Österreich), III/87 (Der Glaskasten), IV/87 (Eisenbahn zwischen Rhien und Ruhr), II/88 (E-Lokomotiven beim Bw Würzburg), III/88 (BR44), I/89 (BR 042), III/89 (Lahntalbahn), IV/89 (BR 65-66). Par numéro : 5 €. D. Schönborn, Past. Soeteweystr. 38, 2640 Mortsel. E-mail : dimitri.schoenborn@id.antwerpen.be

CHERCHE : recherche, pour un exposé fin 2002 à une conférence de l'International Air Rail Organisation (IARO), photos ou diapositives anciennes (à prêter quelques semaines ou à donner) de la desserte ferroviaire de Zaventem (gare et antenne initiales, autorails ou automotrices "Sabena") et des ex. installations terminales à Bruxelles Central. Professeur Jacques Charlier, Centre Interuniversitaire d'Etude de la Mobilité, c/o ULB, Av. Roosevelt, 50 CP 194/7, B-1050 Bruxelles.

CHERCHE : le 11 janvier 2002 vers 9h25, le train E3908 Binche-Bruxelles-Louvain-la-Neuve a été photographié à l'entrée de la gare de Buxelles-Midi (pont de Luttre) par deux amateurs. Le conducteur de ce train, qui effectuait son dernier service avant la retraite, aimerait posséder la photo de son dernier convoi, composé de l'automotrice 804. ☎ 0475/95.68.93 qui transmettra. Merci.

CHERCHE : maison isolée (même éloignée de tout) en France avec vue sur (ou à proximité) d'une ligne de chemin de fer, si possible en site montagneux. Atouts supplémentaires: ancien raccordement, atelier ou grange aménageable. Weckerling, ☎ : 010/61.59.77. jmw@iname.com

CHERCHE : en vue de la réalisation d'une maquette à l'échelle 1/20, plans de la machine vapeur type 12 (Cockerill 1939) ainsi que son tender type 19 n° 24.60x. Régis BERTON, rue Haut Rejet 95, 7532 BECLERS (Tournai).

COMMUNIQUE : La "Netherlands Railway Society" a changé son nom pour devenir la "Benelux Railway Society". Il s'agit de l'unique association anglaise s'occupant des chemins de fer belges, néerlandais et luxembourgeois. Renseignements : Ralph Hanley, Pitts Deep, Stonehills, Fawley SO45.1DU, Southampton, Angleterre. ☎ +44.23.80.89.10.38.

A VENDRE : diapositives de trains NS à partir de 1991, SNCB, CFL, PFT, Plandapf DB, CSD, DB, PKP, ACTS et ShortLines. Liste sur demande : Tom Machielsen, Strijenstraat 15, NL-4901 VA Oosterhout. E-mail : mchlsn@zonnet.nl page web : <http://home.zonnet.nl/mchlsn>

PFT-agenda

Samedi 23 et dimanche 24 mars : exposition à Quiévrain; participation du stand PFT.

Samedi 6 avril : voyage PFT. Adieu aux locomotives 84 et 85. Port d'Antwerpen, Herentals-Zittaart, Balen. Plus d'infos dans EL spécial.

Samedi 11 mai : adieu aux locomotives Diesel série 59; Tessengerlo, Winterslag, Montzen, Aachen.

Samedi 7 et dimanche 8 septembre : journées du Patrimoine. Ouverture de toute la gare de Saint-Ghislain, avec participation de matériel PFT et du musée du rail. Une date à retenir déjà maintenant !

Du 12 au 20 octobre 2002 : deuxième grand voyage PFT au royaume du Maroc, voir annonce ci-dessus.

PTVF

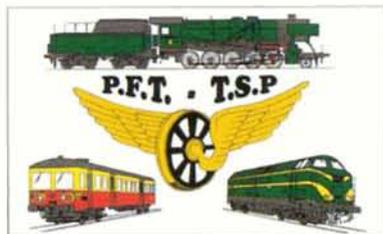
Les 20 et 21 avril prochains, le *Petit Train à Vapeur de Forest* (PTVF) organisera sa traditionnelle grande fête de la vapeur, à l'occasion de l'ouverture de la saison 2002. Renseignements : PTVF, Chaussée de Neerstalle 323B, B-1190 Forest. ☎ : +32.2.346.58.49.

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, Christian DOSOGNE, Pierre HERBIET, Garrit JOOS, Kristof AVONDS, Alain DEFECHEREUX, Eric VAN HOECK.

Remerciements (par ordre alphabétique)

Alessandro ALBE, Felipe ARANDA, Tanguy BADIE, Dr. Guenther BARTHS, Armand BEERLANDT, Theo BROUEZ, Roger CRIKELAIRE, Pascal DUBOIS, Laurent GARY, Marc GRIETEN, Dave HABRAKEN, Michel HANSSSENS, Tomas MEYER-EPPLER, Daniel MOENS, Eric PAULUS, Walter PINET, Geoffroy QUINET, Philippe SCHOLL, la SNCB, Yves STEENEBRUGGEN, Philippe TOUWAIDE, Alex VANDERCASTEELE, Peter VAN GESTEL, Christian VANHECK, Philippe et Véronique VERELST, Teun VOLKER, Quintus VOSMA, Jan Willen KAPTEIN.

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 : +32.475.71.20.28
FAX : +32.65.66.45.41
✉ 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 € 26 (étranger : € 31) 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 euros, 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 euros, la validité de la carte et la signature), soit par mandat postal international, libellé en euros.

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 : ☎ +32.475.71.20.28
St-Ghislain : Philippe Scholl : ☎ +32.477.26.99.79

Imprimerie

Imprimé en Belgique par Geers Offset nv, Oostakker.

Dépôt légal à la parution

EN LIGNES N°49 - mars 2002

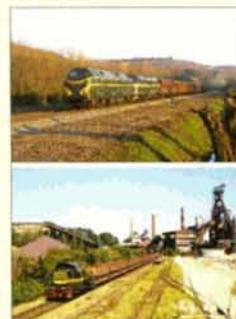
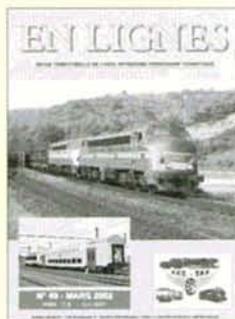


PHOTO 49-01 Le 16 septembre 1982, les 5302 et 5308 franchissent la Meuse à Houx en tête d'un train de minerais à destination de Belval.
Jean-Luc VANDERHAEGEN.

PHOTO 49-02 La première voiture à double niveau du type M6 est sortie de l'usine Bombardier de Brugge le 13 décembre 2001.
Jean-Luc VANDERHAEGEN.

PHOTO 49-03 Le 16-12-2001, les 210.077 et 202.020 ramènent les wagons-freins de Montzen à Schaerbeek, ici en passage à Veurs (voir p. 5-7). M; HANSSSENS.

PHOTO 49-04 Le 31 décembre dernier, le haut fourneau des forges de Clabecq s'est éteint. Le 21-septembre 2000, la 7345 manoeuvre une rame vide de minerais.
Jean-Luc VANDERHAEGEN.

S O M M A I R E

PFT-Service	2
Editorial	4
Nouvelles du PFT	5
Où en est la P8 roumaine ?	8
Histoire : la livrée verte "1970"	9
Actualité étrangère	14
Les chemins de fer grecs	20
Actualité belge	25

Statistiques	25
Locomotives électriques	25
Locomotives Diesel	27
Automotrices-autorails	32
Voitures-Wagons	34
Infrastructure	35
Les M6 arrivent !	36
Actualité diverse	42
Réseaux industriels	47
Arrêt du haut fourneau de Clabecq	50
T.R.W.	54
Radiations	56

Les travaux TGV	62
Hier - Aujourd'hui	66
PFT-Boutique	67

Editorial

Vous avez été nombreux à marquer votre soutien à notre association en renouvelant votre abonnement pour cette année. Grâce à votre action, nous pourrons persévérer dans l'oeuvre de sauvegarde de matériel ferroviaire. Ainsi, à la fin de l'année 2001, les locomotives 5183 et 9209 sont venues enrichir notre collection; parallèlement, le PFT a acquis officiellement la locomotive à vapeur roumaine 230-084, une P8 qui, après remise en état dans ce pays, pourra facilement être "belgicisée" pour parcourir à toute vapeur les voies belges.

D'autres objectifs sont également visés en 2002 : la réfection de la toiture de Saint-Ghislain, avec l'appui de la SNCB, la sécurisation du lieu, le conventionnement de la ligne I28, et la restauration de plusieurs engins, dont les 7005 et 553.29.

D'autre part, la Fondation Roi Baudouin, qui permet par le biais d'attestations fiscales de déduire les dons, étend son domaine aux pays limitrophes, comme la France et les Pays-Bas. Nul doute que cette ouverture profitera également à notre association.

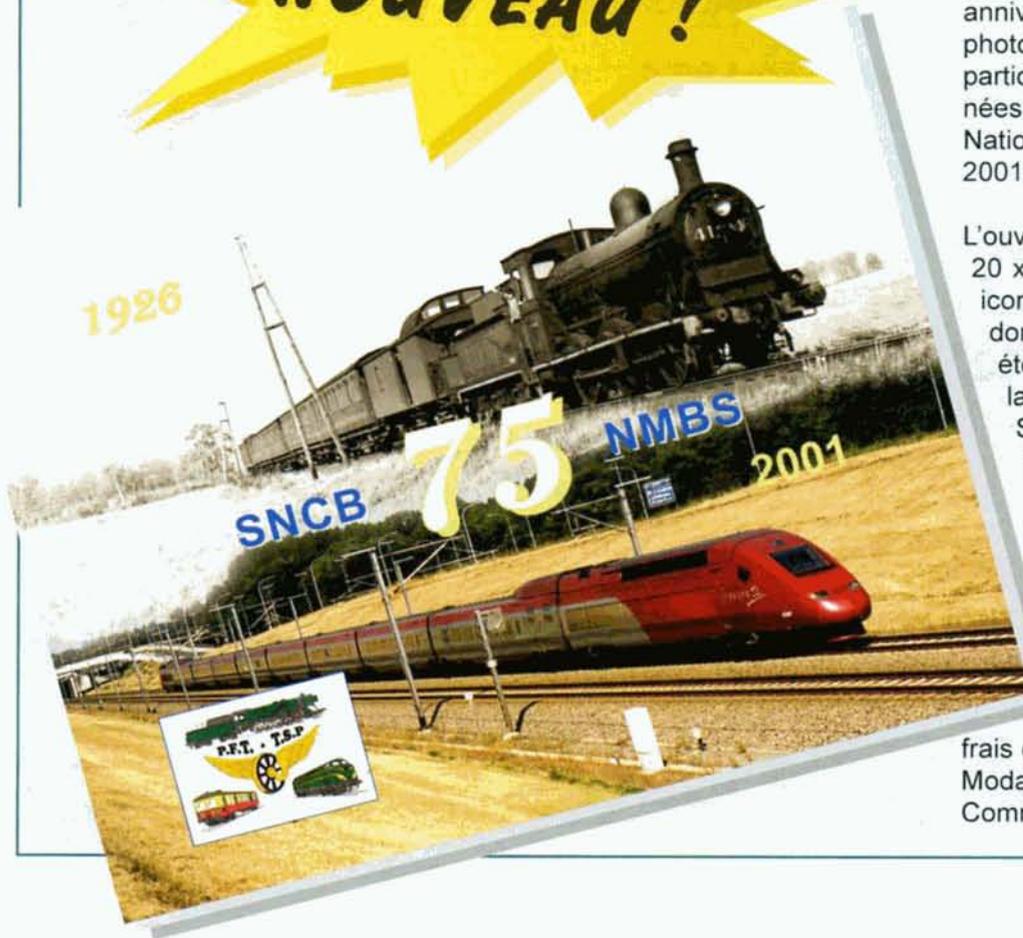
Enfin, comme tous les ans, nous vous proposerons diverses activités : les voyages pour amateurs, le voyage d'été, le voyage à l'étranger au Maroc, et les journées Portes Ouvertes de Saint-Ghislain.

Bonne lecture.



PHOTO 49-05 Du 21 décembre 2001 au 4 février 2002, à l'occasion du passage à l'Euro, et sous l'initiative de la Commission européenne, la rame Thalys PBKA française 4346 a circulé habillée d'une livrée de circonstance. Sur fond bleu, le message était présenté sous forme d'une partition musicale reprenant un extrait de l'hymne européen, dont les notes étaient symbolisées par des pièces d'euros. Cette décoration a été appliquée par pelliculage réalisé, pour chaque côté de la rame, en un seul film en quadrichromie de 207 m de longueur et 2,40 m de hauteur. La pose de ce revêtement a nécessité l'intervention de 25 personnes de jour et 10 de nuit durant pas moins de 3 jours. L' "Euro-Thalys" photographié sur la LGV 1 à la sortie de Tubize, le 10 janvier 2002. Thalys 9338 Bruxelles-Midi - Paris-Nord. J-L VDH.

NOUVEAU !



LA SNCB : 75 ANNEES EN PHOTOS

Nous ne pouvons commémorer cet anniversaire sans publier de recueil photographique, d'autant que le PFT a participé activement à toutes les journées de découverte que notre Société Nationale a organisées en cette année 2001.

L'ouvrage, présenté au format oblong 20 x 28, comprend 176 pages et une iconographie forte de 166 photos, dont 80 en couleurs. Les images ont été sélectionnées pour présenter un large éventail de l'évolution de la SNCB pendant ces 75 dernières années; les légendes sont bilingues français/néerlandais. L'accent est évidemment mis sur le matériel roulant, mais aussi sur l'électrification du réseau, la signalisation, l'ouverture et la fermeture de lignes, etc.

Le prix de vente est de € 35, frais d'envoi en sus (poids : 1250 gr).
Modalité de paiement : voir page 3.
Communication : "75 ans SNCB".

Nouvelles du PFT



Il faudra probablement attendre quelques années avant de renouveler l'expérience de 2001, tant les activités furent nombreuses et variées, notamment avec la participation du PFT aux fêtes commémoratives des 75 ans de la SNCB.

Nous allons donc profiter de

l'année 2002 pour avancer réellement vers les objectifs de l'association, à savoir la restauration de matériel ferroviaire, son exploitation et son exposition.

LE MATERIEL

Si la SNCB renouvelle de manière intensive son parc de matériel, il va de soi qu'un grand nombre d'engins quitte la scène ferroviaire. Le PFT prend donc le relais pour sauvegarder les séries d'engins les plus caractéristiques. Ainsi, l'année dernière, le PFT a sauvé les 1805, 7005, 5128, 8428 et 9209. Cette année s'annonce également riche en acquisitions diverses, puisqu'elle a démarré par l'achat de la 8524 et d'une seconde locomotive de la série 51 : la 5183 !

Ce seront donc ainsi pas moins de sept engins SNCB qui, en deux ans, auront rallié le parc PFT !

Parallèlement à ces acquisitions, le PFT, après plusieurs années d'intenses pourparlers, a acheté auprès des Chemins de fer roumains, la locomotive à vapeur 230-084. Plus de détails à la page 8 de ce numéro.

LA LIGNE 128

Rendue parcourable en 2001 entre Spontin-Sources et Dorinne-Durnal, la ligne 128 ne devrait pas voir de prolongement en cette année 2002. Par conséquent, par le troisième contrat de gestion qui lie la SNCB au pouvoir politique, un conventionnement des lignes touristiques est enfin à l'ordre du jour. Grâce à celui-ci, les associations exploitant des chemins de fer touristiques pourront enfin voir leurs efforts récompensés, puisque des partenariats et des développements pourront être envisagés. En ce qui concerne la 128, la première convention définira la zone d'exploitation de Ciney à Dorinne-Durnal.

PHOTO 49-06. Le 10 mars 2001, la 8524 transférait une longue rame de wagons entre deux faisceaux du triage d'Antwerpen-Noord. Cette locomotive est venue enrichir la collection du PFT à la fin du mois de janvier.

Pierre HERBIET.

PHOTO 49-07. Notre première acquisition de l'année : la 5183. Le 20 août 2000, à Saint-Lambert, elle se dirige, accouplée à la 5125, vers Marlembourg.

Pierre HERBIET.



Les travaux de nettoyage, débroussaillage et d'entretien (remplacement de rails et traverses notamment) pourront être franchement menés à bien sur ce tronçon, et non plus en (presque) pure perte comme c'était le cas jusqu'à présent.

Cette convention n'entrera toutefois pas en vigueur avant que n'ait été établi, par un organisme habilité, un état des lieux de la roche dans la tranchée de Sovet, certains blocs de pierre étant rendus instables avec le temps.

Grâce à la convention, le PFT espère obtenir des aides matérielles et financières de pouvoirs publics, maintenant convaincus que l'action menée après dix ans de présence et de persévérance était la bonne.

L'ABRI-MUSÉE DE SAINT-GHISLAIN

L'ancien atelier des wagons de la SNCB, situé à proximité de la gare de Saint-Ghislain, dans le Hainaut, est loué par le PFT dans le but d'y garer et exposer son matériel ferroviaire. Se développe également dans ce lieu une section "modélisme". Si la structure du bâtiment est bonne, d'importants travaux sont nécessaires pour donner au lieu la vocation que lui réserve le PFT.

Ainsi, de nombreux travaux ont déjà été effectués avec les moyens propres de l'association : remplacement de vitrages extérieurs, réfection de l'installation électrique, rétablissement du circuit d'eau, aménagement de la salle des trains miniatures, sécurisation, etc. Le problème principal réside dans la toiture de l'ensemble, dont la surface n'est pas négligeable : c'est que l'atelier mesure cent mètres sur soixante. Une solution serait en vue.

PHOTO 49-08 Les 16 et 22 décembre 2001, le PFT a assuré quatre trains de transfert de matériel entre Schaerbeek et Montzen. Ces parcours, les deux premiers le 16 décembre et les deux suivants le 22 décembre, furent remorqués par la 202.020 et la 6077. Les trains se suivaient à quelques minutes d'intervalle. Le matériel acheminé se composait de fourgons et de voitures EXPO (ayant servi lors des festivités des 150 ans de la SNCB en 1985, et pour le train "Technorama" en 1989), et divers véhicules de service dont un fourgon-générateur. Ces véhicules ont été rachetés par Monsieur Ley, qui réaménage complètement le site de la gare d'Hombourg sur la défunte ligne 38 (Chenée - Montzen). Comme ce matériel n'était pas freiné, il était accompagné de plusieurs wagons servant de poids-frein. Le 16 décembre, passage de la 202.020 dans les environs de Zichem (ligne 35 Leuven - Aarschot). La rame est composée de deux voitures EXPO (ex. voitures I1) et d'un fourgon, accompagnés de six wagons fermés du type Gbs.

Alain DEFECHEREUX.

La Fondation Roi Baudouin

La Fondation Roi Baudouin est une institution belge qui encourage le développement de projets à caractère culturel proposés par des associations. Le PFT y a présenté la réhabilitation de l'atelier des wagons de Saint-Ghislain en Musée du Rail. Pratiquement, la Fondation ouvre un "compte de projet", sur lequel sont versés les dons financiers opérés par les donateurs. A la fin de chaque année, l'institution envoie à chaque donateur une attestation fiscale qui lui permet de déduire financièrement de ses contributions les sommes attribuées, à partir de 30 €. Il est ainsi permis de récupérer environ 50% des dons versés au PFT pour le projet de Saint-Ghislain.

Pour rappel, les dons peuvent être versés sur le compte bancaire 000-0000004-04 de la Fondation Roi Baudouin, avec la communication obligatoire suivante : " L78599 - asbl Patrimoine Ferroviaire Touristique ".

D'autre part, la Fondation Roi Baudouin nous annonce quelques nouveautés susceptibles d'intéresser les donateurs :

- un site Internet est créé : il permet de suivre les différents projets de l'institution. Il suffit de surfer sur www.kbs-frb.be ; des dons directs et sécurisés peuvent être faits par Internet ;
- La Fondation Roi Baudouin a développé avec trois autres fondations européennes un réseau facilitant les dons transfrontaliers. Appelé Transnational Giving Europe (TGE), il est constitué de fondations jouissant de la confiance de leurs autorités nationales respectives et assurant la déductibilité fiscale du don au donateur. TGE couvre aujourd'hui les dons entre la Belgique, les Pays-Bas, la France et la Grande-Bretagne. Ainsi, le réseau permet désormais à un résident hollandais de soutenir financièrement le projet du PFT. Un seul contact suffit avec la fondation partenaire hollandaise, qui se charge tant du transfert du don que de la délivrance de l'attestation fiscale. Pour le côté pratique, il suffit de consulter le site de la Fondation, repris ci-avant. Une brochure peut également être obtenue au +32.70.233.065.





PHOTO 49-09 Le même jour, la 6077 remorquait trois fourgons, (deux Expo et un générateur) et trois wagons-freins (deux tombeaux à bogies et un tombeau à deux essieux), ici à la sortie de Tongeren.
Michel HANSENS.



PHOTO 49-10 Le 22 décembre 2001, retour de Montzen vers Schaaerbeek de la 202.020 remorquant les wagons-freins, ici à la sortie du remarquable tunnel de Veurs. Pendant ce temps, la 210.077 fut envoyée à vide à Ronet où elle prit en charge la 9209 pour son transfert jusqu'à l'abri-musée de Saint-Ghislain.
Simon DERIDDER.

OU EN EST-ON AVEC LA P8 ROUMAINE ?

Intervenu peu après le bouclage du numéro précédent, l'acquisition de la locomotive roumaine 230.084 est devenue effective, pour la somme de 23.000 dollars. Voilà donc le PFT propriétaire d'une machine à vapeur en Roumanie. Le PFT a probablement saisi la dernière possibilité d'acquérir une locomotive à vapeur identique à de nombreux exemplaires qui ont circulé en Belgique et qui ont marqué le réseau de leur empreinte.

La locomotive 230.084, une P8 d'origine allemande, fut construite en 1921 par Henschel. Elle se trouve à Bacaŭ, près de Bucarest dans un état qui nécessite une révision approfondie. L'état général de l'engin est le suivant : châssis en bon état, train de roues impeccable, chaudière Resita de 1936 en état satisfaisant. Il manque néanmoins de nombreuses pièces importantes, comme les injecteurs, les soupapes, sifflets, coussinets de bielles, et tout l'intérieur du poste de conduite.

Après de nombreuses démarches, il a été décidé de faire réviser et compléter cet engin à deux endroits différents : l'atelier central Remarul (ex. 16 Février) à Clug/Napoca, et l'atelier Gibaŭ, au même endroit, sous la supervision d'un compatriote belge travaillant en Roumanie.

A la fin de l'année 2001, la locomotive a subi, sur place, une intervention permettant son transfert depuis le lieu de garage jusqu'à l'atelier de réparation, où elle sera, dans un premier temps, déshabillée. Il sera alors possible de déterminer avec précision les travaux à réaliser et d'en chiffrer le montant, qui peut déjà être estimé à environ 200.000 euros, que le PFT ne possède pas...

Afin de mener à bien le projet, le PFT met en vente des parts de € 250, qu'il est possible d'acquérir en une ou plusieurs fois. Dès que le montant du don atteint la somme requise, le PFT émet une part accompagnée d'une convention de gestion de la locomotive.

Attention toutefois, il ne s'agit pas d'un placement avec un quelconque "return"...

Il suffit pour ce faire de verser la somme que vous voulez sur le compte 035-4029004-53 ouvert au nom du PFT, avec la mention : 230-084 + le nom du donateur.

Il est aussi possible de nous aider d'autres façons ; comment ?

- la plus simple est le renouvellement de votre abonnement à la revue *En Lignes*. Cette manière constitue pour nous une rentrée d'argent fixe, sur laquelle nous pouvons compter. Si vous

avez la possibilité, choisissez la formule d'abonnement; la vente en librairie, au numéro, si elle ne constitue pas une majoration de prix significative pour vous (€ 30 au lieu de 26 pour l'abonnement), est une opération blanche pour nous, tant est importante la remise octroyée aux distributeurs;

- vous pouvez également contribuer au soutien de l'association en utilisant la Fondation Roi Baudouin. Le projet que nous y avons introduit concerne l'aménagement de notre musée de Saint-Ghislain; si vous nous aidez par le biais du compte de la Fondation, l'argent qui ne devra pas être investi à Saint-Ghislain pourra l'être pour la P8. Comment faire ? Versez simplement votre don sur le compte 000-0000004-04 de la Fondation Roi Baudouin, en mentionnant obligatoirement en communication "L78599 - asbl Patrimoine Ferroviaire Touristique". Vous recevrez, en début d'année, une attestation fiscale qui vous permettra de déduire le montant versé de vos contributions, à condition qu'il atteigne au moins € 30.

Merci de contribuer à ce fantastique projet.

A ce jour, une quarantaine d'amateurs se sont manifestés pour contribuer financièrement à la réalisation de ce projet. Un grand merci à eux.



PHOTO-THEME 30 BD Entre Lot et Ruisbroek, passage de l'omnibus 8050 Ath 11.50 - Bruxelles-Midi 13.18. La rame, composée de 7 antiquies voitures GCI, est remorquée par la 64.156 (Humboldt 839/1912) du dépôt de Ath. Bruno DEDONCKER, collection PFT.

PHOTO-THEME 42

Série indissociable de 10 photos couleurs au format 10x15, ayant pour thème les locomotives des séries 52-53-54 en livrée vert "1970".

Prix : € 10 + frais de port (voir page 67 - poids : 75g).

Communication : PHOTO-THEME 42

- 42-01 : 5302 à Orgéo (voir page 9)
- 42-02 : 5209 à Anseremme (voir page 11)
- 42-03 : 5305 + 5315 à Arlon (voir page 12)
- 42-04 : 5312 + 5310 (voir page 12)
- 42-05 : 5315 + 5304 à Houx (voir page 13)
- 42-06 : 5311 + 5208 à Lustin (voir page 13)
- 42-07 : 5401 à Namèche
- 42-08 : 5315 + 5303 à Vonèche
- 42-09 : 5315 à Ecouvies (France)
- 42-10 : 5312 à Houx



Histoire : LA LIVREE VERTE "1970"



Dans ce second volet de notre historique de la livrée verte "1970", nous allons traiter de son application sur les locomotives des séries 52, 53 et 54 .

Peu de locomotives des séries 52, 53 et 54 ont été peintes dans la nouvelle décoration "1970". Cela s'explique par le fait que la plupart des machines ont subi une révision générale avant 1970 ou après 1976.

La livrée "1970" s'harmonisait assez mal avec la forme arrondie des cabines de conduite, ce qui diminuait fortement leur esthétique. Heureusement, au total, seulement huit machines furent repeintes : une 52, cinq 53 et deux 54.

5209 : repeinte lors d'une révision intermédiaire pratiquée par l'atelier de Latour du 19-01-1977 au 15-02-1977.

5302 : repeinte par l'atelier de Schaerbeek lors d'un entretien de la caisse du 10-06-1974 au 12-09-1974.

5305 : à la suite d'un tamponnement, elle fut réparée et repeinte par l'atelier de Schaerbeek du 07-03-1974 au 10-06-1974.

5311 : repeinte en 1976

5312 : repeinte lors d'une réparation de sa caisse réalisée par l'atelier de Schaerbeek du 20-11-1975 au 10-02-1976.

PHOTO-THEME 42 Le 29 novembre 1982, passage à Orgéo en direction de Virton d'une rame vide de minerais en provenance de Clabecq. La 5302 conserva la livrée verte "1970" de septembre 1974 à janvier 1983. Jean-Luc VANDERHAEGEN.

5315 : repeinte lors d'une réparation de sa caisse réalisée par l'atelier de Schaerbeek du 05-12-1973 au 31-01-1974.

5401 : à la suite d'un tamponnement, la 204.001 séjourna à l'Atelier Cen-

tral de Salzinnes du 23-03-1970 au 05-10-1970. Elle ressortit habillée de la livrée "1970", en portant toujours son ancien numéros (voir EL 48 page 14). Elle fut le premier gros nez repeint en vert "1970", et équipé de double phares rouge-blanc.



Le 8 janvier 1982, une tempête de neige perturba complètement le réseau. La 5404 remorqua ainsi exceptionnellement un semi-direct entre Namur et Bruxelles-Midi. Sur cette machine, les angles formés par les lignes jaunes ne sont pas arrondis, mais droits. Pierre HERBIET.



5404 : repeinte en vert "1970" lors d'un grand entretien de sa caisse réalisé par Salzannes du 21-03-1975 au 14-10-1975.

Aucune variante à la décoration n'est à signaler, si ce n'est que les angles formés par les lignes sur les nez, étaient

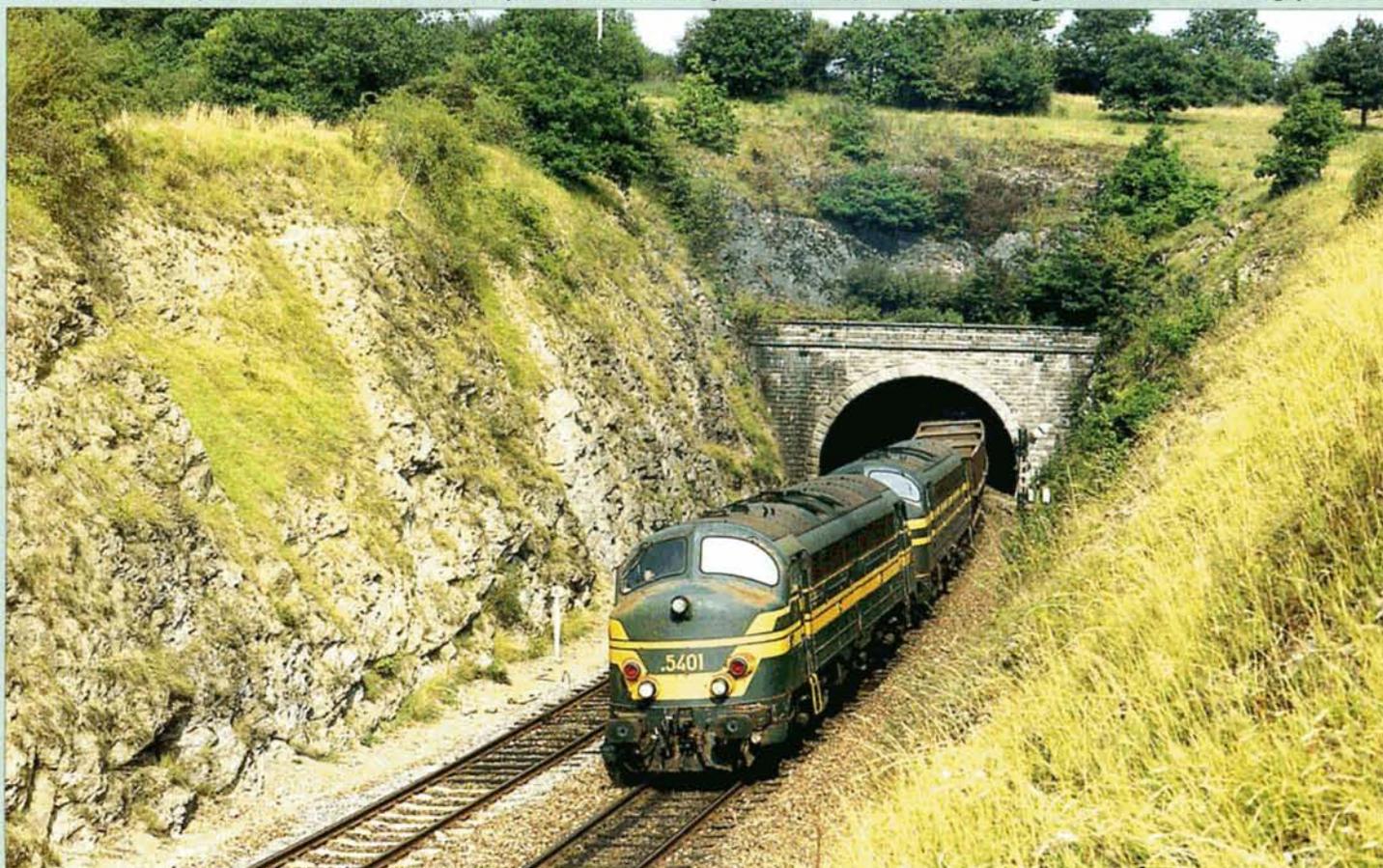
soit arondis, soit droits (5209, 5401, 5404). Les chiffres et la sérigraphie était soit en jaune signal, soit en "chamois".

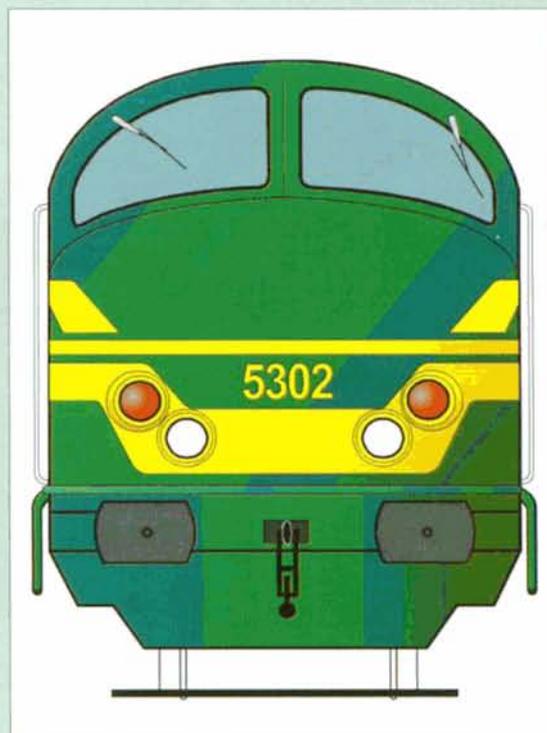
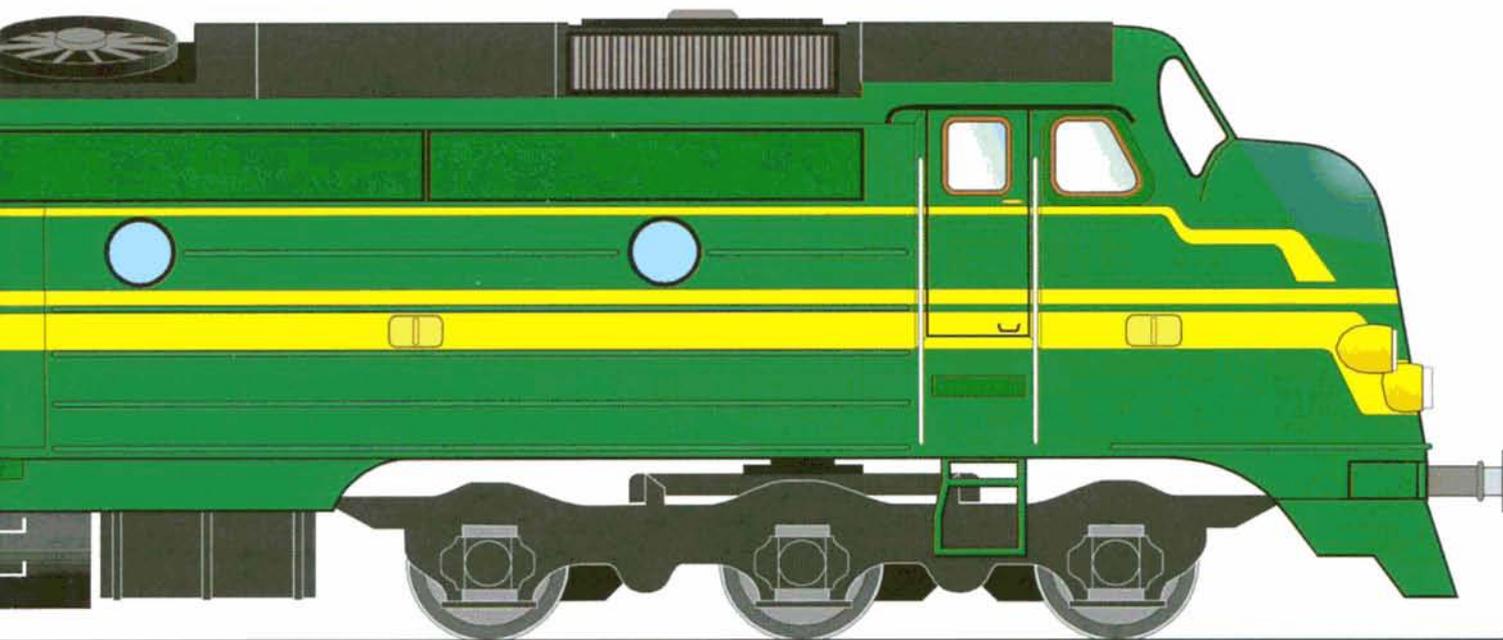
Toutes ces machines conserveront la décoration "1970" jusqu'à leur transformation avec des cabines flottantes, à l'exception des 5209 et 5404.

Comme on le sait, la 5404 fut conservée avec ses anciennes cabines afin de figurer dans le parc du matériel roulant historique de la SNCB. Elle perdit en fait la robe "1970" en mai 1988, repeinte par le PFT dans la livrée d'origine du type 204, à l'occasion du fameux voyage d'adieu aux 204 organisé le 14 mai 1988.

Comme nous l'avons vu dans notre précédent numéro, la 204.001 fut une des toutes premières sur laquelle fut appliquée la livrée verte "1970". Elle séjourna du 23 mars au 5 octobre 1970 à Salzannes pour un grand entretien de sa caisse, consécutivement à un tamponnement. On la voit ici lors de la sortie du tunnel de Pondrôme, en tête du train de minerais 48911 Antwerpen - Belval, le 5 septembre 1991. En seconde position se trouve la 5407, laquelle était alors toujours habillée de la livrée d'origine "204".

Tanguy BADIE.





Ci-contre : PHOTO-THEME 42

La 5209 fut le dernier gros nez repeint en vert "1970", en 1977. Elle perdra cette livrée en 1988, lors d'un grand entretien à l'Atelier Central de Salzinnes, pour revêtir la robe jaune. Le 5 juin 1980, elle remorquait une rame vide composée de voitures L se rendant à Namur pour entretien, ici photographiée à Anseremme, juste après avoir franchit la Meuse. Ce parcours circulait tous les jeudis entre Bertrix et Namur et retour. Cette rame était utilisée pour assurer des trains aux heures de pointe, en particulier le vendredi entre Libramont - Gouvy et retour.

Jean-Luc VANDERHAEGEN.

Quant à la 5209, elle fut repeinte dans la livrée jaune lors d'un grand entretien subi à l'Atelier Central de Salzinnes du 09-09-1988 au 27-01-1989. A noter que cette locomotive fut ainsi la seule des séries 52-53-54 à avoir porté les quatre décorations : livrée d'origine, livrée verte simplifiée, livrée "1970" et livrée jaune, avant d'être transformée avec des cabines flottantes !

Voici les dates d'entrée en atelier des différentes machines, marquant la fin de leur décoration verte "1970" :

5209 : 09-09-1988 (pour grand entretien; ressortie en jaune);

5302 : 31-03-1983 (transformation avec des cabines flottantes);

5305 : 01-06-1982 (transformation avec des cabines flottantes);

5311 : 16-10-1981 (transformation avec des cabines flottantes);

5312 : 04-07-1985 (transformation avec des cabines flottantes);



PHOTO-THEME 42 La 5305 en double traction avec la 5315, toutes deux en livrée verte "1970", et photographiées entre Stockem et Arlon. Jean-Luc VANDERHAEGEN.

5315 : 20-11-1985 (transformation avec des cabines flottantes);

5404 : mai 1988 (repeinte par le PFT dans la livrée "204").

5401 : 06-09-1982 (transformation avec des cabines flottantes);

à suivre...

PHOTO-THEME 42 Le 25 mars 1982, la 5312 remorque en unité multiple avec la 5310 un train de produits chimiques Solvay en direction de Namur, immortalisé entre Godinne et Lustin. Jean-Luc VANDERHAEGEN.





PHOTO-THEME 42 *Passage entre Yvoir et Houx d'un train de coils se dirigeant vers Dinant, tracté par les 5315 et 5304, le 13 mars 1984.*

PHOTO-THEME 42 *Le 7 décembre 1978, un train de marchandises remorqué par les 5311 et 5208 débouche du tunnel de Lustin en direction de Dinant.*
Pierre HERBIET - Jean-Luc VANDERHAEGEN.



Suisse

■ Coopération CFF - BLS

Les CFF viennent de conclure un important accord de coopération avec la plus importante compagnie ferroviaire privée de Suisse, le BLS (Compagnie du Chemin de fer Berne-Lötschberg-Simplon). Cette entente vise à répartir tout le trafic sur l'axe transversal Lötschberg-Simplon à travers la Suisse d'ici 2004.

Tout le trafic voyageur de cet axe sera peu à peu entièrement exploité par les CFF, le BLS ne gardant plus que l'ensemble du trafic marchandises ainsi que l'entièreté des réseaux RER de Bern et Bienne-Thoune-Fribourg. Le BLS a d'ailleurs commandé 18 automotrices NINA supplémentaires; elles viendront s'ajouter aux huit premières rames mises en service en 1999 (voir EL 40 pages 20-21).

Les infrastructures ferroviaires et gares de la ligne du Lötschberg resteront toutefois la propriété du BLS, lequel va reprendre également certaines gares CFF du réseau RER autour de Berne.

Face au développement considérable du trafic marchandises sur cet axe Italie-Suisse-Allemagne, le BLS a remis en service régulier diverses locomotives déclassées en 1998 (voir EL 34 page 19), dont les quatre Ae 4/4, les premières locomotives rapides à adhérence totale construites en 1944, qui assurent des navettes cadencées entre Interlaken et Zweisimmen tractant des rames avec voitures-pilotes repeintes aux couleurs de la Golden Pass Line, future ligne panoramique de Suisse devant relier sans changement d'écartement des rails Zürich à Genève via Lucerne, Inter-



PHOTO 49-11 Le BLS a remis en service les quatre Ae 4/4 datant de 1944 qui avaient été radiées en 1998. Ici, l'Ae 4/4 250 à Zweisimmen, en tête d'un train local à destination d'Interlaken.

Philippe DE GIETER.

laken et Montreux. Les deux dernières locomotives doubles Ae 8/8 274 et 275 ont également été ractivées et assurent tous les jours la traction des trains transportant les gravats du chantier de construction du nouveau tunnel de base du Lötschberg. La 273 sert de banque d'organe, tandis que les 271 et 272 ont été totalement détruites lors d'un incendie survenu au dépôt de Spiez.

La totalité des voitures unifiées EW IV, inaptes à une circulation à 200 km/h, a été vendue aux CFF. Le BLS a racheté les 52 voitures unifiées EW III beige-crème des CFF qui seront modernisées dans les ateliers BLS de Böningen.

Depuis l'été dernier, les 18 locomotives BLS Re 4/4 465.001 à 018, identiques extérieurement mais plus puissantes que les 460 des CFF, n'assurent plus

qu'exclusivement du trafic marchandises, souvent en double, parfois en triple traction. A côté d'un nouveau logo BLS, un discret carré vert «Cargo» complète dorénavant la livrée bleue de ces puissants engins. Les 465.009 à 018 louées aux CFF viennent d'être rachetées en pleine propriété par BLS Cargo.

Les navettes de ferroutage, mises en service depuis le 1er juin 2001, sont passées depuis le 1er octobre 2001 de 5 à 7 allers/retours par jour. L'ensemble du parc assure également la promotion touristique des villégiatures des cantons de Bern et du Valais. Diverses 465 sont entièrement décorées aux couleurs d'Alp Transit, Valais Tourisme, Expo Neuchâtel, Golden Pass ou Mystery Park, tandis que les flancs des voitures voyageurs assurent la publicité des sites Internet de nombreuses localités touristiques des mêmes cantons suisses.

Les travaux de construction du nouveau tunnel du Lötschberg, construit cette fois à la base des vallées du Rhône et de la Kander, avancent à pas de géant. Les deux pertuis sont visibles le long du Rhône à Raron, où les piliers de soutènement du futur viaduc devant assurer la jonction de la ligne du Lötschberg avec la ligne du Valais sont déjà bien visibles au milieu du cours d'eau.

Une vue des travaux de percement du tunnel de base du Lötschberg, côté Sud le long du Rhône. Peu après la sortie du tunnel, la ligne franchira le Rhône pour rejoindre la section Brigue-Sion. Raron, 30 août 2001.

Philippe TOUWAIDE.



Le chantier du versant nord, du côté de Kandersteg, a reçu récemment la visite de notre Souverain Albert II.

Enfin, le BLS modernise son image de marque, avec un nouveau logo et de nouvelles couleurs : caisse gris métallisé, bande et jupe bleues ainsi que des bandes de sécurité de couleur verte annoncent la nouvelle vocation de cette importante compagnie ferroviaire suisse. Le célèbre brun marron des anciens engins moteurs ne devrait toutefois pas être modifié.

■ Des 185 pour les CFF

Suite au rachat par BLS Cargo des 10 locomotives Re 465 qui leur étaient louées par les CFF, CFF Cargo a annoncé le 12 octobre 2001 la commande de 10 nouvelles locomotives auprès du constructeur Bombardier (ADtranz), pour une valeur estimée à 30 millions d'euros.

■ France

Le 13 décembre 2001, la SNCF a signé un contrat avec Bombardier pour la fourniture de 500 Trains Express Régionaux de type Autorail Grande Capacité (AGC). La première tranche ferme de ce marché porte sur 192 AGC. Ce gigantesque marché d'une valeur de 1,5 milliards d'€ échappe ainsi une nouvelle fois à Alstom. Les nombreuses panes dont est victime le nouveau matériel construit par Alstom (en particulier les nouveaux autorails 73.500, dont on dénombre 300 panes par million de kilomètres par autorail au lieu de 5 ou 6 maximum tolérables), ne sont certainement pas étrangers à ce choix...

L'AGC est disponible dans un multitude de versions. La capacité des trains peut varier de 160 à 220 places selon le nombre de caisse. Les aménagements intérieurs modulables existent en version Grand Confort ou Intercité. La motorisation peut-être électrique ou bi-mode (Diesel et électrique). La transmission est électrique (4 moteurs de 325 kW logés par deux dans les bogies d'extrémité). Dans la version Diesel, les rames seront équipées de deux gros moteurs Diesel MAN de 622 kW, un à chaque extrémité. La vitesse maximale est limitée à 160 km/h. Grâce à son architecture articulée, l'AGC est doté de caisses et d'intercirculations larges ainsi qu'un plancher bas continu, permettant une excellente accessibilité aux voyageurs.

Les rames, construites par l'usine Bombardier de Crespin, seront livrées dans les Régions à partir du début de 2004, à un rythme de 8 trains par mois. La partie électrique sera fournie par Bombardier Contrôle et Propulsion à Zürich (Suisse) et Vasteras (Suède).

Par cette commande, les Régions, qui sont à l'origine de cette commande, souhaitent développer l'offre et la qualité du transport ferroviaire et de le rendre plus attractif.

■ Pays-Bas - Allemagne

Le 16 novembre 2001, après 20 ans de suppression, la DB et les NS ont réinstauré le trafic voyageurs sur la ligne transfrontalière Gronau (D) - Enschede (NL) (9 kilomètres). Deux nouveaux points d'arrêt ont été aménagés sur la section néerlandaise : Enschede - De Eschmarke et Glanerbrug.

Le trajet est effectué en 11 minutes, y compris les deux arrêts intermédiaires. L'exploitation est assurée par la DB Regionalbahn Westfalen pour une période de dix ans. La fréquence est de deux trains par heure dans les deux sens. Le premier assure la relation Dortmund - Gronau - Enschede (à l'aide d'autorails DB de la série 624), le second Münster - Gronau - Enschede (assuré par des nouveaux autorails "Talent" 643.055 à 075 de la DB).



PHOTO 49-12 Les Re 465 des BLS n'assurent plus que du trafic fret. Le 23 janvier 1999, la 465.015-6 remorquait le train 1307 Bruxelles- Brig, ici à St. Maurice. Ph. DE GIETER.

Identiques aux machines de la série 185 de DB Cargo (voir EL 44 p. 24), elles seront toutes livrées pour l'été 2002, et mises en service en priorité sur l'axe marchandises international Nord-Sud, dont le corridor de ferroutage Huckepack.

Elles seront aptes à circuler en Allemagne et en Autriche. Ce contrat avec Bombardier est une première pour les CFF en matière d'engins électriques.

Philippe TOUWAIDE.



Une vue d'artiste du futur Autorail à Grande Capacité. Bombardier.



PHOTO 49-13 Le 17 novembre 2001, les autorails "Talent" 643.075-5 et 643.074-8 de la DB s'apprêtent à quitter Enschede vers Gronau. Teun VOLKER.

Italie

Ferrovie Nord Milano

Depuis le 25 septembre 2001, le Ferrovie Nord Milano (FNM) assure une relation marchandises entre Melzo (banlieue milanaise) et Zeebrugge. Le FNM assure lui-même la traction de ce train jusqu'à Domodossola, à la frontière suisse. Il s'agit des premiers trains privés à emprunter le réseau national italien.

Par ailleurs, le FNM désire commander 6 nouvelles locomotives électriques de 3000 kW, 12 nouvelles automotrices TAF à double étage, 45 automotrices dont 30 triples, 6 quadruples et 9 à cinq caisses, toutes à 2 niveaux. Ce nouveau matériel permettra de réformer le matériel ancien datant en grande partie d'avant guerre.

Nouveau tracé des voies à San Remo

A hauteur de San Remo, sur la ligne Ventimiglia - Genova Porte Principe, le tracé de la voie a été déplacé. L'ancien tronçon à voie unique qui longeait la côte, a été remplacé par une nouvelle section à double voie, d'une longueur



Le 30 septembre 2001, dans la gare frontalière de Domodossola, la locomotive E 630-01 (SKODA 1991) du FNM (voir EL 32 pages 4 à 11) côtoie la Re 4/4 11237 des CFF en tête de l'IC 331 "Val d'Ossola" Basel- Milano. Quintus VOSMAN.

de plus de 20 km, établie pratiquement intégralement en tunnel. Elle débute à Ospedaletto avec un tunnel de 13 km. Dans ce tunnel se trouve la nouvelle gare de San Remo. Celle-ci est située dans la montagne, à 500 mètres de la sortie. Pour franchir cette importante distance, les voyageurs disposent d'un trottoir roulant. A la sortie de ce premier tunnel, se trouve la gare de Anna

di Taggia, disposant de 8 voies et d'un nouveau bâtiment. Un second tunnel de 7 km rejoint ensuite l'ancien tracé à hauteur de San Lorenzo al Mare. La vitesse maximale autorisée sur cette nouvelle section est de 160 km/h avec, à la clé, une diminution sensible des temps de parcours. La nouvelle section a été mise en service le 27 septembre 2001.

SATTI : ouverture de la gare de Casella

Le SATTI a ouvert au trafic la nouvelle gare de Casella, laquelle est située sur la ligne Torino-Dora - Germagnano en bordure de l'aéroport de Torino (voir EL17 pages 26-31 et EL 18 pages 21-24). Le 28 septembre 2001, un train Germagnano - Torino-Dora, composé des automotrices 002 (ex. 061 de la SNCB) + 007 (ex. 053 SNCB), marque l'arrêt à Casella. Quintus VOSMAN.





PHOTO 49-14 ↑

On se souviendra que le tout dernier chandelier de la SNCB fut supprimé à Florenville le 20 janvier 2001 (voir EN LIGNES 45 page 32-33). En Italie, le tout dernier chandelier des FS n'aura survécu que quelques mois de plus, jusqu'au 5 décembre 2001, en gare de Montova. Le 20 juin 1998, la D345.1100 des FS (constructeur OMECA, 1986, moteur Diesel FIAT de 1560 kW), manoeuvre à proximité du chandelier.

Philippe DE GIETER.

La BBB E 646.158 (Brèda, 1964) des FS a été repeinte dans sa livrée d'origine. Le 29 septembre 2001, elle attend le départ à Milano Centrale en tête d'un train local à destination de Mantova. Cinq autres machines des séries E 645 et 646 ont été repeintes dans des anciennes décorations. Quintus VOSMAN.



RTC

Comme indiqué dans notre précédent numéro page 26, Rail Traction Company a racheté les 8 locomotives polonaises de la série EU43 des PKP. Depuis le 17 septembre 2001, RTC s'est alliée avec la société "Lokomotion". Cette dernière a acquis deux nouvelles machines Siemens "Taurus" (voir EL 47 page 17) du type ES 64 U2 (ES = EuroSprinter, 64 = 6400 kW, U2 = bicourant). Actuellement, deux trains combinés circulent quotidiennement entre München et Verona. Les EU43 ne sont toutefois pas encore autorisées à circuler en Autriche et en Allemagne.



Le 16 novembre 2001, en gare de Brennero, échange de traction entre deux EU43 de RTC et la ES 64 U2-002 de Lokomotion Gesellschaft für Schienenverkehr.

Photo : PATELLI.

Autriche

Les rames 4010 toutes en rouge

Les 29 rames automotrices de la série 4010 des ÖBB furent mises en service entre 1965 et 1977. Originellement engagées sur des relations internationales vers la Suisse et l'Allemagne, parmi lesquelles "Transalpin" Wien - Bâle, "Johann-Strauss" Wien - Frankfurt-Main, "Meistersinger" Linz - Nürnberg et "Wörthersee" Klagenfurt - München, les élégantes rames 4010 sont aujourd'hui cantonnées sur des relations intérieures au départ de Wien vers Gmünd, Salzburg, Graz, Villach, Innsbruck et Linz. L'opération de rénovation a débuté en 1990, avec notamment l'équipement d'un système de climatisation, de portes à fermeture automatique et l'application de la livrée EC rouge, gris et blanc. Elle s'est achevée avec la réforme des six dernières rames non modernisées, le 1er juin 2001.



PHOTO 49-15 Les rames automotrices 4010 "Transalpin" ont perdu leur élégante livrée d'origine bleu et blanc, au profit de la nouvelle décoration EC rouge, gris et blanc. Le 23 juin 1984, la rame 4010.02 vient de quitter Mallnitz en direction de Villach, sur la ligne du Tauern. *Jean-Luc VANDERHAEGEN.*

Retour des 1043 en Suède

Les ÖBB ont vendu fin 2001 les neuf locomotives subsistantes de la série 1043 (la 1043.005 ayant été réformée accidentellement le 1er avril 1999) à la société privée suédoise TAGAB. L'origine de ce type remonte à la fin des années soixante, lorsque les ÖBB s'intéressèrent aux nouvelles techniques alliant les thyristors. Très satisfaits des essais réalisés durant 6 semaines en 1970 avec une locomotive Bo' Bo' du type Rc2 des Chemins de fer suédois, les ÖBB commandèrent quatre machines identiques. Ces engins étaient équipés d'un réglage de tension combiné avec le redressement du courant de traction par thyristors. Construites par ASEA et NoHAB et livrées de 1971 à 1973, les 1043.01 à 04 ne se différenciaient des Rc2 essentiellement que par leurs pantographes unijambistes et leurs bogies pourvus, en plus des freins à disques d'origine sur les engins suédois, de freins à sabots, en raison des parcours sur les lignes montagneuses. En outre, la 1043.04 fut équipée d'un frein électrique. Leur excellent comportement sur la difficile ligne du Tauern incita les ÖBB à commander six unités supplémentaires, livrées en 1973 : les 1043.05 à 10, plus puissantes (4000 kW au lieu de 3000) et équipées d'un frein électrique. Les 1043 furent toujours affectées au dépôt de Villach, et utilisées principalement sur la ligne du Tauern, ainsi que vers Tarvisio en Italie. Les 1043 sont restées en service jusqu'au 31 octobre 2001. Leur réforme s'inscrit dans le cadre du programme de rationalisation du parc de traction des ÖBB. Deux machines seront utilisées par le TAGAB; les 1043.001-004 seront vendues à Green-Cargo, et les 3 autres seront louées à divers opérateurs suédois.



PHOTO 49-16 Le 14 août 1989, la 1043 001-3 attend le départ en gare de Villach. La machine arbore toujours sa livrée d'origine, mais est pourvue de phares ÖBB, du nouveau logo ÖBB et de la nouvelle numérotation à 8 chiffres. *Jean-Luc VANDERHAEGEN.*

■ étranger en bref...

SUEDE

● Comme annoncé dans le EL 47 page 21, la société suédoise IKEA a créé sa propre compagnie ferroviaire. Récemment, pour assurer ses trains entre Älmhult (Suède) et Duisburg, IKEA a créé la société RTT (Rail Transport Team), une joint-venture entre les compagnies TGOJ (Suède), TraXion (Danemark) et BuH/RAG (Allemagne). Le service devrait débuter au mois de mars, à l'aide d'ex. locomotives de la série 1043 des Chemins de fer autrichiens, louées à la société TAGAB (voir page 18).

ALLEMAGNE

● La société Eurorail AG a été mise en liquidation. Les trains de pétrole au départ de Passau vers Emmerich, Furth et Regensburg et qui étaient remorqués par des ex. *gros nez* danois de la série MY 1100 (voir EL 47 page 18) ont ainsi été repris par la DB. Juste avant la faillite, les cinq MY (1138, 1147, 1149, 1151, 1155) ont été revendues à la société viennoise Gamma qui les donnait en leasing à Eurorail.

● Dans le cadre de sa nouvelle politique de matériel roulant, la DB a décidé de renoncer à l'acquisition de rames pendulaires à caisses inclinables, dont l'achat avait été décidé en commun avec les CFF et les ÖBB (TEE Rail Alliance) (voir EL 44 page 25). Les CFF et les ÖBB commanderont ce matériel en commun. Le nombre de rames sera revu à la baisse vu le retrait de la DB.

● Les nouvelles locomotives bitension de la série 185 de la DB (voir EL 44 page 24) se vendent bien. Ainsi, trois réseaux ont commandé plusieurs machines identiques :

- les CFF (Chemins de Fer fédéraux suisses) : 10 unités. Elles seront li-

vrées de février à août 2002. Simultanément, les 10 machines du type 465 des CFF seront vendues au BLS (voir page 14);

- le TWE (Teutoburger Wald-Eisenbahn Gesellschaft) : 5 unités. La première, livrée en automne 2001, assure une relation marchandises reprise à la DB, entre Gütersloh et Breslau;
- CONNEX : 3 machines pour le pool de locomotives de sa filiale Connex Cargo Logistics GmbH.

● D'ici à 2010, la DB souhaite supprimer toutes les rames voyageurs tractées. Les trains longue distance seront alors exclusivement assurés en ICE ou ICT, tandis que les autres trains seront assurés par des automotrices et autorails.

● Le DKB a été acquis par la société CONNEX. Les capitaux sont partagés à raison de 51 % pour CONNEX et 49 % par le Landkreis Düren. En outre, la ligne Jülich - Linnich, dont la réouverture fut annoncée dans le EL 47 p. 21, a été reportée à juin 2002 suite aux retards dans la réalisation des points d'arrêt.

FRANCE

● Durant le mois de juin 2001, la SNCF a réceptionné une série de dix autorails A-TER spécialement adaptés pour les circulations transfrontalières vers l'Allemagne. Numérotés X73.901 à 73.910 et affectés à Strasbourg, ils devraient, dès homologation par la DB, circuler sur Strasbourg - Offenbourg, Strasbourg - Woerth via Lauterbourg, Sarreguemines - Sarrebruck, Metz - Sarrebruck via Forbach. Cinq autorails supplémentaires ont été commandés.

● Le bilan pour les cinq premiers mois de circulation du TGV Méditerranée fait état de 8 millions de voyageurs transportés, correspondant à une augmentation de 35 % par rapport à la même période de

2000. Au total, 40.000 TGV Méditerranée ont circulé. Face à l'avion, le TGV se taille plus de 60% de la part de marché entre Paris et Marseille.

● D'ici à 2006, la SNCF réinstaurera le trafic voyageurs sur de nombreuses lignes, dont certaines sont fermées depuis plus de 50 ans, marquant une nouvelle volonté politique. Parmi ces réouvertures, on retiendra celle de la ligne Valenciennes - Blanc-Misseron - Quiévrain et Dunkerque - De Panne. Déjà le 3 septembre 2001, le service voyageurs de la ligne Marseille - Aix-en-Provence a été prolongé jusqu'à Pertuis.

ESPAGNE

● La RENFE a commandé à Alstom une série de 12 rames à grande vitesse (250 km/h) à écartement variable, destinées à assurer des relations Madrid - Barcelona et au-delà. Ces rames bicourant 3 kV - 25 kV 50 Hz, se composeront de quatre voitures qui offriront une capacité totale de 237 voyageurs. On se souviendra qu'Alstom avait perdu les deux commandes de rames à grande vitesse (350 km/h) pour l'AVE Madrid - Barcelona, attribuées à Siemens et à ADtranz (EL 47 p. 20).

HONGRIE

● Les MAV et le GySEV ont commandé respectivement 10 et 5 locomotives du type Taurus (EL 47 p. 17). Leur livraison s'étalera de juin à décembre 2002.

USA

● Bombardier et l'Administration américaine des Transports testent actuellement un prototype de locomotive turbo-électrique à grande vitesse. En octobre 2001, cette machine de 97,5 t a atteint 240 km/h sur la voie d'essais du centre de Pueblo, et est passée de 0 à 193 km/h en 120 secondes. La propulsion est assurée par une turbine à gaz Pratt & Whitney de 3729 kW alimentée par du gasoil ordinaire.

■ USA : New Jersey Transit (NJT)

Le 20 octobre 2001, l'usine Bombardier de Kassel (ex. ADtranz, ex. Henschel), a présenté la première des 29 locomotives électriques commandées en janvier 2000 par le NJT. Ces machines, désignées ALP 46 (n° 4600 à 4628), dérivent directement de la série 101 de la DB (voir EL 31 p. 14). Ces locomotives tritension 25 kV 60 Hz, 12,5 kV 60 Hz et 12 kV 25 Hz (le changement de tension s'effectuant automatiquement en passant d'une ligne à l'autre), d'une puissance de 5300 kW et d'une masse de 94 t, peuvent circuler à 161 km/h. Elles seront utilisées non seulement pour remorquer les trains lourds de voyageurs, mais également pour étoffer et créer de nouvelles relations régionales pour les navetteurs, notamment entre le New Jersey et Manhattan. Créé en 1982, le NJT exploite ensemble avec l'AMTRAK un vaste réseau de lignes urbaines au nord du New Jersey. Notons également que le NJT a commandé 33 (+ 5 en option) locomotives Diesel "Prima" (voir EL 47 p. 39) à Alstom.



La 4600, première locomotive Bombardier du New Jersey Transit, photographiée à l'usine ADtranz de Kassel. Photo Bombardier.

La modernisation des chemins de fer grecs



Le 22 avril 2000, l'"EuroSprinter" grecque H-565 remorque l'international Skopje - Thessalonique, ici à Polikastron. Tomas MEYER-EPPLER.

Suite et fin du numéro 48.

Les travaux d'électrification de Thessalonique à la frontière yougoslave ont traîné pendant des années. Mais, quand la caténaire pouvait enfin être mise sous la tension de 25 kV, au début de l'année 2000, il n'y avait plus que quelques trains de marchandises vers Skopje et une liaison de trains locaux. Depuis 2001, les relations Thessalonique-Belgrade sont rétablies, avec l'"Hellas Exp-

ress". Il existe des projets de dédoublement des voies au moins pour la section centrale de la ligne, et sa section la plus au sud, qui ont une topographie moins difficile, mais, en raison des événements politiques, la décision a été postposée.

Pour cette première électrification, les OSE ont commandé une série de six locomotives de la famille des "EuroSprinter" de Siemens, dont des engins similaires sont déjà en service en Espagne

(RENFE série 252), au Portugal (CP série 5600), et plus récemment en Allemagne (DB 152) et Autriche (ÖBB 1016/1116). Livrées par Siemens/Krauss-Maffei à la fin de 1997, les "Hellas-Sprinter" grecques, numérotées H-561 à 566, ont une puissance de 5000 kW et sont aptes à circuler à 200 km/h.

Les efforts des OSE se sont concentrés sur la reconstruction de la magistrale Athènes-Thessalonique, d'une longueur de 510 kilomètres. Elle sera aménagée pour la vitesse de 200 km/heure. A cette fin, son tracé sera corrigé, mis à double voie, et électrifié. Le tiers de la ligne, situé le plus au sud, d'Athènes à Tithoréa ne présente pas de difficultés particulières et est déjà à double voie depuis plusieurs années; par contre, le tiers nord de Thessalonique à Larissa pose deux grands problèmes : le secteur de Platamon situé entre la plage et le flanc de montagne laisse peu de place pour la voie, et un peu plus loin vers le sud, l'étroite vallée de Tembi, particulièrement sinueuse. Dans ces deux secteurs, des tunnels ont été percés dans les montagnes, et sont presque achevés. De longs tronçons de voie ont été reconstruits en ligne droite, et le réaménagement des courbes à un rayon minimal de 2000 mètres apportera un gain de temps considérable. Toutefois, de nombreux chantiers freinent encore les IC, en réduisant leur vitesse maximale à 10 km/h. Simultanément, de nombreux passages à niveau ont été remplacés par des passages supérieurs.



PHOTO 49-17 De 1973 à 1974, la Montreal Locomotive Works au Canada, livra une série de 20 grosses CC de 2000 kW. D'une masse de 120 t, ces machines, numérotées A-451 à 470, peuvent atteindre 130 km/h. Le 29 décembre 2000, la A-461 stationne au dépôt de Thessalonique. La partie avant de cette locomotive a été modifiée par la réduction de la hauteur du petit capot de manière à améliorer sensiblement la visibilité. Ph. DE GIETER.



PHOTO 49-18 Le 5 août 1996, passage du train 1512 Pirée - Larissa dans les environs d'Avlona. En tête, la A-457 (MLW 1973), dont la partie avant est toujours dans son état d'origine (à comparer avec la vue précédente de la A-461). Jean-Luc VANDERHAEGEN.

PHOTO 49-19 En 1989, les OSE ont racheté d'occasion à la DB une série de 20 célèbres locomotives diesel-hydrauliques du type V200.1. Ces machines, numérotées A-411 à A-430 et utilisées principalement sur la magistrale Athènes - Thessalonique, ont posé pas mal de problèmes, si bien que moins de dix ans plus tard, toutes étaient réformées. Le 5 août 1996, le train 1511 Larissa - Pirée, tracté par la A-414 (ex. 221.129-0 de la DB, Krauss-Maffei 19249/1965), quitte Avlona en direction d'Athènes. Jean-Luc VANDERHAEGEN.





PHOTO 49-20 Arrivée à Avlona du train 1511 Larissa - Pirée, remorqué par les A-225 et A-224. Ces locomotives font partie d'une série de 13 machines construites par General Electric en 1973. Numérotées A-221 à A-237, ces petits engins de 700 kW sont limités à 109 km/h. Il ne subsiste aujourd'hui plus que trois A-220 en activité. Jean-Luc VANDERHAEGEN.

La reconstruction du tiers intermédiaire, entre Larissa et Tithoréa, présente de grosses difficultés.

Les trains venant du Nord doivent d'abord franchir le massif montagneux de l'Othris. Immédiatement après, la ligne

tombe sur la gare de bifurcation de Lia-nokladion, au niveau de la mer, pour franchir un autre massif, celui de Kallidromo. Avec des rampes de 2,8%, la ligne vient de l'Othris, situé à 580 mètres au-dessus du niveau de la mer, pour atteindre ses rives, et remonter à 370

mètres, pour le massif de Kallidromo. De nombreux ouvrages d'art ont été construits sur cette portion de ligne. Ensuite, avant Athènes, elle remonte pour contourner le massif du Parnasse, avec de nombreuses courbes sinueuses.

Le tunnel du massif de Kallidromo est à moitié construit; par contre, pour celui du massif de l'Othris, il existe encore de nombreux problèmes liés à son financement. Dans le courant des années 1980, deux autres solutions avaient été envisagées : le percement d'un tunnel de base de 30 km sous le massif, solution non retenue en raison toujours d'impératifs financiers; et le percement d'un tunnel plus court, à voie unique, avec une déclivité un peu plus forte. Dans ce cas, il faudrait quand même garder la voie de montagne pour des questions de sécurité, ce qui engendrerait de nouveaux frais importants.

Actuellement, l'électrification se poursuit jusque Domokos, au pied de la montagne. Les poteaux supports de caténaires sont plantés presque partout. Le mode de changement de traction n'est pas encore décidé : soit un changement de locomotives, soit accouplement d'une machine Diesel devant la motrice électrique.



PHOTO 49-21 En 1972, Faur en Roumanie livra une série de 12 BB à transmission hydraulique : les A-151 à A-172, de 507 kW, dont des exemplaires semblables sont en service en Roumanie et Hongrie. Une seconde série similaire, de 550 kW, fut livrée en 1979 : les A-171 à A-177. La A-152 au dépôt de Volos, le 31 décembre 2000. Philippe DE GIETER.

Plus loin, vers le Sud et Lianokladiou, les travaux d'électrification ne sont pas aussi avancés. Les poteaux supports de caténaires sont encore peu nombreux, et la traction Diesel restera encore effective un certain temps.

Actuellement, grâce aux travaux de reconstruction de la voie, la durée totale du trajet Athènes - Tessalonique a été réduite à 5 heures 30. Avant 1989 et l'introduction des autorails rapides IC, elle était encore de 7 heures 30.

En Grèce du nord-est, en Macédoine et en Thrace, les rectifications du tracé de la voie sont moins nombreux. La ligne magistrale Est-Ouest, de 555 kilomètres entre Thessalonique, la deuxième plus grande ville de Grèce, jusque Pithio à la frontière turque, reste à voie unique. Toutefois, beaucoup de courbes y sont également rectifiées, avec un rayon plus large, pour pouvoir augmenter la vitesse progressivement de 80 km/h à 160 km/h.

Le long de la magistrale Nord-Sud, la ligne à voie métrique de Paleofárssalos à Kalambaka, la ville aux célèbres mo-

nastères nichés au sommet de rochers, est reconverte à l'écartement normal. La section de Paleofárssalos à Karditza a été remise en service en mars 2000, et la section occidentale, jusqu'à Kalambaka, en juin 2001. Cinq trains régionaux y circulent chaque jour. Trois d'entr'eux relient Larissa, et un IC provient d'Athènes.

Par contre, en 1998, la ligne à voie métrique qui reliait Paleofárssalos à la ville portuaire de Volos, a été fermée, vraisemblablement définitivement.

A plus long terme, les OSE projettent de construire des nouvelles lignes. Deux d'entr'elles auront comme point de départ Kalambaka. La première relierait le port de Igoumenítsa, sur l'Adriatique. Cette ligne, prévue à voie unique, aurait une longueur de 150 km. Elle sera électrifiée et aménagée pour une vitesse de 120 km/h minimum. Le port de Igoumenítsa sera équipé d'installations et de quais permettant d'établir un service de trains ferry-boats.

La seconde ligne relierait la ville de Kozani. Cette liaison formera alors une

boucle Kalambaka - Kozani - Platý - Larissa - Paleofárssalos - Kalambaka.

Pour le trafic de banlieue, de nouvelles lignes sont en cours de construction, dont une devant relier le nouvel aéroport de Spata, à l'Est d'Athènes. Il est prévu de les ouvrir en 2004, avant le commencement des Jeux Olympiques.

Actuellement, des travaux de rectification du tracé de la voie métrique du Péloponèse sont en cours. La décision définitive de la conversion à voie normale ou de la reconstruction de lignes à voies imbriquées (trois files de rail pour permettre la circulation de trains à voie normale et étroite) n'a pas encore été prise.

Une nouvelle ligne sera construite entre Athènes et Corinthe, à l'écart des agglomérations existantes et, en raison de la topographie des lieux, elle devra suivre l'ancien tracé jusque Patras, en traversant les différentes localités. Leurs habitants, qui n'ont pas encore perçu les avantages de cette nouvelle liaison ferroviaire rapide, s'y opposent fermement.

En 1962, les OSE acquièrent une série de dix locomotives du plus pur style américain. Construites en Espagne sous licence ALCO, les A-301 à A-310 étaient équipées d'un moteur Diesel ALCO 251B12V de 1324 kW. D'une masse totale de 107 t, ces impressionnantes locomotives pouvaient circuler à 120 km/h. La A-302 fut la toute dernière machine en activité, réformée en 1997. Cette superbe locomotive a entièrement été restaurée dans sa décoration bleue d'origine, et circule en tête de trains spéciaux, comme sur cette vue réalisée le 25 avril 2000, à Platamonas, au sud de Katerini. Sur cette section, la ligne est enclavée entre le flanc de la montagne et la mer. La vitesse maximale y est limitée à 30 km/h en raison des nombreuses personnes traversant la voie pour se rendre sur la plage. En 2002, une nouvelle section en tunnel viendra remplacer cet ancien tracé.

Tomas MEYER-EPPLER.



LOCOMOTIVES DIESEL A VOIE NORMALE

NUMÉROS	TYPE	CONSTRUCTEUR	ANNÉE	PUISSANCE KW	TRANSMISSION	EN SERVICE	DIRECTION
A 101 - 130	C	Krupp	1962-1967	478	hydraulique	27	Thessalonique (22), Athènes (5)
A 151 - 162	B'B'	FAUR (Roumanie)	1972	507	hydraulique	11	Athènes
A 171 - 177	B'B'	FAUR (Roumanie)	1979	550	hydraulique	6	Athènes
A 201 - 210	Bo'Bo'	ALCO	1961-1962	772	électrique	7	Thessalonique
A 221 - 223	Bo'Bo'	General Electric	1973	783	électrique	7	Athènes
A 451 - 470	Co'Co'	Montreal Locomotive Works	1973-1974	1985	électrique	20	Thessalonique (15), Athènes (5)
A 471 - 496	Bo'Bo'	ADTranz	1997-1998	2 x 1050	électrique	26	Athènes
A 501 - 510	Co'Co'	Montreal Locomotive Works	1975	2853	électrique	10	Thessalonique

LOCOMOTIVES ELECTRIQUES A VOIE NORMALE

H 561 - 566	Bo'Bo'	Siemens / Krauss-Maffei	1997	5000	électrique	6	Thessalonique
-------------	--------	-------------------------	------	------	------------	---	---------------

AUTORAILS DIESEL A VOIE NORMALE

AA 91 - (1)	B' 2'	Ganz-Mávag	1976	839	hydraulique	6	Thessalonique
601 - 624 (2)	Bo'Bo' (2)	LEW / AEG	1989	995 (5)	électrique	24	Thessalonique
651 - 665, 668	Bo'Bo' (3)	AEG	1994-1995	995 (5)	électrique	16	Thessalonique
701 - 725 (4)	B'B' + B'B'	MAN / Hellenic Shipyards	1990-1991	305 (5)	hydraulique	24	Thessalonique (12), Athènes (12)

(1) AA 91 à 100 et 1101, autorails doubles : voiture motrice + voiture-pilote

(2) autorails à 4 caisses : deux voitures motrices encadrant deux remorques intermédiaires

(3) autorails à 5 caisses : deux voitures motrices encadrant trois remorques intermédiaires

(4) autorails doubles, les deux voitures sont motrices

(5) puissance par voiture motrice

Côté matériel roulant, les plans d'avenir des OSE sont très ambitieux, avec la livraison prochaine de 29 autorails à caisse surbaissée du type "GTW 2/6", dont 17 à voie standard pour la circulation en banlieue athénienne, et 12 à voie étroite pour la circulation dans le Péloponèse. Ces autorails, conçus par Stadler en Suisse, ont trois bogies (2' -

B - 2'), avec un bloc moteur central. Ils seront construits par ADTranz et Bombardier, partiellement en Grèce (Hellenic Shipyards).

Cette année verra également la mise en service des 20 nouvelles automotrices du type "Desiro" de Siemens. Contrairement à la version allemande (autorail

série 642 de la DB), ces rames, composées de cinq voitures (longueur totale : 89,22 m), seront prévues pour la traction électrique et utilisées entre Thessalonique et Athènes. Les huit moteurs de traction triphasés auront une puissance totale de 3000 kW, et permettront d'atteindre 160 km/h.

Tomas MEYER-EPPLER

Dans la gare de Katerini, croisement de l'ALCO A-302 et de l'autorail Ganz-Mávag AA-96, le 25 avril 2000. **Tomas MEYER-EPPLER.**



Actualité belge

LIVRAISONS D'ENGINS NEUFS (la date communiquée est celle de la réception provisoire partielle)		7741 : FNND → FKR 01-10-2001	2612 : 23-11-2001 LC	FHT : Herentals
		7742 : FNND → FKR 17-08-2001	7390 : 21-12-2001 RG	FKR : Merelbeke
			8214 : 29-11-2001 RG	FL : Liège-Guillemins
				FLN : Lessines
				FLV : Leuven
				FM : Mechelen
				FMC : Mouscron
				FMN : Manage
				FN : Antwerpen-Centraal
				FNG : Enghien
				FNND : Antwerpen-Noord
				FQ : Quiévrain
				FR : Brugge
				FSR : Schaerbeek
				FTY : Tournai
				FZT : Zottegem
				GCRA : Charleroi-Sud (atelier)
				GWS : Sint-Joris-Weert
				INFRA : Département Infrastructure
				LC : révision confort
				LK : Kortrijk
				LQV : Quévy
				LT : révision technique
				LVR : La Louvière Centre
				LVRS : La Louvière Sud
				M : modernisée
				MKM : Stockem
				N67 : pas le samedi et dimanche
				P : passage
				RG : révision générale
				RI : révision intermédiaire
				RIK2 : 2e révision intermédiaire
				R3 : le mercredi
				R67 : le samedi et dimanche

Locomotives électriques

série 15

● En principe, dès le mois de mars, les 15 reprendront aux 55 la traction des trains P entre Gouvy ↔ Liège (4016, 4017, 4018, 4027 et 4028). A cette fin, la 1503 est arrivée à Gouvy au début du mois de janvier pour l'initiation des conducteurs. Trois locomotives seront utilisées à cette tâche : les 1501, 1503 et 1504.

● A la fin du mois de janvier, la 1501 a été utilisée à l'Atelier Central de Salzinnes pour tester sous 1,5 kV le circuit de chauffage de la voiture I10 12.713, laquelle a subi une RG à Salzinnes (voir l'actualité des voitures, page 34).

série 16

● Au milieu du mois de février, la 1601 est entrée à l'AC Salzinnes pour y subir une RG. A cette occasion, elle perdra sa livrée jaune/grise Märklin, pour retrouver sa robe bleue.

série 18

● Vous êtes nombreux à nous demander ce que sont devenues les locomotives polycourant de la série 18. Comme tout le monde le sait, la 1805 est sauvegardée depuis janvier 2001 par le PFT. Le sort des cinq autres machines est beaucoup moins enviable. Ainsi, les 1802 et 1804 sont utilisés par l'atelier de traction de Kinkempois

Programme des révisions prévues à l'AC Salzinnes pour 2002

Suivant le programme établi pour l'an 2002, l'Atelier Central de Salzinnes qui, pour rappel, opère les révisions de toutes les locomotives électriques et Diesel du parc SNCB ainsi que celles d'automotrices postales, devrait assurer au total 79 révisions ou modifications d'engins. On notera le passage prévu en RG de cinq locomotives de la série 25 (2503, 2505, 2507, 2510 et 2514).

- **59 locomotives électriques** : série 11 : 5 RIK; série 12 : 2 RG; série 16 : 2 RI (1601 et 1605); série 20 : 1 RG; série 21 : 12 RIK; série 23 : 13 LC et 10 LT; série 25 : 5 RG; série 25.5 : 1 LC; série 26 : 4 LT, série 27 : 1 RIK2 et 3 RG
- **16 machines Diesel de manoeuvres** (toutes pour RG) : cinq 73, cinq 74, six 82;
- **4 locomotives Diesel de ligne** : 5507, (RI + ATB), 6227 (RI + TBL2 + GPS), 6313 (RI + TBL2) et 6315 (RI + TBL2).

Le 16 novembre 2001, la 3019 des CFL, avariée, fut dirigée pour réparation par erreur vers l'atelier de traction d'Antwerpen-Noord au lieu de celui de Merelbeke. Elle est vue ici à Antwerpen-Noord, remorquée par la 7709.

Daniel MOENS.



comme écran au car-wash pour locomotives, pour éviter les éclaboussures ! Autant dire que l'état de ces deux engins est plus que désastreux.

La 1803 est utilisée depuis le 8 février et ce pour une durée de 4 ans, pour tester le circuit de chauffage de toutes les voitures qui subiront une RG à l'Atelier Central de Salzinnes.

Quant aux 1801 et 1806, elles ont été envoyées à Ronet et mises à l'abri dans l'ancien atelier, dans une hypothétique revente à l'étranger. Mais quel opérateur serait assez stupide pour acquérir de tels engins ? Prix demandé : € 400.000 ! Avis aux amateurs...



Le 1er février, la 1504 a remorqué entre Roosendaal et Schaerbeek une rame de wagons-portes autos SNCB revenant des Pays-Bas pour entretien. Ces véhicules sont utilisés par les NS dans des trains autos couchettes. Epegem. Alain ELOOT.

série 22

- Il serait prévu de réformer un lot de 18 locomotives de la série 22 en juin 2002. A suivre...

série 23

- Depuis le 7 janvier, l'atelier de traction d'Antwerpen-Noord est devenu propriétaire de toutes les 23.

série 25

- VISALI, la firme italienne qui s'occupe de l'importation de véhicules ferroviaires, a demandé au début du mois de janvier la mise à disposition en Italie d'une pre-

mière 25, ainsi que de deux voitures M2 dont une avec poste de conduite (BDx). Ce matériel est destiné à être étudié et examiné en vue de son homologation pour une utilisation sur les réseaux ferrés italiens. En outre, VISALI a demandé à la SNCB l'exclusivité de vente de toutes les 25 jusqu'en 2006. Une seconde carrière pour les 25 semble donc se confirmer ! En attendant, le programme des révisions pour 2002 à réaliser à l'AC Salzinnes, prévoit le passage des 2503, 2505, 2507, 2510 et 2514 en RG. Il est toutefois improbable que ces machines subissent une quelconque révision, tout

comme les quatre 25 qui auraient dû subir une RG en 2001.

série 25.5

- Les 25.5 assurent un nouveau service entre Kijfhoek (Rotterdam) et Quévy, circulant via Denderleeuw et Ath (44840 N67 Kijfhoek 08.33, Essen P09.51, Schaerbeek P11.20, Denderleeuw 11.54/12.29 (changement de front), Ath P13.14, Mons 13.44/14.04, Quévy 14.20). Le retour vers Kijfhoek s'effectue avec le 44843 N17 au départ de Mons (départ 15.33) circulant via les lignes 96, 26, 27 et 12.

Le 6 juin 2001, l'IC-A 419 Oostende - Köln remorqué par la 1608 fut exceptionnellement détourné entre Aachen et Köln par Mönchengladbach et Düsseldorf. Il est ici photographié lors de son passage en gare de Rheydt-Hbf. Dr. Guenther BARTHS.



Locomotives Diesel

série 51

● D'après les prévisions, les dernières 51 ne devraient pas survivre au-delà de 2003. Le déclin de la série s'accélérera donc cette année. La première victime de 2002 est la 5114, réformée le 1er février dernier à la suite d'une avarie à son moteur Diesel. Par contre, la 5154 a eu plus de chance puisque, victime d'une collision avec un autobus sur un passage à niveau à Kermt le 30 novembre 2001, elle fut réparée.

série 52-53-54

● Le 6 décembre 2001, alors qu'elle était expédiée à vide pour secourir la 1330 tombée en détresse à Rhisnes avec un train de marchandises, la 5314 a glissé lors de son approche, et a violemment tamponné la 13. La mauvaise adhérence des rails rendus glissant par les feuilles mortes explique partiellement cet accident. Malgré les dégâts, la réforme de la 5314 n'a pas encore été décidée. La 1330 a également subi d'importants dommages au niveau de la cabine de conduite et du châssis, plié en trois endroits.

● Il semble se confirmer que les locomotives des séries 52-53 et 54 qui seront libérées par l'électrification de l'"Athus-Meuse" seront réutilisées en remplacement des 76, lesquelles devraient toutes être radiées pour la fin de 2002.

série 55

● Durant les mois de novembre 2001 et janvier 2002, la 5526 fut soumise à une campagne de tests en vue de la circulation sur le "Rhin de Fer". Les essais ont porté notamment sur le calibrage de l'ATB, le calcul de son poids-frein, des essais en unité multiple avec la 5517, parcours d'homologation entre Maas-tricht et Venlo (de nuit).

série 77

● Depuis la fin de la campagne betteravière (voir EL 48 page 41), les 77 de Merelbeke (7736 à 7748) sont utilisées dans toute l'étoile de Gent, en particulier le long de la ligne industrielle 204 Gent-Zeehaven - Gent-Noord, ainsi qu'entre Brugge et Zeebrugge.

PHOTO 49-82 La seconde 55 "Rhin de fer" est sortie de Salzinnes le 16 janvier 2002. Elle est ici photographiée en compagnie de la 5509 TVM à l'atelier de Schaerbeek le 17 janvier.

Jean-Luc VANDERHAEGEN.



Le 19 novembre 2001, la 5519 remorque un train militaire à destination de Sourbrodt. Elle est photographiée peu avant son passage à Angleur. Michel HANSENS.

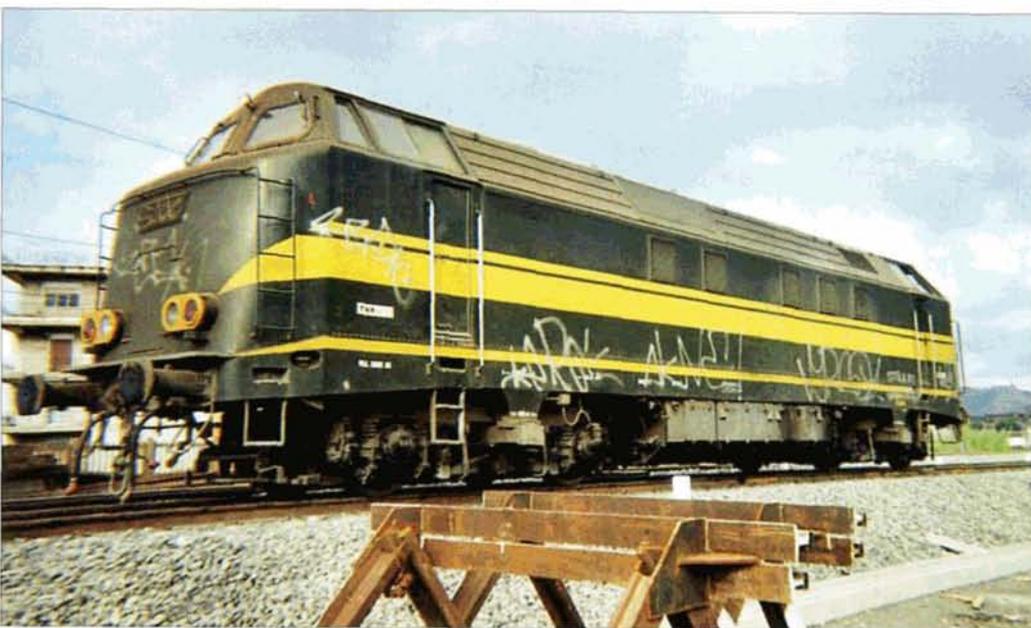


PHOTO 49-22 Voici une photo de l'ex. 6039 avec sa livrée très particulière, actuellement utilisée en Italie par la société de travaux de voie ICO Mascia. Messines, juillet 2000. Cette machine fut originellement utilisée par la firme de transport automobile TVA à Ancona. Salvatore ESPOSITO.



A Kinkempois, les premières 77 sont également engagées en ligne depuis le début de l'année. Elles remplacent principalement des locomotives de la série 62 circulant avec des trains locaux en région liégeoise.

série 80

● Il est maintenant acquis que les locomotives de la série 80 survivront au-delà de juin 2002, vraisemblablement même jusqu'en juin 2003. Il ne sera en effet pas possible de libérer dans le courant de 2002 un nombre suffisant de machines de la série 82 à Merelbeke et à Kinkempois pour pouvoir amortir la série.

● Les 8007, 8017 et 8027 ont été ferrailées à la fin du mois de décembre 2001 à Schaerbeek.

série 82

● Assez bizarrement, la 8275 a été radiée le 1er février 2002. Le 28 décembre 2001, alors qu'elle circulait accouplée avec la 8260, elle fut victime d'une collision avec un camion de gaz dans le port d'Antwerpen. Malgré les dégâts très limités, il a donc été décidé de la réformer vu sa non conformité avec les autres 82. La 8275 fut en effet transformée en 1975 en "unité de traction", dépourvue de cabine de conduite. Nous reviendrons plus en détail sur cette locomotive particulière dans notre prochain numéro.

série 84-85

● Dans le courant du mois de janvier, les 8462, 8464, 8503 et 8507 ont été vendues à la société CFD-Locorem. Depuis le 25 janvier, la 8503 a été cédée en leasing à la firme AMOCO de Feluy en remplacement de leurs deux locotracteurs ayant subi des pannes graves (voir EL 48 p. 52). Les autres machines seront engagées sur des chantiers de voie, principalement dans la région anversoise.



PHOTO 49-23 A Poperinge, les 7745 et 7748 manoeuvrent une rame de betteraves. Ce train sera ensuite acheminé jusqu'à la sucrerie de Moerbeke. Jean-Luc VANDERHAEGEN.



Depuis le début de l'année, les 77 sont également actives dans la région liégeoise. Le 3 janvier 2002, les 7750 et 7751 évoluent à Kinkempois. Michel HANSENS.

PHOTO 49-86 La 8503 rachetée par CFD-Locorem a été transférée de l'atelier de Schaerbeek vers la firme AMOCO à Feluy le 25 janvier, remorquée par la 8032 ! Les deux machines sont ici visibles sur la ligne industrielle 269, entre Feluy-Zoning et le raccordement AMOCO. On remarquera le grand autocollant apposé sur le côté de la cabine portant les indications du nouveau propriétaire : CFD-Locorem. Pierre HERBIET.



Transfert des 71 et 75 vers l'Italie

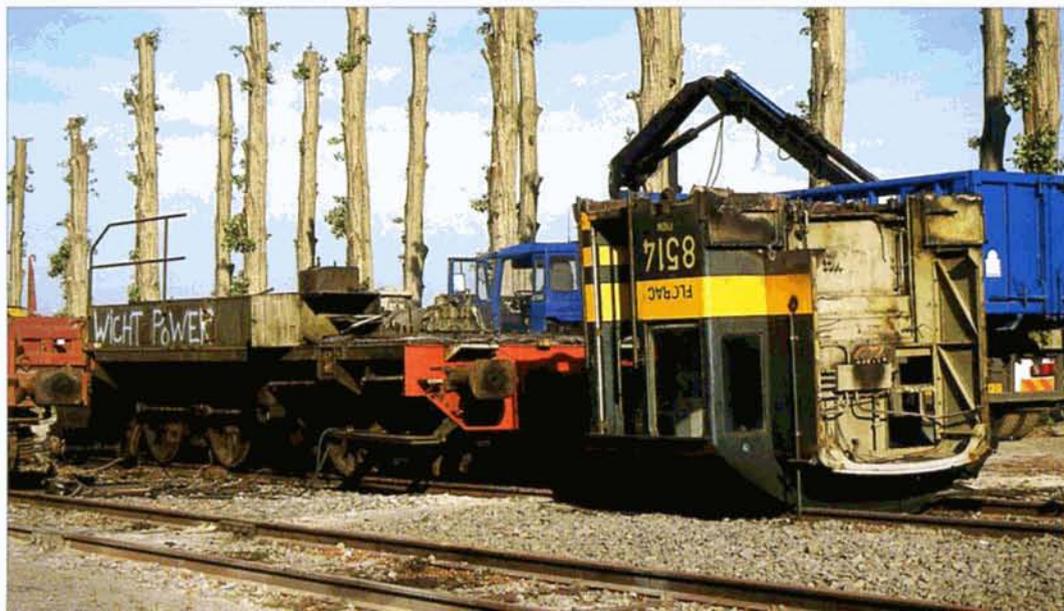
Monsieur Jan Willem KAPTEIN nous a transmis deux intéressantes photos montrant le transfert des 71 et des 75 vers l'Italie. Sur la vue ci-contre prise le 12 juillet 2001 à Tresserve, entre Aix-les-Bains et Viviers-du-Lac, on voit un train de marchandises Ambérieu - Modane remorqué par la CC 6542, dans lequel sont disposées comme véhicules les 7102 et 7103. Le document ci-dessous montre le transfert de la 7505, disposée comme véhicule dans un train Ambérieu - Modane tracté par la CC 6566, à Argentine, dans la Vallée de la Maurienne, le 9 août 2001. Une photo de l'acheminement des 7505 et 7506 a déjà été publiée dans le EL 48, page 32.



● Une représentante de la série est d'ores et déjà sauvegardée, puisque la 8524 a été acquise par le PFT (voir page 5).

● Les 8521 et 8522 ont été réformées le 1er février 2002, la première suite à ses essieux arrivés à la limite d'usure, la seconde pour une fissuration de son châssis. En outre, fin décembre 2001, les 8504, 8506, 8517 et 8525 ont été ferrailées à Schaerbeek, après récupération des pièces encore réutilisables.

Les dernières heures de la 8516, ferrailée à Schaerbeek juste après la Noël 2001.
Armand BEERLANDT.





Nous avons déjà publié des photos montrant la construction des locomotives de la série 77 chez Vossloh à Kiel. Voici de nouveaux documents montrant la 7746 (page précédente) et la 7747. Ci-dessus, on distingue à l'avant du capot le groupe de refroidissement du moteur Diesel et les radiateurs installés verticalement sur le côté. Ci-dessous, une vue côté petit capot, lequel renferme les réservoirs principaux d'air, le compresseur, le panneau frein (sur la partie avant) et le convertisseur statique. Dr. Guenther BARTH.





PHOTO 49-24 Le 7 décembre 2000, la firme ABC de Gent a affrété un train spécial entre Gent-St.Pieters et Eeklo pour fêter la construction des moteurs Diesel type 6DZC-1000 équipant les locomotives de la série 77 (voir EL 41 page 56). La rame était composée de deux voitures M2 encadrées côté Eeklo par la 7741, et côté Gent par les 7739 et 6311, cette dernière ne servant que pour chauffer la rame. Un arrêt spécial fut marqué à hauteur de la firme ABC, sur le Muidebrug. Le train est photographié entre Eeklo et Waarschoot.
Pierre HERBIET.

PHOTO 49-25 Le 28 novembre 2001, à Comines, passage du train 39094 Moerbeke - Poperinge (rame vide destinée au transport de betteraves), remorqué par les 7742 + 7743 de Merelbeke.
Jean-Luc VANDERHAEGEN.





PHOTO 49-26 - PHOTO 49-27 Les 8007, 8018, 8027, 8504, 8506, 8517 et 8525 ont été ferrillées à Schaerbeek fin décembre 2001. Le 3 novembre 2001, elles attendaient leur démolition, posées à même le sol. A gauche : les 8517 (gauche) et 8525 (droite); à droite, on voit respectivement les 8018, 8027, 8007, 8506, 8504, 8517 et 8525. Armand BEERLANDT - Jean-Luc VANDERHAEGEN.

Automotrices électriques

série 441-490 (AM96)

● Depuis le 1er janvier 2002, la circulation des engins non équipés du dispositif de sécurité KVB sont interdits de circulation sur le réseau Nord de la SNCF. La SNCF a entrepris d'accélérer l'équipement de toutes les AM 96 bicourant (441 à 490), lesquelles assurent les IC-C Antwerpen/Oostende - Kortrijk - Lille et les IC-D Liers - Lille. Résultat des courses, par manque d'automotrices équipées, il fut parfois nécessaire de limiter le trajet de certains IC-D à Tournai, avec transbordement des voyageurs dans une AM 96 équipée du KVB, laquelle assurait toute la journée des navettes entre Tournai et Lille.

série 601-782

● L'automotrice 709 victime de la catastrophe de Pérot le 22 mars 2001 (et non de la collision de Bas-Oha comme indiqué erronément à la page 31 de notre précédent numéro), a été réparée et reconstituée à l'aide de la voiture ABD de la 716. L'automotrice 709 est donc réformée par les voitures 7091 (voiture B de la 709) et 7162 (voiture ABD de la 716). Les voitures 7092 et 7161 entièrement détruites seront prochainement officiellement réformées.

● Le 14 janvier dernier, la 706, qui assurait le train L 5373 Liège-Maastricht, est entrée en collision avec un train de marchandises, à hauteur de Cheratte. Le conducteur néerlandais qui desservait la 706 n'a pas respecté la marche à vue après le franchissement d'un signal d'arrêt permissif, et a percuté, heureu-

sément à faible vitesse, la queue d'un train de marchandises qui était à l'arrêt. Cet accident a fait 17 blessés, tous légers. Les dégâts au matériel furent très limités, et la circulation des trains à pu reprendre normalement le lendemain en milieu de journée.

série 800

● La 819 qui avait été impliquée dans l'accident d'Aiseau du 18 avril 2000, est ressortie de réparation. A cette occasion, sa voiture B (8194) a perdu les portes situées sur les flancs de ses cabines de conduite, tout comme la 804 (voir EL 41 page 26). Par contre, elle a conservé ses phares d'origine.

série 961-975 (postale)

Avec la sortie de révision intermédiaire de la 971 le 12 juillet 2001, toutes les automotrices postales sont pourvues de la nouvelle décoration, à l'exception de la 963 réformée et démolie, et de la 967 garée en parc depuis le 1er janvier 1999. Ci-dessous : les dates de sortie de révision intermédiaire en nouvelle décoration postale:

961	-06-2000
962	14-09-1999
963	: radiée le 01-02-1996
964	29-09-1998
965	26-06-1998
966	11-05-2000
967	mise en parc
968	02-02-1998
969	17-05-2001
970	22-12-2000
971	12-07-2001
972	13-03-2001
973	03-08-2000
974	02-2001
975	02-1999

Autorails

16 nouveaux 41 !

Comme déjà indiqué dans notre dernier numéro (pages 42-43), la SNCF a finalement commandé 16 autorails supplémentaires de la série 41, les 4181 à 4196, pour faire face au manque de capacité sur les IRe Antwerpen - Neerpelt.

série 41

● Les 41 sont désormais visibles sur toutes les lignes Diesel desservies par Merelbeke. Ils sont apparus le 10 décembre 2001 sur la ligne 58 entre Gent-St.P. et Eeklo (prolongés à Ronse le week-end). Depuis le 4 février, des 41 circulent également sur la relation Geeraardsbergen - Gent St.P. - Ronse. Le 4150 est arrivée à Charleroi-Sud fin janvier pour l'initiation du personnel.

● Vu les problèmes techniques affectant toujours les nouveaux autorails, les trains P 7201 Mol 06.23 - Berchem 07.12 et 8201 Berchem 17.01 - Mol 17.51 sont depuis le 31 décembre 2001 à nouveau assurés par une rame réversible de voitures M2 tractée ou poussée par une locomotive de la série 62. Toute la presse du nord du pays s'insurge de plus en plus vigoureusement contre l'achat des 41, déclarant qu'il s'agit là du plus mauvais choix qu'ait fait la SNCF durant le 20e siècle...

séries 44-45

● La revente en Roumanie de tous les autorails des séries 44 et 45 se confirme, un accord ayant déjà été signé. Dès paiement, nos bons vieux autorails prendront le chemin de la Roumanie !



PHOTO 49-30 Pour la première fois, les 41 ont dû faire face aux rigueurs hivernales de nos Ardennes, ce qui n'a pas été sans mal. De nombreux trains durent en effet être assurés par des autorails des séries 44-45. Le 4 janvier 2002, passage à Carlsbourg du 4128 assurant le train L 6062 Dinant - Bertrix - Libramont.

PHOTO 49-29 Depuis le lundi 10 décembre 2001, les 41 ont débuté la desserte de la ligne 58 entre Gent-St. Pieters et Eeklo. Les 4138 + 4137 à la sortie de Gent-Dampoort, avec un train L à destination d'Eeklo, le 10 décembre 2001. Pierre HERBIET.

Voitures - wagons

I10

- Pour la première fois, l'Atelier Central de Salzinnes a entamé une révision générale sur une voiture. Il s'agit de la voiture I10 12713, entrée le 22 janvier dernier.

Nouveaux wagons Sgnss

- A l'automne dernier, la SNCB a entamé la réception des 300 nouveaux wagons portes-conteneurs à bogies Sgnss type 3714B4, construits en Roumanie par la firme Astra. Cette commande fait suite à celle des 100 wagons Sgnss du type 3714B2 (voir EL 43 page 44).

Un des 300 nouveaux wagons porte-conteneurs Sgnss type 3714B4. Remarquez la différence des renforts sur le tablier du châssis. Zeebrugge, 01-11-2001. Christian DOSOGNE.





PHOTO 49-85 Accidentée à Voroux le 11 juin 2001 (voir EL 47 page 29), la voiture de mesure 00801 (voir EL 44 page 34) est ressortie de réparation en novembre 2001 pourvue d'une toute nouvelle décoration "B-Télécom".
Jean-Luc VANDERHAEGEN.

La nouvelle voiture bar-dancing

La nouvelle voiture bar-dancing issue de la transformation de la I10 12.779, est sortie de l'Atelier Central de Mechelen le 19 décembre. Elle porte le numéro SNCB 17.903 (et non 16.009 comme initialement prévu), et UIC 61 88 8990 003-0.

Equipée d'amortisseurs anti-lacets, elle est apte à 200 km/h, et autorisée à circuler sur un nombre impressionnant de réseaux.

Déception quant au choix de la livrée : on peut se demander si le bureau de design n'est pas en manque d'inspiration après le "flop" de la nouvelle décoration des voitures Resto. Depuis sa sortie, elle est engagée régulièrement sur le Ski Express Bruxelles-Midi ↔ San Candido.



La nouvelle voiture-bar-dancing à Forest-Midi, le 18 janvier 2002. Ci-dessus, une vue de l'aménagement intérieur.
Christian DOSOGNE.



Infrastructure

Réfection du viaduc de Moresnet

En date du 5 octobre 2001, le Conseil d'Administration de la SNCB a approuvé l'offre de l'association momentanée Galère-Aelterman pour la réfection du viaduc de Moresnet (1107 m) sur la ligne 24, entre Montzen et Aachen-West, pour un montant s'élevant à 23,40 millions d'euros.

Cette association momentanée a déposé l'offre la plus avantageuse dans le cadre de la procédure négociée.

L'adjudicataire dispose de 1100 jours calendriers pour exécuter le travail, qui consistera en la réfection des 22 tabliers métalliques de 48 m de portée chacun. Rappelons que ce viaduc fut construit durant la première guerre mondiale; il fut endommagé successivement en 1918, 1940 et 1944, réparé de 1947 à 1949 et repeint pour la dernière fois en 1973. Une réduction de vitesse y est actuellement imposée à 20 km/h en raison de son état.

Le cahier des charges prévoit de maintenir la circulation durant la semaine et une vitesse de 60 km/h sur le viaduc rénové.

Il y a lieu de souligner dès à présent qu'il s'agira d'un travail de génie civil très important et particulièrement spectaculaire, dont la technique de réalisation s'éloignera en définitive quelque peu de celle imaginée lors de l'élaboration du cahier des charges. En effet, le projet élaboré par le bureau Greisch de Liège, prévoit la réalisation d'une superstructure de chantier équivalente à deux travées du viaduc, venant se placer au-dessus de chaque tablier à remplacer. Chacun de ceux-ci sera découpé en morceau et descendu au sol, tandis que le nouveau tablier usiné et complètement soudé en atelier sera amené via la superstructure.

Le futur viaduc ressemblera à celui que l'on connaît, mais s'en distinguera par les nouveaux tabliers mixtes constitués de deux poutres en treillis de 6 m de hauteur entièrement soudées et d'une dalle collaborante en béton de 30 cm d'épaisseur liée à la membrure supérieure du treillis. Le tout assurera une meilleure raideur transversale. La géométrie des poutres s'écartera des poutres existantes par une maille de 6 x 6 m au lieu de 8 x 8 m actuellement.

Cette différence a nécessité l'accord de l'autorité communale et de l'administration de l'urbanisme.

Il y a lieu de noter que l'on remplacera

donc la pose directe actuelle par une pose ballastée dans un bac en béton, ce qui réduira considérablement le bruit provoqué par le viaduc actuel. Enfin, l'aspect des piles sera complètement rénové, puisqu'elles seront enrobées dans un nouveau coffre de béton armé.

La fin de l'année 2001 fut mise à profit pour la préparation du chantier tandis que les travaux proprement dits s'étaleront de 2002 à 2004.

Prolongement de la ligne 11 jusqu'aux Pays-Bas

Le 30 novembre 2001, le gouvernement néerlandais a voté la construction d'une liaison entre la ligne Vlissingen-Rosendaal et la ligne 11 au nord du port d'Antwerpen. La ligne devrait être opérationnelle avant 2010. Le tracé définitif sera établi avant la fin de l'année. Il sera possible de rejoindre aussi bien Rosendaal que Vlissingen. La plus grande partie du trafic marchandises entre le port d'Antwerpen et les Pays-Bas sera alors dévié par la ligne 11, permettant ainsi de dégager la ligne 12 Antwerpen-Essen-Rosendaal pour étoffer le trafic voyageurs.

De nouvelles traverses métalliques

Confronté à des problèmes de mises au gabarit de certains tunnels, soit pour le passage des nouvelles voitures à deux niveaux M6, soit pour l'électrification en 25 kV (certains tunnels de l'"Athus-Meuse"), la SNCB a résolu le problème en utilisant de nouvelles traverses métalliques.

Ainsi, le tunnel Josaphat située entre Bruxelles-Nord et Bruxelles-Schuman (ligne 161) devait-il être adapté avec accroissement de la hauteur utile de 15 à 30 cm. Vu l'impossibilité de travailler en voûte, la seule solution était l'abaissement des voies. La pose de traverses métalliques, nécessitant une couche de ballast nettement moins épaisse, et ce dans une zone à vitesse relativement réduite, permettait d'atteindre plus facilement ce but à coût moindre en limitant les terres à évacuer. Ces travaux ont nécessité la coupure totale des deux voies pendant 10 week-ends d'octobre à décembre 2001, avec déviation du trafic par Schaerbeek et la ligne 26 jusqu'à Watermael.

Sur l'"Athus-Meuse", les tunnels de Gedinne (ligne 166) et de La Hage (ligne 165) ont également été équipés des mêmes traverses métalliques. Le but était ici d'augmenter le gabarit pour le passage des trains de marchandises transportant des grands conteneurs (gabarit UIC W 400).

Ces poses de traverses métalliques s'inscrivent donc dans un contexte particulier et ne constituent donc ni un test ni un changement d'optique de la part de la SNCB. Elles ne préjugent donc pas de projets futurs (sauf d'éventuels problèmes ponctuels similaires).



PHOTO 49-31 Le point de raccord entre la zone à traverses en béton et celle en traverses métalliques. Schaerbeek, ligne 161, 10 janvier 2002. J-L VANDERHAEGEN.

Les M6 arrivent !

La première voiture à deux niveaux de la nouvelle génération M6 a été présentée à la presse le 14 décembre 2001. Ces véhicules de grand confort permettront d'accroître sensiblement la capacité de transport durant les heures d'affluence tout en offrant un niveau de confort des plus élevés. Commande et caractéristiques des M6.

Ces dernières années, la SNCB est confrontée à un manque de capacité des trains aux heures de pointe. D'un autre côté, il devenait urgent de songer à remplacer les anciennes voitures du type M2 datant de 1958-1960, dont le confort est devenu obsolète avec le temps.

Comme il n'est pratiquement plus possible de faire circuler des trains supplémentaires aux heures de pointe, la SNCB a opté pour la commande de nouvelles voitures à deux niveaux de grande capacité et d'un confort très élevé. Celles-ci seront principalement engagées aux heures de pointe, permettant ainsi la réforme d'un grand nombre de voitures M2 et leur remplacement par des M4 dégagées par l'arrivée des M6. Les problèmes de capacité seront ainsi en grande partie résolus, et ce avec un niveau de confort répondant aux exigences actuelles.

La chaîne de construction des M6 chez Bombardier à Brugge. Ch. DOSOGNE.

PHOTO 49-02 La première M6 : la voiture de seconde classe 62.001, photographiée à Brugge peu avant son transfert à Bruxelles-Midi pour sa présentation à la presse.

Genèse de la commande

Le Conseil d'Administration de la SNCB approuva la commande de 210 voitures à double étage le 17 avril 1996. La fourniture était alors prévue entre 1999 et 2003.

Pour aboutir à la commande, la sélection parmi les différentes propositions de plusieurs constructeurs s'est opérée en deux phases.

La première concernait le confort et le design des voitures. Le 1er septembre 1997, le Comité de Direction de la SNCB désigna quatre soumissionnaires : Bréda (Italie), Siemens, Bombardier et Alstom.

dier et Alstom.

La seconde phase de la procédure d'acquisition concernait les aspects financiers.

C'est le 16 juillet 1999 que le Conseil d'Administration de la SNCB approuva la commande auprès de l'association BN-Alstom de 210 voitures à double étage du type M6, pour un investissement de 198 millions d'euros.

La construction a été confiée à un consortium placé sous la direction de Bombardier. Le montage est réalisé dans trois sites principaux de Bombardier :



- Crespin pour les châssis et les bogies;
- Valenciennes pour les caisses, leur peinture extérieure, leur revêtement insonorisant, les planchers, le câblage électrique, le montage des groupes de climatisation et des convertisseurs statiques;
- Brugge pour l'assemblage complet et la réalisation des aménagements intérieurs;
- Alstom fournit tout l'équipement électrique : convertisseurs et indicateurs aux voyageurs, en grande partie construits aux ex. ACEC.

Leur livraison s'étalera avec près de deux ans de retard, jusqu'en 2004.

Les 210 voitures se répartissent en trois versions :

- 35 voitures de 1^e classe (A) offrant 124 places assises, numérotées SNCB 61.001 à 61.035 et UIC 50 88 1672 001 à 035;
- 140 voitures de seconde classe (B) d'une capacité de 140 places assises, numérotées SNCB 62.001 à 62.140, UIC 50 88 2672 001 à 140;
- 35 voitures multiservices (ABD), comportant 102 places assises (25 A et 77 B) + 33 strapontins, numérotées SNCB 69.001 à 69.035 et UIC 50 88 8172 001 à 035.

A noter que, initialement, il avait été prévu d'acquérir des voitures-pilotes pour former des rames réversibles, mais cette solution a en définitive été abandonnée.

Chaque rame sera formée de six voitures; dans l'ordre : 1 A, 4 B et 1 ABD. Elles circuleront soit seules, soit couplées par deux. Dans ce dernier cas, leur capacité atteindra 1572 places assises, comparées aux 1184 places offertes par une rame de 12 voitures M4 ou 920 places dans 12 voitures I11.

Caractéristiques générales

Afin de comparer les caractéristiques des M6 avec les anciennes voitures à deux niveaux du type M5, nous avons indiqué entre parenthèses certaines valeurs ou côtes.

Les trois versions sont identiques en ce qui concerne le châssis, l'armature de caisse, les organes de choc, les organes de traction, le système de freinage, la climatisation et le chauffage.

La longueur totale de la voiture est de 26,800 m (M5 : 26,400 m).

La largeur de la caisse atteint 2,830 m (M5 : 2,972 m); sa hauteur est de 4,574 m (M5 : 4,430 m).



Une autre vue du montage des M6 à Brugge.

Christian DOSOGNE.

L'entraxe des bogies est de 20,000 m et l'empattement des bogies de 2,500 m. La hauteur du plancher inférieur est à 0,360 m au-dessus du niveau du rail, et celui du niveau supérieur à 2,445 m. La hauteur des compartiments est de 2,077 m (niveau inférieur) et 2,005 m (niveau supérieur) (M5 : respectivement 1,954 et 1,949 m).

La masse à vide atteint 49,7t pour les voitures A (M5 : 44 t), 49,9 t pour les voitures B (M5 : 44 t) et 49,6 t pour les voitures ABD.

Construction

La caisse des voitures est de construction modulaire auto-portante, et constituée d'un châssis, de deux longs pans, d'une toiture, de deux corps aux extrémités et d'un plancher pour l'étage supérieur. Le châssis est en deux niveaux. Le niveau supérieur correspond aux deux plates-formes d'extrémité, le niveau inférieur correspond au grand compartiment central.

Les voitures sont acheminées de l'usine de Crespin à celle de Brugge par camion. Ici, une voiture de seconde classe, reconnaissable à la présence de huit fenêtres aux deux étages (7 fenêtres sur les voitures A et ABD), est levée sur des béquilles après son déchargement d'un camion.

Jean-Luc VANDERHAEGEN.



La construction des compartiments à voyageurs a été conçue de manière à faciliter une éventuelle modernisation ou transformation ultérieure des véhicules en atelier. En outre, les caisses des voitures multiservices sont construites sur base du module de 1e classe, de façon à pouvoir ultérieurement modifier facilement la répartition des classes.

Le système d'intercirculation est classique, composé d'un bourrelet en caoutchouc, d'une passerelle et d'une porte à commande électropneumatique.

L'embarquement permet l'embarquement sur trois niveaux de quais différents. Il se compose de marches fixes et

d'une marche mobile asservie au mécanisme de la porte.

Les bogies ANF sont dérivés de ceux équipant les voitures du type I11 et les automotrices type 96. Il est constitué d'un châssis en forme de H.

La suspension primaire (entre les essieux et le bogie) est réalisée par des ressorts hélicoïdaux. La suspension secondaire (entre le bogie et la caisse de la voiture) est pneumatique. Les coussinets assurant la liaison entre le bogie et le châssis de la voiture sert simultanément de réservoir d'air auxiliaire pour la suspension pneumatique.

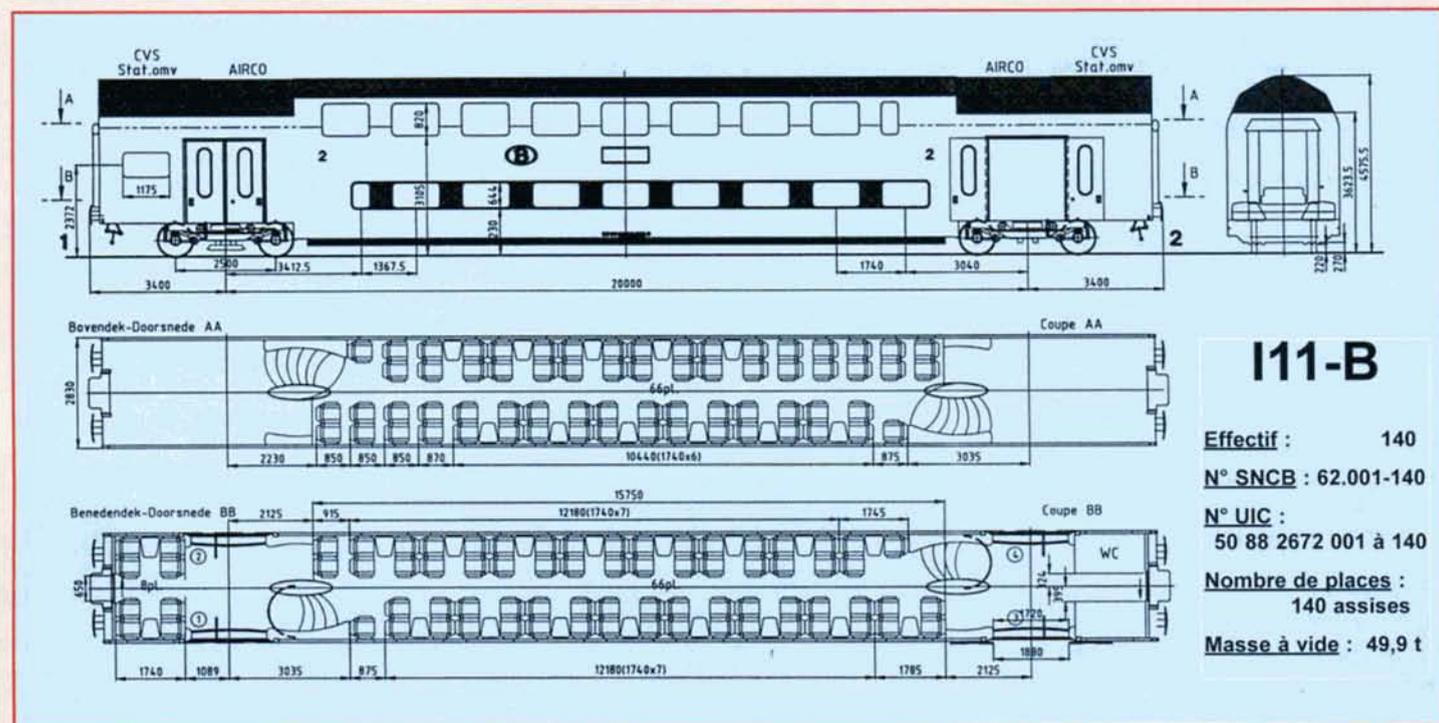
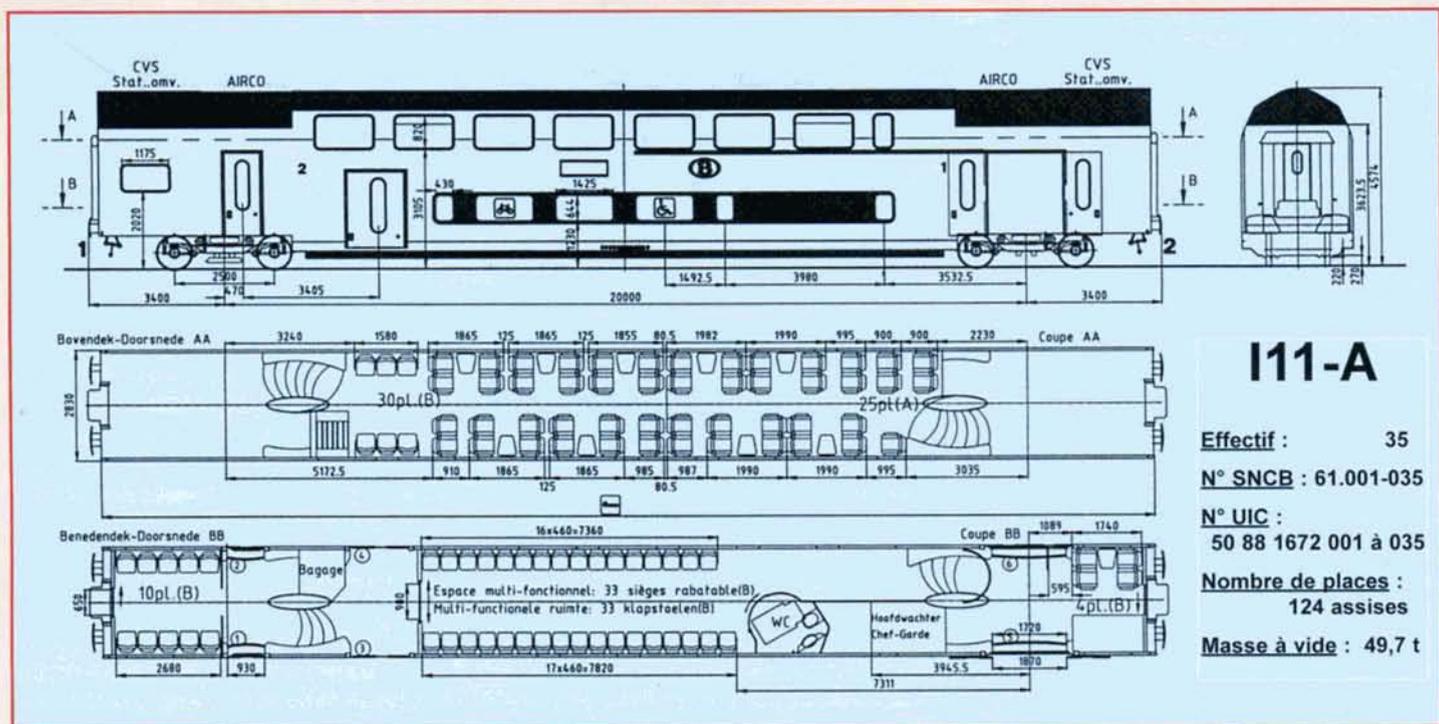
Le diamètre des roues est de 0,920 m (M5 : 0,840 m).

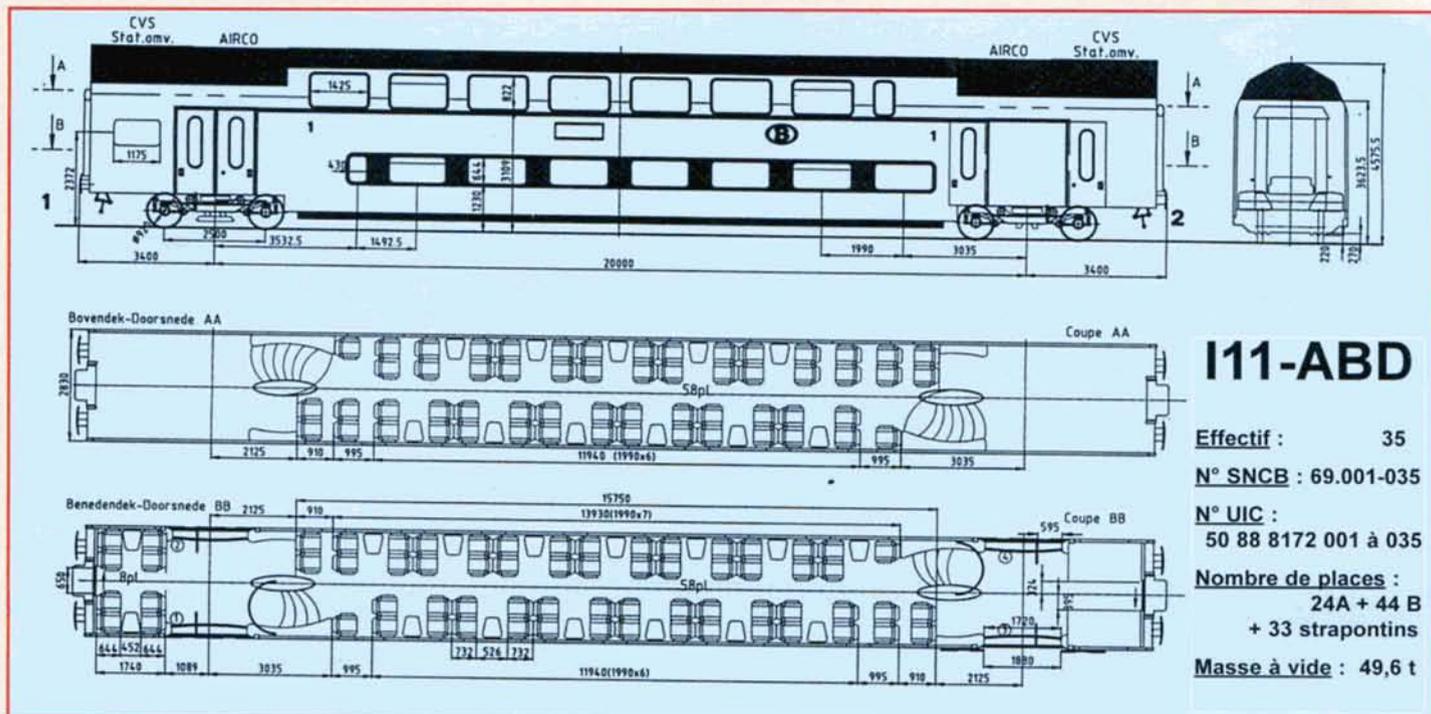
Le freinage est du type électropneumatique, réalisé par frein à disques (trois disques par essieux).

Un des deux bogies est pourvu d'un frein à patin magnétique s'actionnant automatiquement en cas de freinage d'urgence. L'autre bogie est équipé d'un frein à main.

L'équipement est complété par un système d'anti-enrayage avec auto-diagnose.

Les groupes de climatisation (deux par voiture) sont composés d'un équipement de climatisation et d'un équipement de condensation. Ils sont logés aux deux extrémités, dans la toiture.





La puissance de chaque groupe est de 60 kW pour le chauffage et de 50 kW pour le refroidissement. Le volume d'air brassé atteint 5000 m³ par heure. L'air frais est introduit sur les côtés des groupes de refroidissement, tandis que l'air recyclé est dirigé vers le plafond des vestibules. Dans les compartiments, l'air est refoulé à travers des grilles situées dans les parois du niveau inférieur. Dans le compartiment supérieur, l'air frais est diffusé à travers des grilles situées à la base des fenêtres, tandis que l'air chaud est diffusé sous les sièges.

Les convertisseurs statiques peuvent fonctionner sous deux tensions : 1,5 et 3 kV continu. Il délivre du courant alternatif triphasé de 220 et 380 V, et du courant continu 24 V. Le courant de 24 V sert à la charge de la batterie et à l'alimentation de l'éclairage des voitures. Le 380 V alimente le groupe de climatisation. Le 220 V sert à alimenter des prises de courant pour les utilisateurs d'ordinateurs portables.

Les couleurs utilisées pour la décoration extérieure restent dans la palette des tons utilisés sur tout le matériel récemment construit ou rénové. Les nuances grises y jouent à nouveau subtilement le rôle principal, avec çà et là une touche d'autres couleurs, surtout le rouge et le bleu.

Aménagement intérieur - confort

Toutes les voitures disposent d'un compartiment unique à chaque niveau, sauf dans les voitures ABD où l'on trouve deux compartiments fumeurs A et B au niveau supérieur, et un grand compartiment non fumeurs B au niveau inférieur.

Les portes d'accès situées aux deux extrémités de la voiture juste au-dessus des bogies, sont louvoyantes-coulissantes à deux vantaux, commandées électropneumatiquement par simple pression sur un bouton poussoir. Leur largeur est de 1,880 m (voitures A et B) et 1,870 m (voitures ABD).

La voiture ABD ne possède des portes à double vantaux qu'à une de ses extrémités, tandis qu'à l'autre extrémité on trouve une porte simple de 0,930 m de largeur, de même qu'une seconde porte simple beaucoup plus large pour permettre le chargement et le déchargement des vélos.

Par rapport aux M5, les dimensions des nouvelles voitures sont largement plus généreuses, même à l'étage où la hauteur en station debout atteint encore 2,005 m. L'emploi de larges baies vitrées renforce encore le sentiment d'espace.

PHOTO 49-32 Les bogies ANF dérivent de ceux équipant les voitures type I11 et les automotrices type 96. Ce bogie est équipé d'un frein à patin magnétique visible sous le châssis entre les roues.

Jean-Luc VANDERHAEGEN.





PHOTO 49-33 Un afficheur de destination est placé au milieu de chaque paroi latérale. On remarquera la différence de grandeur des fenêtres des deux niveaux.



PHOTO 49-34 Gros plan sur une des plates-formes d'accès, avec sa large porte à doubles vantaux. Au-dessus des portes, dans la toiture, se trouvent le convertisseur statique (à gauche) et le groupe de climatisation (à droite). Ces équipements se retrouvent au-dessus des deux toitures. Un petit compartiment de 8 places assises est situé à l'extrémité 1 de la voiture.

Jean-Luc VANDERHAEGEN.

A l'intérieur, les coloris sont très doux et discrets pour augmenter le confort visuel des voyageurs et accentuer la discrétion de l'ambiance générale. La couleur dominante du revêtement en tissu des sièges est brun-beige.

Le rembourrage des sièges est dur. A noter à ce sujet que la SNCB avait testé en janvier et en février 2001 quatre sièges de M6 installés successivement à bord de deux trains composés de voitures M4 circulant entre Charleroi et Bruxelles et entre Oudenaarde et Bruxelles. Il s'agissait de sièges durs et mous. L'opinion des clients a fait l'objet d'un sondage portant sur la dureté du siège et du dossier, sans qu'aucune préférence nette n'ait pu être dégagée.

Les sièges, tous individuels, sont disposés deux par deux dans les deux classes. Ils sont pourvus d'accoudoirs mobiles. Le pas entre les rangées est de 1,990 m en 1ère classe, et 1,740 m en seconde classe (M5 : 1,650 m dans les deux classes). Ils sont disposés en vis-à-vis et en file de manière à éviter au maximum la gêne des trumeaux entre les fenêtres. Des tablettes sont fixées entre chaque ensemble de siège se faisant face et au dos des sièges en file.

La voiture A offre 122 places assises (M5 : 142) : 64 au niveau inférieur dont 8 disposées dans une des plates-formes d'extrémité, et 58 à l'étage.

La voiture B dispose de 140 places assises (M5 : 146) : 74 au niveau inférieur, dont 8 disposées dans une des plates-formes d'extrémité, et 66 à l'étage.

La voiture ABD possède 25 places assises en première classe à l'étage, et 44 places en seconde classe (30 à l'étage et 14 places réparties sur les deux plates-formes au niveau inférieur). Le grand compartiment central au niveau inférieur est aménagé avec 33 strapontins adossés contre les deux flans de la caisse.

Sur les 786 places assises que comporte chaque rame, seules 55 sont accessibles aux fumeurs, soit 6 %. Ces places sont toutes situées au niveau supérieur de la voiture multifonctionnelle : 30 en seconde et 25 en première classe. Ces deux compartiments fumeurs sont totalement séparés des espaces non-fumeurs.

La voiture multiservices ABD possède un local pour l'accompagnateur du train et un compartiment pour les bagages. Le grand compartiment central du niveau inférieur est plus spécialement réservé aux cyclistes et aux personnes à mobilité réduite. Il n'y a pas de sièges, mais une série de 33 strapontins adossés aux deux parois latérales de la caisse de la voiture.

Les vélos peuvent être facilement fixés contre une des deux parois, à côté des strapontins. Une plate-forme amovible facilite l'accès aux chaises roulantes.

Le sol est recouvert de moquette en première classe et de linoléum en seconde classe.

Les équipements d'informations des voyageurs comportent, outre une sonorisation générale, quatre panneaux électroniques diffusant divers messages en plusieurs langues : bienvenue, destination, arrêt prochain, autres arrêts, ... Ils sont situés aux deux étages, à chaque extrémité des grands compartiments.

A l'extérieur, deux afficheurs de destination sont placés, un au milieu chaque flanc de la voiture. Ils indiquent des informations relatives au trajet accompli.

Les toilettes sont très modernes et réalisées en un seul module en polyester. Elles fonctionnent sous vide, par un système à dépression assurant une hygiène et un confort conformes aux normes les plus sévères. Le revêtement complètement étanche permet un nettoyage approfondi au jet d'eau. Elles sont équipées d'un lavabo, d'eau chaude, d'un distributeur de savon et d'un sèche-mains électrique. Le robinet est à commande par infrarouge. La porte d'accès aux WC est à commande pneumatique en actionnant un bouton-poussoir. Le WC de la voiture ABD est spécialement équipé pour les personnes à mobilité réduite, et est pourvu d'un bouton d'appel d'aide. L'insonorisation est très poussée, atteignant seulement 65 dB(A) dans les compartiments, soit un niveau identique à celui des voitures I11.

UTILISATION

Les M6 seront utilisées sur les relations à longues distances de et vers Bruxelles aux heures d'affluence, le plus souvent par double rame (12 voitures).

Suivant le planning actuel, les M6 entreront progressivement en service sur les relations suivantes :

- **mai 2002** : trains P Oostende - Bruxelles, et Kortrijk - Bruxelles;
- **milieu 2002** : IC-K Gent - Genk, d'abord durant les heures de pointe, ensuite sur tous les trains;
- **fin 2002-début 2003** : IC-J Luxembourg - Bruxelles pendant les heures de pointe (ou les trains P Huy - Bruxelles et Jemelle - Bruxelles actuellement assurés en M5);
- **dans le courant de 2003** : tous les IC-N Bruxelles - Antwerpen, IC-L Poperinge - Bruxelles (durant les heures de pointe), trains P Mouscron - Bruxelles et Châtelet - Bruxelles.

La première voiture M6 est actuellement soumise à une série de tests portant sur le freinage, la stabilité, le système de climatisation et de chauffage, le confort.



L'aménagement intérieur des M6 : ci-dessus, le niveau supérieur d'une voiture de première classe. Ci-dessous, le niveau inférieur d'une voiture de seconde classe, dont le sol du couloir central est protégé par un tapis de plastique afin de ne pas être sale avant la présentation à la presse.

Christian DOSOGNE.



PHOTO 49-35 Le 13 décembre 2001, la première M6 remorquée par la 2725 attend le départ à Brugge, pour se rendre en compagnie de la 1348 à sa présentation à la presse qui aura lieu le lendemain, à Bruxelles-Midi.

Jean-Luc VANDERHAEGEN.

Actualité diverse

Suppression de trains à l'horaire d'été

Au service d'été du 16 juin prochain, la SNCB va supprimer certains trains peu fréquentés, notamment en début et en fin de journée. Pour compenser cette réduction, certains trains circulant dans la même plage horaire marqueront des arrêts supplémentaires. En outre, le week-end, quelques points d'arrêts seront fermés tandis que d'autres seront à nouveau desservis. Voici la liste des trains supprimés (abréviations voir page 25). A noter que les trains supprimés génèrent une économie réelle d'exploitation.

ligne 15

2971 N67 Lier 22.09 - FHT 22.27
2972 N67 Lier 23.09 - FHT 23.27
2993 N67 FHT 22.33 - Lier 22.51

ligne 21

1521 N67 FHS 00.07 - Genk 00.22

ligne 25

2803 N67 FM 04.32 - FN 05.02
3294 N67 FCV 23.28 - FBM 00.25

ligne 36 :

5172 N67 FL 22.36 - FVR 23.04

Le week-end, seuls les trains L suivants subsisteront (un train toutes les 2 heures) :

- L 5157, 5159, 5161, 5163, 5165, 5167 et 5169 (FL départ à chaque heure impaire de 07.36 à 19.36 - FVR arrivée à chaque heure paire de 08.03 à 20.03);

- L 5179, 5181, 5183, 5185, 5187, 5189, 5191 (FVR départ à chaque heure paire de 08.57 à 20.27 - FL arrivée à chaque heure impaire de 09.24 à 21.24).

ligne 40

5355 R67 Liège G. 05.19 - Visé 05.36
5376 R67 Visé 06.24 - Liège G. 06.40

ligne 50

2093 N67 Aalst 23.06 - FBM 23.56

ligne 75 bis

IC-H 1944 N67 FTY 00.09 - FMC 00.24
IC-H 1944 R67 FTY 00.21 - FMC 00.36

ligne 89 :

L 1692 N67 FDN 22.34 - LK 23.02
L 1656 N67 LK 05.56 - FDN 06.16.

ligne 90

1755 N67 Aalst 05.44 - FGRA 06.23
1793 N67 FGRA 22.34 - Aalst 23.16
4872 R67 FGRA 22.30 - Ath 22.51

ligne 96

4073 N67 FBC 23.08 - Mons 23.36
4092 N67 Mons 22.32 - FBC 23.00

ligne 97

IC-F 1742 N67 FGH 22.32 - FQ 22.45
IC-F 1723 N67 FQ 23.15 - FGH 23.29
IR-j 3741 R67 FGH 22.12 - FQ 22.26
IR-j R67 FQ 22.34 - FGH 22.48

ligne 117

IR-g N67 FBC 23.27 - FMN 23.41

ligne 123

IR d, R67 : fréquence ramenée à un train toutes les 2 heures par suppression des 3106, 3108, 3110, 3112, 3114, 3116, 3118, 3120 FGRA - FNG et IR-d 3127, 3129, 3131, 3133, 3135, 3137, 3139, 3141 FNG - FGRA

ligne 117

N67 : L 4254 et 4272 FCR - LVRS, L 4473 FCR - LVR, L 4293 LVRS - FCR, L 4493 LVR - FCR

ligne 139

N67 : L 2378, 2379, 2390, 2381, 2382, 2383, 2385 FLV - GWS, et 2359, 2360, 2361, 2362, 2363, 2364, 2365, 2369 GWS - FLV

Trains P supprimés :

P 7052 FGSP. 06.10 - FR 06.46
P 7998 FR 04.49 - FGSP 05.43
P 7071 FGSP. 04.06 - FDD 04.42
P 8297 FCV 22.28 - FGSP. 23.12
P 7255 FM 06.30 - FBM 07.04
P 7271 R3 Lier 12.25 - FHT 12.43
P 7562 R3 FMC 12.59 - FTY 13.15
P 7571 FGRA 05.03 - FNG 05.21
P 7755 LVRS 06.34 - Luttre 06.58
P 7765 Luttre 07.03 - LVRS 07.26
P 8576 FNG 18.17 - FGRA 18.35
P 8593 Ath 18.50 - FLN 19.03
P 8776 Mons 17.42 - LVR 18.02
P 8875 LVR 18.06 - Mons 18.26
P 8786 FCR 17.37 - FTM 17.57
P 8874 FCR 16.11 - Mons 17.12
P 8891 FBC 16.34 - Mons 17.04
P 8892 FBC 17.37 - Mons 18.04
P 8893 FBC 18.34 - Mons 19.04

Selon les prévisions, le nombre de places assises passerait de 253.561 en juin 2001 à 252.837 en juin 2002, soit une perte de 724 places. La SNCB explique cette diminution suite au retrait temporaire de voitures à double étage du type M5 pour permettre leur rénovation. En 2003, l'offre repassera à la hausse, avec un total de 263.158 places assises, soit 10.321 en plus. En 2004, la capacité atteindra 276.146 places. Pour 2010, sans tenir compte du RER, le nombre de places assises devrait passer à 297.526, soit une hausse de 17,4 % par rapport à 2001.

Suppression des trains internationaux Paris - Namur

Autre suppression qui entrera en vigueur le 16 juin prochain, celle de tous les trains internationaux Namur ↔ Paris (336, 338, 340 Namur-Paris et 331, 333 Paris- Namur). Ces trains, composés de voitures Corail de la SNCF, sont remorqués par des locomotives de la série 27.

Le 15 avril 1998, l'INT 331 Paris - Namur remorqué par la 2718, franchit la Sambre entre Fontaine-Valmont et Lobbes. Pascal DUBOIS.



La ligne 108 à mise simple voie

La mise à simple de voie de la ligne 108 s'est opérée la nuit du 16 au 17 février 2002. C'est la voie A Haine-St. Pierre - Binche qui a été maintenue. Simultanément, le block 4 de Leval a été supprimé, tandis que le block 6 de Binche est toujours en service pour quelques semaines. Voir aussi le EL 46 page 32.

Un billet unique en septembre

En novembre 2001, après de multiples tours de table, la SNCB, la STIB, les TEC et De Lijn ont finalement signé un accord pour réaliser un billet unique qui permettra d'emprunter après correspondance, les trains, trams ou bus des quatre opérateurs. Dans un premier temps, dès septembre 2002, ce billet sera généralisé dans la Région bruxelloise. Son extension à l'ensemble de la zone RER (dans un rayon de 30 km autour de Bruxelles) est prévue pour 2006. Actuellement, un système semblable est déjà testé sur 9 arrêts de la ligne 26. Dans les prochains mois, une centaine d'oblitérateurs "Prodata" seront installés dans toutes les gares de la capitale. Il sera possible d'obtenir des billets valables pour 1, 5 ou 10 voyages, ainsi qu'un ticket valable un jour. Les tarifs resteront inchangés.

La fin de Liège-Guillemins ?

Le nom de la gare des Guillemins sera-t-il bientôt rebaptisé "Mandeville", lors de l'inauguration de la nouvelle gare TGV? C'est du moins le souhait d'un responsable de la société liégeoise d'Emulation. Depuis sa création en 1867, la gare principale de Liège était dénommée gare des Guillemins, du nom du quartier où elle était située. Les arguments invoqués sont que bien peu de personnes connaissent l'origine de ce nom, en rapport avec le couvent des frères guillaumiens installé à Liège en 1290. Mandeville est le nom d'une rue qui se trouve sous la colline de Cointe, de l'autre côté des voies de la gare. Reste à voir si les liégeois acceptent de rebaptiser leur gare...

Une nouvelle relation Italie - Antwerpen

Le HGK (Hafen und Güterbahn Köln), en collaboration avec la société Hupac, a mis en marche depuis le 7 janvier dernier, du lundi au vendredi, une nouvelle relation entre Köln-Ehrenfeld et Antwerpen, en correspondance avec une liaison Pomezia - Basel - Köln. La traction est assurée par Hupac entre Basel et Köln, et par le HGK entre Köln et Aachen. Il n'est pas impossible que le HGK assure d'ici quelques mois elle-même la traction jusqu'à Antwerpen.



PHOTO 49-81 Le nouveau tour en fosse de Schaerbeek est opérationnel depuis le 23 octobre 2001. Le bâtiment a été construit à côté de l'atelier de traction électrique. Le 27 janvier dernier, les 5528 et 7703 attendent leur passage au tour. Jean-Luc VANDERHAEGEN.

Un nouveau raccordement à Ghislenghien

Depuis le 22-10-2001, la firme SOWAREC, filiale du groupe GALOO, récemment implantée dans le zoning de Ghislenghien, est raccordée au réseau SNCB via la ligne 287, ex ligne 94. Cette société spécialisée dans la récupération et le recyclage des métaux s'est implantée à proximité des installations de l'importateur Peugeot-Citroën, la société Vandecasteele. Les camions du groupe Gefco, assurant la livraison des véhicules neufs au départ de Ghislenghien, rechargent, après livraison de leur cargaison chez les concessionnaires, des véhicules destinés à la démolition et les déposent chez Sowarec pour y être recyclés. Avant de passer dans une presse hydraulique, ils sont débarrassés de tous les liquides polluants, de leur batterie et pneus. Une fois écrasés, ils sont expédiés par wagons Eaos dans une autre implantation de la société Galoo à Menin pour y être déchetés. Les morceaux de tôles sont ensuite expédiés, toujours par wagons au siège de DUFERCO la Louvière. Les pneus et les caoutchouc sont destinés aux cimenteries, les plastiques sont réutilisés pour l'industrie automobile. 85% des matériaux constituant le véhicule sont ainsi recyclés.



PHOTO 49-36 Le 22 octobre 2001, le train d'étalonnage du pont à peser opérait sur le nouveau raccordement SOWAREC à Ghislenghien. Philippe SCHOLL.

Poursuite des essais des ICE3

La SNCB et la DB ont poursuivi les essais des rames à grande vitesse ICE 3 dans le cadre de leur homologation sur le réseau belge.

Des parcours ont notamment eu lieu dans le courant du mois de décembre 2001 entre Liège-Guillemins et Ans, pour contrôler leur capacité à circuler sur les plans inclinés. Les essais se sont déroulés dans plusieurs conditions différentes, avec et sans moteurs de traction isolés, et arrêt en pleine rampe.

Toujours en décembre 2001, des circulations ont eu lieu entre Welkenraedt et Aachen-Hbf, également pour s'assurer de leur comportement sur le plan incliné d'Aachen-Süd. Les 4, 8 et 9 janvier, deux rames ICE 3 accouplées ont effectué plusieurs parcours entre Bruxelles-Petite-Île et Gent-St.Pieters.

A noter que la circulation des ICE3 n'est plus soumise à restrictions, si bien que ces rames sont acheminées sur le réseau belge par leurs propres moyens.

Un tram de Postdam à Bruxelles

PHOTO 49-83 Dans le cadre d'une commande de nouveaux trams, la STIB a retenu parmi les firmes ayant répondu à l'appel d'offre trois candidats : Bombardier, Alstom et Siemens. Sur demande de Siemens, une motrice du type "Combino" de la ville de Postdam a effectué une série d'essais de nuit sur le réseau bruxellois. Le 28 janvier 2002, le long de la ligne 26 à Haren, rencontre de la 2156 et de la motrice 416 du Verkehrsbetriebe Postdam GmbH (VIP).

Jean-Luc VANDERHAEGEN.



← **PHOTO 49-37**

Le 12 octobre 2001, transfert de la rame ICE3 406 008 de Montzen à Forest-Midi par la 215 027-7, ici à la sortie de la gare de Bruxelles-Nord.

Pierre HERBIET.



↙ **PHOTO 49-39**

La rame ICE3 à Liège-Guillemins, prête pour un nouveau parcours sur les plans inclinés jusqu'à Ans.

Pierre HERBIET.



↗ Le 12 novembre 2001, retour vers l'Allemagne de la rame 406 008, cette fois tractée par la 2749, ici photographiée à l'entrée de la gare de Bruxelles-Nord.

Roger CRIKELAIRE.

→ **PHOTO 49-38**

Le 14 décembre 2001, la rame ICE3 redescend les plans inclinés en direction de Liège-Guillemins. Pierre HERBIET.

En automne, l'usine Bombardier de Brugge terminera la construction des dernières rames Diesel pour Virgin (voir EL 45 p. 16-17). Par ailleurs, le même site fournira cette année une série de dix remorques intermédiaires pour les trams de la Côte. Simultanément, les carénages avant de ces trams seront entièrement modifiés. Le 2 janvier, rencontre insolite à Zeebrugge de la motrice 4016 assurant un parcours Knokke - De Panne, et un élément d'une rame Virgin se rendant dans le port pour son embarquement à destination de l'Angleterre. Christian DOSOGNE.



Les derniers signaux mécaniques, le point

A la suite de notre article paru dans le EL 46 p. 50 concernant les derniers signaux mécaniques, une mise à jour s'impose.

Le 20 juin 2001, le block 37 de Saint-Vincent-Bellefontaine a été supprimé, entraînant ainsi la disparition des tout derniers signaux mécaniques présents en pleine voie sur le réseau.

Le petit signal d'arrêt simplifié d'Hermalle-sous-Huy a également disparu.

Par ailleurs, notre lecteur François HERBIET, a retrouvé certains signaux qui avaient été omis dans notre article :

- sur la ligne industrielle 260a à Monceau, il subsiste un signal d'arrêt simplifié surélevé portant le littéra JE pro-



PHOTO 49-40 A Harmignies, quatre signaux d'arrêt simplifiés surélevés ont survécu. Le 16 septembre 2001, le 4605 du PFT stationne devant un de ces vestiges. Ph. DIEU.



PHOTOS 49-41 et 49-42 En gare de Gouvy, il subsiste deux signaux d'arrêt simplifiés à fleur de sol, protégeant l'entrée et la sortie de la remise. Jean-Luc VANDERHAEGEN.



tégeant la sortie du faisceau de la Docherie (raccordement de la centrale électrique d'Amercoeur). Depuis plusieurs années, cette installation n'est plus utilisée ;

- Aisemont (ligne 150), un signal d'arrêt simplifié surélevé portant le littéra R couvre la sortie du raccordement des Carrières et Fours à chaux. Ce signal n'est toutefois plus utilisé depuis longtemps ;
- ligne 12 à Kapellen, un signal d'arrêt protège la sortie du raccordement militaire. Ce signal s'apparente toutefois plus à un signal mobile d'arrêt, constitué d'une plaque rouge ;
- à Harmignies sur la ligne 109, il existe toujours quatre signaux d'arrêt simplifiés surélevés, dénommés C, D, E et G, protégeant le raccordement de CBR et celui des cimenteries d'Harmignies.



PHOTO 49-84 Le signal d'arrêt simplifié surélevé R d'Aisemont (ligne 150). Jean-Luc VANDERHAEGEN.

Les anciennes mP des NS renovées à Oostende

Preuve de la diversité des activités de l'atelier CIWLT d'Oostende, aujourd'hui propriétaire du groupe italien RSI (voir EL 48 page 47), plusieurs anciennes automotrices postales de la série mP des NS ont été renovées à Oostende pour le compte de Railion. Ces rames assurent des trains de service entre les différents ateliers du réseau.

L'ex. automotrice postale mP 3029 devant l'atelier de la CIWLT d'Oostende. Daniel MOENS.



Réseaux industriels

Une nouvelle locomotive chez FORD-Genk

L'usine FORD de Genk fut ouverte il y a juste 40 ans, le 2 janvier 1962. Elle occupe près de 12.000 ouvriers et, avec une superficie de 176 hectares dont 57 sont bâtis, elle est le deuxième siège FORD le plus grand dans le monde. Plus de 75 % des voitures construites sont expédiées par trains vers plus de 143 destinations différentes. En 1997, la production a atteint 583.419 tonnes, représentant la mise en marche de 39.870 wagons dont 36.590 rien que pour l'expédition de voitures neuves.

Pour desservir cette vaste installation, l'usine comporte un réseau ferré interne comprenant pas moins de 20 kilomètres de voies, 52 aiguillages et une cabine de signalisation.

Le faisceau principal est embranché à ses deux extrémités à la ligne 21c de la SNCB (Genk-Goederen (Winterslag) - Bilzen), à Genk-Zuid-Linkeroever à proximité du block 2.



La nouvelle locomotive acquise par FORD en 2001, photographiée au raccordement Nord avec la ligne 21c. Genk-Zuid-Linkeroever, 9 novembre 2001. Roger CRIKELAIRE.

Pour desservir ses installations, FORD-Genk possède un parc de cinq locotracteurs.

Les quatre premiers furent construits en Allemagne par Orenstein & Koppel, les n° 1 à 3 en 1963 et le n° 4 en 1971. Récemment, une cinquième machine est

venue renforcer ce parc, construite en Angleterre. Ces cinq engins arborent une livrée bleu clair agrémentée de lignes jaunes, avec châssis en rouge.

Tous sont autorisés à circuler sur le réseau SNCB et disposent d'un numéro UIC.



PHOTO 49-44 La locomotive n° 2 (O&K 26247/1963), UIC n° 92 88 204 1302. A gauche, on voit la cabine de signalisation FORD. Kristof AVONDS.



PHOTO 49-45 La locomotive n° 4 (O&K 26702/1971), UIC n° 92 88 204 1304. On remarquera l'excellent état d'entretien du matériel et des installations, comme en témoigne la boule de l'aiguillage. Jean-Luc VANDERHAEGEN.



PHOTO 49-46 La machine n° 1 (O&K 26231/1963) est identique à la numéro 2, n° UIC 92 88 204 1301. Kristof AVONDS.



PHOTO 49-47 La machine n° 3 (O&K 26551/1963), n° UIC 92 88 204 1303. Jean-Luc VANDERHAEGEN.

Du nouveau au métro de Bruxelles

Transformation de locotracteurs bimodes

La STIB possède cinq locotracteurs électriques bimodes (900V par troisième rail ou batteries), série 65 à 69, fournis par Cockerill en 1984.

En 2001, la STIB a envoyé les 67 et 69 chez CMI pour une remise à niveau avec transformation en diesel-hydraulique. Au début du mois d'octobre 2001, le 69 est revenu sur le réseau bruxellois et a reçu, à l'occasion de cette transformation, une nouvelle livrée à dominante jaune sur les faces latérales en remplacement de la livrée rouge d'origine. Les faces frontales sont quant à elles équipées de zébrures rouges et blanches.

De nouveaux wagons de service

Après avoir aménagé, pendant plus de 20 ans, des wagons à partir de différents composants provenant de trams (essieux, bogies, trucks), la STIB a finalement décidé d'acheter du matériel ferroviaire neuf pour as-



PHOTO 49-48 Le locotracteur 67 en cours de modification chez CMI à Sclessin, le 1er octobre 2001.

surer l'entretien des infrastructures du métro. Ainsi, deux wagons, commandés à la firme CFD-LOCOREM (siège de Sclessin-Liège), ont été livrés par camion au réseau bruxellois.

Déchargés à hauteur de la station Beekant, ils ont rejoint les voies du métro

grâce à un ancien raccordement industriel sur lequel la STIB a implanté, voici quelques années déjà, un aiguillage permettant de raccorder les voies de la SNCB à celles du métro bruxellois. Cette liaison est par ailleurs régulièrement utilisée par le train Speno pour accéder aux lignes 1A,

PHOTO 49-49 Le locotracteur 69 après transformation, photographié devant les ateliers CMI de Seraing, le 1er octobre 2000.



1B et 2, situées de ce côté ouest de la jonction Nord-Midi.

Au sein du matériel de service spécifique aux travaux du métro, ils ont reçu les numéros 72 et 73. En voici une brève description :

Wagon 72 pour le transport de rails.

Livré à la STIB le 6 janvier 2001, il s'agit d'un wagon plat à deux bogies, de type MS28, n° de série 105, dont la tare atteint les 32 tonnes pour un poids total autorisé de 46 tonnes.

D'une longueur de 21,5 mètres (hors atelages) pour permettre le transport de rails de 20 mètres de long, il peut circuler à la vitesse maximale de 35 km/h.

Celui-ci comporte, en position centrale mais légèrement décalée du côté de l'extrémité 2, une grue de manutention à bras télescopique (de marque Kennis type 11000) qui peut se déplacer uniquement sur la largeur du wagon.

Wagon 73 pour le transport et le déversement de ballast.

Baptisé du type MVE154, n° de série 126 au sein de Locorem et livré le 30 novembre 2001, il s'agit également, à la base, d'un wagon plat à deux bogies sur lequel sont déposés différents conteneurs de manutention du ballast. Il est équipé d'une grue de manutention à bras télescopique du même type que celle du wagon 72, qui peut se déplacer, sur pneus, tout au long de celui-ci. La tare est de 29,5 tonnes pour un poids maximal autorisé de 46 tonnes. La vitesse de ce wagon est également limitée à 35 km/h.

Une nouvelle draine

Du côté du matériel moteur, une troisième draine a été acquise par le département "Administration pour l'Équipement des Déplacements (A.E.D.)" de la Région de Bruxelles-Capitale et livrée sur le réseau de la STIB le 17 décembre 2001.

Construite par la Société des Anciens Etablissements L. GEISMAR de Colmar (F), elle est du type VMT755C/GR, sur deux essieux et dispose d'une cabine de conduite centrale. A une extrémité, elle est équipée d'une grue à bras télescopique (de marque Ferrari type F710A2) avec pieds stabilisateurs, tandis qu'à l'autre extrémité, il s'agit d'une nacelle sur bras télescopique (de marque Ferrari type F077D3). Aucun

Equipée d'une grue télescopique d'un côté de la cabine de conduite, la nouvelle draine acquise par la Région bruxelloise pour l'entretien des infrastructures du métro, est garée au sein du complexe Demets de la STIB, le 12 janvier 2002.

Alex VANDECASTEELE.



Le wagon 72, accouplé au locotracteur 62 (Cockerill, 1974), attend l'autorisation de passage sur l'aiguillage en cours de renouvellement à la sortie de la station Delta, le 6 octobre 2001.

Alex VANDECASTEELE.



Fraîchement livré par la firme CFD-Locorem et avant d'être remorqué vers le complexe Demets où sont regroupés les trains de travaux du métro, le wagon 73 destiné à la manutention de ballast, est garé sur le raccordement SNCB/STIB à proximité de la station Beekkant, le 1er décembre 2001. Cette vue de l'extrémité 2 nous permet de découvrir le bac déverseur de ce wagon.

Alex VANDECASTEELE.

numéro de parc ne lui a été donné à ce jour, mais elle a été baptisée "Isis".

Pour rappel, deux draines à deux essieux, du type VMT625PL/GR, avaient déjà été fournies, en 1996 à la STIB, par cette même société. Elles ont été baptisées Roméo et Giulietta par le person-

nel et portent respectivement les numéros de série 784 et 785. Elle sont généralement accouplées à un petit lorry et utilisées principalement pour des travaux d'entretien des infrastructures ferroviaires.

Alex VANDECASTEELE.



DUFERCO : arrêt du haut fourneau de Clabecq



Le 31 décembre 2001, vers 4 heures du matin, une coulée de fonte est sortie pour la toute dernière fois du haut fourneau de Clabecq. Durant la matinée, l'aciérie a produit ses dernières brames. Une page importante de la sidérurgie belge est ainsi une nouvelle fois tournée. Pour les amateurs de trains que nous sommes, la fermeture de ces installations signifie surtout la suppression des trains de minerais et de coke, et la disparition d'une très grande partie des activités sur le réseau industriel des forges. Voici donc un petit reportage photographique de ce que l'on ne verra plus à Clabecq ...

Après bien des rebondissements depuis le milieu des années 1990, cette fois l'avenir du site sidérurgique de Clabecq est scellé, avec l'arrêt définitif du haut fourneau et de l'aciérie.

En 2000, lorsque USINOR décida de supprimer toute la phase à chaud (haut fourneau, cokerie, agglomération) de son site sidérurgique de Charleroi (Marcinelle), la société italienne DUFERCO, qui

PHOTO 49-51 Le 20 janvier 2001, les locotracteurs 36 (Cockerill 3919/1962) et 33 (Cockerill 3921/1962) manoeuvrent une rame de coke en provenance de la cokerie de Creutzwald en France. On remarquera la nouvelle livrée jaune des deux machines, ainsi que la curieuse étroitesse de la cabine de la première machine. Une photo de ces deux engins dans leur ancienne décoration est publiée page 53. Kristof AVONDS.

PHOTO 49-50 Le 2 avril 1996, la 6248 refoule une rame vide de coke vers la faisceau SNCB de Clabecq. Au-dessus des wagons, on aperçoit les deux anciens hauts fourneaux, dont un a même été remis en activité en 2000. Jean-Luc VANDERHAEGEN.

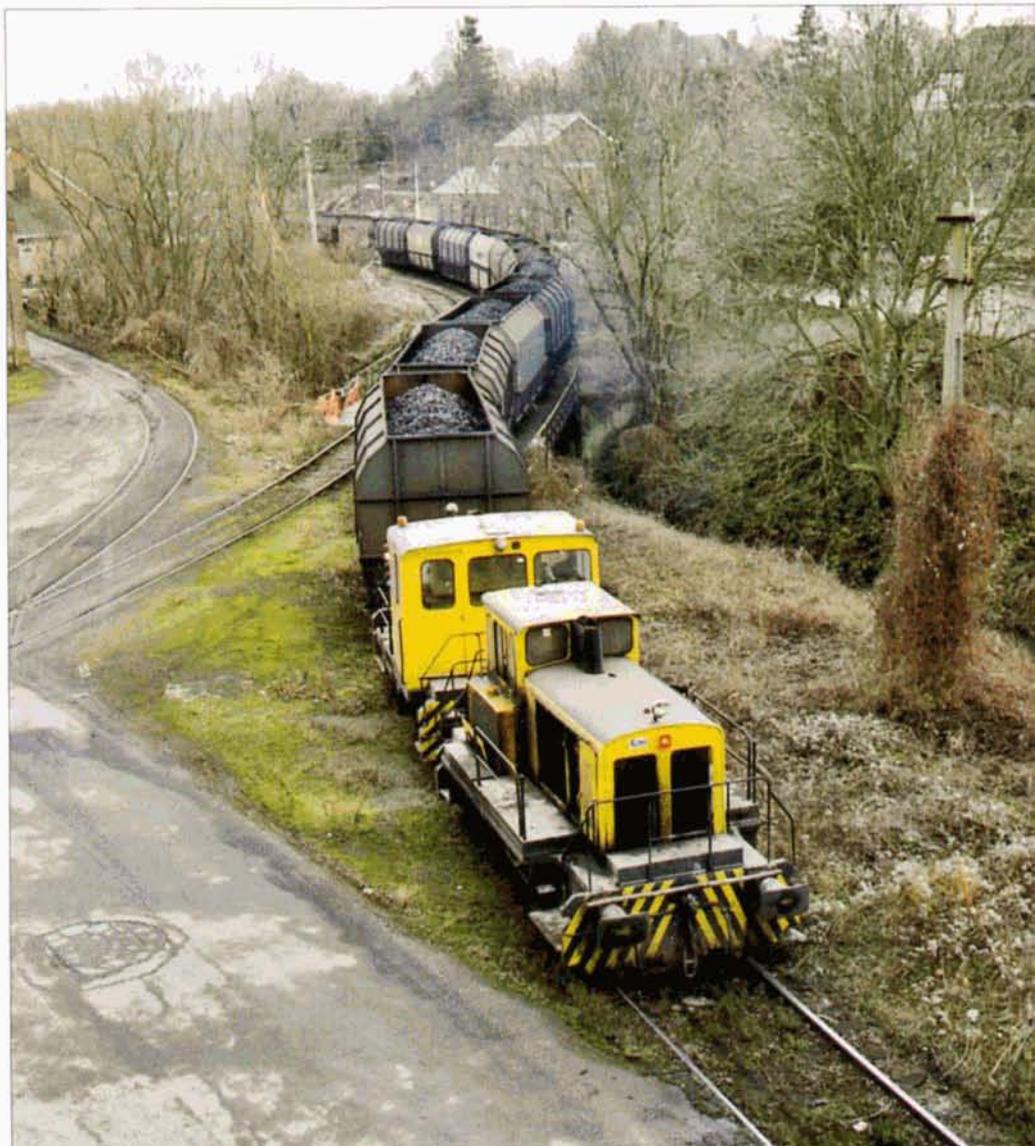




PHOTO 49-52 Le 11 février 2000, arrivée d'un train de minerais remorqué par les 2317 et 2378. Derrière les machines, on voit le site d'arrivée et de chargement du minerai et du coke dans les deux bennes qui seront hissés au sommet du haut fourneau à l'aide d'un funiculaire.

avait déjà sauvé vers la fin des années 1990 les "Usines Gustave Boël" et "Les Forges de Clabecq", négocia avec USINOR la reprise du haut fourneau de Marcinelle. Ce dernier est en effet plus moderne et plus performant que ceux de Clabecq, produisant journallement 1700 tonnes de fonte (1300 tonnes à Clabecq).

On se rappellera qu'après la faillite des Forges de Clabecq en 1996, peu d'espoir subsistait quant à une reprise éventuelle des activités. Contre tout espoir, la société DUFERCO reprit l'ensemble des activités en 1997. Le haut fourneau redémarra ainsi le 19 janvier 1998.

Les accords négociés entre DUFERCO et USINOR débouchèrent sur la création de la société CARSID, constituée entre DUFERCO Belgium, USINOR et la Région Wallonne. DUFERCO prévoyait dès lors l'arrêt du haut fourneau de Clabecq pour la fin 2003. Cette mesure a toutefois été anticipée à la fin de 2001, plus précisément au 31 décembre.

Sur le site de Clabecq, seul subsiste le laminoir, lequel sera alimenté en brames provenant de l'aciérie de Marcinelle et d'ailleurs. D'autres activités devraient y voir le jour, comme un centre d'oxydécoupage, une unité de pièces de rechange et d'entretien du matériel. Plus concrètement, l'arrêt du haut four-

neau signifie une chute de trafic d'environ deux tiers pour la SNCB. En effet, journallement, circulaient deux trains de minerais de +/- 3900 tonnes entre Antwerpen-Zandvliet et Clabecq, deux trains de coke de +/- 1900 tonnes (le premier en provenance de la cokerie de Creutzwald (via Quévy), le second au départ de Gent-Zeehaven (coke chinois), ainsi que plusieurs trains de brames à destination principalement du laminoir DUFERCO de La Louvière.

Sur le site même de l'usine, les activités ferroviaires devraient se réduire à une

peau de chagrin. On ne verra donc plus les convois typiques de transport de fonte en fusion et de laitier. Tout ce secteur nécessitait l'utilisation d'une bonne dizaine de locotracteurs, dont deux pour les navettes de poches de fonte entre le haut fourneau et l'aciérie, une pour la manoeuvre des wagons de laitier, un couplage de deux machines pour la manoeuvre des trains de minerais, un couplage de deux machines pour la manoeuvres des trains de coke, plusieurs couplages pour la manoeuvre des trains de brames, et plusieurs machines pour assurer des manoeuvres diverses.

PHOTO 49-53 La fonte en fusion était acheminée entre le haut fourneau et l'aciérie à l'aide de poches posées sur d'énormes wagons à six essieux. L'aciérie était située sur une colline à l'ttre, de l'autre côté du canal, à environ un kilomètre du haut fourneau. Pour y arriver, la ligne devait franchir le canal par une voie en forte rampe. Pour éviter toute dérive des wagons (lesquels n'étaient pas freinés) en cas de rupture d'attelage, les locomotives poussaient toujours les convois en direction de l'aciérie. Ici, retour de deux poches vides vers le haut fourneau, le 12 février 1998. Kristof AVONDS.





PHOTO 49-54 ↑

*Le 5 mai 2000, arrivée d'un train de minerais remorqué par les 2630 et 2614. Il circule en fait sur l'ancienne amorce de la défunte ligne 106 Clabecq - Ecaussinnes. Après dégagement des aiguillages à l'arrière du train, la rame sera refoulée dans un raccordement située à gauche de la ligne, vers l'usine d'agglomération (partiellement visible à gauche).
Jean-Luc VANDERHAEGEN.*

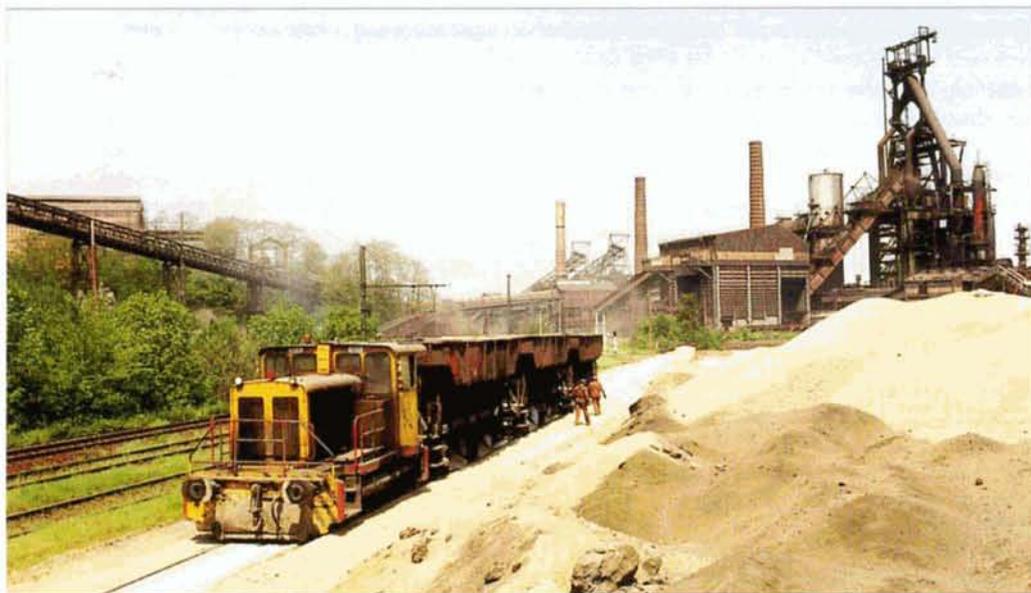


PHOTO 49-56 ←

*Le 5 mai 2000, la locomotive Cockerill 50 pousse trois wagons chargés de laitier sur le site de déchargement. Toute une activité typique qui désormais fait partie du passé...
Kristof AVONDS.*



PHOTO 49-55 ←

*Le 1er février 1996, le locotracteur 39 (Cockerill 4252/1974) manoeuvre deux anciens wagons pour le transport de minerais reconvertis pour le transport de laitier. Le premier véhicule possédait originellement trois essieux.
Kristof AVONDS.*



PHOTO 49-57 ↑

La 7329 s'apprête à sortir une rame vide de minerais du raccordement de l'usine d'agglomération. On distingue bien l'ensemble des bandes transporteuses qui véhiculent le minerai vers le haut fourneau.

Jean-Luc VANDERHAEGEN.

PHOTO 49-58 →

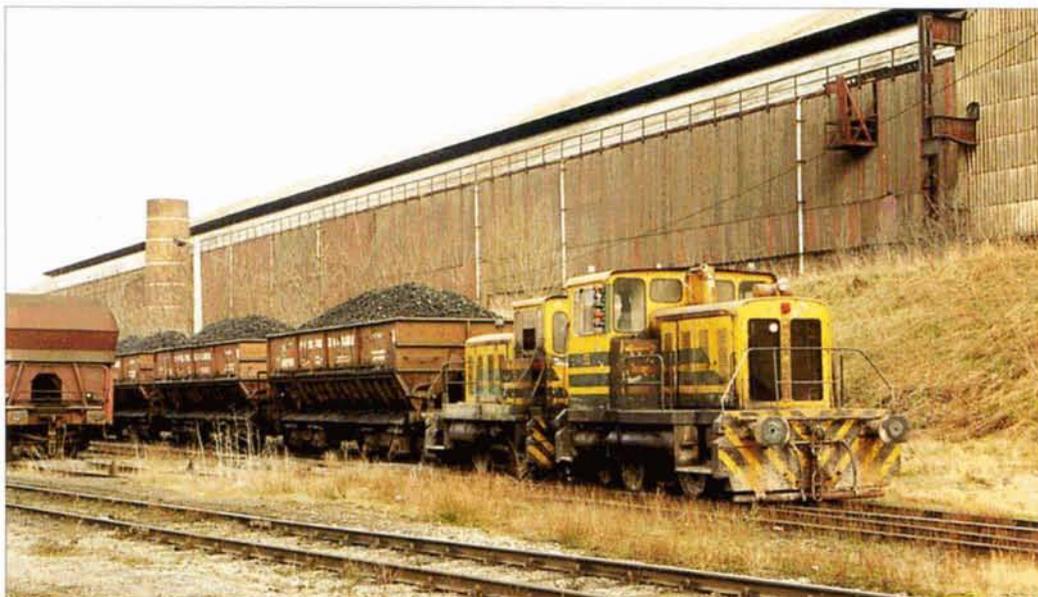
Les locomotives 33 + 36 manoeuvrent des wagons très généreusement chargés de coke. Il s'agit d'anciens wagons de transport de minerais utilisés sur le réseau interne des forges.

Kristof AVONDS.

PHOTO 49-59 ↘

Le 20 mars 2000, les machines 46 (Cockerill 3769/1960) et 40 (Cockerill 4257/1974) viennent d'amener des wagons chargés de brames à destination du laminoir DU-FERCO de La Louvière. La première locomotive est dépourvue de cabines de conduite. Le train stationne sur l'ancienne amorce de la ligne 115 Clabecq - Braine-l'Alleud, juste à hauteur du pont au-dessus du canal. De partout, le haut fourneau domine de son imposante ossature le paysage de toute la région. Un seul espoir : que l'ensemble du site et en particulier les trois hauts fourneaux, soient préservés comme patrimoine industriel de notre pays. Nul autre site sidérurgique ne présente autant d'attraits d'archéologie industrielle que celui de Clabecq. Il est pourtant prévu l'assainissement complet du site, comme quoi l'héritage de notre passé, dans quelque domaine qu'il soit, n'intéresse pas nos dirigeants...

Kristof AVONDS.



Connaissez-vous la société de transport combiné TRW ? Cet article vous permettra de mieux connaître ce transporteur et son parc de wagons.

La société TRW (abréviation de Transport - Route - Wagon, Transport - Rail - Weg), fut créée en 1965 sous l'impulsion de 52 transporteurs et de leurs fédérations professionnelles. Le capital social de la société (4,46 millions d'€) est détenu comme suit :

- SNCB : 43,9 %
- Novatrans (France) : 21,3 %
- CEMAT (Suisse) : 19,9 %
- Transporteurs : 14,9 %

Comme son nom l'indique, TRW assure le transport combiné rail-route, principalement de remorques routières posées sur des wagons-kangourous (appelés wagons "poches" par TRW) et des conteneurs maritimes (117.074 caisses mobiles transportées en 2000).

TRW assure deux concepts de base :

- Cortax

Afin de ne pas générer de nuisances en massifiant le transport au départ de certains terminaux et étant donné la répartition géographique des zones industrielles en Belgique, TRW a résolument opté pour une dispersion de son activité sur des terminaux de moyenne importance, tous reliés entr'eux et aux principales destinations par le Hub (plateforme intermédiaire de transbordement) de Schaerbeek.

Cortax, pour «concentration et distribution des trafics sur les axes», sert de

Passage à la bifurcation de Ruisbroek d'un train TRW en provenance de Schaerbeek à destination de la France via Quévry, le 28 août 2001.

Christian DOSOGNE.

pompe d'amorce pour la mise en place de trains point à point.

- Trains point à point

Lorsque le trafic est suffisamment développé que pour garantir de façon structurée la prise de risque que représente la mise en place d'un train point à point, le schéma Cortax est alors adapté en conséquence.

Les premiers trains point à point ont

respectivement été mis en place vers l'Italie, sur les relations Genk - Novara, Antwerpen - Novara, Zeebrugge - Novara et Zeebrugge - Melzo.

TRW est présent sur les terminaux belges suivants : Zeebrugge, Antwerpen, Muizen, Bruxelles, Genk et Liège.

Dans le courant de 2001, les terminaux de Charleroi, Oostende et Mouscron ont été connectés au système Cortax.



Un des 119 "wagons-kangourous" ou "wagons-poches" type SdKms de TRW traverse la Kustlaan à Zeebrugge en direction du Zweedse Kaai (ligne industrielle 202), le 22 juillet 2001.

Christian DOSOGNE.

Par contre, en mars 2001, ceux de Bruxelles-Tour & Taxis et d'Antwerpen-Schijnpoort ont été transférés respectivement vers l'Avant-Port de Bruxelles et le Main Hub d'Antwerpen-Noord.

TRW s'est en outre porté candidat pour l'exploitation de la future plateforme de Bierset.

En ce qui concerne Genk, les structures mises en place lors de la création du terminal en 1995, avec le partenaire LRM (Limburgse Reconversie Maatschappij), seront consolidées et devraient ouvrir la porte à de nouveaux développements dans le Limbourg.

A lui seul, le terminal d'Antwerpen génère 35 % du trafic de TRW.

La desserte de nouveaux terminaux ou de nouvelles opportunités de transports font systématiquement l'objet d'études de la part de TRW.

Le parc de wagons de TRW

TRW est propriétaire de 266 wagons spécialisés, dont le détail est donné dans le tableau ci-contre.

TRW organise également un «Pool» de 777 wagons, mis en commun avec Novatrans et Cemat, ainsi que des locations de wagons aux sociétés suisse AAE et française TOUAX.

Récemment, le Conseil d'Administration de TRW a marqué son accord de principe sur l'investissement portant sur l'acquisition de 60 nouveaux wagons polyvalents du type Sggnss, représentant une enveloppe de 165 millions de francs belges. La mise en place de trains point à point et la simplification des opérations terminales expliquent cet investissement.

Le suivi des wagons

Depuis 1996, TRW dispose d'un système informatique performant de suivi et d'information baptisé IRIS pour «Intermodal Rail Information System». Ce système, compatible avec celui des partenaires européens de TRW, a nécessité des investissements importants (près de 50 millions de francs belges) en 6 ans. Sur simple mise à disposition d'un mot de passe, le client peut suivre en temps réel les informations concernant sa marchandise.



Un des 50 wagons porte-conteneurs du type Sggnss, photographié à Schaerbeek-Formation (groupe C) le 11 septembre 2001.
Christian DOSOGNE.

LE PARC DE WAGONS TRW

Sdkmss, Sdgkmss et Sdgkkmss (wagons-kangourous ou wagons-poches)

- 119 unités (à l'origine 121), construites par BREC à Lot (types SNCB 6418B0 et 6419B0); ces wagons sont ainsi nommés parce qu'ils possèdent, sous le châssis, un emplacement en forme de poche destiné à recevoir les roues de la remorque routière. Les cheminots ont associé cette particularité aux kangourous...

Sgnss (wagons porte-conteneurs)

- 97 unités (à l'origine 100), construites par BREC à Lot (types SNCB 3714A5, 3714B1 et 6424B0);

Sggnss (wagons porte-conteneurs, avec freins à disque)

- 50 unités, construites par Powell Duffryn en France (type SNCB 6421B0).



TRW possède 97 wagons porte-conteneurs du type Sgnss, ici le 33 88 4552 925-8 P, en gare de Kinkempois, le 13 octobre 2000.
Christian DOSOGNE.

Radiations

Les premières radiations de 2002 sont déjà intervenues dès le premier jour de l'année, avec la mise hors exploitation de la 9117 et de la 9144 de Charleroi-Sud. Elles furent suivies le 1er février par la réforme des machines suivantes, toutes de l'atelier d'Antwerpen-Noord : 5114 (avarie à son moteur Diesel), 8275 (collision avec un camion le 28 décembre 2001, voir page 28), 8521 (essieux à la limite d'usure), 8522 (fissure dans le châssis).

Le bilan de l'année 2000

Durant l'année écoulée, pas moins de 50 engins parmi 11 séries ont été réformés, ce qui constitue un record en la matière...

La traction électrique n'a pas été touchée. Notons toutefois la remise au type de la 1901 en 2130, sortie de l'Atelier Central de Salzinnes le 26 octobre 2001.

Par contre, il n'en va pas de même pour la traction Diesel. L'arrivée massive des nouveaux autorails de la série 41 et des locomotives de la série 77, ont largement fait le ménage, avec la réforme des engins suivants : 4903, 5112, 5116,

5123, 5128, 5129, 5134, 5147, 5150, 5179, 5183, 5905, 5936, 5939, 5947, 5950, 6233, 7001, 7002, 7003, 7004, 7005, 7102, 7103, 7502, 7503, 7504, 7505, 7506, 7601, 7615, 8025, 8050, 8053, 8058, 8059, 8428, 8440, 8452, 8454, 8462, 8464, 8468, 8469, 8470, 8501, 8502, 8503, 8507 et 8524. Pas moins de quatre séries ont ainsi disparu de la scène ferroviaire : les 49, 70, 71 et 75.

Parallèlement, la SNCB a mis en service pas moins de 87 engins répartis en trois séries, soit 11 engins de plus que l'année record de 2001 ! Il s'agit des 1345 à 1360, série désormais au complet, des 7732 à 7757, et des autorails 4108 à 4152.

Perspective pour 2002

Côté mises en service, seule la traction Diesel sera concernée, avec la poursuite de la livraison des locomotives de la série 77 et des autorails de la série 41.

L'arrivée de nouvelles 77 contribuera à balayer les anciennes séries. Il faut ainsi s'attendre à de nouvelles réformes dans le rang des séries 51, 80, 84 et 85. Ces trois dernières pourraient même

complètement disparaître durant l'année.

La mise en service des 41 permettra de réformer au début de l'année l'ensemble des anciens autorails des séries 44 et 45. Les 41 seront également progressivement engagés sur les relations Diesel assurées jusqu'ici par des rames tractées (Geraardsbergen - Gent, Gent - Ronse, Gent - Eeklo). Cet engagement n'aura toutefois aucune incidence sur les locomotives des séries 62 ainsi libérées, étant donné que sur demande de B-Cargo, aucune ne sera réformée avant au moins 2004, sauf accident.

En traction électrique, l'évolution du parc restera stable avec, comme on l'a dit, aucune mise en service. On peut juste s'attendre à la réforme des locomotives de la série 25 et à celle d'engins gravement accidentés.

Nous publions ci-après les fiches historiques des 5116, 5129, 8025, 8050, 8053, 8058, 8059, 8428, 8440, 8452, 8453, 8462, 8464, 8468, 8469, 8470, 8502, 8503, 8507, 8524. Les fiches des 5114, 5123, 5147, 5150, 5179, 8275, 8521, 8522, 9114 et 9144 seront publiées dans nos prochains numéros.

8025

Livraison à la SNCB : 21-10-1960 (constructeur : ABR)

Numérotation : 260.025 : 21-10-1960 - 31-12-1970
8025 : 01-01-1971 - 01-10-2001

Dépôts successifs : Schaerbeek : 21-10-1960 - 30-09-1963
Kinkempois : 30-09-1963 - 08-02-1972
Schaerbeek : 08-02-1972 - 01-10-2001

Livrées successives : livrée d'origine : 10-1960 - 09-1975
vert + Z jaune : 12-1975 - 10-2001

Mise hors exploitation : 01-10-2001 (avarie à la transmission)

PHOTO 49-60 Le 5 juillet 2000, la 8025 manoeuvre au groupe C de Schaerbeek-Formation. A sa droite, on voit la ME 26-02 louée par les CFL. Pierre HERBIET.



8050

Livraison à la SNCB : 10-07-1963 (constructeur : BN à Nivelles)

Numérotation : 260.050 : 10-07-1963 - 31-12-1970
8050 : 01-01-1971 - 01-08-2001

Dépôts successifs : Schaerbeek : 10-07-1963 - 25-06-1965
Kinkempois : 25-06-1965 - 16-11-1965
Merelbeke : 18-11-1965 - 06-05-1974
Schaerbeek : 06-05-1974 - 01-08-2001

Livrées successives : livrée d'origine : 07-1963 - 05-1975
vert + Z jaune : 07-1975 - 08-2001

Mise hors exploitation : 01-08-2001 (vétusté)

PHOTO 49-61 Le 11 mai 1993, toujours au groupe C de Schaerbeek, la 8050 côtoie les deux machines du type V106 acquises par la firme Amylum d'Aalst. J-L VANDERHAEGEN.



8053

Livraison à la SNCB : 09-08-1963 (constructeur : BN à Nivelles)

Numérotation : 260.053 : 09-08-1963 - 31-12-1970
8053 : 01-01-1971 - 01-10-2001

Dépôts successifs : Schaerbeek : 09-08-1963 - 13-08-1963
Monceau : 13-08-1963 - 15-09-1968
Schaerbeek : 15-09-1968 - 02-04-1971
Sint-Niklaas : 02-04-1971 - 06-11-1973
Merelbeke : 06-11-1973 - 15-01-1988
Schaerbeek : 15-01-1988 - 01-10-2001

Livrées successives : livrée d'origine : 08-1963 - 11-1973
vert + Z jaune : 04-1974 - 10-2001

Mise hors exploitation : 01-10-2001 (avarie à la transmission)

PHOTO 49-62 Schaerbeek, février 1999. Pierre HERBIET.



8058

Livraison à la SNCB : 11-09-1960 (constructeur : BN à Nivelles)

Numérotation : 260.058 : 11-09-1960 - 31-12-1970
8058 : 01-01-1971 - 01-10-2001

Dépôts successifs : Schaerbeek : 11-09-1960 - 01-10-2001

Livrées successives : livrée d'origine : 09-1960 - xx-197x
vert + Z jaune : xx-197x - 10-2001

Mise hors exploitation : 01-10-2001 (avarie au moteur Diesel)

PHOTO 49-63 La 8058 habillée de la nouvelle livrée, mais toujours pourvue de simples phares blancs. Elle sera équipée de doubles phares combinés rouge-blanc le 23 novembre 1982. Schaerbeek, 13 avril 1979. Jean-Luc VANDERHAEGEN.



8059

Livraison à la SNCB : 20-09-1963 (constructeur : BN à Nivelles)

Numérotation : 260.059 : 20-09-1963 - 31-12-1970
8059 : 01-01-1971 - 01-10-2001

Dépôts successifs : Schaerbeek : 20-09-1963 - 24-12-1964
Kinkempois : 24-12-1964 - 04-03-1966
Schaerbeek : 04-03-1966 - 01-10-2001

Livrées successives : livrée d'origine : 10-1963 - 04-1982
vert + Z jaune : 06-1982 - 10-2001

Mise hors exploitation : 01-10-2001 (vétusté)

PHOTO 49-64 La 8059 photographiée à l'avant-port de Bruxelles, le 3 juillet 2001. Jean-Luc VANDERHAEGEN.



8440

Livraison à la SNCB : 05-04-1963 (constructeur : ABR)

Numérotation : 250.115 : 05-04-1963 - 31-12-1970
8440 : 01-01-1971 - 01-07-2001

Dépôts successifs : Oostende : 05-04-1963 - 01-07-1977
Kortrijk : 01-07-1977 - 28-05-1990
Merelbeke : 28-05-1990 - 30-04-1994
Monceau : 30-04-1994 - 05-09-1997
Antw.-Dam/Nd : 05-09-1997 - 01-07-2001

Livrées successives : livrée d'origine : 04-1963 - 03-1972
vert + Z jaune : 05-1972 - 07-2001

Mise hors exploitation : 01-07-2001 (avarie à la transmission)

PHOTO 49-65 La 8440 à Monceau, le 30 juin 1997. P. HERBIET.



8428

Livraison à la SNCB : 14-01-1963 (constructeur : ABR)
Numérotation : 250.103 : 14-01-1963 - 31-12-1970
 8428 : 01-01-1971 - 01-07-2001
Dépôts successifs : Oostende : 14-01-1963 - 11-03-1963
 Schaerbeek : 11-03-1963 - 04-06-1964
 Oostende : 11-06-1964 - 26-08-1964
 Haine-St-P : 27-08-1964 - 01-10-1964
 Montzen : 01-10-1964 - 01-10-1964
 Schaerbeek : 06-10-1964 - 09-08-1965
 Hasselt : 09-08-1965 - 16-11-1966
 Stockem : 16-11-1966 - 24-12-1968
 Hasselt : 24-12-1968 - 04-08-1969
 Haine-St-P : 04-08-1969 - 16-09-1969
 Hasselt : 16-09-1969 - 18-07-1995
 Kinkempois : 18-07-1995 - 01-06-1997
 Antw. Dam/Nd : 01-06-1997 - 01-07-2001
Livrées successives : livrée d'origine : 01-1963 - 05-1974
 vert + Z jaune : 06-1974 - 07-2001
Mise hors exploitation : 01-10-2001 (déstandardisation)
 vendue au PFT en 08-2001



PHOTO 49-66 La 8428 manoeuvre des wagons Gklms B-Colis à Hasselt, le 17 mars 1981. Jean-Luc VANDERHAEGEN.

8452

Livraison à la SNCB : 08-01-1964 (constructeur : ABR)
Numérotation : 250.127 : 08-01-1964 - 31-12-1970
 8452 : 01-01-1971 - 01-07-2001
Dépôts successifs : Schaerbeek : 09-08-1963 - 20-04-1966
 Haine-St-P : 20-04-1966 - 06-10-1966
 Hasselt : 07-10-1966 - 27-04-1967
 Kortrijk : 02-05-1967 - 22-05-1971
 Oostende : 22-05-1971 - 15-01-1973
 Kortrijk : 15-01-1973 - 01-06-1992
 Antw. Dam/Nd : 01-06-1992 - 01-07-2001
Livrées successives : livrée d'origine : 01-1964 - 10-1974
 vert + Z jaune : 12-1974 - 07-2001
Mise hors exploitation : 01-07-2001 (déstandardisation)
PHOTO 49-67 Kortrijk, 16 janvier 1981. J-L VANDERHAEGEN.



8453

Livraison à la SNCB : 28-01-1964 (constructeur : ABR)
Numérotation : 250.128 : 09-08-1963 - 31-12-1970
 8458 : 01-01-1971 - 01-07-2001
Dépôts successifs : Schaerbeek : 28-02-1964 - 16-05-1966
 Leuven : 16-05-1966 - 08-06-1971
 Hasselt : 08-06-1971 - 21-04-1985
 Antw. Dam/Nd : 21-04-1985 - 01-07-2001
Livrées successives : livrée d'origine : 01-1964 - 02-1971
 vert + Z jaune : 06-1971 - 07-2001
Mise hors exploitation : 01-07-2001 (déstandardisation)

PHOTO 49-68 Atelier Central de Mechelen, 15-03-1989. J-L VDH.



8462

Livraison à la SNCB : 24-04-1959 (Baume & Merpent, SEM)
Numérotation : 252.027 : 24-04-1959 - 10-1959
 252.102 : 10-1959 - 31-12-1970
 8527 : 01-01-1971 - 07-1978
 8462 : 04-1979 - 01-07-2001
Dépôts successifs : Monceau : 24-04-1959 - 17-05-1961
 Antw. Dam : 17-05-1961 - 17-04-1967
 Hasselt : 17-04-1967 - 10-01-1969
 Antw. Dam/Nd : 10-01-1969 - 01-07-2001
Livrées successives : livrée d'origine : 04-1959 - 07-1978
 vert + Z jaune : 04-1979 - 07-2001
Mise hors exploitation : 01-07-2001 (déstandardisation)

PHOTO 49-69 Antwerpen-Dam, 30 juin 1996. Pierre HERBIET.



8464

Livraison à la SNCB : 24-04-1959 (Baume & Merpent, SEM)

Numérotation : 252.029 : 01-04-1959 - -10-1959
252.104 : -10-1959 - -04-1968
252.204 : 16-04-1968 - 31-12-1970
8464 : 01-01-1971 - 01-07-2001

Dépôts successifs : Monceau : 01-04-1959 - 20-06-1961
Antw. Dam : 20-06-1961 - 04-06-1962
Monceau : 04-06-1962 - 03-08-1963
Antw. Dam/Nd : 03-08-1963 - 19-12-1977
Leuven : 19-12-1977 - 28-12-1978
Antw. Dam : 28-12-1978 - 10-09-1995
Monceau : 10-09-1995 - 05-12-1995
Antw. Dam/Nd : 05-12-1995 - 01-07-2001

Livrées successives : livrée d'origine : 04-1959 - 10-1977
vert + Z jaune : 12-1977 - 07-2001

Mise hors exploitation : 01-07-2001 (déstandardisation)



PHOTO 49-70 Antwerpen-Schijnpoort, 26 juillet 1996.

J-L VDH.

8468

Livraison à la SNCB : 03-04-1959 (Baume & Merpent, SEM)

Numérotation : 252.033 : 03-04-1959 - -10-1959
252.106 : -10-1959 - 31-12-1970
8468 : 01-01-1971 - 01-07-2001

Dépôts successifs : Monceau : 03-04-1959 - 06-07-1962
Antw. Dam : 06-07-1962 - 06-10-1972
Kortrijk : 06-10-1972 - 15-01-1973
Antw. Dam : 15-01-1973 - 14-11-1975
Hasselt : 14-11-1975 - 14-04-1976
Antw. Dam : 14-04-1976 - 06-05-1977
Kortrijk : 06-05-1977 - 04-07-1977
Antw. Dam : 04-07-1977 - 03-01-1979
Ronet : 03-01-1979 - 15-02-1979
Hasselt : 15-02-1979 - 19-03-1979
Antw. Dam : 19-03-1979 - 18-07-1979
Stockem : 18-07-1979 - 16-10-1979
Hasselt : 16-10-1979 - 17-12-1979
Antw. Dam : 17-12-1979 - 16-09-1980
Hasselt : 16-09-1980 - 15-10-1982
Antw. Dam : 15-10-1982 - 10-09-1995

Monceau : 10-09-1995 - 23-01-1996
Antw. Dam/Nd : 23-01-1996 - 01-07-2001

Livrées successives : livrée d'origine : 04-1959 - 12-1977
vert + Z jaune : 03-1978 - 07-2001

Mise hors exploitation : 01-07-2001 (déstandardisation)



PHOTO 49-71 Hasselt, 23 février 1981. Jean-Luc VANDERHAEGEN.

8469

Livraison à la SNCB : 10-03-1959 (Baume & Merpent, SEM)

Numérotation : 252.034 : 10-03-1959 - -10-1959
252.109 : -10-1959 - 31-12-1970
8534 : 01-01-1971 - 19-12-1980
8469 : 19-12-1980 - 01-07-2001

Dépôts successifs : Monceau : 10-03-1959 - 22-10-1963
Antw. Dam : 22-10-1963 - 19-11-1980
Hasselt : 19-11-1980 - 05-12-1983
Antw. Dam : 12-12-1983 - 01-09-1984
Hasselt : 01-09-1984 - 09-02-1985
Antw. Dam : 09-02-1985 - 10-09-1995
Monceau : 10-09-1995 - 04-04-1997
Antw. Dam/Nd : 04-04-1997 - 01-07-2001

Livrées successives : livrée d'origine : 03-1959 - 11-1979
vert + Z jaune : 11-1980 - 07-2001

Mise hors exploitation : 01-07-2001 (déstandardisation)



PHOTO 49-72 Antwerpen-Dam, 6 octobre 1997. J-L VDH.



PHOTO 49-76 Antwerpen-Alaska, 19 octobre 1999.
Jean-Luc VANDERHAEGEN.

Mise hors exploitation : 01-07-2001 (déstandardisation)

Livrées successives : livrée d'origine : 11-1956 - 02-1976
vert + Z jaune : 10-1976 - 07-2001

Dépôts successifs : Antw. Dam/Nd : 20-11-1963 - 01-07-2001

Numérotation : 252.007 : 20-11-1956 - 31-12-1970
8507 : 01-01-1971 - 01-07-2001

Livraison à la SNCB : 20-11-1956 (constructeur : F.U.F.)

8507



PHOTO 49-75 Antwerpen-Noord, 19 avril 2001. Cette 85 avait la particularité d'avoir trois bandes jaunes entre les phares de sa cabine.
Pierre HERBIET.

Mise hors exploitation : 01-07-2001 (déstandardisation)

Livrées successives : livrée d'origine : 06-1956 - 10-1974
vert + Z jaune : 08-1975 - 07-2001

Dépôts successifs : Antw. Dam/Nd : 04-07-1977 - 01-07-2001
Kortrijk : 08-02-1977 - 04-07-1977

Numérotation : 252.003 : 06-11-1956 - 31-12-1970
8503 : 01-01-1971 - 01-07-2001

Livraison à la SNCB : 06-11-1956 (constructeur : F.U.F.)

8503



PHOTO 49-74 Antwerpen-Noord, 19 octobre 1999.
Jean-Luc VANDERHAEGEN.

Mise hors exploitation : 01-07-2001 (déstandardisation)

Livrées successives : livrée d'origine : 10-1956 - 12-1976
vert + Z jaune : 05-1977 - 07-2001

Dépôts successifs : Antw. Dam/Nd : 09-08-1963 - 01-07-2001

Numérotation : 252.002 : 31-10-1956 - 31-12-1970
8502 : 01-01-1971 - 01-07-2001

Livraison à la SNCB : 31-10-1956 (constructeur : F.U.F.)

8502



PHOTO 49-73 Antwerpen-Dam, 6 octobre 1997.
J-L VDH.

Mise hors exploitation : 01-07-2001 (déstandardisation)

Livrées successives : livrée d'origine : 03-1959 - 04-1972
vert + Z jaune : 07-1972 - 07-2001

Antw. Dam/Nd : 23-01-1996 - 01-07-2001

Monceau : 14-10-1995 - 23-01-1996

Antw. Dam : 10-10-1981 - 14-10-1995

Hasselt : 10-08-1981 - 01-10-1981

Antw. Dam : 07-05-1981 - 10-08-1981

Hasselt : 16-09-1980 - 28-01-1981

Antw. Dam : 05-04-1973 - 16-09-1980

Kortrijk : 08-03-1972 - 05-04-1973

Antw. Dam : 26-05-1971 - 08-03-1972

Hasselt : 21-03-1971 - 26-05-1971

Antw. Dam : 31-05-1962 - 21-03-1971

Monceau : 16-04-1959 - 31-05-1962

252.035 : 16-04-1959 - 10-1959

252.110 : 10-1959 - 31-12-1970

8470 : 19-12-1980 - 01-07-2001

Livraison à la SNCB : 16-04-1959 (Baume & Mercier, SEM)

8470

8524

Livraison à la SNCB : 17-06-1957 (constructeur : F.U.F.)
Numérotation : 252.024 : 17-06-1957 - 31-12-1970
 8524 : 01-01-1971 - 01-07-2001
Dépôts successifs : Monceau : 17-06-1957 - 08-02-1963
 Antw. Dam/Nd : 08-02-1963 - 01-07-2001
Livrées successives : livrée d'origine : 06-1957 - 11-1978
 vert + Z jaune : 03-1979 - 07-2001
Mise hors exploitation : 01-07-2001 (déstandardisation)

PHOTO 49-77 La 8524 photographiée dans la gare frontalière d'Essen, aux côtés de deux locomotives Diesel des NS.
 Jean-Luc VANDERHAEGEN.



5116

Constructeur : Cockerill-Ougrée n° 3748/1962
Livraison à la SNCB : 23-02-1962
Numérotation : 200.016 : 23-02-1962 - 31-12-1970
 5116 : 01-01-1971 - 01-10-2001

Dépôts successifs : Tournai : 23-02-1962 - 28-02-1972
 Monceau : 28-02-1972 - 24-01-1986
 St-Ghislain : 24-01-1986 - 31-05-1987
 Merelbeke : 31-05-1987 - 01-10-2001

Livrées successives : livrée d'origine : 06-1957 - 02-1976
 vert 1970 : 05-1976 - 10-1985
 jaune : 01-1986 - 10-2001

Mise hors exploitation : 01-10-2001 (collision avec un camion)



PHOTO 49-78 Passage au point frontière d'Armentières d'un train de céréales en provenance de Merelbeke.

Pierre HERBIET.

5129

Constructeur : Cockerill-Ougrée n° 3761/1962
Livraison à la SNCB : 19-06-1962
Numérotation : 200.029 : 19-06-1962 - 31-12-1970
 5129 : 01-01-1971 - 01-10-2001
Dépôts successifs : Dendermonde : 19-06-1962 - 09-03-1966
 Schaerbeek : 09-03-1966 - 16-01-1971
 Tournai : 16-01-1971 - 21-08-1984
 St. Ghislain : 21-08-1984 - 01-06-1986
 Monceau : 01-06-1986 - 12-10-1990
 Hasselt : 12-10-1990 - 10-06-2001
 Antw. Dam/Nd : 10-06-2001 - 01-10-2001
Livrées successives : livrée d'origine : 06-1957 - 04-1973
 vert 1970 : 06-1973 - 08-1980
 jaune : 10-1980 - 10-2001

Mise hors exploitation : 01-10-2001 (déstandardisation)

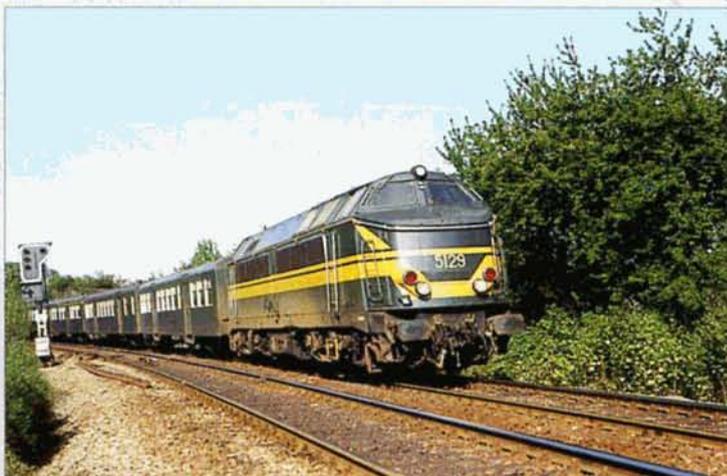


PHOTO 49-79 Le direct 2700 Schaerbeek-Tournai, à la sortie de Halle, le 12 mai 1980.
 Jean-Luc VANDERHAEGEN.

Le point sur les travaux TGV

L'année 2002 verra la mise en service d'une portion nouvelle de ligne à grande vitesse, entre Leuven et Ans. Les préparatifs se poursuivent sur ce tronçon pendant que, sur les autres lignes, les travaux avancent à un rythme soutenu. La situation est arrêtée le 30 janvier 2002.

L1 Halle - Bruxelles

C'est toujours le gril d'entrée de Bruxelles-Midi côté Halle qui retient l'attention. La nouvelle voie B de la ligne 96 (vers Bruxelles) a été mise en service entre les quais de Forest et le pont de Luttre le week-end des 20 et 21 janvier, entraînant dans la foulée la désaffectation du quai de la gare de Forest-Midi. Les deux quais sont maintenant face à face et non plus décalés. L'aménagement de la plate-forme qui recevra les deux voies TGV, intercalées au milieu de celles de la ligne 96, va pouvoir débuter.

Les deux voies de la ligne 50a (ligne rapide Bruxelles-Gent) sont maintenant en service; le démontage des infrastructures sur le tronçon abandonné, entre la sortie du Midi et la bifurcation de Bruxelles-Petite Ile, est entamé. La phase suivante verra la démolition des ponts Vienderdeel, prévue au mois d'avril, ainsi que la construction d'un nouvel ouvrage à hauteur du pont de Luttre, pour permettre d'y porter la capacité de deux à cinq voies.

L2 Bruxelles - frontière allemande

Bruxelles-Leuven

Les chantiers en cours entre Diegem et Leuven visent essentiellement à construire les deux voies extérieures aux voies actuelles, soit les nouvelles voies de la ligne 36. Dans les gares et points d'arrêt, les divers aménagements concernent la construction de nouveaux passages souterrains qui desservent des quais centraux, l'établissement de cages d'ascenseurs, la construction de parking pour autos et vélos, et l'aménagement des abords. Les haltes ont été conçues de manière rationnelle et efficace, équipées notamment de rampes d'accès et de carrelages muraux blancs, traités contre les graffitis...

A Diegem, la troisième voie de la ligne 36 venant de Schaerbeek a été raccordée à la nouvelle voie A (vers Leuven) de la ligne 36. Entre Diegem et Zaventem, la situation est inchangée : la voie A ligne 36 voit circuler les trains vers

Leuven, tandis que l'ancienne voie A de la ligne 36 voit passer ceux venant de Zaventem; ces trains circulent donc à contre-voie...

A Zaventem, le bâtiment de gare, datant des années septante, a été démoli, tandis qu'un nouveau parking d'une cinquantaine de places a été ouvert à proximité de la passerelle donnant accès aux quais, côté Leuven. Les travaux concernent ici l'aménagement de la bifurcation de la ligne 36c, sur laquelle les trains desservant l'aéroport circulent toujours à voie unique. La phase sui-

vante des travaux concernera la remise en service des deux voies de la ligne 36c, ainsi que la nouvelle voie B (vers Bruxelles) de la ligne 36 jusqu'à Diegem.

A Nossegem, le nouveau passage supérieur de la route de Mechelen est ouvert à la circulation, tandis qu'une passerelle a été établie à l'extrémité du quai vers Zaventem. La construction de murs de soutènement et de talus se poursuit, pour libérer les emprises nécessaires à la pose des deux voies supplémentaires.



C'est durant la nuit du 20 au 21 janvier que fut mise en service la nouvelle voie B de la ligne 96 entre la gare de Forest-Midi et le pont de Luttre, permettant la continuité du chantier de prolongation des deux voies de la ligne 96N jusqu'à l'entrée de Bruxelles-Midi. Ci-dessus, vue de la nouvelle ligne 96 en direction de Bruxelles, 20-02-2002; ci-dessous, en direction de Hal, 03-02-2002.

Christian DOSOGNE.



Rappelons que, entre Zaventem et Nossegem, les ouvrages d'art nécessaires au "diabolo" se font simultanément à la mise à quatre voies. Cet ensemble permettra une desserte de l'aéroport par des trains provenant de la direction de Leuven.

A Kortenberg, le site de la gare est méconnaissable... Le nouveau pont de la route de Mechelen est en service, les murs de soutènement sont en cours de finition, un bâtiment de gare provisoire est aménagé côté voie vers Leuven, la cour à marchandises a disparu, de même que la demi-lune de desserte du raccordement D'Ieteren. Ce dernier est maintenant desservi de la voie principale, par rebroussement, dans des intervalles de circulation très stricts...

A Erps-Kwerps, le passage sous voies pour piétons se creuse, tandis que le pont routier correspondant est terminé mais non encore en service. Il s'agit d'un des derniers anciens ouvrages toujours debout...

De cette gare jusque Veltem, la voie longe des étangs; cette situation a nécessité la mise en oeuvre d'une dalle de béton sur une longueur d'environ cinq cents mètres, dont la construction est terminée.

Le point d'arrêt de Veltem a inauguré son nouveau passage sous voies, de même qu'un parking adjacent d'une cinquantaine de places. A Herent enfin, les nouvelles voies de la ligne 36 sont en service, desservies par les nouveaux quais. Les deux voies centrales sont déjà enlevées, tandis que la passerelle provisoire est fermée aux piétons. Les entreprises de travaux s'appliquent à terminer le tronçon Herent-viaduc de Leuven, dont la plate-forme est presque prête.

A l'entrée de Leuven côté Bruxelles, le viaduc franchissant le canal de Mechelen est terminé. Il est raccordé côté Bruxelles, mais pas encore côté Leuven, où subsiste un hiatus d'une centaine de mètres, jusqu'à l'ouvrage franchissant les voies de la ligne 36.

En gare de Leuven même, les voies voyageurs 1 et 2 ont été remises en service, équipées de nouveaux quais hauts. Les voies 3 et 4 sont maintenant démontées pour subir à leur tour la cure de jouvence.

Leuven - Liège

La pose de la voie est virtuellement terminée; le nivellement complémentaire (c'est-à-dire la mise à niveau précise) sera effectué au mois de février.

PHOTO 49-89 On distingue nettement la largeur de la nouvelle plate-forme, vue ici à Kortenberg vers Erps-Kwerps le 30 janvier 2002. Dès que les voies extérieures seront posées, les voies intérieures pourront être traitées. Baudouin DIEU.



PHOTO 49-87 Zaventem, le 30 janvier 2002. Le train L 3012 Geraardsbergen-Leuven quitte la gare par la nouvelle voie A ligne 36. A droite, les travaux d'élargissement de la plate-forme. Au centre, la voie de garage et la voie B (vers Bruxelles) de la ligne 36. B. DIEU.



PHOTO 49-88 A Nossegem, les travaux concernent essentiellement l'élargissement de l'assiette. Dans le fond, le nouveau passage supérieur de la route de Mechelen est en service. L'accès aux quais s'effectue de manière plutôt provisoire. Nossegem, 30 janvier 2002. Baudouin DIEU.





PHOTO 49-90 Entre Erps-Kwerps et Veltem, la nappe phréatique est très haute comme en témoignent les étangs visibles à droite. Les futures voies seront posées sur dalle de béton. Au centre, le train IC-A 536 Eupen-Oostende circule sur l'ancienne voie B de la ligne 36. *Baudouin DIEU.*



PHOTO 49-91 Le point d'arrêt de Herent. Les nouveaux quais sont en service, tandis que la passerelle n'est plus utilisée. De part et d'autre, les cages des futurs ascenseurs destinés aux personnes à mobilité réduite. Herent, 30 janvier 2002. *Baudouin DIEU.*



L'ensemble des poteaux caténaires est en place; les deux feeders (un par voie) sont tirés sur la totalité de la ligne, tandis que la caténaire elle-même ne l'est que sur la moitié du parcours environ.

Le gros problème réside dans l'alimentation électrique de la sous-station de traction d'Avernas depuis la centrale électrique de Tihange; suite à un permis de bâtir refusé, il n'est pas certain que ces travaux seront réalisés avant la mise en service de la ligne toujours prévue le 15 décembre. Si ce n'était le cas, le nouveau service des trains prévu à cette date serait compromis, seuls deux trains espacés ne pouvant alors circuler par sens et par heure...

La base de Voroux voit également son activité décliner, le personnel SNCB commençant depuis le début de l'année à rentrer dans les différents sièges de travail. Au mois d'avril, elle sera coupée de la ligne TGV; les trains de travaux seront alors toujours formés à Voroux, puis seront acheminés jusqu'à Ans où, après un changement de front, ils repartiront vers les voies de la L2. Cette situation durera jusqu'à la mi-octobre, date à laquelle les clefs de la ligne nouvelle seront remises à l'exploitant, qui y formera pendant deux mois les différents personnels susceptibles d'y intervenir. Auparavant, dès le mois de septembre, auront lieu les essais de montée en vitesse et la validation des divers équipements, cet ensemble de procédures étant appelé "homologation", en référence au système français.

La gare de Liège-Guillemins

Parallèlement à la construction de la nouvelle gare, des mesures sont prises pour améliorer l'environnement immédiat de la place de la gare. Ainsi, les rues Varin, Paradis, Jonckeu et de Sclessin verront l'expropriation de 50 maisons, deux commerces, six immeubles à appartements et quatre ateliers. En compensation, de nouveaux immeubles seront bâtis entre la cité des Finances et la place de la gare. La mise en service des trois premières voies de la nouvelle gare reste programmé pour le changement d'horaire du 15 juin.

PHOTO 49-92 Prise du pont de la Havanastraat, cette vue montre le chantier de la L4 vers Antwerpen. Au centre, le pertuis qui recevra les voies de la Hollande. A droite, les deux nouvelles voies, récemment mises en service, de la ligne 27a. A l'extrême droite, les anciennes voies de la ligne 12. Noorderdokken, 6 février 2002. *Baudouin DIEU.*

Liège - frontière allemande

Nous l'avons vu dans le dernier numéro, la plate-forme entre Chênée et le tunnel de Soumagne est prête. Le creusement du tunnel a officiellement démarré le 29 novembre 2001. Pour rappel, il s'agit d'extraire depuis trois lieux d'extraction un volume de 825.000 mètres cubes de terres, depuis Ayeneux (côté Allemagne), le puits du Bay-Bonnet (à environ la moitié du tunnel) et Vaux-sous-Chèvremont (côté Liège). Ces matières extraites seront soit acheminées vers Ans (par voie routière), soit utilisée pour la construction de la plate-forme vers l'Allemagne.

Le long de l'autoroute E40 (Bruxelles-Allemagne), le défrichage des terrains a commencé. Trois ouvrages d'art importants doivent être construits : le viaduc de José (405 mètres), celui de Herve (470 mètres) et celui de Battice (1300 mètres), qui enjambra l'échangeur autoroutier. La mise en service de la ligne nouvelle Liège-Aachen est maintenant reportée à la fin de l'année 2006.

L3 Bruxelles - frontière hollandaise

Antwerpen-Centraal et jonction

Les travaux de construction de la seconde moitié de la nouvelle gare d'Antwerpen-Centraal se poursuivent à un rythme soutenu. A l'extérieur, sur la Koningin Astridplein, la boucle du tram a été démontée et remplacée par une autre, provisoire, pour la durée des travaux, soit environ quatre ans.

A l'autre bout de la ville, au niveau de l'ancien atelier de traction d'Antwerpen-Dam, les entreprises de génie civil s'affairent à préparer le creusement du tunnel, qui partira de cet endroit pour rejoindre la gare souterraine d'Antwerpen-Centraal.

Antwerpen - frontière hollandaise

Les travaux de l'important complexe dit "Luchtbal", entre les ponts du canal Albert et Noorderdokken, ont vu la mise en service des deux nouvelles voies de la ligne 27a (voie B le 18 novembre 2001 et la voie A le 26 janvier 2002).

PHOTO 49-94 Une vue du passé ? ou du futur ? Le TGV 9324 assuré par la rame 4322 arrive des Pays-Bas. Il circule voie B de la ligne 12. A droite, il reste la voie A de l'ancienne ligne 27a, tandis que la voie B de cette même ligne a déjà disparu. Luchtbal, 6 février 2002. Baudouin DIEU.



PHOTO 49-93 La 2363 se rend à vide à Antwerpen-Noord. Circulant sur la nouvelle voie A de la ligne 27a, elle passe à hauteur du futur ouvrage qui permettra aux deux voies de la L4 de passer sous celles de la ligne 27a et la voie B de la ligne 12, déjà posée. Noorderdokken, 6 février 2002. Baudouin DIEU.

Cette superstructure nouvelle se détache de l'ancienne juste après les ponts du canal Albert, et court jusqu'avant le point d'arrêt de Noorderdokken, en passant par la nouvelle gare de Groenedaallaan, dont le quai vers Antwerpen est terminé.

Parallèlement à ces deux voies, est déjà posée mais non encore en service, la future voie B de la ligne 12 (vers Antwerpen). Aussitôt, les deux anciennes voies de la ligne 27a ont été mises hors service et leur démontage est en cours. L'emprise libérée permettra la poursuite de l'aménagement de cet important complexe d'appareils de voies.

A hauteur de la Havanastraat, les travaux de construction de la tranchée qui recevra la future LGV L4 se poursuivent

activement. Le phasage suivant prévoit le passage sous cette rue ainsi que sous l'autoroute A12. De nombreux embouteillages en perspective lorsque l'on voit le trafic routier de cette importante artère...

A Brecht, là où se trouvera en 2005 la nouvelle gare baptisée "Noorderkempen", la SNCB a installé un pavillon d'information, où le visiteur trouvera tous les renseignements relatifs à la ligne nouvelle.

La SNCB attache en effet une grande importance à l'information des riverains qui ont d'ailleurs tous reçus un "toutes boîtes" et sont tenus au courant par l'intermédiaire du magazine "Werfexpres".

Baudouin DIEU.



Hier



PHOTO BD-145 ↑ - **PHOTO 49-99** ↓ Waterloo fut relié au réseau vicinal le 22 mars 1898, avec l'inauguration de la ligne Braine-l'Alleud - Monument Gordon (à proximité du Lion de Waterloo). Quelques semaines plus tard, la ligne fut prolongée jusqu'à Lasne et Rixensart (16-09-1898) et Wavre (11-03-1899). Le 15 juin 1901, une bretelle fut mise en service entre Gordon, l'église de Waterloo et la gare Etat Belge. Enfin, Waterloo fut relié à Bruxelles le 13 octobre 1910 par la ligne Waterloo (Eglise) à l'Espinette Centrale, reliée à la ligne vers la Place Rouppe. Ces lignes furent électrifiées entre les deux guerres : Espinette - Centrale - Gordon le 30-12-1923, Gordon - Braine-l'Alleud le 18-10-1931, Gordon - Lasne le 02-11-1931, Lasne - Rixensart le 02-10-1932 et Lasne - Wavre le 03-04-1933. En 1964, ces lignes furent supprimées et remplacées par des autobus : Espinette Centrale - Gordon - Braine-l'Alleud le 01-04-1964, Gordon - Lasne le 24-06-1964 et Lasne - Wavre le 29-06-1964. Pour desservir ce réseau, deux dépôts furent construits, l'un à Lasne, l'autre à Gordon. Le document ci-dessus montre le dépôt de Gordon en septembre 1963, soit un an avant la fermeture du réseau. Aujourd'hui, le dépôt de Gordon existe toujours, reconverti en maison d'habitation. Photos : Bruno DEDONCKER et Jean-Luc VANDERHAEGEN.

Aujourd'hui



PFT-Editions

- Les locomotives Diesel type 201 - série 59 € 49,00 1905 g
- Promenade ferroviaire au Pays d'Ath € 18,59 860 g
- Le rail Bruxellois en images € 11,16 550 g
- Indicateur de 1935 (réédition) € 19,71 615 g
- Indicateur de 1940 (réédition) € 6,50 250 g
- Les trams verts de Charleroi en images € 12,15 550g
- Histoire de la signalisation en Belgique - tome I € 24,54 950 g
- Le chemin de fer en Hesbaye liégeoise € 23,55 750 g
- Les traways vicinaux de Charleroi et du Centre € 23,55 950 g
- Un siècle de vapeur € 23,50 750 g
- Le rail à Mons et dans le Borinage € 23,50 750 g



SNBC 75 NMBS
166 photos - format 21 x 27 cm
PRIX : VOIR PAGE 4

Autres éditions

- Vapeur en Belgique - tome I (par Phil Dambly) € 48,34 1390 g
- Vapeur en Belgique - tome II (par Phil Dambly) € 48,34 1905 g
- Petite histoire de la gare de Namur € 7,93 390 g
- La ligne 128 Ciney - Yvoir € 7,31 550 g
- La ligne 126 Ciney-Statte € 9,79 400 g
- La ligne du Luxembourg (Ed. CFFL) € 24,67 650 g
- Les locomotives polycourant de l'artère Paris-Bruxelles (Ed. du Cabri)
 - volume I € 36,69 400 g
 - volume II € 36,69 550 g
- La ligne 24 (par Michel Hanssens) € 24,67 810 g
- Tramways Bruxelles et Anvers (cartes postales anciennes) € 23,55 750 g
- Les vicinaux du groupe de Leuven € 24,54 800 g
- En Belgique sur les rails d'autrefois (Ed. du Cabri) € 27,14 600 g
- De Knokke à La Panne (Ed. Retro) € 27,14 600 g
- Les Vicinaux du Brabant € 42,14 1300 g
- Les locomotives à vapeur types 64 et 81 € 32,23 850 g
- BRUXELLES - TERVUREN (Ediblanchart) € 57,00 1250 g

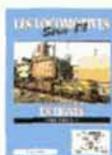
En Lignes

En Lignes

- abonnement 2002 Belgique € 26,00
- étranger (Europe) € 31,00
- étranger (hors Europe) € 39,00
- numéros 19 à 21 € 3,97 100 g
- numéros 29 à 31 € 5,45 100 g
- numéros 34, 39, 40 € 5,95 100 g
- numéros 41 à 45 € 7,50 210 g
- numéros 46 à 48 € 7,50 260 g
- reliure pour EN LIGNES € 11,16 550 g

En Lignes hors série

- N° 1 : Les locomotives Diesel série 83 € 9,79 255 g
- N° 2 : Les locomotives série 1600 CFL € 14,75 255 g
- N° 3 : Les locomotives Diesel type 230-231 € 12,27 210 g
- N° 4 : Les locomotives Diesel série 92 € 14,75 255 g



Photos

Photos En Lignes

Les photos publiées dans les EN LIGNES et portant un numéro (par exemple PHOTO 49-24), peuvent être obtenues au format 10x15 cm en couleurs, sauf les numéros suivis de la mention NB (par exemple PHOTO 49-29 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 10-04-2002; date de livraison: +/- 30/06/2002. 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

- Prix par photo € 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.

- Prix par photo € 3,72 7 g

Photos-thèmes

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

- N° 3 : La locomotive 6036 € 10,00 75 g
- N° 6 : Les automotrices ex. SNBC en Italie € 10,00 75 g
- N° 23 : Les voitures M3 ex. SNBC en Italie € 10,00 75 g
- N° 24 : Locos série 15 sur les lignes 125-130 € 10,00 75 g
- N° 27 : Autorails séries 45 et 46 du dépôt de Ath € 10,00 75 g
- N° 30 BD ■ : Un samedi-midi à Lot (EL 38 p. 12) € 30,00 75 g
- N° 31 : Voyage PFT au Danemark (15 photos) € 15,00 105 g
- N° 34 : La locomotive Diesel 204.004 / 5404 € 10,00 75 g
- N° 36 : Locos à vapeur préservées par la SNBC € 10,00 75 g
- N° 38 : Les signaux mécaniques de Florenville € 10,00 75 g
- N° 39 : Trains de minerai Cockerill-Sambre € 10,00 75 g
- N° 40 : La gare de Schaarbeek-Formation € 10,00 75 g
- N° 41 : Locomotives série 51 en vert "1970" € 10,00 75 g



PHOTO-THEME 42
Locomotives séries 52-53-54
en vert "1970" : voir page 8

Articles divers

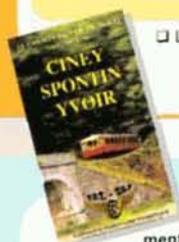
Pin's

- Locomotive Diesel type 201 € 2,48 16 g
- Locomotive Diesel série 60 verte € 2,48 16 g
- Locomotive Diesel série 60 jaune € 2,48 16 g
- Autorail 4333 + remorque 732.10 € 2,48 16 g
- Locomotive électrique 101.012 bicolor € 2,48 16 g
- Locomotive électrique 101.012 vert foncé € 2,48 16 g
- Locomotive à vapeur type 81 € 2,48 16 g

Cassette vidéo

- La ligne 128 Ciney-Spontin-Yvoir € 21,00 300 g

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.

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	€ 1,00	€ 1,12	
jusque 250 g	€ 1,36	€ 1,98	
jusque 350 g	€ 1,61	€ 3,22	

Cartes postales

- Série 1 à 7 (12 vues SNBC + CFL par série) € 3,72 105 g
- CP 8 à 17 : 10 cartes noir et blanc des gares de Spontin, Frameries, Ciney (2 X), Gouvy, St. Ghislain, Trois-Ponts, Remouchamps et Huy € 5,00 80 g
- CP B : 4 cartes postales noir et blanc du tram B € 2,50 40 g
- CP 20 à 28 : 8 cartes des gares de Dorinne, Evrehailles (2 X), Purnode, Mons (2 X), St. Ghislain, et du viaduc d'Yvoir. € 4,00 60 g

Calendriers LOCO

- Années disponibles : 1979, 1980, 1982-1989, 1991-1993, 1995, 1997, 1998, 2001 € 5,00 550 g
- 2002 € 10,00 550 g

Commande et frais d'envoi

jusque 500 g	€ 2,23	€ 3,22
jusque 1000 g	€ 2,97	€ 5,45
jusque 2000 g	€ 3,47	€ 7,31
jusque 3000 g	€ 5,58	€ 9,67
jusque 4000 g	€ 6,45	€ 12,89
jusque 5000 g	€ 7,19	€ 15,62

■ ARTICLE EN VOIE D'ÉPUISEMENT

