

EN LIGNES



REVUE TRIMESTRIELLE
N° 50 - JUIN 2002 - € 7,50
BUREAU DE DEPÔT : 1180 BRUXELLES 18 - EDITEUR RESPONSABLE :
KOOB J-P, SQUARE VERGOTE 6, 1200 BRUXELLES

Patrimoine Ferroviaire Touristique

P.F.T. - T.S.P

Toeristisch Spoor Patrimonium

PHOTO-THEME 43

Série indissociable de 10 photos couleurs au format 10x15, ayant pour thème les locomotives série 55 en livrée "vert 1970".

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

Communication : PHOTO-THEME 43

- 43-01 : 5506 à Poulseur
- 43-02 : 5511 (voir page 10)
- 43-03 : 5540 (voir page 13)
- 43-04 : 5505 (voir page 11)
- 43-05 : 5512 (voir page 15)
- 43-06 : 5532 (voir page 15)
- 43-07 : 5502 (voir page 13)
- 43-08 : 5503 à Bertrix
- 43-09 : 5508 à Raeren
- 43-10 : 5509 à Esneux



PHOTO-THEME 44 LOCOMOTIVE 8275

voir page 31

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 parcourrons 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, 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.

☎ +32.2.380.72.62 - + 32.477.60.13.62

Petites annonces

Annnonce 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 €

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

A VENDRE : divers catalogues et revues pour compléter votre collection : LOCO Revue, Rail Magazine (France), Le Train, Rail Magazine (Pays-Bas), Journal du Chemin de Fer, etc. Catalogues Märklin, Fleischman, Lima, Jouef, Kibri, etc. Prix et numéro encore disponible au tél/fax 065/66.44.40 de Philippe GALLEZ.

CHERCHE : photos de camionnettes (tôles ondulées) Citroën "HY" versions tôlées ou vitrées de la SNCB (verte avec numéro jaune), de la poste belge (rouge), des pompiers et de la police belges. Christian DOSOGNE. ☎ et fax 02/375.19.54.

CHERCHE : locomotives Jocardis échelle Ho. M. JOTTARD, rue de Biron, 41 5590 Ciney. Tél./fax : 083/21.21.27.

CHERCHE : Journal du Chemin de fer n°12 et 38. DEPREZ Nicole. ☎ 0479/23.47.32.

A VENDRE : Voies Ferrées n° 3 à 128 et Rail Magazine de 1 à 128 (avec Cahiers Chapelon). Jacques LIBOUTON, rue Waresaiax, 7141 CARNIERES.

CHERCHE : du matériel Ho en occasion de Jouef (2000-2001 ou antérieur) : voiture intercalaire de TGV Atlantique et Eurostar; autorail SNCF XBD4501 (réf 116900), ou XBD 4737 (réf 115300), ou XBD 4567 (réf 11700); rame Inox TER NPDC (réf 500100). LIMA : voiture-pilote à 2 niveaux SNCF. Jose DE BOOSE, Beelbroekdstr. 50, 9040 St. Amandsberg. ☎ 09/228.28.70.

PFT-agenda

Samedi 22 et dimanche 23 juin :
Expo-train + bourse. Train Modèle Sud, 67 av. Nothomb, 6700 Arlon.
Avec la participation du PFT.

Samedi 29 juin : voyage inaugural de notre locomotive 7005 sur les lignes du Centre.

Samedi 14 et dimanche 15 juillet :
Journées de la Marine à Zeebrugge; participation du PFT avec la 26.101; navettes entre Zeebrugge-Dorp et la base navale.

Samedi 7 et dimanche 8 septembre :
Journées du Patrimoine. Animations en gare de St.Ghislain; ouverture de notre abri-musée de 10 à 18 heures. Parcours en autorail.

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

Du 15 au 26 mai 2003 : grand voyage PFT en Ukraine à bord d'un train-hôtel.

Rectifications et précisions EL49

Quelques erreurs se sont malencontreusement glissées dans notre précédent numéro :

- page 14, photo du haut : il s'agit de la Ae4/4 258 et non la 250.

- page 25, série 15 : la 1501 a servi à alimenter le circuit de chauffage de la voiture 110 12713 en **1,5 kV 50 Hz en se plaçant sous la caténaire d'essais de l'atelier, qui peut être alimentée en 25 kV 50 Hz.**

- page 27, série 77 : les 77 de FKR sont les 7739 à 7748 (et non 7736 à 7748).

- pages 38-39 : les trois diagrammes concernent bien sûr les **M6** et non les I11 comme indiqué. En outre, il y a eu une inversion des plans entre les voitures A et ABD.

Les M6 peuvent être alimentées en **1,5 kV 50 Hz** et 3 kV =. Elles pourront donc circuler sur les lignes électrifiées en 25 kV 50 Hz.

- page 45 : la photo du bas montre le tram De Lijn **6046** et non le 4016.

- page 48 : la date de la photo du bas est le 01-10-2001. En outre, CMI nous signale que la transformation des locotracteurs a été demandée par la STIB dans le but d'augmenter leur autonomie. La transmission est du type hydrostatique.

- page 63 : les photos 49-88 et 49-89 ont été inversées.

EN LIGNES

Revue trimestrielle éditée par l'ASBL

PFT

PATRIMOINE FERROVIAIRE TOURISTIQUE



Rédacteur en chef : Jean-Luc VANDERHAEGEN.

Comité de rédaction

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

Remerciements (par ordre alphabétique)

Felipe ARANDA, Armand BEERLANDT, William BOECKX, DLC, Laurent GARY, Jean-Claude GIRARD, Marc GRIETEN, Dave HABRAKEN, Michel HANSENS, Philippe HOMBROECKX, Tomas MEYEREPPLER, Daniel MOENS, Marc NISSET, Eric PAULUS, Walter PINET, Geoffroy QUINET, Philippe SCHOLL, la SNCB, Yves STEENBRUGGEN, Peter VAN GESTEL, Christian VANHECK, Philippe et Véronique VERELST.

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 - Belgique
☎ 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°50 - juin 2002

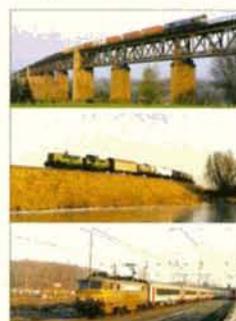


PHOTO 50-01 Une photo ancienne ? Non. Débutée en septembre 2001, la restauration de la 7005 s'est achevée à la fin du mois d'avril. La locomotive est remise dans la décoration verte des années soixante, et renumérotée 270.005. Christian DOSOGNE.

POSTER p. 34-35 - **PHOTO 50-77** La 270.005 du PFT et la 8503 de CFD-Locorem. P. HOMBROECKX.

Depuis le 3 avril circule le premier train privé belge. Le 10 avril, il franchit le viaduc de Moresnet. Michel HANSENS.

PHOTO THEME 44 Les 8275 + 8274 à la sortie d'Antwerpen-Noord, 20-11-1986. P. HERBIET.

PHOTO 50-02 La 1601 a perdu sa livrée grise "Märklin". Le 17-01-2001, elle assure le D 416 Köln - Oostende, ici à Düren. J-L. VDH.

S O M M A I R E

PFT-Service 2

Editorial 4

Nouvelles du PFT 5

Hier - Aujourd'hui 9

Histoire : la livrée verte 1970 10

Actualité étrangère 18

L'Europe à voie étroite 24

Réforme de la 8275 30

Actualité belge 36

Statistiques 36

Locomotives électriques 36

Locomotives Diesel 40

Automotrices-autorails 44

Voitures 44

Des wagons en leasing 48

Infrastructure 50

Actualité diverse 50

Réseaux industriels 52

CFD-Locorem 53

DLC - Dillen & Le Jeune Cargo 54

Radiations 58

Les travaux TGV 62

PFT-Boutique 67

Editorial

Un look différent pour la couverture de ce numéro 50, chiffre fétiche s'il en est : la demi-centaine.

Pourtant, il ne s'agit pas d'un anniversaire... Si l'on divise cinquante par quatre numéros annuels, cela fait donc douze ans et demi que les titres En Lignes et Op de Baan sortent de presse. Soit dit en passant, les deux éditions - une en français et l'autre en néerlandais - sont identiques, tant au point de vue iconographie que textes. Il est loin le temps des photocopies soigneusement triées en tournant autour d'une table, puis agrafées tant bien que mal. Au fil du temps, le tirage augmentant, il a fallu passer une première fois à l'offset, presque intégralement en noir et blanc. Et aujourd'hui, le tirage, tout en couleurs, permet de satisfaire les milliers d'abonnés directs et la distribution en librairie.

Ce succès, c'est à vous, lecteurs, qu'on le doit. Sans la confiance que vous témoignez envers l'association et donc envers ses animateurs, ce développement n'aurait pu s'opérer. Et c'est grâce à vous aussi que le PFT peut s'enorgueillir de posséder la quatrième collection européenne de matériel ferroviaire.

Depuis le numéro 1, des projets il y en a eu. Beaucoup se sont concrétisés, plusieurs ont été voués à l'échec. Aujourd'hui, la terminaison de la remise en état de la 7005, la restauration de la 230.084 en Roumanie, le renouvellement de la toiture de notre abri-musée de Saint-Ghislain, le conventionnement de la ligne 128, sont autant d'objectifs à atteindre, qui permettront la mise en valeur des buts de l'association - la sauvegarde de matériel ferroviaire belge.

Cette année, le PFT sera encore partie prenante de plusieurs manifestations organisées par la SNCB. La preuve est ainsi faite du sérieux de notre professionnalisme en tant qu'amateurs. Si vous ne l'avez encore fait, n'hésitez pas à nous rendre visite lors de ces manifestations.

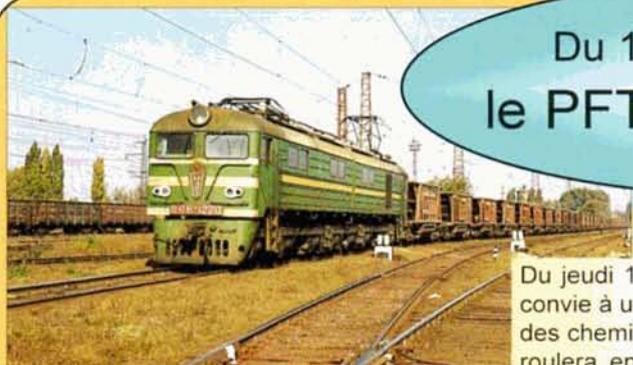
Bonne lecture.



PHOTO 50-33 Voici la 270.005 (7005), huit mois après son acquisition par le PFT, entièrement restaurée.

Dave HABRAKEN.

Du 15 au 26 mai 2003 : le PFT en **UKRAINE**



Du jeudi 15 au lundi 26 mai 2003, le PFT vous convie à un voyage exceptionnel à la découverte des chemins de fer ukrainiens. Le voyage se déroulera entièrement à bord d'un train-hôtel qui comprendra des voitures-couchettes, restaurants et salons. Au départ de Chop (gare frontière avec la Slovaquie, la Hongrie et la Roumanie), nous parcourrons les lignes vers Turka, Kiev, Cherkassy, Sveskovo, Uzel, Donetsk, Krivoj Rog, Pomochnaja, Ivanofrankovsk et Kolomyja. Au programme : visite de très nombreux dépôts, arrêts-photos en ligne, visite de deux aciéries, visite de la plus grande mine de fer à ciel ouvert au monde, parcours sur un réseau à voie étroite. Le prix dépend du nombre de participants (minimum 20). Il est provisoirement fixé à € 1200 maximum. Ce prix comprend l'ensemble du programme proposé et le logement en pension complète à bord du train. En supplément, il faudra payer le parcours aller et retour de la Belgique jusqu'à la frontière Ukrainienne, un visa pour l'entrée en Ukraine, ainsi qu'une assurance obligatoire.

RENSEIGNEMENTS ET INSCRIPTION :
PFT - Boîte postale 5 - 1140 Bruxelles 14
☎ +32.2.380.72.62 ou
+32.473.96.28.53



Nouvelles du PFT



PHOTO 50-03 La 7005 est entièrement restaurée et remise dans son look des années soixante.

Philippe HOMBROECKX.

Le matériel

Les travaux de restauration de la 270.005, alias la 7005, se sont achevés dans le courant du mois d'avril. Le travail effectué sur cette locomotive a atteint un grand degré de perfection, preuve de l'expérience acquise au fil des ans par les amateurs du PFT qui, pour rappel, oeuvrent bénévolement. Que tous ceux qui ont aidé à mener à bien cette restauration en soient ici remerciés.

A noter que la locomotive ne sera pas immatriculée pour circuler sur le réseau SNCB, eu égard au coût de l'opération et aux possibilités limitées d'utilisation. Elle pourra toutefois circuler sur les voies de notre abri-musée de Saint-Ghislain : pour cela, rendez-vous le week-end des 7 et 8 septembre.

Sont maintenant en cours de restauration, la 9209 à Saint-Ghislain, et la 5927 à Schaerbeek. Pendant ce temps, la 5183 a reçu sa nouvelle génératrice principale; on en profitera également pour la repeindre en ... vert 1970!

Deux nouvelles locomotives ont trouvé place à Saint-Ghislain : il s'agit des 8428 et 8524 provenant de l'atelier d'Antwerpen-Noord. Les deux engins

PHOTO 50-04 La 8524 a désormais trouvé refuge à l'abri-musée de Saint-Ghislain. Le 15 mars 2002, elle pose aux côtés de la 9209. Alain DEFECHEREUX.

sont en bon état de marche, et présentables extérieurement.

La ligne 128

Le front de la ligne 128 est par contre moins avenant. En effet, bien que cette ligne ne soit pas encore reprise dans la liste de celles conventionnées pour une exploitation touristique, la SNCB considère qu'elle en fait déjà partie. La visite annuelle par les instances responsables de la SNCB et du Ministère des Transports s'est opérée au début du mois de mars.

Les réductions ponctuelles de vitesse ont été supprimées sur la presque totalité du parcours, et l'accès au quai de Dorinne est maintenant permis. Par

contre, une interdiction de circulation a été notifiée au droit des rochers de la tranchée de Sovet. Les responsables de la SNCB estiment en effet qu'il y existe le risque qu'un rocher se détache et ne tombe sur la voie au passage d'un convoi. Une étude de risque est donc demandée à un bureau spécialisé. Gageons que ce contretemps ne mettra pas en péril cette saison, où les circulations seraient identiques à celles de l'année passée.

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 St-Ghislain

Des travaux indispensables ont été menés pendant l'hiver, notamment pour sécuriser l'endroit, qui a été "visité" pas moins de sept fois rien qu'en janvier et février. Une alarme anti-intrusion agréée est aujourd'hui opérationnelle. Simultanément, grâce aux dons reçus par l'intermédiaire de la Fondation Roi Baudouin, les deux portes d'accès, en bois, ont été remplacées par des éléments neufs en mÉRANTI. Le remplacement des carreaux cassés par l'âge ou par des vandales s'est également poursuivi à un rythme soutenu. A l'étage, la salle réservée aux réseaux miniatures est prête : un nouveau plafond en lambris de plastique a remplacé les plaques d'Unalit, l'éclairage est diffusé par des caissons de néons, les carrelages muraux ont été nettoyés et les murs repeints. Quant à la grande salle, le plafond a été démonté pour faciliter déjà la démolition du toit, dont les travaux devraient encore être exécutés cette année.

Par contre, en 2002, le PFT a décidé de n'ouvrir les portes de l'abri-musée qu'à l'occasion des Journées du Patrimoine. En effet, à l'initiative du PFT et en collaboration avec la SNCB et la Ville de Saint-Ghislain, la gare de Saint-Ghislain a été choisie pour figurer dans la liste



PHOTO 50-05 La 8428 devant sa nouvelle demeure, le 2 février 2002. Philippe SCHOLL.

des établissements participant au thème " Au fil du labeur ". Il sera ainsi possible de visiter les cabines de signalisation ancienne et moderne, l'ancien atelier de traction où s'effectue le nettoyage des wagons, le bâtiment des voyageurs, qui sera sans doute en travaux, et, bien entendu le Musée du Rail. Tous les sites, s'étendant sur trois kilomètres environ, seront reliés toutes les demi-heures par un autorail, du PFT bien entendu. Un rendez-vous à ne

manquer sous aucun prétexte !

Signalons au passage que, pour des raisons personnelles, Christian Michel a décidé de ne plus s'occuper de la section modélisme. Nous le remercions pour les services qu'il a rendus. La nouvelle personne de contact est :

Guy Stiévenart, rue Louis Caty 192,
7331 Baudour, ☎ +32.65.64.12.06.
E-mail : stievenart_guy@msmb.be

PHOTO 50-06 Le transfert de la 8524 de Schaerbeek à Saint-Ghislain, le 15 mars dernier, ici entre Erbisoeul et Ghlin. Alain DEFECHEREUX.





PHOTO 50-07 ↑ et PHOTO 50-08 ↓ La saison touristique a débuté le 6 avril dernier, avec un périple d'adieu aux locomotives de manoeuvres des séries 84 et 85. Le programme a réellement débuté à Antwerpen-Far-West, où la 8515 a manoeuvré quelques wagons le long des docks. L'après-midi, les 8461 et 8519 nous ont d'abord mené sur la ligne industrielle 207 (Herentals - Sittaard) établie le long du canal Albert. Malheureusement, le train de marchandises prévu n'est pas arrivé à Herentals, si bien que le parcours a dû se dérouler avec la rame de voitures M1 encadrée par les deux machines. Ensuite, nous avons parcouru la ligne industrielle 273 embranchée à Balen-Werkplaats, sur laquelle la 8461 remorqua les voitures M1, tandis que la 8519 suivait avec une rame de wagons-citernes. Ch. DOSOGNE - Philippe SCHOLL.



PHOTO 50-09

Dans le courant des mois de mars et avril, le PFT a assuré plusieurs transferts de matériel qui se trouvait en gare de As et qui appartenait à la défunte association LSV. Ici, passage à Waterschei de la 202.020 remorquant deux draisines rachetées par le BVS, à destination de Baasrode.
Alain DEFECHEREUX.



OU EN EST-ON AVEC LA P8 ROUMAINE ?

Comme nous vous l'avons déjà annoncé, le PFT est donc propriétaire de la locomotive 230.084, une P8 identique au type 64 qui a arpenté les voies belges. Une délégation s'est rendue sur place à la mi-mars. La locomotive est démontée en trois parties (le châssis, le train de roues et la chaudière), disposées sur wagons plats. L'acheminement vers l'atelier de Clug a été effectué au mois d'avril. Après déshabillage (notre photo), une estimation correcte des travaux a été faite. On reste actuellement toujours dans le budget de départ, estimé à 12.000 heures de travail, plus les pièces, soit environ 120.000 €.

Si vous désirez participer au financement de la restauration, sachez que le PFT émet des parts de 250 €, qu'il est possible d'acquiescer en une ou plusieurs fois. Dès que le montant du don atteint la somme, le PFT émet une part accompagnée d'une convention. 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 par le biais de la Fondation Roi Baudouin. Le projet que nous y avons introduit concerne bien sûr l'aménagement de notre musée de Saint-Ghislain. Mais si vous nous aidez par ce moyen, l'argent qui ne devra pas être investi à Saint-Ghislain pourra l'être pour la P8... Il suffit de verser 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 projet.



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. Grâce au "compte de projet" sur lequel sont versés les dons financiers opérés par les donateurs, le PFT a procédé, au mois d'avril, aux premiers travaux. Ainsi, les deux portes d'accès au site de Saint-Ghislain ont pu être remplacées. Il s'agit d'une porte à double battant et d'une autre à simple vantail, d'autant plus dégradées qu'elles ont été plusieurs fois forcées par des vandales. Ainsi, grâce à la Fondation, et donc à vous, nous disposons maintenant d'un accès sécurisé réalisé par deux portes renforcées en métal, avec fermeture à trois points et renforts haut et bas.

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 ".

Les dons versés sont déductibles fiscalement, que ce soit en Belgique ou à l'étranger, grâce aux accords de coopération que la Fondation a conclus avec des institutions de pays voisins. A la fin de chaque année, l'institution envoie à chaque donateur une attestation fiscale prouvant le don effectué, pour autant que celui-ci atteigne au moins € 30. Cette procédure permet au donateur de récupérer environ 50% des dons versés au PFT pour le projet de Saint-Ghislain.

Tout renseignement concernant la Fondation Roi Baudouin peut être obtenu sur le site Internet www.kbs-frb.be, qui permet également la réalisation de dons directs et sécurisés. Les personnes désirant effectuer un don depuis un pays voisin peuvent obtenir les renseignements pratiques soit via le site Internet, soit par téléphone en formant le +32.70.23.30.65.

PIÉTON

Piéton La Gare

Hier



C'est dans le cadre de la modernisation et de l'électrification de la dorsale wallonne entre Marchienne et Mons, que fut construite une nouvelle gare à Piéton. Inaugurée en 1982, elle abrite une nouvelle cabine de signalisation tout relais en remplacement des blocks 4 et 5. Ci-dessus, on voit l'ancienne gare datant de 1866, immortalisée peu avant la Seconde Guerre mondiale. Ci-dessous : plus de 60 ans plus tard, le train local 4482 Mons - Charleroi assuré par l'automotrice modernisée 605 est photographié exactement au même endroit que l'autorail Brossel.

Christian DOSOGNE.

Aujourd'hui



LA LIVRÉE VERTE "1970"

3ème partie : la série 55

Voici la troisième partie de l'historique de la livrée verte "1970". Comme pour les articles précédents et ceux à venir, nous n'avons pas la prétention d'être complets malgré les grandes recherches effectuées. Si des lecteurs possédaient l'une ou l'autre particularité non traitée, c'est avec plaisir que nous en parlerions à la fin de notre étude.

Pratiquement toutes les locomotives de la série 55 ont porté la livrée verte "1970". La période d'application de cette décoration - entre 1970 et 1977 - correspondait en fait généralement à leur premier passage en révision générale. Seules quatre machines ne l'on pas connue; il s'agit des :

- 5507 : après avoir arboré l'ancienne livrée verte, elle fut directement repeinte en jaune (sortie le 28-12-1978);
- 5514 : avant de passer en révision générale en 1977, elle était la dernière 55 toujours habillée dans la livrée d'origine, avec les pointes jaunes. Elle ressortit en jaune le 2 mars 1978;
- 205.016 : cette machine, gravement accidentée à Sclaigneaux le 10 octobre 1969, fut réformée et mise hors écriture le 1er décembre 1969;
- 5523 : idem que 5507 (sortie le 20-03-1979).

Dans les années nonante, alors qu'il ne subsistait plus que quelques rares engins habillés en "vert 1970", la série 55 faisait exception puisque pas moins de 15 locomotives circulaient encore dans cette dé-

PHOTO-THEME 43 Le 27 avril 1988, passage à Pondrome du train de minéral 48911 remorqué par les 5511 et 5213. On remarquera l'emplacement légèrement plus haut de la grille d'aération entre les phares, entraînant le report du numéro contre la fine ligne jaune. De plus, les éclairs peints au-dessus des échelles permettant d'atteindre les pare-brise, sont de couleur rouge.
Jean-Luc VANDERHAEGEN.

coration. La toute dernière 55 fut la 5532, laquelle conserva sa robe verte jusqu'en 1999 (ressortie en jaune le 14 juin 1999). La décoration "1970" fut appliquée uniformément sur toutes les 55. Seules quelques tout petits détails sont à relever. Ainsi, dans la dessin de la livrée, deux machines ont présenté une particularité. Tout d'abord, la 5527. Pour rappel, consécutivement à un tamponnement, grave survenu à Gouvy en 1969, elle fut

la seconde machine du parc Diesel à avoir été repeinte dans la nouvelle livrée "vert 1970", sortie de l'Atelier Central de Salzinnes le 28 mai 1970. A ce moment, elle portait toujours son ancien numéro 205.027, ses phares d'origine et un troisième feu rapporté.

La généralisation des doubles phares n'est intervenue que peu après.

Les numéros latéraux étaient déjà apposés en grands caractères.

La 5527 fut repeinte en "vert 1970" le 28 mai 1970, lors de sa réparation après un accident. Elle conserva ses phares d'origine, ainsi que le troisième feu, jusqu'en 1975. On remarque également les angles arrondis de la grosse ligne jaune. Liège-Guillemins, 22 décembre 1970. Voir également la photo parue dans le EL 48 page 13.
Yves STEENEBRUGGEN.





PHOTO-THEME 43 *Le 24 mars 1979, la 5505 remorquait un train de marchandises entre Antwerpen et Aachen. Le convoi, dont la composition était réduite à sa plus simple expression, vient de franchir le chandelier de Zichem. Cette locomotive présente la livrée "1970" sans la moindre particularité. Les terrains bordant la ligne sont inondés par les fortes précipitations des derniers jours.* Yves STEENEBRUGGEN.

La particularité du dessin de la livrée résidait dans les angles arrondis de la grosse ligne jaune lors de sa descente vers les phares. Elle subsista dans cet état durant cinq ans. Elle ressortit de révision générale le 2 juillet 1975, toujours en "vert 1970" mais sans les angles ar-

rondis, et équipée des doubles phares rouge-blanc et du 3e feu intégré.

La 5532 reçut la livrée verte "1970" en 1974. Tout comme sur la 5527, les angles de la grosse bande jaune étaient arrondis. En outre, durant plusieurs mois,

le numéro était inscrit en très petits caractères sur les deux nez.

Sur les 5501 et 5533, la grosse ligne jaune ne suivait pas le contour exact des blocs de phares; elle formait un léger angle (voir photos page 14).

La 5506 est une des machines dont la grille d'aération située entre les deux blocs de phares est placée trop haut. De ce fait, le numéro est collé contre la fine ligne jaune. Elle remorque ici un semi-direct Jemelle - Liers, photographié peu avant la gare de Poulseur, en mars 1984.

Pierre HERBIET.





La 5501 présentait une autre particularité : l'interruption de la fine ligne jaune sur les nez.

Lorsque la 5540 fut modifiée pour le chauffage électrique des trains de voyageurs, le 23 mars 1976, elle conserva sa robe "vert 1970", mais la fine ligne jaune fut repeinte en orange pour la différencier et attirer l'attention du personnel. Comme cette bande orange ne se distinguait pas fort du jaune, il fut rapidement décidé de la repeindre en bleu.

La 5542, deuxième machine transformée sortie de Salzinnes le 17 février 1977, avait également conservé sa livrée "1970", mais avec la fine ligne repeinte en bleu. Les locomotives ultérieurement

modifiées reçurent directement la nouvelle décoration jaune ou bleue.

Autres particularités

Les autres particularités n'ont pas trait à la décoration "1970" proprement dite, mais bien à des variations diverses concernant les indications inscrites sur la caisse des machines.

Le premier détail concerne les 5506, 5508, 5511, 5513, 5515, 5519, 5532, 5535 et 5542, sur lesquelles la grille située entre les deux blocs de phares a été placée quelques centimètres trop haut. Ces grilles, servant à la ventilation des postes de conduite, se trouvaient à l'origine sur les parois latérales. Comme

elles ne donnèrent pas satisfaction, elles furent déplacées entre les phares à la fin des années soixante. De ce fait, le numéro apposé juste au-dessus de cette grille se trouve plus haut, parfois pratiquement collé contre la fine ligne jaune ou bleue (5542).

Un autre détail fut l'apparition d'un logo B, lequel était placé juste en dessous de la petite grille d'aération dont il vient d'être question. Trois machines furent concernées : les 5509, 5512 et 5538. Ce logo fut apposé dans les années nonante, lors de leur passage en révision limitée. De plus, sur ces trois engins, il était de grandeur et de couleur différentes. Ces logos n'étaient pas peints, ils s'agissait d'autocollants.

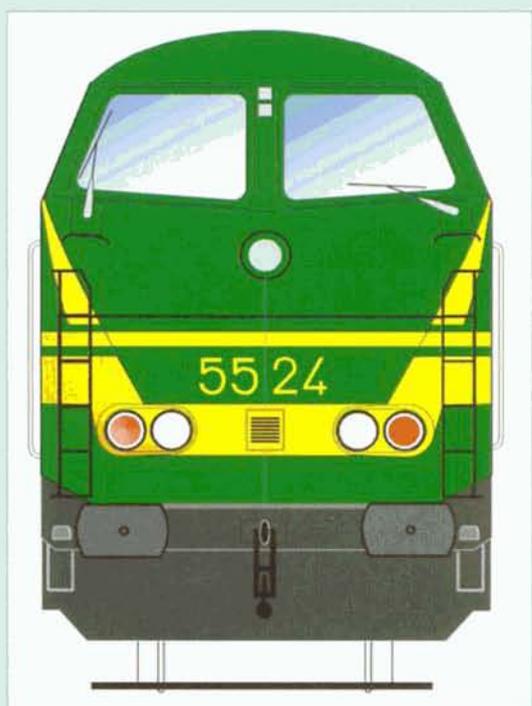
Cette vue de la 205.027 permet de bien voir son numéro latéral inscrit en grands caractères. Kinkempois, 6 juin 1970.

J-C. GIRARD.





EVH 0302



Ci-dessus à droite ↗ :
PHOTO-THEME 43 En 1981, la 5502 circula durant plusieurs semaines avec les deux nez peints en couleur anti-rouille et partiellement enduits de polyester ! Une image bien peu flatteuse... Antwerpen-Noord, 24 août 1981.
 Pierre HERBIET.

Ci-contre → :
PHOTO-THEME 43 La 5540 photographiée à l'atelier de Latour le 10 avril 1976. La bande orange indique aux agents des gares qu'elle est pourvue du chauffage électrique des trains. Quelques jours plus tard, cette bande orange sera repeinte en bleu du fait qu'elle ne se distinguait pas fort du jaune. Bien qu'affectée à Jemelle, cette machine était attachée à l'atelier de Latour du 03-06-1975 au 08-09-1982, puis fut mutée à Gouvy.
 Yves STEENEBRUGGEN.



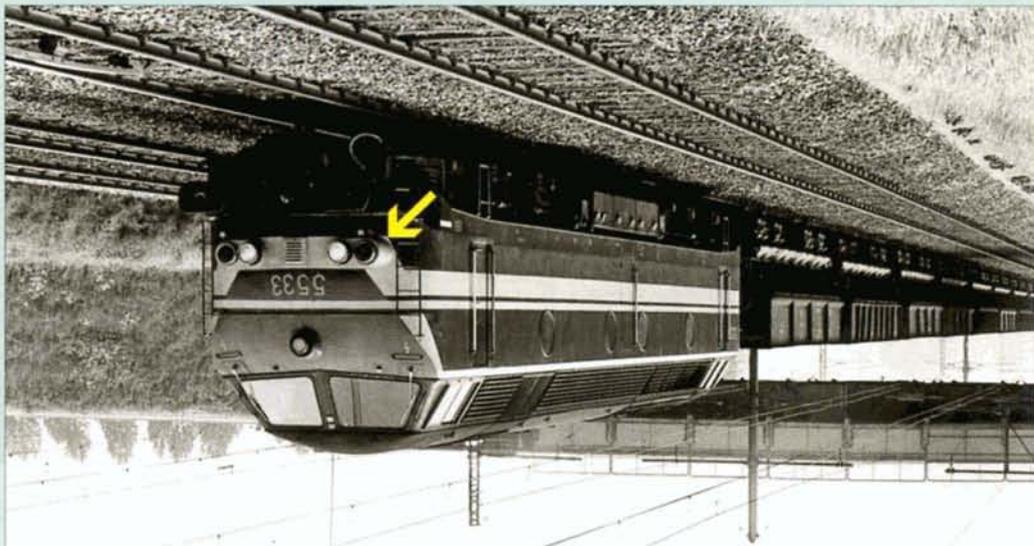
Comme déjà dit, lorsque la 5532 fut repeinte en "vert 1970" vraisemblablement à Ronet au début de 1974, son numéro était inscrit en petits caractères sur ses nez. Cette particularité était due à la position trop haute de la grille. Plus tard, le numéro sera inscrit en caractères de taille normale (270 mm).

Toujours au début des années nonante, les locomotives dont la chaudière était mise hors service ou déposée, étaient reconnaissables au point rond précédant leur numéro (5502, 5503, 5504, 5509, 5512, 5532, 5537 et 5538).

A proximité immédiate du haut des échelles permettant d'accéder aux pare-brise (situées aux arêtes des nez), un pictogramme représentant un éclair était peint pour rappeler aux agents le danger des caténaires. Toutes les locomotives ont porté à un moment donné ces éclair, apposés en couleur jaune, rouge, chamois, ou encore sous forme d'un autocollant triangulaire.

→ La décoration de la 5501 présentait deux particularités : tout d'abord l'inter-rupcion de la fine ligne jaune sur le nez, ensuite la grosse bande jaune ne suivant pas le contour des blocs de phares. Atelier de Kinkempois, 23 septembre 1974. Yves STEENBRUGGEN.

↑ Lorsque les 5540 et 5542 furent équipés du chauffage électrique des trains de voyageurs, la fine ligne jaune fut repeinte en bleu pour attirer l'attention du personnel. Sur la 5540, cette ligne fut initialement repeinte en orange. Le 10 janvier 1981, la 5540 approche de Mar-che-en-Famenne en tête d'un caboteur. Pierre HERBIET.



La 5533 en tête d'une rame vide de minéral, photographiée entre Duffel et Kontich. La grosse bande jaune de cette locomotive avait la particularité de ne pas suivre exactement le contour des blocs de phares (voir flèches). Eric VAN HOECK.





↑ **PHOTO-THEME 43** Sur la ligne industrielle 214, un train de coils en provenance de Chertal franchit un bras reliant la Meuse (à droite) au canal Albert (à gauche). La 5512 est habillée de la livrée "1970" normale. Un logo B est apposé sous la petite grille, et son numéro est précédé du point indiquant qu'elle n'est pas équipée d'une chaudière à vapeur. Ile de Monsin (Chertal), 18 novembre 1994. J-L VANDERHAEGEN.

→ Tout comme sur la 5527, les angles de la grosse bande jaune étaient également arrondis sur la 5532. On remarquera le troisième feu constitué d'un phare de locomotive à vapeur monté sur le support définitif. Montzen, 20 mars 1976. Yves STEENEBRUGGEN.

↓ **PHOTO-THEME 43** Le 26 octobre 1985, la 5532 remorque un IR m Liège - Luxembourg, composé de trois voitures Wegmann des CFL. Sur cette locomotive, la grille entre les phares est plus haute, forçant le numéro à coller contre la fine ligne jaune. En outre, les chiffres du numéro sont écartés. Le train vient de passer à Colmarberg et se dirige vers Cruchten. Jean-Luc VANDERHAEGEN.



LES 55 EN "VERT 1970"

N°	date de sortie en vert 1970	date de sortie en jaune ou bleu	N°	date de sortie en vert 1970	date de sortie en jaune ou bleu
5501 :	13-01-1971 (1) (5)	jaune 28-12-1977	5531 :	27-11-1975	bleue 26-02-1993
5502 :	06-09-1974	jaune 15-05-1995	5532 :	-1974 (3) (4) (9)	jaune 14-06-1999 (2)
5503 :	14-11-1975	jaune 24-11-1994	5533 :	24-08-1973 (5)	jaune 30-06-1981
5504 :	15-09-1975	jaune 20-07-1994	5534 :	30-06-1976	jaune 17-03-1982
5505 :	09-05-1973	bleue 03-07-1980	5535 :	26-04-1974	jaune 30-12-1982
5506 :	23-03-1977	jaune 12-04-1996	5536 :	20-12-1973	jaune 03-05-1979
5508 :	28-12-1976	jaune 24-09-1993	5537 :	06-01-1976	jaune 03-06-1993
5509 :	06-05-1975	jaune 28-05-1996	5538 :	03-03-1974 (6)	jaune 24-05-1994
5510 :	12-12-1972	jaune 17-10-1979	5539 :	?	jaune 08-1980
5511 :	21-06-1977	jaune 17-01-1997	5540 :	03-06-1975 (7)	bleue 03-1981
5512 :	24-02-1976	jaune 04-10-1996	5541 :	31-03-1976	jaune 16-09-1988
5513 :	07-05-1975	jaune 06-01-1995	5542 :	15-09-1976 (8)	bleue 03-1981
5515 :	20-03-1973	jaune 22-01-1980	REMARQUES		
5517 :	29-05-1973	jaune 23-11-1981	(1) 5501 : la fine ligne jaune est interrompue sur les nez		
5518 :	26-10-1972	jaune 14-08-1978	(2) 5527 : double phare rouge-blanc à partir du 02-07-1975		
5519 :	07-01-1975	bleue 20-09-1996	(3) 5532 : numéro inscrit en petits caractères sur les nez (en 1974)		
5520 :	29-05-1974	jaune 30-03-1982	(4) 5532 : elle fut la dernière 55 verte		
5521 :	30-12-1974	jaune 14-02-1983	(5) 5501 et 5533 : la grosse bande jaune forme un angle à l'extrémité des blocs de phares		
5522 :	28-06-1974	jaune 28-06-1982	(6) 5538 : repeinte au début de 1992 avec des grands numéros latéraux, d'abord de couleur beige clair, puis jaune signal		
5524 :	04-04-1974	jaune 29-01-1982	(7) 5540 : à partir du 25-03-1976, la fine ligne jaune est repeinte en orange puis en bleu.		
5525 :	14-08-1974	jaune 08-10-1981	(8) 5542 : à partir du 17-02-1977, la fine ligne jaune est repeinte en bleu		
5526 :	19-11-1973	jaune 03-10-1980	(9) 5527 et 5532 : les angles formés par la grosse bande jaune sur les nez sont arrondis.		
5527 :	28-05-1970 (2) (9)	jaune en 1991			
5528 :	23-02-1972	jaune 12-03-1979			
5529 :	19-09-1973	bleue 11-04-1980			
5530 :	30-03-1971	jaune en 1991			

A une certaine époque, ils furent même apposés en rouge (5511, 5519, 5537, 5538), en blanc (5540) ou en bleu (5540 à chauffage électrique lorsque la fine bande orange fut repeinte en bleu). Leur emplacement, inclinaison et grandeur variaient d'une machine à l'autre. Sur la 5538, lors d'un rafraîchissement de la peinture réalisé en 1992, les éclairs "at-

tention à la caténaire" furent apposés sous forme d'un autocollant triangulaire.

Citons encore quelques autres particularités, comme les numéros de série présentant un écart entre le 55 et les deux numéros d'ordre sur les faces avant des 5512 et 5532, ainsi que l'extrémité des porte-lanternes peinte en jaune sur cer-

taines machines.

Au début des années 1980, la 5503 circula un certain temps dépourvue de son numéro sur les faces avant. Enfin, la 5502 se promena plusieurs semaines avec ses deux faces avant peintes en couleur anti-rouille brun-rouge !

A suivre...

En 1981, la 5503 circula sans numéro sur ses faces frontales. Le 7 septembre 1981, elle remorque en compagnie de la 6010 un train de marchandises en direction de Hasselt, ici en passage à Bilzen. La 6010 est aujourd'hui propriété du PFT.

Pierre HERBIET.





Au tout début de 1992, la 5538 fut repeinte à Kinkempois. A cette occasion, elle reçut de grands numéros latéraux. Ceux-ci furent d'abord peints en beige clair, ensuite en jaune signal. Ci-dessus, on la voit à la sortie du tunnel frontalier de Gemmenich en tête d'un train de marchandises diffus roulant vers Montzen, le 22 février 1992. Ci-dessous, le 5 septembre 1992, les 5538 et 5541 en tête du train de minerais 48927 Antwerpen-Zandvliet - Belval, passent à hauteur de l'ancien point d'arrêt de Martinrive. Le numéro latéral de la 5538 est maintenant repeint en jaune.

Michel HANSSENS, 5 septembre 1992.



France

■ CC 7100 : c'est fini !

Le 31 décembre 2001, la SNCF a réformé les six dernières CC 7100 (CC 7102, 7105, 7110, 7112, 7126 et 7140), mettant ainsi fin à la carrière de cette prestigieuse série de locomotives.

Lorsqu'il fut décidé d'électrifier l'«Artère Impériale» Paris - Lyon - Marseille, la SNCF opta pour deux types de locomotives appelées à y circuler : des petites BB mixtes (BB 8001 et BB 8101 à 8271) et des 2 D 2 pour la remorque des trains rapides et express (2 D 2 9101 à 9135).

En 1946, la SNCF commanda cependant chez Alsthom deux machines prototypes du type CC, destinées à remorquer aussi bien des trains lourds de voyageurs à 160 km/h, que des trains de marchandises de 1200 tonnes en rampe de 8 ‰; Alsthom avait, en fait, entamé l'étude de ces machines dès la décision de l'électrification de Paris - Lyon.

Livrées en 1949 et numérotées CC 7001 et 7002, les deux machines furent soumises à un programme d'essais très rigoureux. Il s'agissait en effet des premiers engins de vitesse à adhérence totale. Les excellents résultats obtenus incitèrent la SNCF à commander au total



PHOTO 50-10 Le 13 septembre 1999, les CC 7110 et 7139 attendent leur prochain service à Miramas.
William BOECKX.

58 locomotives : 30 en juillet 1950, 13 en mars 1951, 10 en janvier 1952 et 5 en décembre 1952.

Leur construction fut confiée à Fives-Lille, à la Compagnie Electro-Mecanique, et à Alsthom (Belfort). Ces 58 locomotives furent numérotées CC 7101 à 7158.

Alimentées en courant continu 1500 V,

les CC 7100 disposaient d'une puissance continue de 3490 kW (7001-7002 et 7101 à 7143) ou 3240 kW (7144 à 7158). D'une longueur totale de 18,992m et d'une masse de 112 t, elles atteignaient la vitesse de 160 km/h.

Dans les années cinquante, les CC 7100 occupèrent une place majeure dans l'histoire de la SNCF. Durant des essais de vitesse, la CC 7121 atteignit

PHOTO 50-11 Le 6 septembre 1984, passage à Beaune d'une rame de voitures vide remorquée par la CC 7135. Cette machine, mise en service à Lyon-Mouche le 15 novembre 1953, fut radiée à Avignon le 29 octobre 1993. La SNCF ne dispose désormais plus que d'une seule série de locomotives électriques de ligne à 6 essieux : les CC 6500.
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



PHOTO 50-12 Les CC 7100 hollandaises ont circulé jusqu'en 2000. Aujourd'hui, quelques machines sont réutilisées dans certaines gares pour alimenter les voitures allemandes acquises par les NS pendant la durée d'initiation du personnel d'accompagnement des trains (voir page 22). Le 25 juillet 1992, la 1302 côtoie la 5102 à Roosendaal. Pierre HERBIET.



le 21 février 1954 entre Dijon et Beaune 243 km/h. Un an plus tard, le 28 mars 1955, la CC 7107 pulvérisa ce record, en atteignant 331 km/h entre Morcenx et Lamothe. La CC 7147 accomplit, quant à elle, un record d'endurance: entre le 1er mai et le 31 décembre 1955, elle parcourut pas moins de 433.324 km, soit une moyenne mensuelle de 54.790 km.

Les CC 7100 furent originellement engagées entre Paris et Lyon, où elles remorquaient les trains prestigieux, dont le célèbre "Mistral".

Entre 1958 et 1969, les CC 7124, 7128, 7133, 7135, 7138 et 7140 furent équipées pour pouvoir circuler sur la ligne Chambéry - Modane, électrifiée par troisième rail, pour pallier au vieillissement et au manque d'engins circulant sur cette ligne.

Leur réforme débuta à partir de 1985, lors de l'arrivée massive des nouvelles BB 7200 et BB 22200. En fin de carrière, les machines survivantes furent regroupées au dépôt d'Avignon et engagées principalement dans le sud de la France, en trafic fret. De plus en plus mal aimées des machinistes pour leur confort rustique et concurrencées par les nouvelles locomotives des séries 36000 et 27000, leur réforme s'accéléra pour finalement se clôturer le 31 décembre 2001. Plusieurs d'entre elles sont d'ores et déjà préservées : 7002 (Avignon), 7106 (Musée du Cheminot Bugeytois), 7107 (Mulhouse), 7121 (AAPAF Miramas), 7140 (Chambéry),



Les dernières machines espagnoles furent également réformées en 2000. En octobre 1995, la 276.052-8 (ex. 7652) manoeuvre une rame Talgo à Madrid Atocha. Felipe ARANDA.

Les CC7100 connurent une descendance importante, puisqu'elles furent exportées aux Pays-Bas : NS 1301 à 1316 (1952 à 1956); Espagne : RENFE 7601 à 7699 et 8601 à 8637 (1956 à 1965); Maroc : ONCF E-801 à 807 (1959 à

1963); Algérie : SNCFA 6 BE 1 à 8 (1958); Union Soviétique : RZD Ф 01 à 10, Т 1 à 30 et TN 1 à 10 (1959 à 1960) et Chine : 6 Y₂ 1 à 25 (1960), et 6G 1 à 40 (1972). L'ensemble de ces machines ne circule plus.

Hongrie

Les MAV ont entamé la modernisation des locomotives de la série V43. Les principales modifications concernent le remplacement du circuit de contrôle des auxiliaires par un équipement à thyristors, la modification de la suspension primaire, l'équipement en doubles phares rouge-blanc, l'application d'une nouvelle livrée et leur renumérotation dans la série V43.2000. Les machines modifiées circulent avec des rames réversibles au départ de Hatvan vers Budapest et Szolnok.

PHOTO 50-13 Le 17 mars 2002, la V43 2377 (ex. V43 1377) quitte Budapest-Kelenföld. Yves STEENEBRUGGEN.



Allemagne

Les 184 à la retraite !

La DB a retiré du service la 184.003, la dernière des cinq célèbres 184 qui était encore active. Ces machines quadricourant (15 kV 16,7 Hz, 25 kV 50 Hz, 1,5 et 3 kV continu) avaient vu le jour en 1967-1968 dans le but de remorquer des trains internationaux sans échange de traction aux frontières. Numérotées E 410.001 à 003, 011 et 012, puis 184.001 à 003, 111 et 112, elles avaient été baptisées "Europalok". De 1969 à 1978, les 184 ont assuré des parcours en Belgique jusqu'à Liège-Guillemins. Victimes de très nombreuses avaries sous courant continu, elles furent par la suite cantonnées au trafic vers le Luxembourg et l'Est de la France. Nous reviendrons en détail sur cette série d'engins dans notre prochain numéro.

Les Taurus en service

La première 182 "Taurus" de la DB (Railion) a été réceptionnée le 13 juillet 2001. Au total, 25 locomotives ont été commandées et livrées jusqu'en décembre 2001. Celles-ci remplacent en fait les 25 dernières machines du type 152 dont la commande a été ramenée de 195 à 170 unités (voir *EL 45* page 13). Cette situation s'explique par le fait que les Chemins de fer autrichiens (ÖBB) refusent l'accès des 152 à leur réseau pour des questions de stabilité. Les 182 sont en fait presque identiques



PHOTO 50-14 Le 29 avril 1983, la 184.002-4 vient de quitter Apach en tête d'un train de coke pour Trier. *Jean-Luc VANDERHAEGEN.*

aux locomotives du type 1116 des ÖBB (voir *EL 47* page 16). Ces machines sont directement basées sur la célèbre "EuroSprinter" conçue par Siemens, et se différencient en particulier des 152 par la forme aérodynamique de leur caisse. En outre, les 182 sont bifréquence 15 kV 16,7 Hz - 25 kV 50 Hz. Les 182 ne se distinguent des 1116 ÖBB que par des détails mineurs, comme par exemple la présence de deux pantos (trois sur les 1116). Les 182 sont construites par Krauss-Maffei à München. Elles délivrent une puissance continue de 6400 kW (7000 kW unihoraire) et peuvent circuler à 230 km/h. Elles circulent sur une grande par-

tie du réseau, avec comme points extrêmes Hamburg, München, Passau et même Düren.

Cinquante-sept locomotives identiques sont en cours de livraison, dont 15 en Hongrie (10 pour les MAV série 1047.001 à 010 et 5 pour le GySEV série 1047.501 à 505), et 42 pour Siemens Dispolok GmbH (ES 64 U2-001-020, 101-102, 901-903, ...), dont 13 sont déjà en service chez Lokomotion (001-002) (voir *EL 49* p. 17), NetLog (003, 004, 006 à 008, 902, 903), Rail4chem (005) et Hupac (101, 102, 901). La 901 d'Hupac est actuellement utilisée par l'opérateur belge DLC (voir à ce sujet notre reportage p. 54-57).

PHOTO 50-15 La nouvelle "Taurus" 182 022-4 (Krauss-Maffei 20.319) de la DB (Railion) en tête d'une courte rame à Lorch, le long du Rhin, le 4 avril 2002. Cette machine a été mise en service le 13 décembre 2001 au dépôt de Nürnberg-Rbf. *Jean-Luc VANDERHAEGEN.*



Royaume-Uni

Une 1-4-1 belge au Pays de Galles

Au Pays de Galles, en gare de Dinas, où se trouve l'atelier du "Welsh Highland Railway", on peut voir une 1-4-1 (Mikado) en attente de restauration. Cette locomotive à voie de 600 mm fut construite par la Société Anglo-Franco-Belge à La Croyère (AFB) en 1953, pour le réseau du Sud-Ouest africain (South West Africa), qui allait devenir en 1968 la Namibie. Lorsque ce réseau fut converti à l'écartement de 1067 mm en 1960, les locomotives émigrèrent vers l'Afrique du Sud, et reprirent du service sur la ligne Port Elizabeth - Avontuur (Province du Cap). Classées dans le type NG15, elles donnèrent entière satisfaction. On les y surnomma les "Kalahari". La NG15 n° 133 fut achetée par une association anglaise qui voulait créer une ligne touristique sur la côte du Yorkshire, mais ce projet n'ayant pas abouti, elle se retrouva un beau jour, en compagnie d'autres rescapées sud-africaines, sur le WHR. Elle sera entièrement restaurée et circulera dans l'avenir entre Caernarfon et Porthmadog, lorsque



La NG15 n° 133 à Dinas, au Pays de Galles, le 4 août 2001.

Philippe VERELST.

cette nouvelle ligne touristique de 40 km sera entièrement achevée. Elle sera toutefois accouplée à un autre tender, afin de faciliter la circulation "tender avant", car la ligne ne dispose ni de plaques tournantes, ni de triangles aux terminus.

Les NG15 furent construites à 21 unités : n° 17 à 19 : Henschel, 1931; n° 117 à 119 : AFB, 1939; n° 120 à 124 : AFB, 1950; n° 132 à 136 : AFB, 1953; n° 144 à 148 : Henschel, 1958.

A propos de la locomotive NG/G 16 n° 138 (voir *EL 48* page 25), elle fait partie de la sous-série 137 à 143, construite par Beyer-Peacock & Co en 1958, pour le Tsumeb Copper Corporation. En outre, les 149 à 156 furent construites en 1968 et non 1958 comme indiqué, par Hunslet-Taylor en Afrique du Sud (sauf pour les chaudières), car à ce moment-là, aucun constructeur européen n'était plus en mesure d'honorer une telle commande !

Norvège : mise à la retraite des dernières automotrices simples des NSB.

De 1931 à 1961, les NSB mirent en service plusieurs séries d'automotrices électriques à caisse unique : les BM 62, 64, 65, 67 et 68. Toutes étaient capables de remorquer une ou plusieurs voitures. Les BM 65, 67 et 68 étaient fort similaires, construites par Skabo, Strommen et NEBB entre 1936 et 1961, pour le trafic de banlieue. Toutes possédaient quatre essieux moteurs (Bo'Bo'). Leur puissance s'élevait à 464 kW (BM 65) ou 640 kW (BM 67 et 68), pour une masse de 42,5 à 46,5 t (BM 62), 51,5 t (BM 67) et de 52,1 à 53,3 t (BM 68). Le nombre de places assises s'élevait à 66 (BM 65), 64 (BM 67) et 48 ou 54 (BM 68B et 68A). Les trois séries pouvaient fonctionner entre elles en unité multiple et en réversibilité à l'aide d'une voiture-pilote. En 2001, il ne restait plus que quelques BM 68 en service, dans les régions de Stavanger et de Drammen. Au début de l'année, les dernières représentantes de cette génération d'automotrices ont été mises hors service.



PHOTO 50-16 Le 13 juin 2000, arrivée à Notoden du train 2584 en provenance de Porsgrunn, assuré par l'automotrice BM 68.11 accouplée à une voiture-pilote.

Philippe DE GIETER.

■ étranger en bref...

PAYS-BAS

● La direction de NS-Reizigers a annoncé l'abandon définitif du projet de remise en service des 1300 (voir aussi pages 18 et 19, la fin des CC 7100). Conséquence immédiate : les 1301, 1305 à 1307, 1309 à 1311 et 1313, ont été transférées de Tilburg à Roosendaal. A Tilburg, il ne subsiste plus que les 1308 (sur blocs), 1314, 1316 (cannibalisée), et quatre machines désamiantées : les 1302, 1304, 1312 et 1315. Ces quatre dernières sont toutefois utilisées pour fournir l'énergie et l'air aux nouvelles voitures ICK (voir ci-dessous) durant la période d'écolage pour le personnel d'accompagnement. Chaque machine est ainsi accouplée à une voiture en gare de Den Haag-Centraal, Rotterdam-Centraal, Venlo et Eindhoven. Elles ne peuvent pas circuler par leurs propres moyens. La 1302 est en

outre conservée au Musée national d'Utrecht.

● La société ConneXXion a annulé l'achat des deux autorails anglais de la Class 141 qui étaient prévus pour exploiter la ligne Almelo - Marienberg (voir EL 48 page 48). La raison évoquée est leur entretien jugé trop coûteux et la présence d'amiante dans leurs caisses. Suite à cette décision, la société Syntus a décidé d'acquérir neuf autorails supplémentaires du type LINT 41 (voir EL 46 page 15). Ils permettront non seulement d'exploiter la ligne Almelo - Marienberg, mais également de rendre aux NS les autorails des types U (De III) et DM90 actuellement pris en leasing.

● NS-Reizigers a entamé la réception des premières des 150 voitures du type ICK rachetées à la DB (voitures IC du type Bm 235 de la DB) et entièrement révisées à l'atelier allemand de

Weiden (voir EL 45 page 15). Les premières voitures sont engagées sur les IC Den Haag - Venlo et Den Haag - Heerlen. Dans un premier temps, les ICK permettront le retour en Allemagne des deux rames de voitures louées à la DB. Progressivement, elles remplaceront également les voitures du type K4 louées à la SNCB.

DANEMARK

● La société Arriva a remporté le marché pour l'exploitation des trains locaux de voyageurs dans le Jutland (lignes Århus - Langå - Struer, Thisted - Struer, Struer - Skjern, Århus - Herning, Herning - Skjern - Esbjerg et Esbjerg - Tønder). Arriva a maintenant un an pour préparer sa franchise qui court de 2003 à 2010. Arriva utilisera des nouveaux trains en leasing et reprendra 250 employés des DSB (Chemins de fer danois). Cinq compagnies avaient répondu à l'appel d'offre : Arriva, Connex, Serco Rail, la DB et les

■ Espagne : les locomotives T2000 retirées du service

Les locomotives Diesel construites à 10 exemplaires de 1964 à 1965 pour remorquer les rames Talgo III de la première génération ont été mises hors service le 9 juin 2001.

Ces machines étaient basées sur les célèbres V200 allemandes, adaptées au faible gabarit des rames. Les 5 premières furent construites chez Krauss-Maffei à München, les 5 suivantes sous licence en Espagne par Babcock & Wilcox. Elles étaient pourvues de deux moteurs Diesel Maybach de 1100 kW et d'une transmission hydraulique. D'une masse de 74 t, elles pouvaient circuler à 140 km/h. Deux moteurs Diesel auxiliaires de 184 kW entraînaient un alternateur pour l'alimentation électrique de la rame. A noter qu'elles ne disposaient que d'une seule cabine de conduite, ce qui nécessitait un indispensable retournement dans les gares terminus. Portant originellement les n° T2001 à 2010, elles furent ensuite renumérotées 352.001 à 010.

Les T2000 furent initialement engagées sur les Talgo assurant au départ de Madrid des relations vers Barcelona et Irun, ensuite également vers Malaga, Grenada, Valencia, Cartagena, Cadix, Hendaye et Alicante. En 2000, elles circulaient toujours au départ de Madrid vers Irun, Bilbao, Almeria et Grenada.



La 353.009 "Virgin de Gracia" en tête d'un Talgo Madrid - Granada, photographiée à Aranjuez en juin 1996. L'esthétique peu réussie de ces engins fut encore dégradée vers la fin des années '80, lorsque les deux grands pare-brise d'origine de la cabine de conduite furent remplacés par une série de six petites fenêtres, et qu'un groupe de climatisation fut installé sur la toiture. Felipe ARANDA.

DSB. L'offre des DSB ne respectait pas le critère de rentabilité et a donc été rejetée, mais les DSB arguent que leur offre était ambitieuse et réaliste, et envisagent de porter l'affaire en justice.

SUEDE

● Depuis le 27 mai 2002, une première relation IKEA circule entre Älmhult et Duisburg et retour (du lundi au vendredi : Oresund 18.28 - Padborg 23.30, du mardi au samedi : Padborg 04.39 - Oresund 09.26). La remorque est assurée en double traction par une locomotive de la série MY (ex. "gros nez" des Chemins de fer danois) de la société TraXion, et une machine de la Class 66 du chemin de fer privé suédois TGOJ.

ESTONIE

● Pour remplacer tout leur parc de locomotives Diesel de lignes provenant de l'ex. URSS, les Chemins de fer estoniens ont acquis aux USA 77 loco-

motives Diesel originaires des réseaux de l'Union Pacific et de CONRAIL. Il s'agit de locomotives General Electric, dont 58 du type C36-7 et 19 du type C30-7A. Ces engins sont en cours d'adaptation au Mexique, et seront tous livrés en Estonie entre mai et décembre 2002.

LUXEMBOURG

● Les CFL étudient la possibilité de ré-électrifier la ligne Luxembourg - Kleinbettingen en 25 kV 50 Hz. Cette section de 18 km fut électrifiée en 3000 V continu simultanément avec la ligne Bruxelles - Arlon. La mise en service officielle de la traction électrique eut lieu le 29 septembre 1956. Deux raisons motivent les CFL à reconverter la ligne : d'abord les contraintes d'exploitation de la gare de Luxembourg générées par la présence des deux tensions différentes; ensuite l'âge de l'équipement électrique nécessitant un renou-

vement partiel. Le passage en 25 kV de la ligne ne devrait pas poser de problèmes pour le matériel : les locomotives des séries 13 SNCB et 3000 CFL remorqueraient les trains tractés, les IC pourraient être assurés par les automotrices SNCB type 96 bicourant, et les trains locaux Luxembourg - Kleinbettingen par des automotrices CFL.

NORVEGE

● Cargo Net (ex. NSB Gods) a commandé chez General Motors 6 locomotives Diesel de la Class 66. Celles-ci seront numérotées dans la nouvelle série Di9.

Elles seront livrées en automne 2002 et utilisées pour le trafic marchandises sur la Nordlandsbanen. Les Class 66 gagnent donc toujours du terrain. Voir également à ce sujet notre reportage sur la société belge DLC utilisant une Class 66, pages 54 à 57.

Autriche

Mise en service des 2016 "Hercule" des ÖBB

En janvier dernier, Siemens a livré aux ÖBB la première locomotive Diesel de la série 2016 "Hercule" dont, au total, 70 machines ont été commandées, assorties d'une option pour 80 unités supplémentaires.

Construites chez Krauss-Maffei à München et surnommées "Eurorunner", ces locomotives sont équipées d'un moteur

Diesel MTU 16 cylindres du type 16V 4.000R41 de 2000 kW et d'une transmission électrique avec 4 moteurs de traction asynchrones triphasés. Elles peuvent circuler à 140 km/h, sont pourvues d'un frein rhéostatique de 1000 kW, d'un équipement de chauffage électrique, ainsi que de la réversibilité.

La caisse des 2016 est basée sur celle des locomotives électriques EuroSprinter. Leur longueur totale est de 18,500 m et leur masse de 80 t.

Le niveau sonore du moteur Diesel est extrêmement bas, de même que les nor-

mes de pollution des gaz d'échappement.

Les *Hercule* sont appelées à remplacer tout le parc de locomotives de ligne des ÖBB (séries 2043, 2143 et 2050). Les premières machines affectées au dépôt de Wiener-Neustadt sont utilisées depuis le mois de février en trafic voyageurs entre Wien-Süd et Graz.

Cinq machines identiques ont déjà été commandées pour le Kowloon Canton Railway Corporation à Hong Kong. DB-Cargo envisage également de passer une commande.

PHOTO 50-17 La première "Hercule" des ÖBB photographiée au dépôt de Wiener-Neustadt le 9 mars 2002. Révons quelque peu : imaginons cette superbe locomotive aux nouvelles couleurs de la SNCB...
Yves STEENE BRUGGEN.



L'Europe à voie étroite (1ère partie)



PHOTO 50-18 En avril 1989, dans les environs de Ostrowy, la Px 48-1912 (Chrzanow 3246/1953) remorque un train local en provenance de Krosniewice.
Pierre HERBIET.

Aux côtés des réseaux à voie normale (1435 mm) ou large (1520 mm dans l'ex-URSS et 1676 mm dans la péninsule ibérique), de nombreux réseaux à voie étroite ont été construits en Europe, afin de desservir à moindre coût des régions rurales "oubliées" par le grand chemin de fer, rôle assuré en Belgique par la défunte Société des Chemins de fer Vicinaux (SNCV). Dans certains cas, leur utilisation se justifie par les difficultés du relief (la Suisse en compte de nombreux exemples).

L'année 2001 a été une véritable année

noire pour ces chemins de fer, le plus souvent d'intérêt local. Quatre sociétés nationales ont totalement arrêté l'exploitation des voies étroites (ÖBB en Autriche, LG en Lituanie, PKP en Pologne, SNCFR en Roumanie) entraînant la fermeture définitive de certaines lignes ou leur reprise par des entrepreneurs privés et régionaux. Au Portugal, la ligne Sernada do Vouga - Aveiro a été fermée, la ligne Tua - Mirandela a été cédée à un exploitant privé, et le réseau de Porto est en cours de transformation en métro. La Belgique n'a pas été épargnée : suite à la mise en service d'une bande

transporteuse, le réseau industriel de Ploegsteert (voir EL 41 p. 10-12) a été fermé et entièrement démonté.

Quant à l'avenir, il semble sombre pour ce qui reste du réseau portugais où la fermeture complète est envisagée; la spectaculaire ligne grecque reliant Diakofto à Kalavrita est également menacée en raison de la vétusté du matériel, de même que le réseau de Balatonfenyves en Hongrie. En Roumanie, les réseaux forestiers exploités par les CFF (Caile Ferate Forestiere) disparaissent l'un après l'autre. En Allemagne, la traction vapeur encore utilisée en service régulier disparaîtra sur les lignes de Saxe d'ici 2005 (Radebeul-Radeburg, Cranzahl-Oberwiesental, Freital-Hainsberg - Kipsdorf et Zittau-Oybin), au profit d'autorails modernes. Bien sûr, d'autres réseaux assurent leur avenir, soit en étendant leur desserte, tel le SFM en Espagne, ou en renouvelant leur matériel.

PHOTO 50-19 En gare de Krosniewice, arrivée d'un train en provenance de Ostrowy remorqué par la Px 48-1912. A gauche, l'autorail MBxd1-163 attend pour assurer la correspondance vers Cetty. Avril 1989.
Pierre HERBIET.



Cet article est le premier d'une série qui vous emmènera pour un tour d'Europe à la découverte de ces chemins de fer si particuliers.

Nous commençons notre périple par trois pays candidats à l'Union Européenne, ce qui n'est pas sans influence sur leur politique en matière de chemins de fer...



PHOTO 50-20 Jusqu'en 1999, la ligne Gniezno - Anastazawo était exploitée en traction vapeur. Le 14 avril 1993, la Px 48-1927 (Chrzanow 3230/1952) remorquait des wagons à voie normale posés sur des trucks porteurs, ici dans les environs de Witkowo. Jean-Luc VANDERHAEGEN.

POLOGNE (PKP)

Début 2001, la Pologne pouvait être considérée comme le pays possédant le réseau public à voie étroite le plus étendu d'Europe. Même si la plupart des lignes n'étaient plus utilisées que pour le transport de marchandises, un trafic voyageurs subsistait sur certaines sections. La ligne Sroda Miasto - Zaniemysl présentait même la particularité d'être exploitée presque totalement en traction vapeur. L'ensemble du service voyageurs subsistant a été supprimé le 10 juin 2001, à l'exception de quelques parcours "touristiques" organisés les week-ends, mais ceux-ci ont pris fin définitivement le 15 octobre, sur ordre de la direction générale des PKP.

Parmi les lignes concernées, Sroda Miasto - Zaniemysl et Stare Bojanowo - Smigiel - Wielichowo, visitées par le PFT en 1993 et 1995 (voir *En Lignes* 16 et 27), ainsi que l'ensemble du réseau de Krosniewice où étaient utilisés les derniers autorails MBxd1.

PHOTO 50-21 L'autorail MBxd1-203, en provenance de Przedkowice, s'approche de Trzebnica, terminus de la ligne. Ce vénérable véhicule a été construit par Konstal en 1957. Il fait partie d'une série de 13 autorails (MBxd1 161 à 169, 201 à 204). Jean-Luc VANDERHAEGEN.





Le 16 septembre 1993, l'autorail MBxd1-204 vient de quitter la gare de Boniewo en direction de Krosniewice.

Pascal DUBOIS.

L'exploitation marchandises des lignes à voie étroite était principalement saisonnière, d'octobre à mars, pour le transport des betteraves et l'approvisionnement en charbon. Après la fermeture début 2001 des réseaux de Bytom, Krosniewice, Pleszew, Gryfice et Koszalin, les dernières lignes à voie étroite exploitées par les PKP étaient : Elk - Sawadden, Gniezno - Anastazewo, Kolo - Sompolno - Slawoszewek, Opatówek - Turek, Stare Bojanowo - Smigiel - Wielichowo et Znin - Gasawa. La ligne Gniezno - Anastazewo a été exploitée en traction vapeur jusqu'en 1999 mais était depuis lors desservie à l'aide de locomotives Diesel Lxd2, construites par Faur, en Roumanie.

Afin de se conformer aux directives européennes, les PKP ont été réorganisés en secteurs d'exploitation. Depuis le 1er janvier 2002, les voies étroites ont été rattachées à PKP "Immobilier", afin de permettre une reprise des lignes par les collectivités locales intéressées, voire par des opérateurs étrangers. Dans certains cas, notamment à Gniezno, Gryfice et Krosniewice, un trafic marchandises serait recréé et des parcours voyageurs "touristiques" assureraient des rentrées financières supplémentaires. A ce jour (avril 2002), seul le réseau de Smigiel, repris par la commune, a retrouvé son animation d'antan, mais uniquement en service voyageurs. En effet, pendant la période de transition entre les PKP et la

nouvelle société Smigielska KD, le client utilisant la cour à marchandises de Wielichowo s'est acheté un camion...

LITUANIE (LG)

La dernière ligne à voie étroite encore exploitée en Lituanie (une des trois républiques baltes issues du démantèlement de l'URSS) a été fermée le 25 mars 2001, exactement 100 ans après son inauguration. Cette ligne à voie de 75 cm reliait Panevezys à Anyksciai et était le dernier vestige d'un important réseau s'étendant de Joniskis à Naroch, ouvert en 1901. Le parc moteur était constitué de 12 locomotives de type Ty2, de petites locomotives BB diesels-électriques construites à Kaluga de 1951 à 1953. Le projet de maintenir la ligne dans un but touristique a malheureusement échoué par manque de fonds.

ROUMANIE

CFR (Caile Ferate Române)

La dernière ligne à voie étroite (76 cm) exploitée par les CFR reliait Sibiu à Agnita (47km). Ouverte le 17 novembre 1898, elle rejoignait alors Sighisoara.

PHOTO 50-22 Les autorails du type MBxd2 (201 à 231 et 301 à 312) furent construits par FAUR en Roumanie en 1987. Le 15 juin 1996, le MBxd2-228 assure un train sur la ligne Smigiel - Stare Bojanowo. Pierre HERBIET.

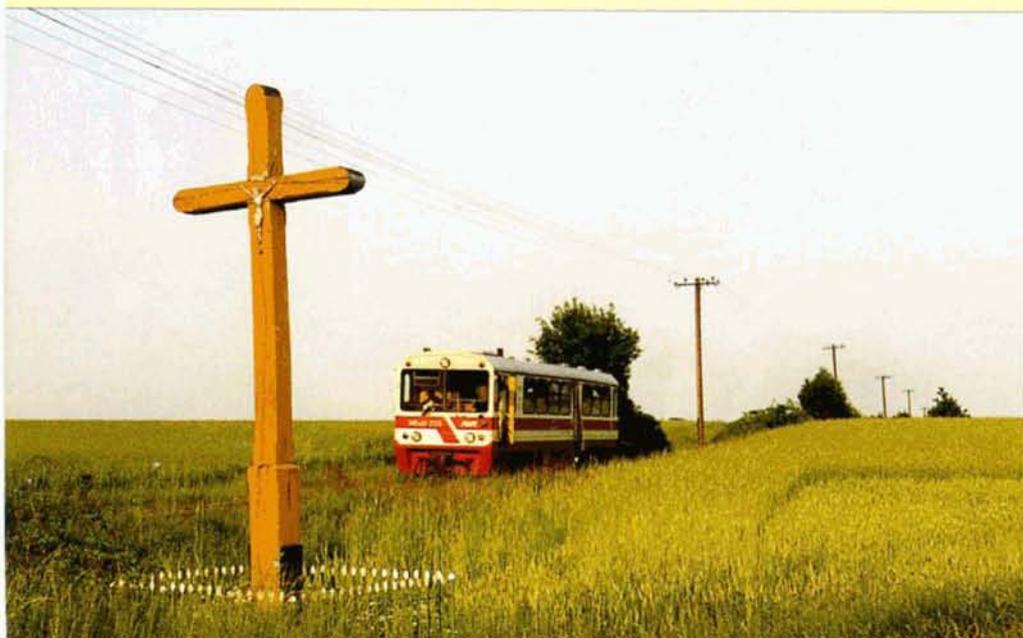




PHOTO 50-23 En Lituanie, le 22 août 1998, un train composé d'une unique voiture remorquée par la Ty2-131 stationne devant la pittoresque gare de Anyksciai. Ces locomotives à transmission électrique sont équipées d'un moteur Diesel de 260 kW. Philippe DE GIETER.

En 1965, la ligne Sighisoara-Agnita a été fermée, la section Agnita-Sibiu aura quant à elle vécu jusqu'au 15 octobre 2001, date du dernier parcours assuré par les CFR. L'important réseau de Tirgu Mures (80 km au total, ouvert en 1915), a été progressivement fermé dans les années '90. Quelques circulations spéciales ont cependant encore eu lieu pendant l'été 2001, pour la dernière fois.

Une des spécificités des voies étroites

CFR était l'absence totale d'autorails : seules des rames tractées étaient utilisées. L'absence de système de chauffage vapeur des trains sur les locomotives Diesel obligeait d'ailleurs les CFR à recourir à la traction vapeur pendant le service d'hiver (locomotives 0-4-0 série 764).

CFF (Caile Ferate Forestiere)

A côté du réseau national des CFR, les CFF possédaient un important réseau à

voie étroite (76 cm), principalement destiné à l'exploitation des ressources forestières, mais où un transport voyageurs était également présent. Le matériel de traction des CFF se compose principalement de locomotives à vapeur 0-4-0 série 764 construites par Resita jusque dans les années '80 et d'autorails de construction locale. De nombreux véhicules routiers transformés pour la circulation sur voie ferrée sont également utilisés.

PHOTO 50-24 Sur la dernière ligne à voie étroite des CFR, reliant Sibiu à Agnita, la 87-0017-1 (la dernière locomotive encore disponible pour le service !) remorque l'unique train de la journée. Altina, mai 2000. Pierre HERBIET.





PHOTO 50-25 Sur le réseau de Viseu de Sus, à Novat en mars 2001, un vénérable autorail tracte péniblement un train de grumes.
Philippe DE GIETER.

Depuis la chute du Mur en 1989, les lignes exploitées par les CFF se sont progressivement réduites. Des 16 exploitations de l'époque, seul un réseau conserve une réelle activité, à Viseu de Sus où, aux côtés des CFF, une entreprise suisse, la R.G.Holz Company, assure une partie de l'exploitation depuis novembre 2001. Une utilisation sporadique est encore observée à Covasna où le plan incliné, permettant aux wagons de passer de la partie supérieure du réseau à la partie inférieure, est désormais classé monument historique, tandis qu'à Moldavita, outre une exploitation réduite en traction Diesel, la principale activité est désormais le tourisme, en raison des nombreux monastères accessibles par la voie ferrée des CFF.

Une journée à Viseu de Sus

L'exploitation particulière des réseaux forestiers roumains est à l'image du pays, elle ne manque ni de charme, ni de surprises. Viseu de Sus est désormais le dernier endroit où il est possible d'utiliser ce type de transport pour ses déplacements quotidiens. Dès l'arrivée au dépôt, on semble plongé dans un autre monde: impossible d'obtenir un billet ce jour là, l'employé chargé de la vente étant en congé, le transport est gratuit. A côté de locomotives à vapeur garées en réserve, une machine sous pression assure les manœuvres. Outre les autorails CFF de conception purement locale, plusieurs voitures et camionnettes transformées en véhicules ferroviaires pour le service des gardes-frontières sont également présents;

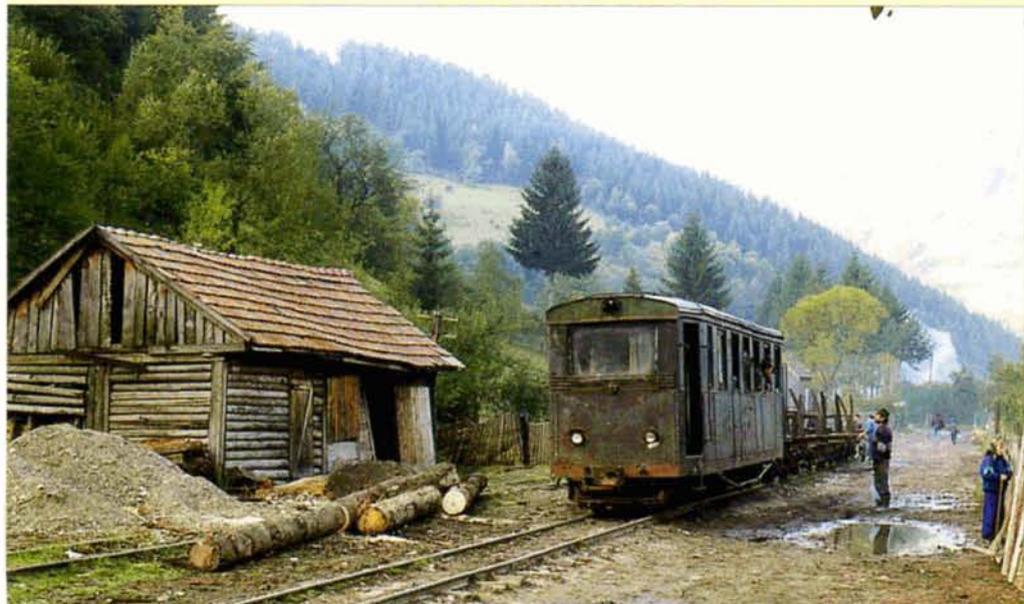
nous sommes proches de la frontière ukrainienne...

Tandis que le personnel prépare l'autorail qui desservira la ligne le jour de notre visite, une locomotive à vapeur du type 764 qui assurait la manœuvre des wagons de grumes s'est soudainement arrêtée, avariée. Qu'à cela ne tienne, le machiniste s'est emparé d'un poste à souder rudimentaire et entame consciencieusement des travaux de soudure au modérateur défaillant de la locomotive, restée évidemment sous pression... Même les lois de la physique semblent différentes dans ce pays !

Pendant ce temps, l'autorail est prêt au départ. L'aménagement intérieur est ravagé. L'engin est divisé en deux parties: d'un côté le poste de conduite et quelques sièges, de l'autre, un compartiment utilisé pour charger les billots de bois et les voyageurs qui n'ont pu prendre place de l'autre côté; on y devine aussi les restes du deuxième poste de conduite de cet autorail devenu unidirectionnel. La plupart des fenêtres ont été remplacées par des plaques de bois.

Avant de démarrer, le personnel du train s'offre une petite rasade d'eau minérale,

PHOTO 50-26 En octobre 2000, entre Viseu et Novat, un tortillard marque l'arrêt dans un village blotti au cœur de la forêt.
Alain DEFECHEREUX.



à en croire l'étiquette... En fait, cela ressemble plus à de la vodka. La première partie du trajet longe la rivière Viseu et les dégâts causés par les crues de l'hiver 2000/2001 sont encore nettement visibles : la plupart des ponts, le plus souvent de simples passerelles suspendues en bois, ont été emportés. La vitesse limitée du convoi permet de le quitter facilement pour le prendre en photo et ensuite réintégrer le train au passage.

Après quelques kilomètres, les deux branches du réseau se séparent, celle de gauche continuant à suivre le cours du Viseu. Depuis les crues, elle est hors-service mais la compagnie suisse R.G. Holz s'affaire à la remise en état de la ligne. Cette compagnie suisse assure désormais l'exploitation, indépendamment des CFF. L'autre branche suit un affluent de la Viseu puis s'enfonce dans les bois. Au pied d'une forte rampe, l'autorail s'immobilise et, tandis que les bûcherons continuent à pied pour aller chercher des wagons chargés de grumes qu'ils ramèneront par gravité, le personnel de conduite, déjà bien imbibé d' "eau minérale" s'allonge dans l'herbe pour faire la sieste.

Une fois les wagons chargés descendus, l'autorail s'attaque à la forte rampe, non sans difficulté : la voie est rendue particulièrement glissante par la boue apportée par les engins de débardage. Pendant ce temps, un ouvrier est monté sur le toit de l'autorail et tente de réparer la toiture. Arrivés sur le lieu d'exploitation, des rondins sont chargés dans le compartiment arrière de l'autorail. Cette opération terminée, le parcours retour peut commencer, en marche arrière, vu l'absence de deuxième poste de conduite ! Arrivés en bas de la côte, les wagons chargés de grumes sont attelés à l'autorail afin d'être acheminés à Viseu.

Le trajet retour est également un parcours voyageurs, même si aucun horaire ne semble exister. Arrivé à un endroit en apparence inaccessible, coïncé

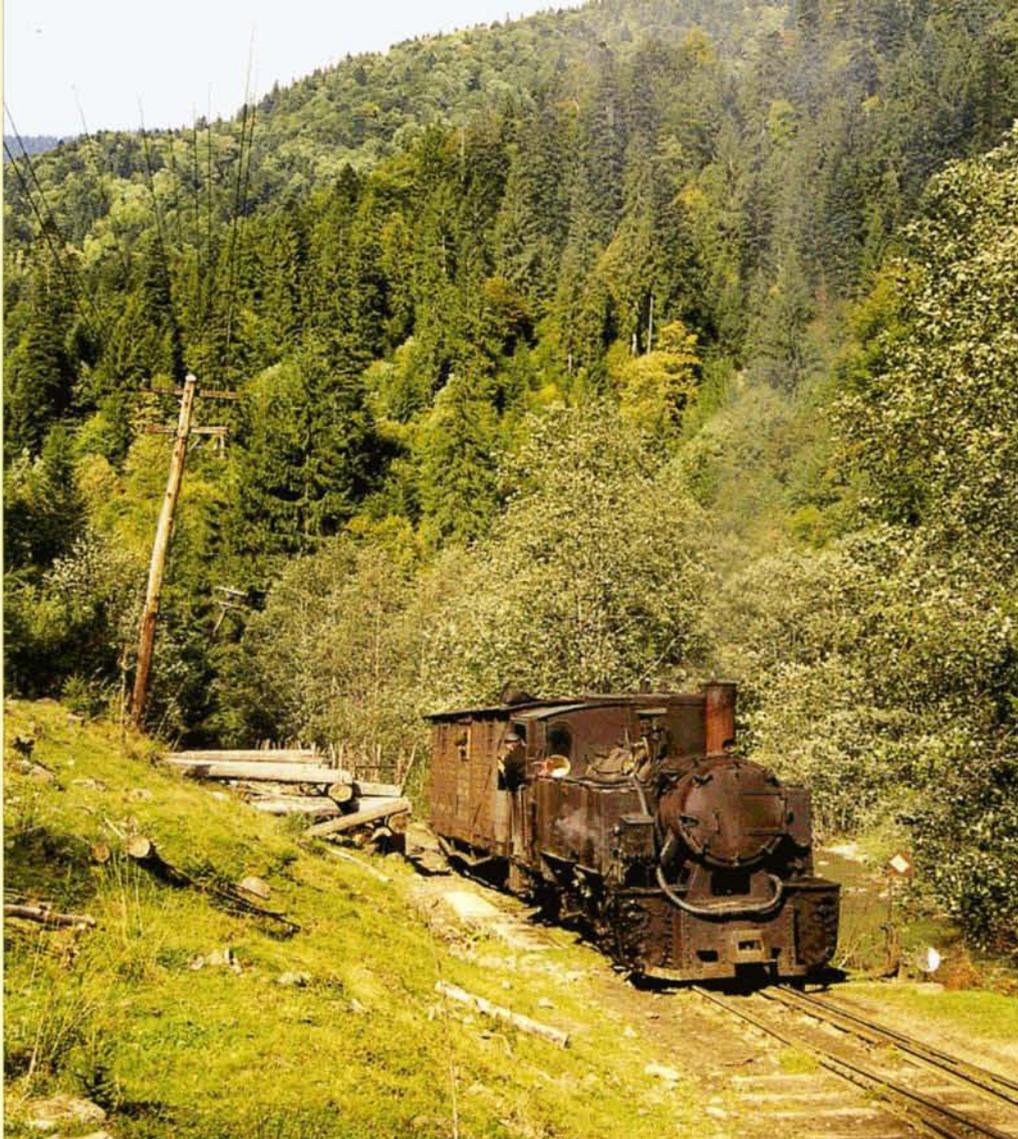


PHOTO 50-27 Les déraillements font partie du quotidien des CFF, comme en témoigne cette vue prise à Viseu de Sus le 24 septembre 1998. Ce jour là, le parcours de 41 km a été parcouru en 5 h ! En tête du convoi, la 764-436 (Résita, 1951). Alain DEFECHEREUX.

entre la paroi rocheuse et la Viseu, le train s'arrête cependant pour embarquer des voyageurs. Depuis que le pont a été emporté par les crues, un bulldozer charge les voyageurs sur la rive opposée (les bagages sont placés dans la benne et les voyageurs partout ailleurs où il est possible de se tenir) puis traverse la rivière pour rejoindre le train. Chacun cherche alors une place qui lui convient, non pas dans l'autorail, mais sur les wagons de grumes. Sur la fin du parcours, les effets de l'"eau minérale" deviennent dangereux : en cours de route, le conducteur a aban-

donné son poste de conduite, pour venir se disputer avec son accompagnateur dans le deuxième compartiment : vraisemblablement, ils ne sont pas d'accord sur la répartition des Deutsche Marks que nous leur avons donnés en rapport avec les nombreux arrêts-photos réalisés... Un des panneaux de bois remplaçant une fenêtre devra être changé, l'accompagnateur ayant été à deux doigts de passer au travers...

à suivre...

Philippe DE GIETER

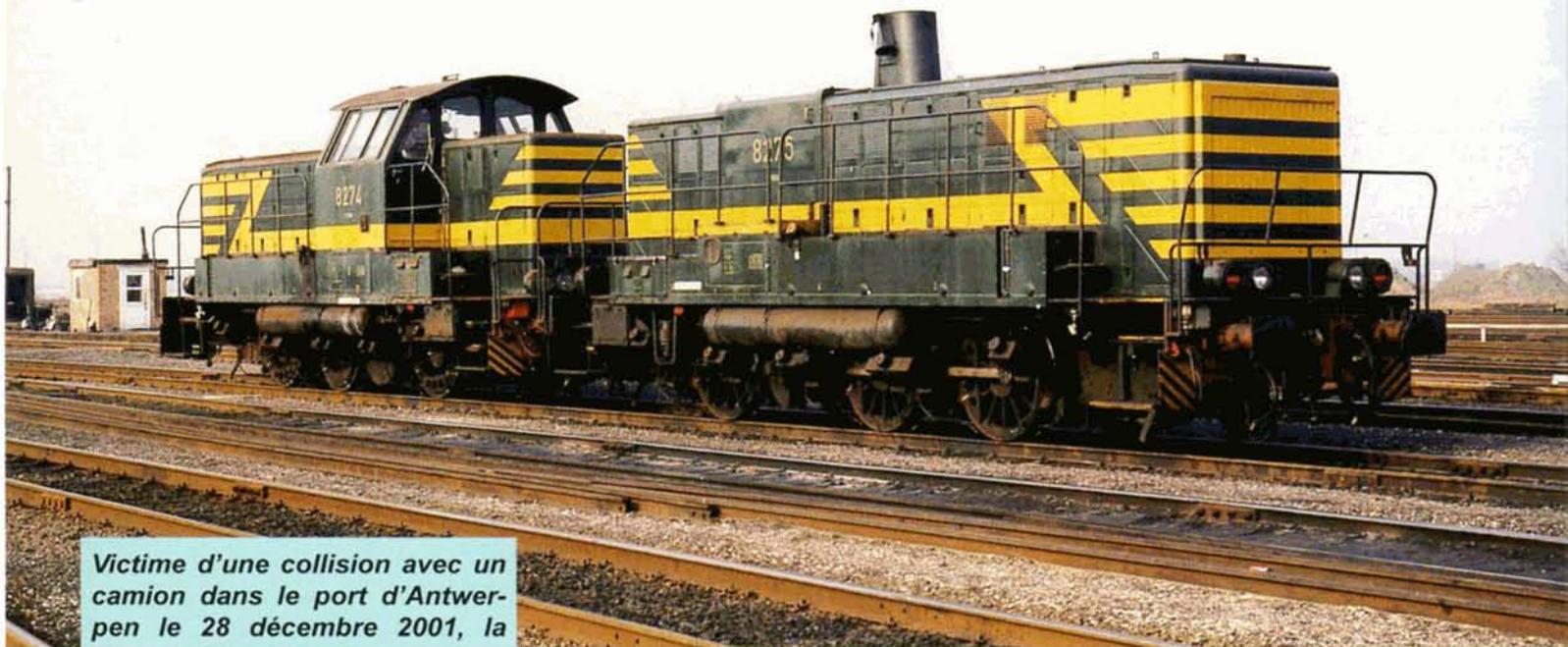
PHOTO 50-28 A Moldavita un "autorail" est utilisé pour ce qui reste d'exploitation forestière. Philippe DE GIETER, mai 2001.



PHOTO 50-29 Les réseaux forestiers regorgent d'engins pour le moins insolites. Ici, un camion transformé. P. HERBIET, mai 1999.



Réforme de la 8275



Victime d'une collision avec un camion dans le port d'Antwerpen le 28 décembre 2001, la 8275 a été réformée le 1er février 2002. Voici l'histoire de cet engin unique.

Afin de pouvoir remorquer les trains lourds de marchandises entre le triage d'Antwerpen-Noord et les différents quais du port sans faire usage de doubles tractions nécessitant la présence d'un conducteur sur chaque locomotive, il fut décidé en 1974 de monter un équipement pour la marche en unité multiple sur douze machines de la série 82 de la seconde tranche (8256 à 8275), plus précisément sur les 8260 à 8271 du dépôt d'Antwerpen-Dam. Très vite, on s'aperçut que, lors de ma-

PHOTO-THEME 44 Le 14 février 1986, la 8275 était menée par la 8274, ici au triage d'Antwerpen-Noord. *Jean-Luc VANDERHAEGEN.*

noeuvres avec un tel couplage, le manque de visibilité obligeait le conducteur à changer de locomotive à chaque changement de sens de marche, entraînant des retards dans les opérations. C'est ainsi qu'il fut envisagé de supprimer la cabine de conduite d'une locomotive dans le but d'améliorer la visibilité et d'éviter au conducteur de changer de machine.

La Direction du Matériel marqua son accord en juin 1975, pour transformer à titre expérimental une locomotive en "unité de traction". L'Atelier Central de

Salzennes fut chargé du travail. Comme la 8275 se trouvait depuis la fin de 1975 à l'Atelier Central de Salzennes pour réparation à la suite d'un accident, elle fut choisie pour servir de prototype.

Cette locomotive, dernière de sa série, construite par *La Brugeoise et Nivelles* à Nivelles, avait été livrée à la SNCB le 13 juillet 1973.

TRANSFORMATION

Le point le plus important fut le démontage complet de la cabine de conduite. Une nouvelle plateforme de conduite fut aménagée, recouverte par un capot coulissant.

L'ensemble du pupitre de commande et du tableau des appareils de contrôle du poste de conduite furent déplacés.

L'appareillage électrique fut rassemblé dans une nouvelle armoire installée dans un des longs pans de la machine et accessible depuis le sol.

Les éléments qui se trouvaient sur les deux tablettes latérales, lesquelles disparurent avec l'enlèvement de la cabine, furent déplacés et remontés sur le pupitre de commande : boutons-poussoirs de purge-frein, du klaxon et de l'arrêt moteur.

Le dispositif de veille automatique, l'indicateur de vitesse Hassler et son sifflet, les deux robinets du frein direct (frein agissant sur la ou les locomotives seules), ainsi que l'appareillage radio (émetteur, microphones, hauts-parleurs) furent supprimés.



PHOTO-THEME 44 Après son démontage, la cabine fut conservée durant quelques années à l'atelier de Latour. Elle y fut démolie entre 1982 et 1984. *P. HERBIET, 14.12.1981.*



Les interrupteurs de commande des phares et les lampes de signalisation furent transférés dans la nouvelle armoire électrique.

Les deux klaxons furent replacés contre la cheminée d'évacuation des gaz d'échappement, et les gardes-corps furent rallongés pour protéger l'espace laissé libre par le retrait de la cabine.

Enfin, la 8275 fut pourvue de l'équipement pour la marche en unité multiple qui était destiné à la 8271 (ultérieurement, toutes les machines de la seconde tranche seront équipées de l'unité multiple).

A noter que la conduite de la 8275 seule restait possible. Après ouverture du capot coulissant, le conducteur pouvait conduire la locomotive à la manière d'une voiture décapotable. Sa conduite seule n'était toutefois utilisée que lors de déplacements à l'atelier d'Antwerpen-Dam pour son garage.

Ainsi transformée, sa masse totale en ordre de marche fut réduite de 59 à 56 tonnes.

Amputée de sa cabine, la 8275 sortit de l'Atelier Central de Salzinnes le 29 avril 1977. De retour à Antwerpen-Dam, elle effectua divers parcours d'essais dans les vastes installations portuaires d'Antwerpen, afin d'évaluer l'impact réel de sa transformation, dans l'éventualité d'une extension de la modification à d'autres locomotives. Il s'avéra en définitive que la visibilité n'était pas améliorée. Pire même, puisque les conducteurs n'avaient plus la possibilité de changer de machine lors des manoeuvres; de même, en ligne, ils étaient obligés de conduire le train depuis la locomotive menante, laquelle se trouvait une fois sur deux en seconde position !

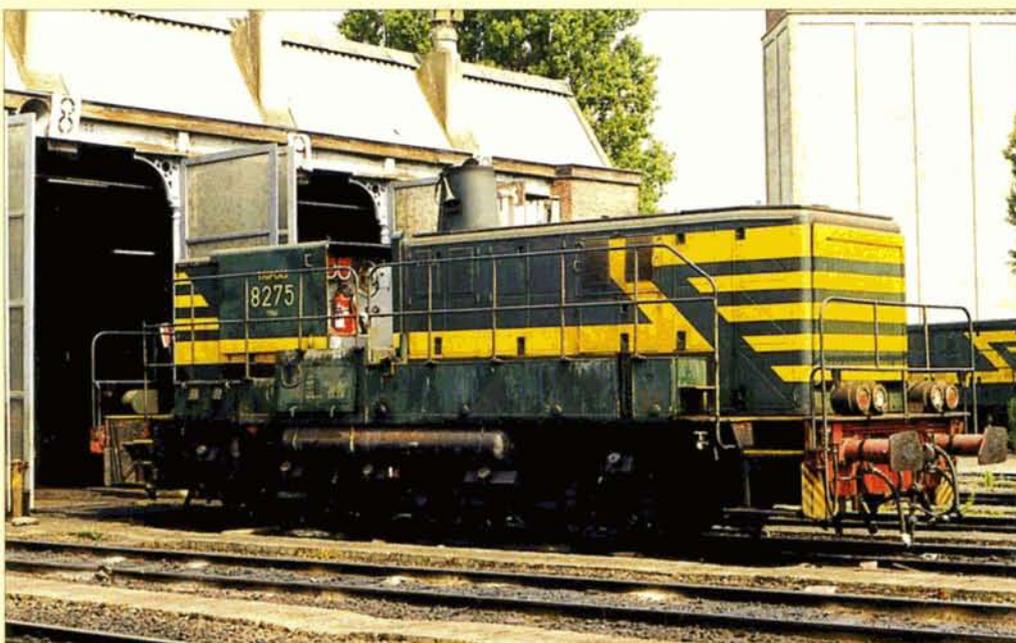


PHOTO-THEME 44 ↑ Le 24 juin 1999, à Antwerpen-Dam, la 8275 attend d'être déplacée sur une autre voie. Son capot coulissant est ouvert, permettant de distinguer le volant d'accélération. Ci-contre : une vue du pupitre de conduite.

J-L VANDERHAEGEN - Pierre HERBIET.

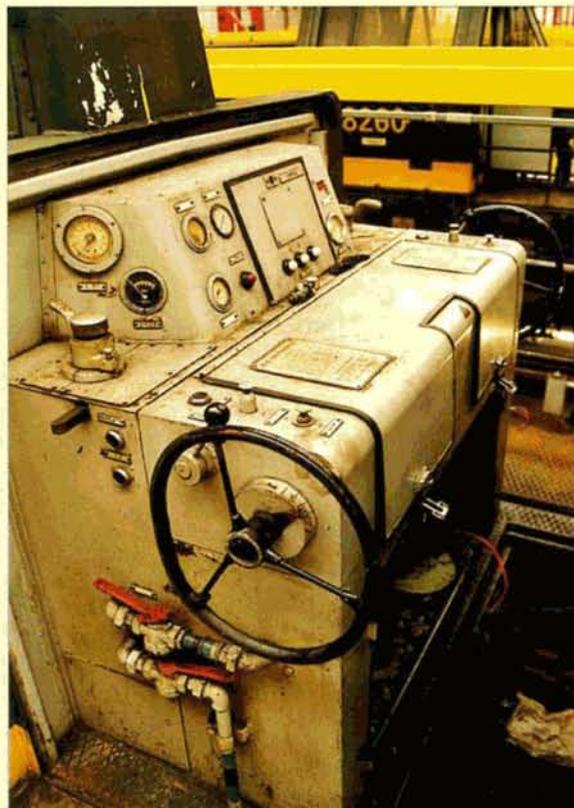
PHOTO-THEME 44

Série indissociable de 10 photos couleurs au format 10x15 de la 8275.

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

Communication : PHOTO-THEME 44

- 42-01 : Antwerpen-Noord (page 30)
- 42-02 : Antwerpen-Dam (page 31)
- 42-03 : Antwerpen-Lillo (page 32)
- 42-04 : Antwerpen-Noord B3 (page 33)
- 42-05 : Antwerpen-BASF (page 33)
- 42-06 : Antwerpen-Noord (page 33)
- 42-07 : Antwerpen-Noord (page 68)
- 42-08 : Cabine de conduite (page 30)
- 42-09 : 8274 + 8275 Antwerpen-Noord
- 42-10 : Antwerpen-Noord





*La 8275, vue du côté du groupe de refroidissement, à Antwerpen-Ijlsland, le 4 mars 1997. A ce moment, l'ensemble des ventelles du groupe de refroidissement était entièrement peint en jaune.
Daniel MOENS.*

La 8275 resta ainsi un engin unique, pas vraiment apprécié du personnel de conduite.

Après démontage, la cabine de conduite fut conservée et envoyée à l'atelier de Latour. Elle sera ferrailée entre 1982 et 1984.

Au début de 1994, la 8275 retourna à l'Atelier Central de Salzinnes pour y subir une révision générale. Contre toute attente, elle ressortit le 25 mars 1994 dans le même état, sa remise au type étant jugée trop onéreuse d'autant plus que sa cabine n'existait plus.

Le plus souvent, la 8275 était accouplée à la 8274. Cela ne tenait au seul fait que le roulement de la 8275 suivait en toute logique celui de la 8274.

← *Un gros plan de la 8275, pris du côté du petit capot. La paroi coulissante protégeant le pupitre de conduite est ouverte, permettant de distinguer le volant d'accélération.*
William BOECKX.



PHOTO-THEME 44 ↓ *Le 14 février 1986, les 8274 et 8275 remorquent une rame de produits pétroliers sur la ligne 223. Celle-ci relie le triage d'Antwerpen-Noord à l'extrémité nord du port, en desservant plusieurs grandes entreprises, dont BASF et Solvay. Le train vient ici de passer à côté du célèbre moulin blanc de Lillo.*
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



Le 20 janvier 1981, la 8275 menée par la 8264, au faisceau B3 du triage d'Antwerpen-Noord Jean-Luc VANDERHAEGEN.

Le personnel de l'atelier d'Antwerpen-Dam avait rapidement dénommé la 8275 "het kalf" ou "le veau", la "vache" étant la locomotive menante.

Ajoutons encore que la 8275 fut baptisée "Tripoli" au début des années no-nante, bien qu'elle ne fut pas pourvue de l'équipement de la radio. En fait, le service de Bruxelles qui s'occupait d'attribuer les noms aux machines devant être équipées de la radio ignorait que la 8275 était particulière. Lorsque les agents de l'atelier d'Antwerpen-Dam reçurent les autocollants avec le nom de baptême de la 8275, ils les apposèrent, sans plus.

Si l'utilisation de locomotives sans cabines est chose courante sur certains réseaux, comme aux Etats-Unis ou sur des réseaux industriels (Cockerill, Clabecq), la raison est toute différente ici, puisqu'il s'agit ici de réduire le coût de construction d'engins appelés à circuler toujours accouplés.

PHOTO-THEME 44 → **Le 5 mars 1983, les 8275 et 8274 longent l'Escaut à hauteur de l'usine BASF, sur la ligne industrielle 223.** Pierre HERBIET.

PHOTO-THEME 44 ↓ **Le 20 novembre 1986, la 8275 accouplée à son inséparable compagne, la 8274, quitte le triage d'Antwerpen-Noord.** Pierre HERBIET.





270005



Actualité belge

RECTIFICATIONS

(en gras souligné)

- Mutation des 2150 à 2160 de FNND → FSD : il faut **2151** à 2160 (2150 faisait déjà partie de l'effectif de FSD) et **07-02-2002**

2351 à 2383 : FSD → FNND **07-01-02**
6230 : FKR → Infra **02-01-2002**
6301 : FKR → Infra **02-01-2002**
7736 : FNND → **GCR** 17-08-2001
7738 : FNND → **GCR** 17-08-2001

LIVRAISONS D'ENGINS NEUFS

4153 : 07-11-2001 FKR
4154 : 13-11-2001 FKR
4155 : 22-11-2001 FKR
4156 : 26-11-2001 FKR
4157 : 29-11-2001 FKR
4158 : 07-12-2001 FKR
4159 : 12-12-2001 FKR
4160 : 18-12-2001 FKR
4161 : 24-12-2001 FKR
4162 : 09-01-2002 FKR
4163 : 16-01-2002 FKR
4164 : 21-01-2002 FKR
4165 : 24-01-2002 FKR
4166 : 29-02-2002 FKR
4167 : 04-02-2002 FKR
4168 : 07-02-2002 FKR
4169 : 11-02-2002 FKR
4170 : 15-02-2002 FKR
4171 : 21-02-2002 FKR
4173 : 05-03-2002 FKR
7758 : 31-01-2002 FNND
7759 : 31-01-2002 FNND
7760 : 27-02-2002 FNND

7761 : 28-02-2002 FNND
7762 : 11-03-2002 FNND
7763 : 18-03-2002 FNND
7764 : 25-03-2002 FNND

MUTATIONS

7750 : FNND → NK 19-12-2001
7751 : FNND → NK 19-12-2001
7752 : FNND → NK 19-12-2001
7753 : FNND → NK 19-12-2001
7754 : FNND → NK 19-12-2001
7755 : FNND → NK 22-01-2002
7756 : FNND → NK 22-01-2002
7757 : FNND → NK 29-01-2002
7758 : FNND → NK 01-03-2002
7759 : FNND → GCR 01-03-2002
7760 : FNND → GCR 28-03-2002
8068 : FSR → FAZ (tracteur)
8069 : FSR → FAZ (tracteur)

ENGINS RADIÉS

4402 : 01-03-2002 FKR
4403 : 01-03-2002 FKR
4404 : 01-03-2002 MKM
4405 : 01-03-2002 FKR
4406 : 01-03-2002 MKM
4408 : 01-03-2002 MKM
4502 : 01-03-2002 MKM
4504 : 01-03-2002 MKM
4506 : 01-03-2002 MKM
4508 : 01-03-2002 MKM
4509 : 01-03-2002 MKM
5115 : 01-04-2001 FNND
5193 : 01-04-2002 FNND
5314 : 01-04-2002 MKM
5916 : 01-06-2002 NK
5917 : 01-06-2002 NK

5926 : 01-06-2002 NK
5941 : 01-06-2002 NK
5946 : 01-06-2002 NK
8001 : 01-03-2002 FSR
8068 : 01-03-2002 FSR
8069 : 01-03-2002 FSR
8461 : 01-05-2002 FNND
8463 : 01-04-2002 FNND
8467 : 01-04-2002 FNND
8509 : 01-05-2002 FNND
8510 : 01-04-2002 FNND
8511 : 01-04-2002 FNND
8515 : 01-05-2002 FNND
8516 : 01-04-2002 FNND
8518 : 01-04-2002 FNND
8519 : 01-05-2002 FNND
8520 : 01-04-2002 FNND

SORTIES DE RÉVISIONS

612 : 02-05-2001 M
616 : 22-02-2002 M
619 : 12-09-2001 M
620 : 03-08-2001 M
625 : 19-12-2001 M
628 : 12-02-2002 M
631 : 19-11-2001 M
635 : 18-03-2002 M
637 : 24-01-2002 M
645 : 04-04-2002 M
664 : 29-03-2002 M
1187 : 19-03-2002 RI
1202 : 18-03-2002 RG
1601 : 15-04-2002 RI
2133 : 23-01-2002 RIK2
2134 : 20-02-2002 RIK2
2139 : 16-01-2002 RIK2
2140 : 28-03-2002 RIK2

2142 : 04-04-2002 RIK2
2229 : 14-03-2002 RG
2333 : 29-03-2002 LT
2336 : 15-04-2002 LC
2337 : 31-01-2002 RI
2340 : 28-02-2002 LT
2351 : 20-02-2002 LC
2356 : 15-02-2002 LT
2369 : 25-04-2002 LT
2372 : 18-01-2002 LC
2373 : 25-03-2002 LC
2556 : 09-01-2002 LC
2628 : 26-02-2003 LT
2633 : 05-02-2002 RG
5517 : 16-01-2002 RI + Rhin Acier
5523 : 02-04-2002 RI + Rhin Acier
7364 : 04-04-2002 RG
7391 : 19-02-2002 RG
8205 : 18-03-2002 RG
8258 : 30-04-2002 RG

ABRÉVIATIONS

AC : Atelier Central
FHS : Hasselt
FKR : Merelbeke
FNND : Antwerpen-Noord
FSR : Schaerbeek
GCRA : Charleroi-Sud (atelier)
INFRA : Département Infrastructure
LC : révision confort
LT : révision technique
NK : Kinkempois
M : modernisée
MKM : Stockem
RG : révision générale
RI : révision intermédiaire
RIK2 : 2e révision intermédiaire

Locomotives électriques

série 11

● L'entretien des locomotives de la série 11 sera prochainement transféré de Forest-Midi à Schaerbeek.

série 13

● Le 16 mars à 09.46, lors de son entrée en gare de Gouvy, le train de marchandises 42968 (Metz-Sablon - Zeebrugge), détourné suite à la collision de Marbehan, a pris en écharpe une rame garée voie 5 mais qui empiétait sur le gabarit de la voie adjacente. Les deux machines de re-

morque, les 1318 et 1336, n'ont pas déraillé mais ont vu un de leur flanc fortement endommagé, éventré sur toute la longueur sur une hauteur d'environ un mètre.

série 14

● On le sait, la SNCB doit commander prochainement de nouvelles locomotives électriques polycourant, appelées à remplacer toutes les séries anciennes 22, 23, 25, 25.5 et 26, lesquelles approchent à grands pas du cap des 50 ans ! Alstom Belgium Transport (ex. ACEC Charleroi) travaille à la mise au point d'une locomotive de ce type, capable de parcourir toute l'Europe.

Pour mener à bien ce projet, l'entreprise doit pouvoir disposer des différentes sources d'alimentation électrique rencontrées en Europe. Elle dispose déjà d'un équipement 25 kV. Un équipement permettant de produire du 15 kV est arrivé en provenance de Suède au début du mois d'avril. Il s'agit de deux ensembles transformateur-alternateur montés sur des wagons et qui servaient de sous-stations mobiles en Suède. Leur acheminement s'est opéré par bateau jusqu'à Zeebrugge, ensuite par camion jusqu'à Charleroi. La SNCB s'orientera-t-elle à nouveau vers une locomotive prototype avec toutes les conséquences néfastes que cela pourrait impliquer?

Le 5 mars 2002, passage du train de mesures à Villers-Saint-Siméon, sur la ligne 34 Tongeren - Liège.

Michel HANSENS.



série 15

● La voiture de mesure 00801, revenue de réparation en novembre 2001 après la collision de Voroux du 11 juin de la même année, a repris de fin février à fin mars une campagne de contrôle des caténaires sur l'ensemble du réseau électrifié (mesure de la hauteur des fils et de leur désaxement). La rame était cette fois composée, outre la locomotive, de la voiture de mesure ES 601 (une ancienne remorque d'automotrice électrique de 1935) et d'un fourgon Dms. La traction de ces parcours, qui avaient pour point d'origine l'atelier Diesel de Schaerbeek, fut toujours assurée par la 1503, laquelle, pour rappel, a été spécialement adaptée en octobre 2000 (principalement par l'équipement de deux pantos type Faiveley AX identiques à ceux portés par les 13).

→ *Retour de Gouvy vers Schaerbeek du train de mesures, ici dans les environs de La Gleize, le 1er mars 2002. Le support de la raquette du panto est muni de repères (bande jaune avec traits noirs) qui sont observés par une caméra montée sur la toiture de la voiture 00801. Un projecteur visible sur la partie avant de la toiture de la voiture éclaire le panto pour les parcours en tunnel.*

Laurent GARY.

↓ Ces parcours de mesures ont donné l'occasion à la 1503 de parcourir des lignes sur lesquelles les 15 n'ont que circulé rarement. Le train débouche ici du tunnel de Veurs, sur la ligne 24 Glons - Montzen. Parcours du 15 mars Schaerbeek - Montzen et retour via Aarschot - Hasselt - Visé. A noter que la voiture de mesures 00801 a été acquise par "B-Télécom" M. HANSENS.



Le 8 mars, arrivée du train de mesure à Aachen-Hbf.

Michel. HANSENS.



● Prévus pour le 15 juin, la mise en service des locomotives de la série 15 sur les trains P Gouvy ↔ Liège sera de nouveau postposée, les conducteurs de Gouvy n'étant toujours pas initiés à leur conduite en raison du manque de personnel. Les 15 reprendront en fait le roulement ZE des 55 bleues, dont voici le détail :

Du lundi au vendredi :

501 : Gouvy **4028** Liers **4016** Gouvy

502 : Gouvy **4027** Liers **4017** Gouvy

503 : Gouvy **4027** Liers **4018** Gouvy

A noter que le train 4027 est assuré en double traction avec les machines assurant le service 502 et 503.

Le samedi et dimanche :

501 : Gouvy 13.20 **RE4016** 14.32 Liège-

Guillemins **4016** Gouvy

502 et 503 : réserve

A noter que ces trains devraient être assurés par des voitures K4 dès leur retour des Pays-Bas.

Seules trois locomotives seront disponibles pour le service : les 1501, 1503 et 1504. Nul doute que des 55 bleues ou des 13 devront fréquemment assurer un des services pour pallier à l'immobilisation d'une ou de plusieurs 15. Quant aux deux autres machines, la 1502 est garée depuis longtemps à Kinkempois, et la 1505 se trouve depuis octobre 2000 à l'Atelier Central de Salzinnes pour révision (travaux interrompus au début de 2001). Ces deux engins devraient prochainement être réformés.

PHOTO 50-31 Passage à Mévergnies-Attré sur la ligne 92 Ath - Jurbise de la 2555 en tête du train 44840 Kijfhoek - Quévy (voir EL 49 page 26). La rame est composée de différents wagons pour la transport de coils, dont deux nouveaux Shimmns 3614H2 (premier et troisième wagons). Voir à ce sujet les pages 48 et 49.



PHOTO 50-30 La 2361 lors de son relevage, après la collision survenue à Marbehan le 13 mars dernier. Geoffroy QUINET.

série 16

● Sauf rebondissement de dernière minute, les 16 devraient perdre leurs derniers services le 15 décembre prochain, lors de la mise en service de la LGV2. A ce moment, les IC-A Oostende - Eupen circuleront via la LGV 2, impliquant leur traction exclusive par des 13, seules locomotives électriques pourvues du dispositif de répétition des signaux du type TBL2. Etant donné qu'au même moment la DB ouvrira la ligne à grande vitesse entre Köln et Frankfurt, trois relations Oostende ↔ Frankfurt devraient être assurés par des rames ICE3 de la DB (voir EL 48 pages 49-51) selon le projet d'horaires suivant :

Oostende 06.05 - Frankfurt 11.00
 Oostende 12.05 - Frankfurt 17.00
 Oostende 16.05 - Frankfurt 21.00
 Frankfurt 06.00 - Oostende 10.55
 Frankfurt 10.00 - Oostende 14.55
 Frankfurt 18.00 - Oostende 22.55

Ces parcours n'assurant qu'un remplacement partiel des IC-A classiques, quelques parcours en automotrices devraient être organisés entre Liège-Guillemins, Verviers et Aachen-Hbf. En attendant cette date fatidique, la 1601 a quitté l'Atelier Central de Salzinnes le 16 avril, réhabillée de la livrée bleue, après y avoir subi une révision intermédiaire. Une seule 16 subira encore une révision à Salzinnes : la 1605.





Toutes les locomotives électriques sortant de révision de l'Atelier Central de Salzinnes, sont testées en ligne, généralement en tête du train 66510 entre Ronet et Jemelle. Le 4 avril mars dernier, la 2142 sortant de RIK2, assure son parcours d'essai, ici en passage à Haversin. Les deux machines remorquant normalement ce train sont placées en véhicule.
Michel HANSSENS.

série 23

- Le 13 mars dernier, en gare de Marbehan, un train de marchandises, remorqué par les 2361 et 2352 se dirigeant vers Arlon, a franchi intempestivement le signal de sortie de la gare qui imposait l'arrêt, et est entré en collision avec un autre train de marchandises qui cisailait la voie principale

pour rejoindre une voie de garage. La 2361 a subi des dégâts considérables, notamment à hauteur de la cabine de tête, qui est complètement broyée. On s'orienterait vers la réforme de cette machine.

pour RG. Ceci est d'autant plus étonnant qu'il était prévu de réformer la série à cours terme! D'autres 25 devraient également subir une RG cette année.

série 26

- La 2632 est sortie de RG le 5 février, dans la livrée bleue sans les trapèzes jaunes.

série 25

- La 2507 est entrée à l'AC Salzinnes

La ligne 43 ne voit passer que quelques rares trains de marchandises, généralement tôt le matin ou tard le soir. Par contre, le dimanche après-midi, on peut voir circuler le train de chaux vide 49601 à destination de la carrière Lhoist de Jemelle. Le 10 mars, ce train, remorqué par les 2327 et 2626, passait devant le rocher de la Vierge à Comblain-la-Tour, composé de wagons du type Falns loués à Railion (voir EL 48 page 44).
Michel HANSSENS.



Locomotives Diesel

série 51

● Deux machines de l'atelier d'Antwerpen-Noord ont été radiées au 1er avril : la 5115 (usure du moteur Diesel) et la 5193 (avarie à la génératrice principale).

séries 53 et 59

● Cette fois, c'est bien fini. Après 48 ans de service, les dernières 59 ont été définitivement arrêtées dans le courant du mois de mai. Il s'agit des 5916, 5917, 5926, 5941 et 5946, toutes de Kinkempois, mises hors exploitation au 1er juin 2002.

Pour les remplacer, quatre 53 de Stockem ont été détachées à TUC-Rail : les 5307, 5308, 5312 et 5313, arrivées à Voroux dans le courant du mois de mars. L'atelier de Stockem continue d'assurer leur entretien.

● La 5314 de Stockem a finalement été mise hors exploitation le 1er avril 2002, consécutivement à la collision survenue à Rhisnes le 6 décembre 2001 avec la 1330 (voir EL 49 page 27).

Du 16 au 18 mars, trois trains militaires belges sont revenus de manoeuvres en Pologne. A chaque fois, une voiture-couche polonaise (PKP) était incorporée dans la rame. Les wagons étaient principalement chargés de camions, de jeeps et de véhicules routiers divers. Le 17 mars, le deuxième train débouche du tunnel de Glons, à contre-voie, en direction de Leopoldsborg. Michel HANSENS.



Le 13 avril, un train expo Siemens a transité par la Belgique de Montzen à Zeebrugge, où il a embarqué à destination du Royaume-Uni. 5320 + 5216. Michel HANSENS.

série 55

● Contrairement à ce qui a été écrit dans le EL 49 page 27, les essais dynamiques de l'ATB des 5517 et 5526 se sont finalement déroulés (après plusieurs reports successifs de la part des Néerlandais) les nuits des 26/27 (pour la 5517) et 27/28 (pour la 5526) mars 2002.

Les essais débutaient à Maastricht par un parcours vers Visé, et retour, afin de

tester la transition entre une zone d'ATB EG (Eerste Generatie : première génération) vers une zone sans ATB (le réseau SNCB) et vice-versa. S'en suivait un parcours vers Venlo et retour, afin de tester toute une série de configurations, aussi bien en ATB EG qu'en ATB NG (Nieuwe Generatie : nouvelle génération), ce dernier système étant installé sur la section Roermond - Venlo. Les essais se sont parfaitement déroulés.



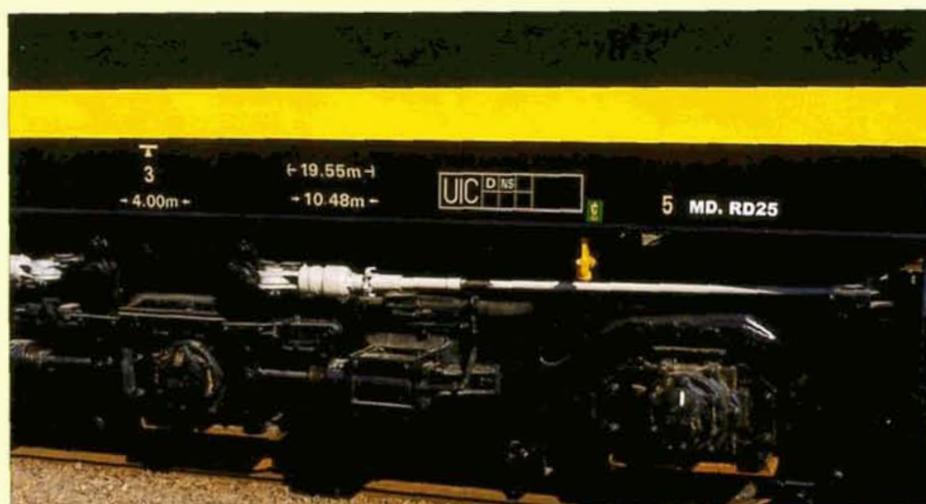
La 5523 en jaune !

Le 2 avril dernier, la 5523 est ressortie de l'Atelier Central de Salzinnes après révision et transformation comme troisième machine "Rhin d'Acier", c'est-à-dire équipée de l'ATB et du PZB90 (Indusi) pour la circulation sur les réseaux NS et DB. La 5523 a ainsi perdu son équipement pour l'alimentation en haute tension des rames voyageurs et a, par conséquent, troqué sa robe bleue contre la traditionnelle livrée jaune. Cette dernière présente néanmoins la particularité de voir les marquages sur la caisse adaptés afin d'être en conformité avec les prescriptions UIC (ce qui n'était pas le cas jusqu'à présent). Ces nouveaux marquages seront appliqués dès le départ aux 5533 et 5507 (quatrième et cinquième locomotives "Rhin d'Acier"). Quant aux 5517 et 5526, l'adaptation se fera lors d'un prochain passage à l'AC Salzinnes, en combinaison avec le placement du GPS.

Ci-dessous : La 5523 a perdu sa belle robe bleue pour revêtir la décoration jaune. Il s'agit ainsi de sa quatrième livrée (livrée d'origine, livrée verte sans les pointes jaunes, livrée bleue et livrée jaune). Atelier Central de Salzinnes, 29 mars 2002. On remarquera également le grand logo B.
Christian VANHECK.



Les nouveaux marquages UIC apposés sur le bas de la caisse de la 5523. Ci-dessus, de gauche à droite, le n° de la roue, la date de révision, le point de levage + n° de roue + empattement du bogie, le régime de freinage et les poids freins. Ci-dessous : le point de levage + n° de roue + empattement du bogie, la longueur totale, l'entraxe des bogies, les réseaux où la circulation est autorisée, et l'indication que l'eau du moteur Diesel est traité au RD25.





Le 16 mars, arrivée à Montzen en provenance d'Aachen-West du premier train militaire dont il a été question à la photo du bas de la page 40, remorqué par la 5521. Michel HANSSENS.

série 73

- Selon les prévisions, la SNCB pourrait entamer la réforme des 73 de la première tranche (7301 à 7335) dès 2006.

série 75

- Les deux dernières 75, les 7502 et 7503, ont été vendues à la firme italienne Visali. Avant leur départ vers l'Italie, elles seront repeintes par l'atelier d'Antwerpen-Noord, dans une livrée jaune et grise.

série 77

- La répartition des locomotives de la

série 77 au 15-05-2002 est la suivante :

- Antwerpen-Noord (29 locos) : 7701 à 7720, 7725 à 7729, 7761 à 7764;
- Charleroi-Sud (15 locos) : 7721 à 7724, 7730 à 7738, 7759, 7760;
- Merelbeke (10 locos) : 7739 à 7748;
- Kinkempois (10 locos) : 7749 à 7758.

Les 20 dernières 77 de la première tranche (7761 à 7790) seront également équipées de l'ATB et du PZB90 (Indusi) et affectées à Antwerpen-Noord.

série 80

- Trois locomotives ont été réformées au 1er mars dernier : la 8001 (mauvais état général), et les 8068 et 8069, les-

quelles ont été mutées à l'Atelier Central de Salzinnes comme tracteur d'atelier en remplacement de la 9209 (acquise par le PFT) et de la 9131.

- Comme on le sait, les 80 sont progressivement remplacées par des 82 (6 machines au 01-04-2002 : 8201, 8202, 8204, 8206, 8209 et 8210). Les nouvelles venues ne font toutefois pas bon ménage avec les conducteurs de Schaerbeek, habitués depuis longtemps au bon confort de conduite des 80 (faible niveau sonore, bonne visibilité, bonne suspension, etc.). Les moteurs Diesel des 82 posent d'ailleurs beaucoup de problèmes, comme leur grande consommation d'huile.

Toutes les 77 arrivant neuves de Vossloh sont réceptionnées par l'atelier d'Antwerpen-Noord. Avant d'être envoyées dans leur dépôt titulaire, elles sont testées en ligne, généralement en tête du train de minerais 32707 entre Antwerpen-Zandvliet (départ 10.34) et Leuven. Le 12 mars, les 7761 et 7760 accomplissent ainsi leur parcours d'essai, ici en passage dans les environs de Hambos sur la ligne 53 Mechelen - Leuven. A noter que ce train est très souvent assuré entre Zandvliet et Leuven par une locomotive de la série 25. Pierre HERBIET.





Le 9 avril 2002, la 7757 assurait les manoeuvres sur l'île de Monsin dans le port de Liège (installation située sur la ligne industrielle 214 Bressoux - Chertal). Ce service était auparavant confié aux 82.
Michel HANSENS.

série 82

- A la suite de problèmes aux moteurs Diesel des 82 de la première tranche (8201 à 8255), dix locomotives pourraient recevoir prochainement un moteur issu des machines de la série 85. Ces deux séries sont équipées du même moteur Diesel ABC type 6DXS.

séries 84 et 85 : c'est fini !

- Les dernières 84 et 85 ont été réfor-

mées en bloc le 1er avril (8463, 8467, 8510, 8511, 8516, 8518 et 8520) ou le 1er mai 2002 (8461, 8509, 8515 et 8519), toutes de l'atelier d'Antwerpen-Noord.

Seules 21 machines de la série 84 sont toujours reprises dans les effectifs du Département Infrastructure : 8426, 8429, 8431, 8432, 8433, 8434, 8437, 8439, 8443, 8444, 8447, 8448, 8450, 8451, 8454, 8455, 8456, 8457, 8458, 8460, 8465; la 8441 est utilisée comme

"gros outillage" à l'atelier d'Antwerpen-Noord. La plupart de ces machines ne circule toutefois plus depuis de longs mois.

- CFD-Locorem a acquis deux 85 supplémentaires : la 8512 (pour pièces) et la 8518.

Le 8 mai, la 8518 a repris du service dans l'usine ALZ à Genk (voir page 53). Elle fut rejointe le même jour par la 8464 qui a également été acquise par CFD-Locorem.

PHOTO 50-32 Depuis le mois de mars, les 8068 et 8069 sont utilisées pour assurer les manoeuvres dans l'Atelier Central de Salzinnes. Le 19 mars, la 8069 manoeuvrait la 1187 à la porte d'entrée de l'atelier.
Pierre HERBIET.



Automotrices électriques

série 301-440 "Break"

● Dès 2007, les automotrices Break subiront une seconde cure de rénovation.

série 600

● Au 01-04-2002, les 40 premières automotrices, 601 à 640, étaient modernisées. Les deux dernières rames rénovées, les 645 et 664, sont sressorties provisoirement avec leurs anciennes fenêtres en raison de la rupture de stock des nouvelles baies.

Autorails

série 41

● Le sort semble décidément vouloir s'acharner sur les 41. Ainsi, le samedi 9 mars vers 01.00 du matin, un violent incendie s'est déclaré dans la voiture Bx de l'autorail 4117 lors de son garage en gare de Mol. L'incendie a pu être maîtrisé par les pompiers de Mol, mais la voiture en question a été très sérieusement endommagée. Le 4117 a ensuite été transféré à l'atelier d'Hasselt afin d'être mis à la disposition des experts qui devront déterminer officiellement la cause du sinistre.

● Les 41 sont entrés en service sur la ligne 132 Charleroi-Couvin le 6 mai. Ils devraient assurer l'entièreté du service à partir du 16 juin.

séries 44-45

● Même si les problèmes techniques dont sont victimes les nouveaux 41 sont loin d'être résolus, le nombre d'autorails disponibles a permis de réformer onze 44 et 45 au 1er mars 2002 : les 4402, 4403 et 4405 de Merelbeke, et les 4404, 4406, 4408, 4502, 4504, 4506, 4508 et 4509 de Stockem. La plupart d'entre eux était en fait déjà garée depuis plusieurs mois, comme ceux de Merelbeke déjà arrêtés le 29 septembre 2001. Seuls subsistent à Stockem les 4407, 4410, 4501 et 4510 maintenus en réserve.

Voitures

voitures I11

● Dans les projets du changement de service qui interviendra le 15 décembre prochain, il est envisagé de faire circuler un train P Gouvry ↔ Bruxelles formé d'une rame de voitures I11 tractée par une 13, qui circulera via la LGV2 !



La 664 à sa sortie de rénovation, toujours pourvue, mais provisoirement, de ses anciennes fenêtres.
Armand BEERLANDT, 02 avril 2002.



Le 22 décembre 2001, le 4156 en provenance d'Espagne vient d'arriver à Narbonne. Après déchargement des remorques routières, il sera transféré par rail en Belgique.
Jean-Claude GIRARD.



Une image désormais banale : le 4139 en gare de Ronse, prêt au départ avec le train L 1986 à destination de Gent-Sint-Pieters.
Marc NISSET.



PHOTO 50-34 Le 16 février, deux voitures M6 et l'antique voiture de mesure 00011 (ex. remorque d'automotrices de 1935) ont été transférées de Gent-St. Pieters à Mons. La traction de ce convoi fut assurée par la 2503 jusqu'à Bruxelles-Midi, ensuite par les 5501 et 5506. A Ath, le train fut scindé, seule la première M6 poursuivant le voyage jusque Mons. Jean-Luc VANDERHAEGEN.

voitures M6

Au moment où paraîtra ce numéro, la première rame de voiture M6 devrait circuler entre Oostende et Bruxelles. Le début de l'année a été mis à profit pour effectuer une vaste campagne d'essais et de mesures ayant pour buts principaux le contrôle de la stabilité de la caisse, du poids-frein, de la climatisation, du niveau sonore, etc. Ces essais se sont déroulés sur plusieurs lignes (Mons - Tournai - Mouscron, Brugge - Kortrijk, Gent-St. Pieters - Kortrijk, ligne 94 au bois du Coucou, entre Ath et Enghien).



PHOTO 50-35 Les 11 et 12 février, la M6 62001 a effectué deux allers-retours entre Gent-St. Pieters et De Panne, tractée par la 2503. Ce convoi insolite est ici photographié à Kortemark. P. HERBIET.



PHOTO 50-36 Durant une semaine, une rame formée d'une M6, de la voiture de mesure 00013 (issue de la transformation d'un fourgon Dms), et de deux fourgons Dms, a effectué des parcours à 160 km/h entre Mons et Mouscron. St. Ghislain, 19 mars 2002. P. HERBIET.

Roulement des voitures M2



PHOTO 50-37 Dans les prochains jours, les voitures du type M2 n'assureront plus guère que des trains P ou L le matin et le soir, victimes d'une part de la mise en service des nouveaux autorails de la série 41, et d'autre part de l'arrivée des premières voitures à deux niveaux du type M6. Le 27 décembre 2001, la 6264 de Merelbeke assurait encore des trains L entre Gent-St.Pieters et Geraardsbergen, ici à Hemelveerdgem.

Pierre HERBIET.

A la demande de nombreux lecteurs, nous publions le roulement complet des voitures du type M2. Attention : certaines relations sont progressivement reprises par les nouveaux autorails de la série, en particulier les trains L Gent - Eeklo, Gent - Geraardsbergen, Gent - Ronse, et Charleroi - Couvin en dehors des heures de pointes. Chaque rame porte un numéro (Mxx), lequel est inscrit sur le long pan des voitures.

Châtelet

- M01** (1AB + 1B + 1BD) : navettes FCR - LCV
M25 (1AB + 2B + 1BD) : FTY 7560 FMS 8561 FMC ER 8561 FTY
M26 (1ABX + 1BX + 1BDX) : navettes FCR - LCV (rame réversible, loco côté LCV)
M27 (1ABX + 1BX + 1BDX) : navettes FCR - LCV (rame réversible, loco côté LCV)
M28 (1ABX + 1BX + 1BDX) : navettes FCR - LCV (rame réversible, loco côté LCV)
M29 (1ABX + 1BX + 1BDX) : navettes FCR - LCV (rame réversible, loco côté LCV)
M30 (1ABX + 3BX + 1BDX) : MBX 7680 NDT 7682 FNR 6945 NHY RZ6946 NDT 6946 NHY RZ6947 NDT 6947 NHY RZ6948 NDT 6948 NHY 12.35 ZR6948 13.59 FCL 15.43 RZ8682 16.19 FNR 8682 MBX (rame réversible, loco côté NDT)
M37 (1A + 3B + 1BD) : FCL RE7653 LT 7653 FNR ER7653 FOVR RE8094 FBM 8094 FDR ER8094 FZT
M39 (1A + 3B + 1BD) : FZT 7968 FBM 8757 FCL
M40 (1A + 3B + 1BD) : FCR 7758 FSR 8758 FCL
M41 (1AB + 4B + 1BD) : FCL 7722 FSR 8723 FCL
M43 (1AB + 4B + 1BD) : FCL 7722 FSR 8723 FCL

Liers

- M01** (1AB + 1B + 1BD) + **M04** (1B) : FVY 4028 LSLF 4016 FVY
M02 (1AB + 1B + 1BD) : FVY 4027 LSLF 4017 FVY
M03 (1AB + 1B + 1BD) : FVY 4027 LSLF 4018 FVY
M05 (1B) : FVY 7486 FNO 08.50 ZR7486 09.10 FVI 08.59 74221 10.00 FVY
M06 (1AB + 1B + 1BD) : LSFL RE7480 LHY 7480 LSLF
M36 (1AB + 2B + 1BD) : GWK 7498 LSLF 8498 GWK
M37 (1AB + 1B + 1BD) : LSLF 5555 LJ 5578 LSLF
M38 (1AB + 1B + 1BD) : LSLF 7481 LHY 8485 LSLF

Schaerbeek

- M40** (1A + 5B + 1BD) : FLS 7021 MTB 8021 FLS
M41 (1A + 3B + 1BD) : FLS 7024 FBM 8067 FLS
M42 (1A + 3B + 1BD) : FSR 7519 FTY 08.50 15806 (FMS 09.20/10.10) 11.42 FSR 8606 (R5) LL ER8606 (R5) FSR
M43 (1A + 5B + 1BD) : FDR 7047 FLV 8397 FM 8047 FDR

Gent-Sint-Pieters

- M01, M02, M03** (chacune 1AB + 2B + 1BD) : navettes FGSP - FKLO
M04 (1AB + 2B + 1BD) : navettes FGRA - FGSP - FRN
M05 (1AB + 2B + 1BD) : navettes FGRA - FGSP - FRN
M06 (1AB + 3B + 1BD) : navettes FGRA - FGSP - FRN
M07 (1AB + 3B + 1BD) : navettes FGRA - FGSP - FRN
M08 (2B) : navettes FGRA - FGSP - FRN
M09 (1AB + 2B + 1BD) : navettes FGRA - FGSP - FRN
M10 (1AB + 2B + 1BD) : navettes FGRA - FGSP - FRN
M11 (1AB + 2B + 1BD) : navettes FGRA - FGSP - FRN
M12 (1AB + 2B + 1BD) : FGRA 7982 FGSP 8982 FGRA
M13 (1AB + 2B + 1BD) : FRN 7962 FGRA 8943 (R3) FZT RZ 8962 FGRA 8962 FRN
M14 (1AB + 2B + 1BD) : FDN 7961 FZT 7984 FGSP 8984 FGRA
M15 (1AB + 2B + 1BD) : FGRA 7986 FGSP 8980 FZT 8963
M16 (1AB + 2B + 1BD) : FGRA 7960 FRN 8960 FGRA
M17 (1AB + 2B + 1BD) + **M18** (1B) : FGRA 7953 FGSP 8961 FGRA
M19 (1B) : FRN 7962 FGRA 1880 FGSP 8952 FGRA
M36 (2AB + 3B + 1BD) : FDK 7996 FGSP 8995 FDK
M37 (2AB + 3B + 1BD) : FDK 7995 FGSP 7675 FDD ZR7675 FGSP
M38 (2AB + 3B + 1BD) : FGRA 7073 FBM 7889 FBC 7893 FSR ZR7893 FDD RZ8969 FBM 8969 FZT
M39 : FZT 7967 FBM ZR7967 FDD RZ8066 FBM 8066 FGSP

Antwerpen

- M01** (1AB + 4B + 1BD) : LML 7202 FN 8201 LML
M02 (1AB + 1B + 1BD) + **M03** (1AB + 1B + 1BD) : LML 7201 FN 8202 LML
M36 (1AB + 1B + 1BD) : FSN 7250 FN 8250 FSN
M37 (1AB + 1B + 1BD) : FRST 7283 FN 8211 FTR
M38 (1AB + 1B + 1BD) : FSN 7089 FN 8089 FSN
M39 (1AB + 3B + 1BD) : FRST 7282 FN 8220 FRST
M40 (1AB + 3B + 1BD) : FTR 7211 FN 821 FRST

Roulement des M4 non renouvelées

Bruxelles-Midi

M51 FDR 7094 FFO 8092 FDR
M52 FKG 7302 FBM 8300 FKG
M54 FDR 7092 FFO 8095 FDR
M55 LHY 7403 FFO 8403 LHY
M56 FHS 7312 FBM 8090 FDR à vide
 FBM 8311 FLV à vide FHS
M61 FHS 7362 FBM 8362
M63 GWK 7402 FBM 8402

Schaerbeek

M53 FGSP 7013 FBM 1557 FGSP 1587
 FDR 1587 FBM 8513 FMC à vide FTY
M55 FMC 7512 FSR 8013 FGSP
M56 FTY 7513 FSR 8514 FMC
M57 FTY 7514 FSR 8520 FTY
M61 LQV 7801 FSR 8801 LQV
M62 FSD 7006 FSR 8003 FSD
M63 FGSP 7014 FSR 8068 FGSP

Oostende

M52 FSD 7003 FSR 8006 FSD
M54 FSD 7002 FSR 8007 FSD

Kortrijk

M81 LK 4104 FM 3176 FLV 3156 FM
 4128 LK 829 FSR 810 LK 4111 FM
 3183 FLV 3163 FM 4115 LK 836
 FSD 817 LK 4118 FM 3190 FLV
 3170 FM 4142 LK
M84 LK 4105 FM 3177 FLV 3157 FM
 4129 LK 4112 FM 3184 FLV 3164
 FM 4136 LK 837 FSR 818 LK 4119
 FM 3191 FLV 3171 FM 4143 LK
M89 LK 7902 FBN à vide FDR 7059
 FBM à vide FSR 8901 LK

voitures I6 - I10

A la demande de nombreux amateurs, voici la liste des trains P assurés par des voitures internationales I6 et I10.

Bruxelles-Midi

M53 (1A + 8B + 1DMS) : FKG 6803
 FSD 6853 FKG
M57 (2A + 9B) : LK 7004 FBM RE8005
 FSR 8005 LK
M58 (2A + 6B) : FPP 7008 FBM
 RE8008 MTB 8008 LK
M59 (4B) : FLD 7310 FBM 8310 FLD
M60 (2A + 6B) : LK 7001 LT RE8001
 MTB 8001 FPP
M62 (2A + 3B) : FLD 7310 FBM 105
 LUX 104 FBM 8310 FLD
M64 (2A + 2B) : FBM 105 LUX 104 FBM

Oostende

M53 (2A + 8B) : FSD 7005 LX 8004 FSD)

En outre, une I6 est incorporée depuis le mois de mars dans une rame de I11 assurant des IC-A Oostende ↔ Eupen.

Abréviations utilisées pages 46-47

FBM : Bruxelles-Midi	FSD : Oostende
FCL : Châtelet	FSN : St. Niklaas
FCR : Charleroi-Sud	FSR : Schaerbeek
FDD : Denderleeuw	FTR : Turnhout
FDR : Dendermonde	FTY : Tournai
FGRA : Geraardsbergen	FVY : Gouvy
FGSP : Gent-St.P.	FZT : Zottegem
FHS : Hasselt	GWK : Welkenraedt
FKG : Genk	LCV : Couvin
FKLO : Eeklo	LHY : Huy
FLD : Landen	LK : Kortrijk
FLS : Aalst	LML : Mol
FLV : Leuven	LSLF : Liers-formation
FM : Mechelen	LT : Ottignies
FMC : Mouscron	LQV : Quévy
FMS : Mons	LX : Bruxelles-Lux.
FN : Antwerpen-Cent	MBX : Bertrix
FNO : Antwerpen-Oost	MTB : Etterbeek
FNR : Namur	NDT : Dinant
FOVR : Forest-Voitures	NHY : Houyet
FPP : Poperinge	RE/ER : rame vide
FRN : Ronse	RZ/ZR : rame vide
FRST : Aarschot	R3,5 : mercredi, vendredi

voitures M2

● Les Chemins de fer du Kosovo ont acquis une série de 30 voitures M2

● Dans les prochains mois, le déclin des M2 va s'accélérer, au rythme de la mise en service des nouvelles voitures du type M6 et des derniers autorails de la série 41. Les amateurs intéressés trouveront le roulement complet des M2 à la page 46. Un endroit particulièrement intéressant pour voir des M2 est la ligne 50 entre Bruxelles-Nord et Denderleeuw, puisque pas moins de 4 rames y circulent aux heures de pointe du matin et du soir, toutes remorquées par des locomotives de la série 22.

voitures M4

● La SNCB aurait l'intention de stopper la modernisation des M4 encore en bordaux. La raison évoquée est le coût élevé de l'opération, pour des voitures qui ne circulent qu'avec des trains P. Il subsiste au total 17 rames non renouvelées (roulement ci-avant).

voitures M5

● La voiture 52595 est entrée à l'AC Mechelen en février dernier pour servir de prototype dans le cadre de la modernisation des M5. Il n'est toutefois pas définitivement décidé si les M5 seront renouvelées ou prématurément réformées.

Essai de la 436 050 de la SNCF

C'est durant le week-end des 11 et 12 mai derniers que la SNCB a procédé aux tests de compatibilité électromagnétique de la locomotive 436 050 de la SNCF, entre Ath et Silly sur la ligne 94. Attendus depuis longtemps, ces premiers essais sont le prélude à la circulation des 436 000 (voir EL 26 page 16) sur le réseau belge. Elles épauleront les locomotives SNCB de la série 12 en tête de trains de marchandises, évitant ainsi les échanges de traction, notamment à Quévy. Ath, 11 mai 2002. Christian DOSOGNE.



De nouveaux wagons en leasing pour



B-Cargo a récemment pris en leasing trois séries de nouveaux wagons. Cette formule permet une plus grande souplesse d'exploitation du trafic dans certains secteurs, pour une période déterminée.

Il s'agit de :

- 60 wagons plats à bogies du type Rens de teinte rouge-brun;
- 190 wagons plats à bogies du type Rens de teinte gris-blanc;
- 200 wagons porte-coils bâchés à bogies du type Shimmns de teinte bleu foncé.

Rens (rouge-brun et gris-blanc)

Signification :

- R** : wagon plat à bogies de type courant
- e** : à bord latéraux rabattables
- n** : charge utile supérieur à 60 t
- s** : autorisé à circuler à 100 km/h.

Les Rens rouge-brun ont été pris en location auprès de la société suisse AAE pour une période s'étalant du 13-09-2000 au 31-01-2003. Ils sont inventoriés dans le "type M" SNCB 3514H2 et renumérotés UIC 31 88 3988 000 à 059.

Les Rens blanc-gris ont également été pris en leasing auprès de AAE. Ils sont inventoriés dans le type SNCB 3514H3 et renumérotés UIC 31 88 3988 100 à 289.

Ces deux séries de wagons ont été construites en Tchéquie par la firme "Lounské Strojirny S.R.O." à Louny, en 1991 (3514H2) et 2001 (3514H3). Les bogies du type Y25 ont été fournis par l'usine slovaque Tatravagonka A.S. à Poprad.

Leur masse à vide s'élève aux alentours de 25,7 t. (la masse à vide varie par construction d'un wagon à l'autre). Leur longueur atteint 19,900 m; ils peuvent transporter des charges jusqu'à 64 t. Ils sont aptes à circuler à 100 km/h en charge et 120 km/h à vide.

Ces Rens sont utilisés pour le transports de conteneurs et de produits sidérurgiques (brames). Ils ne se différencient des wagons SNCB type Res que par le renforcement du châssis permettant le transport de charges plus lourdes.

Ajoutons que ces deux types de véhicules existent en modèles réduits Ho



PHOTO 50-75 Un Rens rouge-brun type 3514H2, n° UIC 88 3988 043-8, à Gent-Rodenhuize, le 22 avril 2002.
Christian DOSOGNE.

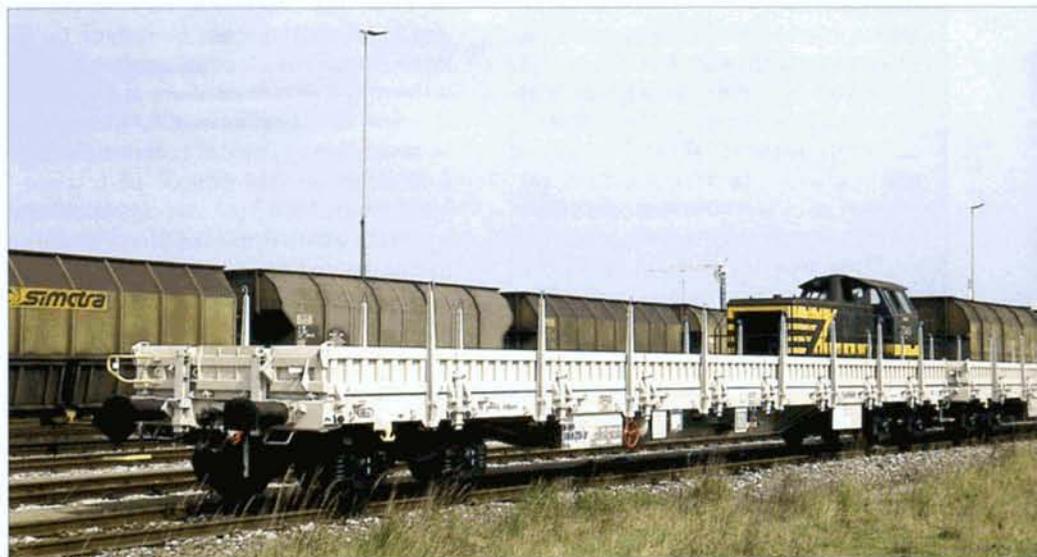


PHOTO 50-76 Un Rens gris-blanc type 3514H3, n° UIC 88 3988 210-3, à Gent-Rodenhuize, le 22 avril 2002.
Christian DOSOGNE.

(Jouef, Fleischmann); une version belge est actuellement envisagée.

Shimmns 3614H2

Signification :

- S** : wagons plats à bogies de type spécial
- h** : aménagé pour le transport de rouleaux de tôles à axe horizontal
- i** : à couverture mobile et parois d'about fixes
- mm** : à 4 essieux, longueur utile inférieure à 15 m
- n** : à 4 essieux, charge utile supérieure à 60 t
- s** : autorisé à circuler à 100 km/h.

Les 200 Shimmns (type allemand Shimmns²) sont loués à la société allemande "Eisenbahn-Verkehrsmittel GmbH & Co KG" de Düsseldorf. Ils sont inventoriés dans le "type M" SNCB 3614H2 et renumérotés UIC 31 88 4671 600 à 799.

Ils sont construits depuis 2001 à Swidnica en Pologne par "Greenbrier Europe Wagony Swidnica S.A.". Les bogies proviennent de la même firme slovaque que les Rens.

Leurs parois d'extrémité comportent un angle vif au sommet et une arête de correspondance sur le sommet de la bâche comme sur la version rouge de

PHOTO 50-80 *Le Shimmns 31 88 4671 726-8, photographié à Kinkempois.*
Christian DOSOGNE, 9 mars 2002.

DB Cargo et les wagons CAIB en immatriculation aux NS.

La firme de trains miniatures Piko sortira prochainement la version SNCB (3514H2), ainsi qu'une version avec immatriculation DB.

A noter que tous ces wagons ont été envoyés neufs en Belgique, avec leurs immatriculations suisses AAE ou allemande de Eisenbahn-Verkehrsmittel GmbH & Co KG. Dès leur arrivée en Belgique, ils furent tous réimmatriculés à l'atelier des wagons de Kinkempois, et même en gare de Montzen pour les premiers Shimmns. Le but de la manoeuvre est double : faciliter leur dédouanement hors union européenne, ainsi que réduire les coûts d'acheminement comme marchandise roulante.

Les contrats de leasing sont susceptibles d'être prolongés en fonction de l'évolution du trafic. De même, une partie pourrait être relouée par la SNCB auprès d'autres opérateurs ferroviaires.

Ci-contre : détails du changement d'immatriculation des Shimmns. A gauche, le marquage DB; à droite, après renumérotation à la SNCB. Christian DOSOGNE.

Ci-dessous

PHOTO 50-81 *Plusieurs Shimmns toujours immatriculés à la DB, en attente de renumérotation à l'atelier de Kinkempois, le 9 mars 2002.* Christian DOSOGNE.



Infrastructure

ligne 21 Landen - Hasselt

Après plus de deux ans de travaux, la nouvelle courbe de raccord de Landen vers la ligne 21 a finalement été mise en service le 7 février dernier. Longue de +/- 1,5 km, elle permet aux trains se rendant vers Hasselt d'éviter de cisailer tout le gril de la gare (voir également *EL 41* page 28).

ligne 106 - Clabecq

A la suite de l'arrêt du haut fourneau de Clabecq, la section Lembeek - Clabecq de la ligne 106 n'est plus parcourue en trafic régulier. Afin de maintenir la voie opérationnelle, un parcours de dérouillage des rails circule depuis le 18 février les lundi, mardi, jeudi et vendredi. Il s'agit d'un parcours d'automotrices (EM 7892), circulant à vide au départ de l'atelier de traction électrique de Schaerbeek jusque Braine-le-Comte. A Lembeek, ce parcours est dévié via la ligne 106 jusque Clabecq (09.38/09.41) où, après un changement de front, il continue vers Tubize et Braine-le-Comte.



La rame vide d'automotrices assurant un parcours de dérouillage de la ligne 106 entre Lembeek et Clabecq. Clabecq, 2 avril 2002. Christian DOSOGNE.

ligne 108 La Louvière - Binche

Comme déjà signalé dans notre précédent numéro, depuis le dimanche 17 février, la ligne 108 est exploitée à simple voie. Du 18 février au 25 août prochain, les horaires de la ligne sont quelque

peu modifiés de façon à permettre les travaux de relèvement de la vitesse de 90 à 120 km/h. En semaine, les IR-i au départ de La Louvière-Sud vers Binche sont retardés de 6 minutes. Le plan de voie de Leval sera réduit à sa plus simple expression : une voie principale.

Actualité diverse

Essai de nouvelles bornes kilométriques

A la suite de la catastrophe d'Aiseau, de nouvelles bornes kilométriques sont testées depuis 2001 sur la ligne 130

entre Jemeppe-sur-Sambre et Namur. Le but recherché est de repérer et d'identifier plus facilement les ouvrages d'art. Ces bornes sont placées à hauteur de cinq ponts. Elles se composent de poteaux en béton de même type que ceux utilisés pour les bornes kilométriques classiques, au sommet desquels sont fixés deux panneaux de 350 x 350 mm à fond jaune réfléchissant dans lesquels la cumulée d'implantation est inscrite en noir. Chaque ouvrage est flanqué de quatre bornes placées à 25 m de part et d'autre du pont, et ce dans chaque sens de marche le long des deux voies.

Il s'est avéré que ces bornes sont trop petites, difficilement lisibles la nuit ou en cas de brouillard, ainsi que lorsque la vitesse est élevée. Pour remédier à cette situation, de nouvelles bornes kilométriques de grande dimension semblables à celles utilisées en Allemagne, pourraient être testées.

En outre, on envisage également d'installer des panneaux portant le nom de l'ouvrage, de façon à ce que les

conducteurs puissent mémoriser leur nom lors de chaque passage.

Le terminal TRW de Bierset bientôt ouvert

Le 15 juin prochain, le nouveau terminal intermodal de Bierset sera ouvert au trafic. Situé en bordure de la ligne 36, il sera géré par une société mixte TRW-IFB (Transport Route Wagon - Inter Ferry Boat) et sera relié au Cortax de Schaerbeek (voir *EL 49* pages 54-55), de sorte que toutes les liaisons de TRW avec l'Italie, la France et l'Espagne seront proposées.

Cela faisait en fait quelques années que le raccordement ferroviaire avec la plate-forme était réalisé, mais pour diverses raisons, il n'était toujours pas opérationnel.

TRW espère arriver rapidement à un trafic de 12.000 caisses par an, alors que les deux autres terminaux liégeois, Renory et Bressoux, ne font aujourd'hui qu'un total de 4.500 caisses. Cette forte hausse attendue sera essentiellement le fruit d'un basculement vers Bierset de certains trafics liégeois qui, jusqu'alors, partaient du terminal limbourgeois de Genk. Pour ce dernier, la diminution de

PHOTO 50-39 Une des nouvelles bornes kilométriques à l'essai sur la ligne 130. Floreffe, 30 janvier 2002. J-L VDH.



ce transport permettra justement de faire face à la forte croissance du trafic qui était freinée par le manque de capacités.

Bientôt une carte «courte distance»

Dès le 15 juin, la SNCB lancera une nouvelle carte «courte distance». Celle-ci sera valable uniquement en deuxième classe et permettra d'effectuer six trajets d'une distance de maximum neuf kilomètres au prix unique de € 5,40, soit 0,9 € par trajet. A l'instar des *Go Pass* et autres *Pass*, le voyageur sera tenu à inscrire son nom, la date de chaque voyage et le trajet. Dans le même temps, les cartes agglomération valables à Charleroi, Liège, Antwerpen et Gent seront supprimées.

Autre nouveauté : les voyageurs auront la possibilité d'acquiescer les cartes «courte distance» dans les librairies et bureaux de poste.

Le but recherché est de mettre fin aux fraudes sur courte distance. Dès février 2003, la SNCB compte rendre obligatoire l'utilisation du ticket «courte distance» à l'embarquement au dé-

part d'une gare non gardée. Sans billet, le voyageur se verrait forcé d'acquiescer une amende sensiblement augmentée. Il faut en effet savoir qu'aujourd'hui, sur dix personnes embarquant dans un point d'arrêt non gardé pour effectuer un trajet de quelques kilomètres, en moyenne une seule verra l'accompagnateur de train. Ce dernier ne peut en effet confectionner qu'un ou deux billets entre deux points d'arrêt. Les voyageurs qui effectueront un trajet de plus de neuf kilomètres devront également être en possession d'un billet «courte distance». Dans ce cas, lors de la confection du ticket pour la destination finale, le prix du ticket «courte distance» sera déduit de celui-ci.

La SNCB opérateur GSM

La SNCB a retenu deux équipementiers pour le déploiement de son futur réseau GSM-R : Siemens, et un consortium réunissant Alstom, Nortel et Telindus. La société qui emportera ce marché estimé de 125 à 150 millions d'euros, devra installer un réseau de GSM-R couvrant les 3000 km de voies de la SNCB.

Les premières lignes-pilotes devraient

être opérationnelles fin 2003 ou début 2004, avec pour commencer la LGV1. Un test sera réalisé en milieu urbain, entre Bruxelles-Midi et Bruxelles-Nord, ainsi que le long de la ligne 37 Liège-Welkenraedt, dont le parcours vallonné est truffé de tunnels.

La SNCB deviendra ainsi le quatrième opérateur GSM en Belgique. Ce réseau ne sera toutefois utilisé exclusivement à qu'à des fins non commerciales.

Le CCN de Bruxelles-Nord bientôt rasé ?

Des architectes et des urbanistes planchent actuellement sur une éventuelle démolition du Centre de Communication Nord (CCN), afin de redonner à la gare de Bruxelles-Nord son esplanade d'origine. L'horrible bâtiment du CCN avait été construit devant la gare de Bruxelles-Nord dans les années '70. Il est le passage obligé pour une bonne partie des voyageurs se rendant à la gare. Les résultats d'une première évaluation du projet seront disponibles en 2005. De son côté, la SNCB dit ne pas avoir les moyens financiers pour réparer les erreurs architecturales du passé.



C'est le samedi 27 avril 2002 que fut présenté aux médias à Oostende le premier tram transformé avec un nouveau carénage avant et l'insertion d'une toute nouvelle voiture intermédiaire (de type longue). Initialement prévue à 10 exemplaires, la commande s'est enrichie de 22 remorques supplémentaires, à plancher surbaissé; ces nouveaux éléments permettent d'augmenter la capacité de 30 % et de faciliter l'embarquement des personnes à mobilité réduite. Les nouveaux carénages seront montés sur les 49 trams de la Côte; ils ont pour but de réduire l'impact en cas de collision avec un véhicule ou un piéton. *Raversijde. Christian DOSOGNE.*



Réseaux industriels

DUFERCO - Clabecq

Avec l'arrêt du haut fourneau le 31 décembre 2001 (voir *EL* 49 pages 50-53), il est prévu d'assainir complètement la partie abandonnée des installations. Ainsi, dans le courant du mois de mars, on a commencé à évacuer le matériel divers se trouvant dans le grand hall situé parallèlement au faisceau de la SNCB. Cet hangar abritait entre autres une locomotive à vapeur à deux essieux portant le numéro 1 et construite par La Meuse, et une vénérable grue à vapeur portant le numéro 3. Ces engins étaient sporadiquement encore utilisés au début des années 1980.

PHOTO 50-40 ↗

La grue à vapeur n°3, un véritable trésor archéologique. Clabecq, 25 mars 2002.

Pierre HERBIET.



Ci-contre →

La 020 T n°1. Pour son remorquage hors du hall, la locomotive a été déraillée des quatre roues. Clabecq, 1er avril 2002.

Christian DOSOGNE.



PHOTO 50-41 Bien que le haut fourneau de Clabecq ait cessé de fonctionner le 31 décembre 2001, deux rames de coke en provenance de Creutzwald ont encore été déchargées au début du mois de janvier. En fait, c'est le gel qui a sévi à la fin de 2001 qui avait empêché l'opération. Comme il fallait renvoyer les wagons vides en France, ils ont été déchargés en janvier, sur l'aire de stockage du coke. La manoeuvre s'est effectuée par tranche de +/- 6 wagons, remorqués par le couplage des locotracteurs 47 et 27. On remarquera la voie posée à même le coke !

Kristof AVONDS.





PHOTO 50-78 La 8503 lors de son chargement sur le camion, le 20 avril 2002 sur la cour à marchandises de la gare de Schaerbeek. A noter qu'elle monta par ses propres moyens sur la remorque, opération très spectaculaire ! Christian DOSOGNE.

CFD-Locorem On se rappellera que CFD-Locorem a acquis en janvier dernier les 8462, 8464, 8503 et 8507, et plus récemment la 8518. Depuis le 25 janvier, la 8503 est mise en leasing auprès de la firme AMOCO à Feluy (voir *EL* 49 page 28). Après réparation d'un des deux locotracteurs d'AMOCO, la 8503 a déjà regagné les ateliers de Locorem à Sclessin dans le courant du mois de mars. Elle y fut remise à niveau en vue d'être autorisée à circuler sur le réseau SNCB, ce qui fut chose faite le 18 avril (n° d'agrément : A-0763-D). Ce même jour, elle quitta Sclessin pour se rendre au tour en fosse de Schaerbeek, voyage qu'elle réalisa par camion. Après le passage au tour en fosse de ses bandages, la machine fut transférée le 21 avril, toujours par camion, à Antwerpen-Noord. Elle y est maintenant utilisée aux manoeuvres à la base de travaux TGV, laquelle est aménagée à proximité du faisceau B2 de la gare de triage. Le 26 avril, le même camion quitta Antwerpen-Noord, cette fois chargé de la 8518, à destination de Sclessin. Après remise en ordre, la locomotive a repris du service le 7 mai dans l'usine sidérurgique ALZ à Genk. Elle fut rejointe le même jour par la 8464. Quant aux 8462 et 8507, ces machines pourraient prochainement reprendre du service dans une usine en ... Alsace !

PHOTO 50-79 Gros plan sur la 8503. Cette belle décoration pourrait être appliquée sur toutes les locomotives de CFD-Locorem. P. HOMBROECKX.





Dillen & Le Jeune Cargo N.V. (DLC), le tout premier opérateur privé belge, a démarré ses activités le 2 avril dernier, avec une navette intermodale entre le port d'Antwerpen et Wackersdorf, au sud-est de Schwandorf en Allemagne. Le premier pas vers l'ouverture du réseau aux opérateurs privés est ainsi franchi en Belgique...

Du nom de ses deux créateurs, Ronny Dillen et Jeroen Le Jeune, D&LC est la toute première entreprise privée belge à avoir obtenu, en septembre 2000, une licence lui permettant d'assurer un trafic

Le 3 avril 2002, passage à Gemmenich en direction de Montzen du premier train DLC.

PHOTO 50-45 *Le train 46304 en cours de déchargement au Delwaiedok à Antwerpen-Berendrecht, le 8 avril 2002.*

Jean-Luc VANDERHAEGEN.

marchandises international. Une étude de marché les a convaincu de l'intérêt de se lancer dans l'aventure. Moyennant des prix compétitifs, de bonnes performances en termes de vitesse et de services, les deux hommes, qui ne manquent pas d'ambition, partent donc à l'attaque du marché en toute confiance, avec un capital de 17.000 €. Pour leur voyage initial, c'est du matériel des-

tiné à BMW qu'ils transportent. Mais ils se disent décidés à se positionner pour tout type de fret.

Le siège social de DLC est situé à Boom, tandis que le siège d'exploitation est établi au port Antwerpen le long du quai 718 du Delwaiedok. Les trains arrivent et partent du faisceau d'Antwerpen-Berendrecht.

Peter VAN GESTEL.



Les conteneurs sont chargés et déchargés des wagons par IFB (Inter Ferry Boats).

Un des partenaires les plus importants de l'entreprise est la réputée société suisse de transport intermodal Hupac SA, laquelle détient 40% des parts de DLC.

DLC assure la totalité des prestations de cette relation, dont la composition ainsi que l'heure de départ et d'arrivée sont fixes, sans aucune intervention de la DB ou de la SNCB. Le parcours Antwerpen - Wackersdorf est accompli en 24 heures, correspondant à une vitesse moyenne de 48,6 km/h ce qui est relativement élevé.

La capacité totale du train est exclusivement réservée à la société suisse Mediterranean Shipping Company S.A. (MSC) de Genève. Il s'agit de transport de conteneurs maritimes qui sont essentiellement chargés de pièces d'automobiles BMW provenant du centre de distribution de Wackersdorf. De ce fait, la relation est également appelée "BMW-shuttle". A Antwerpen, ces conteneurs sont embarqués à bord d'un cargo à destination de l'Afrique du Sud.

Le *BMW Shuttle* circule trois fois par semaine : les lundi, mardi et mercredi. Il fut présenté à la presse le mercredi 3 avril. Tout au long du trajet, il fut fraîchement accueilli par des cheminots et des syndicalistes en colère et inquiets pour leur avenir, actes qui n'ont fait qu'accroître la portée de l'évènement.

Le 9 avril 2002, passage à Gemmenich en direction d'Aachen-West du train DLC 46305.

HORAIRE DU TRAIN DLC SUR LE PARCOURS BELGE

46305 N456

Antwerpen-Berendrecht	05.16
Antwerpen-Noord	05.31
Antwerpen-Oost	05.57
Lier	06.05
Diest	06.50
Hasselt	07.09
Tongeren	07.38
Visé-Haut	07.54
Montzen	08.16
Aachen-West	08.40

46304 N4567

Aachen-West	09.20
Montzen	09.47/10.17
Visé-Haut	10.35
Tongeren	10.56
Hasselt	11.21/11.23
Diest	11.43
Lier	12.20
Antwerpen-Oost	12.36
Antwerpen-Noord	13.02
Antwerpen-Berendrecht	13.21

Auparavant, ces conteneurs ne circulaient pas en trains complets, mais étaient incorporés dans des trains du trafic diffus avec, pour conséquence une grande lenteur d'acheminement. Pour assurer la remorque de cette navette, DLC dispose de trois locomotives modernes, rapides et fiables :

- une locomotive diesel-électrique General Motors type JT 42 CWR, identique aux Class 66 d'EWS du Royaume-Uni (voir EL 39 pages 16-17), utilisée entre Antwerpen et Aachen-West, prise en leasing auprès de la société anglaise Porterbrook et numérotée PB03;
- une locomotive électrique Siemens du type "Taurus" (voir page 20 de ce numéro), engagée entre Aachen-West et Nürnberg, prise en leasing auprès de la société Hupac;
- une locomotive diesel-hydraulique Vossloh du type G2000, assurant le trajet entre Nürnberg et Wackersdorf (voir légende photo page suivante).

DLC dispose d'un parc de 60 grands wagons porte-conteneurs doubles répartis

dans deux types : Sggmrs et Sffggmrrs. Ces véhicules sont pris en location auprès de la société suisse AAE (voir photo ci-dessous).



C'est en 1991 que le Conseil des ministres européens a adopté une première directive (91/440) prévoyant de garantir, à des conditions spécifiques, des droits d'accès aux entreprises ferroviaires d'autres Etats membres offrant des services combinés internationaux. Deux nouvelles directives ont suivi en 1995, qui spécifient les critères communs (exigences en matière d'honorabilité, de capacité financière et professionnelle, ainsi que de couverture de la responsabilité civile) en vue de l'octroi de licences aux entreprises ferroviaires établies au sein de l'Union européenne.

HANSSENS Michel.



Enfin, le 15 mars 2001, trois nouvelles directives sont venues compléter l'arsenal communautaire : les Etats membres devront, notamment, permettre l'extension des droits d'accès à la partie nationale du réseau transeuropéen de fret ferroviaire (entre 70 et 80 % du trafic), d'une longueur approximative de 50.000 km, aux services internationaux de transport de marchandises. A partir du 15 mars 2008, la totalité du réseau ferroviaire européen sera ouverte aux services de fret internationaux.

L'obtention d'une licence de transport n'est pas chose simple. L'opération s'avère longue et semée d'embûches, un vrai parcours du combattant. Lorsque la licence est obtenue, on peut être certain que tous les critères et normes en matière de sécurité sont scrupuleusement respectés.

Louis Devillers, l'ancien directeur de B-Cargo, conseiller général au Service Technique d'Appui Ferroviaire au ministère des Transports, détaché de la SNCB au cabinet de la Ministre des Transports Isabelle Durant, est chargé de la délivrance des licences.

Tandis que de nombreux opérateurs privés existent déjà chez nos voisins - Allemagne (depuis 1994, aujourd'hui plus de



Pour remorquer le train entre Nürnberg et Wackersdorf, DLC utilise une locomotive diesel-hydraulique du type G2000 de Vossloh, vue ici à Neu Wittenberg près de Kiel. Apparue en septembre 2000, ces curieuses machines, bien que petites, sont très puissantes, équipées d'un moteur Caterpillar 3516 B-HD développant 2240 kW. Vossloh a en outre demandé à la SNCB l'homologation des G2000 pour leur circulation en Belgique. Ajoutons encore que les CFL ont testé une G2000 en novembre 2001. Photo DLC.

200 opérateurs privés), Royaume-Uni (depuis 1997), Pays-Bas, Italie, Autriche, Luxembourg, Suède et Danemark - la Belgique et la France demeurent en retrait de cette libéralisation et restent peu enclins à l'abandon de ce terrain public. Pourtant, dans les prochains mois, les voies belges s'ouvriront d'avantage. D'autres sociétés ont également introduit une demande de

licence, parmi lesquelles BASF, IFB (Inter Ferry Boats et ICF (InterContainer-Interfrigo). Cette société coopérative, dont le siège social est situé à Bruxelles et le siège d'exploitation à Bâle en Suisse, vient d'obtenir sa licence. La société rail4chem fait même de la publicité sur Internet pour proposer ses services pour remorquer des trains jusqu'à Zeebrugge et Antwerpen !

PHOTO 50-46 Le 9 avril, passage à Stolberg, entre Aachen et Düren, du train DLC 46305. La "Taurus" Hupac ES 64 U2 - 901 assure la traction du train entre Aachen-West et Nürnberg. En plus de son numéro Dispolok, la machine porte également un numéro d'ordinateur 1116 901-5, apparenté aux "Taurus" 1116 autrichiennes (voir page 20 et voir EL 49 page 17). Jean-Luc VANDERHAEGEN.



La PB03



PHOTO 50-47 Les premières Class 66 sont apparues au Royaume Uni en 1998, commandées à 250 exemplaires par EWS (voir EL 39 p. 16-17). Construites à l'usine GM de London en Ontario au Canada, ces engins à 6 essieux moteurs (Co'Co') sont directement issus des SD 70 M de GM, adaptés aux normes et spécificités en vigueur sur les réseaux européens et au gabarit anglais. Désignées dans le type GM JT42CWR, elles sont équipées d'un moteur GM type 12N 710 G 3B-EC à 12 cylindres en V développant une puissance de 2460 kW (3300 CV) et bénéficiant des derniers progrès technologiques réalisés par GM, comme l'injection électronique du fuel, le contrôle par micro-processeur, un système de diagnostic, etc. D'une masse de 127 t, elles disposent d'une très grande force de traction : 39,9 t max et 25,3 t en régime continu. Leur longueur totale est de 21,930 m, pour une largeur de 2,650 m et une hauteur de 3,910 m. Le réservoir de fuel de 8.200 litres leur procure une autonomie très grande. Leur vitesse maximale est de 120 km/h.

Les frais de maintenance extrêmement bas, jumelés avec une consommation réduite de fuel, une pollution fortement diminuée et un prix d'achat abordable, sont leurs principaux atouts. A titre de comparaison, les locomotives anglaises de la class 47 (Brush 1963-1967) doivent subir une révision tous les 7 ans pour un coût de +/- 590.000 € l'unité; les Class 66 ne devront passer en révision que tous les 18 ans pour un coût de +/- 300.000 € !

Dans nos colonnes, nous avons toujours prédit un grand avenir pour les Class 66 en Europe, ce qui se confirme au fil des mois. Après le Royaume-Uni avec 345 machines en service (EWS 66001-66250, Freightliner 66501-66554, 66601-66612, GB Railfreight 66701-66712), l'Allemagne (HGK, Eurorail Shuttle, Heavy Haul), la Suède (TGOJ, 2 locos), bientôt la Norvège (Di9 des NSB), les Pays-Bas (Shortlines, 2 locos), c'est maintenant en Belgique que la Class 66 fait son entrée.



Le moteur GM 12N 710G3B-EC

PORTERBROOK

La Porterbrook Leasing Company Limited ("Porterbrook") est une importante société de crédit-bail ferroviaire au Royaume-Uni. Elle possède un parc de matériel roulant de plus de 5500 véhicules loués ou commandés. Parmi ce matériel, environ 4000 sont des voitures qui sont fournies en location-exploitation à 18 des 25 grands exploitants ferroviaires du Royaume-Uni. Porterbrook fournit aussi des services de maintenance.

La PB03 fait partie d'un lot de 13 Class 66 acquise par Porterbrook fin 2001. Toutes sont autorisées à circuler sur le réseau belge et allemand, et 5 d'entre elles également sur le réseau néerlandais (les 5 autres sont préparées pour éventuellement circuler aux Pays-Bas). Leur adaptation pour la circulation sur les différents réseaux a été réalisée par Nedtrain à l'atelier de Tilburg.

Précisons encore que l'entretien de la PB03 est assurée par General Motors à Antwerpen.

Ci-dessous sont reprises les 13 Class 66 de Porterbrook avec successivement leur numéro Porterbrook, leur numéro de construction, la société sur laquelle elles se trouvent en leasing, et les réseaux sur lesquels elle est autorisée à circuler :

PB01	GM 20008254-1	Shortlines (DB, SNCB, NS)
PB02	GM 20008254-2	Shortlines (DB, SNCB, NS)
29001	GM 20008254-3	Heavy Haul Power (DB, SNCB)
29002	GM 20008254-4	Heavy Haul Power (DB, SNCB)
PB03	GM 20008254-5	DLC (DB, SNCB)
PB04	GM 20008254-6	Eurorail Shuttle (DB, SNCB)
PB05	GM 20008254-7	Eurorail Shuttle (DB, SNCB)
PB06	GM 20008254-8	Hafen und Güterbahn Köln (DB, SNCB, NS)
PB07	GM 20008254-9	Hafen und Güterbahn Köln (DB, SNCB, NS)
PB08	GM 20008254-10	Hafen und Güterbahn Köln (DB, SNCB, NS)
PB09	GM 20008254-11	(arrivée à Tilburg le 17-04-2002)
PB10	GM 20008254-12	(arrivée à Tilburg le 17-04-2002)
29003	GM 20008254-13	Heavy Haul Power (DB, SNCB)

Radiations

Après les premières radiations de l'année, pour rappel les 9117 et 9144 (au 01-01-2002), et les 5114, 8275, 8521 et 8522 (01-02-2002), c'est à une véritable hécatombe que l'on a assisté durant le printemps puisque pas moins de 33 engins parmi 8 séries différentes ont été mis hors exploitation :

- au 01-03-2002 : les 4402, 4403, 4404, 4405, 4406, 4408, 4502, 4504, 4506, 4508, 4509, 8001, 8068 et 8069;

- au 01-04-2002 : les 5115, 5193, 5314, 8463, 8467, 8510, 8511, 8516,

8518 et 8520;

- au 01-05-2002 : les 8461, 8509, 8515 et 8519;

- au 01-06-2002 : les 5916, 5917, 5926, 5941 et 5946.

Deux séries se sont ainsi définitivement éteintes : la 59 et la 85.

Parmi ces engins, plusieurs reprendront du service. Il en va ainsi des 8068 et 8069, réutilisées aux manoeuvres internes à l'Atelier Central de Salzinnes, mais inventoriées comme "gros outilla-

ge", en remplacement de la 9131 et de la 9209 (cette dernière acquise par le PFT et mutée à l'abri-musée de Saint-Ghislain le 22 décembre 2001). Ensuite, certaines 84 et 85 seront probablement acquises par la société CFD-Lo-corem, ainsi que tous les autorails 44 et 45 toujours en attente de vente aux Chemins de fer roumains.

C'est bien sûr la mise en service des 41 et des 77 qui est la principale cause de cette vague de radiation, laquelle se poursuivra tout au long de l'année.

8001

Livraison à la SNCB : 26-09-1960 (constructeur : BN à Nivelles)

Numérotation : 260.001 : 26-09-1960 - 31-12-1970
8001 : 01-01-1971 - 01-03-2002

Dépôts successifs : Kinkempois : 26-09-1960 - 07-03-1974
Schaerbeek : 07-03-1974 - 01-03-2002

Livrées successives : livrée d'origine : 09-1960 - 01-1976
vert + Z jaune : 03-1976 - 03-2002

Mise hors exploitation : 01-03-2002 (mauvais état général)

PHOTO 50-48 Schaerbeek, 23-02-1999. J-L VANDERHAEGEN.



8068

Livraison à la SNCB : 28-11-1963 (constructeur : BN à Nivelles)

Numérotation : 260.068 : 28-11-1963 - 31-12-1970
8068 : 01-01-1971 - 01-03-2002

Dépôts successifs : Monceau : 28-11-1963 - 12-04-1966
Schaerbeek : 12-04-1966 - 01-03-2002

Livrées successives : livrée d'origine : 11-1963 -
vert + Z jaune : - 03-2002

Mise hors exploitation : 01-03-2002 (déstandardisation)
réutilisée à l'AC Salzinnes où elle est inventoriée comme gros outillage.

PHOTO 50-49 Schaerbeek, 2 mai 1978. J-L VANDERHAEGEN.



8069

Livraison à la SNCB : 28-12-1963 (constructeur : BN à Nivelles)

Numérotation : 260.069 : 28-12-1963 - 31-12-1970
8069 : 01-01-1971 - 01-03-2002

Dépôts successifs : Monceau : 28-12-1963 - 25-03-1966
Schaerbeek : 25-03-1966 - 01-03-2002

Livrées successives : livrée d'origine : 12-1963 - 09-1981
vert + Z jaune : 12-1981 - 03-2002

Mise hors exploitation : 01-03-2002 (déstandardisation)
réutilisée à l'AC Salzinnes où elle est inventoriée comme gros outillage.

PHOTO 50-50 Schaerbeek, 02-10-1978. J-L VANDERHAEGEN.



9117

Livraison à la SNCB : 25-10-1963 (Cockerill 3952/1963)

Numérotation : 230.107 : 25-10-1963 - 31-12-1970
9117 : 01-01-1971 - 01-01-2002

Dépôts successifs : St. Ghislain : 25-10-1963 - 01-06-1992
Monceau (puis Charleroi-Sud)
01-06-1992 - 01-01-2002

Mise hors exploitation : 01-01-2002 (avarie à la transmission)

PHOTO 50-51 Tournai, 20 mars 1981. J-L VANDERHAEGEN.



9144

Livraison à la SNCB : 12-11-1963 (Cockerill 3979/1963)

Numérotation : 230.134 : 12-11-1963 - 31-12-1970
9144 : 01-01-1971 - 01-01-2002

Dépôts successifs : Ronet : 12-11-1963 - 07-01-1971
St. Ghislain : 07-01-1971 - 01-06-1992
Monceau (puis Charleroi-Sud)
01-06-1992 - 01-01-2002

Mise hors exploitation : 01-01-2002 (avarie au moteur Diesel)

PHOTO 50-52 Lessines, 8 mars 1986. J-L VANDERHAEGEN.



5114

Constructeur : Cockerill-Ougrée n° 3746/1962

Livraison à la SNCB : 14-03-1962

Numérotation : 200.014 : 14-03-1962 - 31-12-1970
5114 : 01-01-1971 - 01-02-2002

Dépôts successifs : Kortrijk : 14-03-1962 - +/- 1966
Schaerbeek : +/- 196 - -
Dendermonde : - 07-08-1998
Schaerbeek : -06-1984 - 07-08-1998
Hasselt : 07-08-1998 - 10-06-2001
Antwer. Noord : 10-06-2001 - 01-02-2002

Mise hors exploitation : 01-02-2002 (avarie au moteur Diesel)

PHOTO 50-53 Le 19 mai 1987, un IC pour Schaerbeek attend l'heure de départ à Lille. Jean-Luc VANDERHAEGEN.



5123

Constructeur : Cockerill-Ougrée 3755/1962
Livraison à la SNCB : 18-05-1962
Numérotation : 200.023 : 18-05-1962 - 31-12-1970
 5123 : 01-01-1971 - 01-11-2001
Dépôts successifs : Tournai : 18-05-1962 - 03-06-1984
 St. Ghislain : 03-06-1984 - 31-05-1987
 Monceau / Charleroi-Sud : 31-05-1987 - 01-11-2001
Livrées successives : livrée d'origine : 05-1962
 vert 1970 : 06-1973
 jaune : 05-1981

Mise hors exploitation : 01-11-2001 (incendie électrique)

PHOTO 50-54 Jeumont, 5123 + 5923, mai 1997. P. HERBIET.



5147

Livraison à la SNCB : 04-10-1962 (Cockerill-Ougrée 3796/1962)
Numérotation : 200.047 : 04-10-1962 - 31-12-1970
 5147 : 01-01-1971 - 01-10-2001
Dépôts successifs : Dendermonde : 04-10-1962 - 01-06-1980
 Kortrijk : 01-06-1980 - 01-06-1986
 Tournai : 02-06-1980 - 01-06-1986
 Monceau / Charleroi-Sud : 01-06-1986 - 01-10-2001
Livrées successives : livrée d'origine : 10-1962
 vert 1970 : 06-1973
 jaune : 02-1988

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

PHOTO 50-55 Beert-Bellingen, 17-09-1982. J-L VDH.



5150

Livraison à la SNCB : 25-10-1962 (Cockerill-Ougrée n° 3799/1962)
Dépôts successifs : Hasselt : 15-11-1962 - 02-01-1963
 Schaerbeek : 02-01-1963 - 27-06-1963
 Tournai : 27-06-1963 - 05-01-1965
 Monceau / Charleroi-Sud : 05-01-1965 - 01-10-2001

Livrées successives : livrée d'origine : 11-1962 - 07-1970
 vert 1970 : 11-1970 - 08-1985
 jaune : 10-1985 - 10-2001

Numérotation : 200.050 : 25-10-1962 - 31-12-1970
 5150 : 01-01-1971 - 01-10-2001

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

PHOTO 50-56 Eisden, 22 avril 1986. Pierre HERBIET.



5179

Livraison à la SNCB : (Cockerill-Ougrée 3903/1963)

Numérotation : 200.079 : 24-05-1963 - 31-12-1970
5179 : 01-01-1971 - 01-11-2001

Dépôts successifs : Monceau : 24-05-1963 - -12-1966
Hasselt : -12-1966 - 10-06-2001
Antw. Noord : 10-06-2001 - 01-11-2001

Livrées successives : livrée d'origine : 24-03-1963
vert 1970 : 24-05-1971
jaune : 18-04-1979

Mise hors exploitation : 01-11-2001 (avarie au moteur Diesel)

PHOTO 50-57 Zolder, 6 avril 1982. J-L VANDERHAEGEN.



8275

Livraison à la SNCB : 13-07-1973 (constructeur : BN à Nivelles)

Numérotation : 8275 : 13-07-1973 - 01-02-2002

Dépôts successifs : Antwerpen-Dam (puis Antwerpen-Noord) :
13-07-1973 - 01-02-2002

Transformation : 29 avril 1977

Mise hors exploitation : 01-02-2002 (suite collision à
Antwerpen-Ijlsland le 28-12-2001)

PHOTO THEME 44 Antwerpen-Noord, 10 avril 2000.
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



8521

Livraison à la SNCB : 31-05-1957 (constructeur : F.U.F.)

Numérotation : 252.021 : 31-05-1957 - 31-12-1970
8521 : 01-01-1971 - 01-02-2002

Dépôts successifs : Monceau : 31-05-1957 - 10-07-1963
Antw. Dam/Nd : 10-07-1963 - 01-02-2002

Mise hors exploitation : 01-02-2002 (essieux à limite d'usure)

PHOTO 50-58 Le 20 août 2000, la 8521 manoeuvre le train
médical à l'Atelier Central de Mechelen.
20 août 2000. Pierre HERBIET.



8522

Livraison à la SNCB : 16-05-1957 (constructeur : F.U.F.)

Numérotation : 252.022 : 16-05-1957 - 31-12-1970
8522 : 01-01-1971 - 01-02-2002

Dépôts successifs : Monceau : 16-05-1957 - 08-07-1963
Antw. Dam/Nd : 08-07-1963 - 01-02-2002

Mise hors exploitation : 01-02-2002 (fissure au châssis)

PHOTO 50-59 Atelier des wagons d'Antwerpen-Noord,
octobre 2001. Pierre HERBIET.



Le point sur les travaux TGV

Tous les fronts des chantiers des lignes nouvelles 2 et 3 sont aujourd'hui ouverts, à des degrés divers. Rappelons que la fin de l'année verra la mise en service de la ligne n°2 de Leuven à Liège, premier maillon de la liaison vers l'Allemagne.

L1 Halle - Bruxelles

Les travaux ont repris à hauteur de la bifurcation de Ruisbroek vers Bruxelles. Les deux voies TGV (ligne 96N), insérées entre celles de la ligne 96, vont être prolongées d'environ un kilomètre vers Bruxelles-Midi, afin d'améliorer le débit provoqué par l'actuel goulot de cette bifurcation.

Le week-end des 16 et 17 mars a vu, sur la ligne 50A, la démolition du " Pont de Luttre ", qui franchit la rue du Charroi. La disparition de cet ouvrage permettra la construction d'un nouvel ensemble, nécessité par l'élargissement de l'assiette à cet endroit.

A l'entrée de Bruxelles-Midi, les terrassements pour la mise en place définitive des voies des lignes 96 et 96N a commencé. La particularité réside dans le fait que les voies TGV doivent d'abord passer sous le pont métallique de la ligne 28/1, avant de s'élever et passer au-dessus du gril de la gare avant d'aboutir au terminal TGV. Les voies vers Mons doivent donc être abaissées pour permettre cette gymnastique.

L2 Bruxelles - frontière allemande

Bruxelles-Leuven

De Bruxelles-Nord à Schaerbeek, les travaux de signalisation se poursuivent. Pour rappel, ils concernent la mise en service de l'extension du block 8 de Bruxelles-Nord, qui commandera la gare de Schaerbeek-Voyageurs et le tronçon compris entre Bruxelles-Nord et Schaerbeek. Entre Diegem et Zaventem, la situation ne change pas. Seuls des murs de soutènement côté voie B sont en construction, toujours pour permettre l'élargissement de l'emprise

PHOTO 50-62 *Nossegem, à hauteur du "diabolo". A l'avant-plan, le passage inférieur qui permettra aux trains venant de Leuven de rejoindre l'aéroport. Passage de l'IC-A 536 en direction de Bruxelles. Baudouin DIEU, 10 avril 2002.*



PHOTO 50-60 *Le pont de l'ancienne assiette de la ligne 50A au-dessus de la rue du Charroi a été démoli en mars. A gauche : le nouveau tracé de la ligne 50A; à droite : la ligne 124. Les travaux de terrassement de l'assiette définitive des lignes 96 et 96N ont débuté à l'entrée de Bruxelles-Midi. Pierre HERBIET, 6 avril 2002.*



PHOTO 50-61 *Vue prise à Zaventem vers Leuven. A gauche, le train 3610 vers l'aéroport passe sur la nouvelle voie A de la ligne 36. Au centre, la voie de garage provisoire, à laquelle est accolée la future voie A de la ligne 36N; à droite prendra place la voie B de la ligne 36. Baudouin DIEU.*



sans devoir exproprier de terrains.

A Zaventem, les travaux se poursuivent à hauteur de la bifurcation de la ligne 36C, de même qu'en gare, où l'assiette de la future voie B de la ligne 36 prend forme.

En règle générale, de Zaventem à Herent, tous les anciens ouvrages d'art ont disparu, et les nouveaux sont en service. Les travaux concernent l'aménagement de l'emprise nécessaire aux deux voies de la future ligne 36, placées à l'extérieur des voies actuelles.

Entre Zaventem et Nossegem, d'importants terrassements sont bien visibles; ils sont nécessités par la création du célèbre "diabolo", qui permettra aux trains venant de Leuven de gagner directement l'aéroport. L'ouvrage d'art nécessaire à cette liaison - un passage inférieur passant sous les quatre voies des lignes 36 - est terminé. Il ne sera ainsi plus nécessaire de procéder à des modifications lorsque la création de cette infrastructure sera décidée; sa mise en service n'interviendrait toutefois pas avant 2008.

A Nossegem, ce sont toujours les murs de soutènement qui se construisent; le terrassement de la future voie B est ici aussi entamé.

De Nossegem à Kortenberg, les ouvrages d'art sont terminés. L'emprise est élargie et la couche de forme est en cours de placement.

A Kortenberg côté Leuven, le passage supérieur a disparu pour laisser place à un tunnel pour piétons. L'accès au raccordement D'leteren sera amélioré, puisqu'une voie directe sera branchée dans la voie B de la ligne 36; cette voie donnera accès à deux voies de garage, d'où la desserte du raccordement pourra être effectuée par un simple refoulement des wagons. L'aménagement du raccordement proprement dit est, quant à lui, terminé. Il est constitué de quatre voies: deux permettent le déchargement des automobiles à l'aide d'une passerelle d'about, la troisième reçoit les wagons de pièces détachées, tandis que la quatrième, à double issue branchée sur la troisième, donne accès à un quai de déchargement à l'intérieur du bâtiment.

A Erps-Kwerps, le passage sous voies et le pont routier correspondant sont en service.

PHOTO 50-65 Le site de la gare de Kortenberg est également en plein chantier. Pierre HERBIET, 8 avril 2002.



PHOTO 50-63 Entre Zaventem et Nossegem, la construction du "diabolo" nécessite un terrassement important. Le Thalys 9425 Paris-Köln par Liège se dirige vers Nossegem. Baudouin DIEU, 10 avril 2002.



PHOTO 50-64 Le chantier à hauteur du point d'arrêt de Nossegem. P. HERBIET, 8 avril 02.





PHOTO 50-66 Kortenbergh, vue prise vers le raccordement D'Ieteren. Deux branches de la traversée-jonction double seront raccordées à la voie B de la ligne 36, la troisième vers le raccordement et la dernière vers deux voies de manoeuvre. Baudouin DIEU, 29 mars 2002.



PHOTO 50-67 Les travaux à Kortenbergh, le 29 mars 2002. Sur la voie B de la ligne 36 circule le train E2235 Genk-Côte, composé de trois AM type 96. De part et d'autre de la ligne 36, construction de l'assiette des nouvelles voies. A gauche, le raccordement D'Ieteren et ses quatre voies. Baudouin DIEU.



Jusque Herent, les terrassements des voies de la ligne 36 se poursuivent, tandis que l'aménagement de la plateforme jusqu'à l'entrée de Leuven a commencé.

A l'entrée de Leuven côté Bruxelles, la jonction entre le viaduc jeté sur le canal de Mechelen et celui d'accès en gare est réalisée.

En gare même, les voies 3 et 4 ont disparu pour permettre leur renouvellement. Les premiers éléments de la future verrière sont en cours de pose.

Côté Liège, une nouvelle passerelle permettant la jonction de deux quartiers a été jetée au-dessus des voies; elle est réalisée en béton, est couverte d'une coupole en plexiglass et munie de parapets en treillis, dont les mailles tellement fines ne permettent pas la prise correcte de photos...

Leuven - Liège

La pose de voie est terminée, y compris la mise en place des appareils de voies définitifs à Hoegaarden et Waremme-Remicourt. La base travaux de Voroux a été déconnectée de la ligne nouvelle le 12 avril; dès ce moment, les trains de travaux sont mis en ligne au départ de Ans.

Les poteaux caténaires sont implantés tout le long du tracé, de même que sont tirés les deux feeders qui courent le long de chaque voie. La caténaire est tirée de Bierset à Boutersem et de Leuven au sas 25kV/3kV, situé précisément à la BK 33,309 à Bierbeek. Il ne reste donc que quelques kilomètres de caténaires à dérouler pour que l'ensemble soit terminé.

Les quelques locomotives série 59 rescapées et attachées à la base de Voroux (atelier d'attache : Kinkempois) seront mises officiellement hors service le 1er juin prochain, remplacées par des 53 jusqu'à la fin des travaux. Les 76 qui, pour rappel, avaient été acquises auprès des NS pour les besoins de construction de la ligne nouvelle Bruxelles-frontière française, affectées également à Voroux, seront en principe déclassées avant la fin de l'année.

La gare de Liège-Guillemins

On travaille activement aux travaux de la première phase. Ainsi, pour le changement d'horaires du mois de juin, soit avec un retard d'environ 8 mois, cinq

PHOTO 50-68 Les 59 affectées aux travaux de la L2 accusent leur âge. Pour surveiller la nuit la ligne nouvelle, la 5946 a été équipée de projecteurs frontaux. Voroux, 7 mars 2002. Baudouin DIEU.

voies de la nouvelle gare doivent être opérationnelles. Les voies 1 et 2 seront en impasse côté Bruxelles, tandis que les voies 3,4 et 5 seront à double issue. Les fondations du parking et le mur de soutènement côté Cointe sont en cours également. Un espace dégagé dans la végétation de la colline permet d'avoir une vue d'ensemble de l'impressionnant chantier constitué par la construction de la nouvelle gare.

Liège - frontière allemande

Il semble maintenant acquis qu'une petite base de travaux trouvera place à Chênée, à l'emplacement des anciennes installations marchandises. Ce petit complexe permettra la formation des quelques trains de travaux qui seront chargés d'acheminer sur place les matériaux nécessaires à la mise en place de la superstructure du tronçon vers l'Allemagne (environ 28 kilomètres de ligne).

Quant au tunnel de Soumagne, les trois points d'extraction sont maintenant ouverts, qui permettent l'attaque sur quatre fronts. A hauteur du Bay-Bonnet, un imposant puits de 25 mètres de diamètre sur 30 mètres de profondeur, permet l'excavation des matériaux abattus à la haveuse. La SNCB, dans son souci pointu d'information, a ouvert sur place un stand d'information fort accueillant, où le visiteur peut trouver tous les renseignements sur le chantier, et peut même se rendre jusqu'au puits par un itinéraire prévu pour lui. Bottes et casque de chantier fournis sur place. Nous ne pouvons que vous encourager à rendre visite au chantier du Bay-Bonnet. Du puits du Bay-Bonnet, deux fronts d'attaque partent dans chaque direction; vers Ayeneux (Allemagne), 50 mètres sont déjà creusés, tandis que vers Chênée, 45 le sont. Au départ de Chênée (côté Liège) et Ayeneux, ce sont environ cent mètres qui sont creusés. Pour rappel, les machines d'extraction, qui sont des haveuses, attaquent la section supérieure du tunnel; lorsque le chantier est suffisamment avancé, des pelleteuses classiques creusent la partie inférieure. Les longueurs mentionnées correspondent évidemment à la voûte supérieure du tunnel.

PHOTO 50-71 Venant de Berchem, un train IC arrive à Antwerpen-Centraal. On distingue, sous la dalle de béton, les poutrelles qui supporteront la voûte et en-dessous desquelles se trouveront les deux étages qui permettront aux voies d'arriver aux niveaux -1 et -2 de la gare centrale. Antwerpen, 20 mars 2002. Baudouin DIEU.



PHOTO 50-69 Vue générale de la nouvelle gare de Liège-Guillemins prise depuis la colline de Cointe. On distingue la construction des cinq premières voies, qui seront en alignement. Une passerelle provisoire permettra le passage du quai 2 au quai 3. A droite en bas, construction du mur de soutènement de la colline. Liège, 10 avril 2002. B. DIEU.



PHOTO 50-70 Le raccordement de Berchem reçoit à nouveau des trains de tombereaux qui, chargés de terre, se rendent à Antwerpen-Noord. La 7716 se trouve en tête d'un convoi qu'elle refoulera en gare avant de s'en aller vers la gare de formation. Berchem, 20 mars 2002. Baudouin DIEU.



L3 Bruxelles - frontière hollandaise

Berchem - Antwerpen-Centraal et jonction Nord-Sud

Si, en surface, la situation ne change guère - deux voies de Berchem à Antwerpen-Centraal -, il n'en va pas de même dans les profondeurs. Les entreprises de génie civil s'affairent à construire la seconde moitié de cette cathédrale de béton, insérée entre les deux murs - classés - qui courent entre Berchem et la gare Centrale. Ces travaux titanesques devraient durer jusqu'à la fin 2004.

En gare centrale même, les excavatrices, foreuses et autres machines, construisent, dans la partie côté Pelikaanstraat, les sous-sols des niveaux -1 et -2. La prochaine mise en service concernera la galerie commerciale du niveau 0 (en fait à hauteur de la rue) en décembre 2004.

Au nord du chantier, à Antwerpen-Dam, le puits qui permettra la mise en place du tunnelier se construit. Cette imposante machine construira deux tunnels, en commençant toujours du nord vers le sud. Si aucun obstacle n'est rencontré, les deux tubes devraient être terminés pour fin 2004 également.

Antwerpen - frontière hollandaise

A hauteur de Luchtbal, la voie A (vers Essen) a été mise hors service, désélectrifiée et démontée. Les trains vers le nord roulent donc sur la nouvelle voie, tandis que ceux vers la Métropole roulent encore sur l'ancienne infrastructure.

Au-delà de la Havanastraat, à hauteur de Noorderdokken, la ligne nouvelle longera jusqu'à la frontière hollandaise l'autoroute E19. Des mesures de protection draconiennes sont prises, afin de limiter l'impact de la ligne nouvelle sur l'environnement. Ainsi, entre la Kleine Bareel à Brasschaat et la Elshoutbaan à Schoten, la ligne sera enfermée dans une caisson afin d'éviter notamment un abattage trop important d'arbres et leur chute sur la voie. Les accès aux chantiers seront également fortement réglementés et des voiries spéciales seront créées, notamment entre la Kapelsesteenweg et la Bredabaan, ainsi qu'entre la Peerdsbosbaan et le Hertendreef. La pose des voies sur le nouveau tronçon devrait débuter en 2003, lorsque les travaux de génie civil seront terminés.

Baudouin DIEU.



PHOTO 50-72 Voici ce que le visiteur aperçoit des profondeurs du chantier. A droite, les voûtes cintrées de l'ancien mur de soutènement. A gauche, la demi-voûte du nouveau tunnel qui supporte déjà deux voies qui relient Berchem à Antwerpen. Entre les deux viendra prendre place la seconde demi-voûte en-dessous de laquelle sera creusé le tunnel d'accès aux niveaux -1 et -2. Antwerpen, 20 mars 2002. Baudouin DIEU.



PHOTO 50-73 On distingue à gauche, au niveau de la rue, l'arrière des façades des anciens magasins. A droite, dans les quais, les accès à la future gare de la Lange Kievitstraat sont protégés provisoirement. Antwerpen, 20 mars 2002. Baudouin DIEU.

PHOTO 50-74 L'intérieur de la gare centrale d'Antwerpen. A droite, les piliers qui supportent le niveau +1. Au niveau 0 se trouvera une galerie commerciale. Au centre, un puits de lumière permettra d'éclairer naturellement jusqu'au niveau -2. B. DIEU, 20 mars 2002.



PFT-Editions

<input type="checkbox"/>	Les locomotives Diesel type 201 - série 59	€ 49,00	1905 g
<input type="checkbox"/>	Promenade ferroviaire au Pays d'Ath	€ 18,60	860 g
<input type="checkbox"/>	Le rail Bruxellois en images	€ 11,16	550 g
<input checked="" type="checkbox"/>	Indicateur de 1935 (réédition)	€ 19,70	615 g
<input type="checkbox"/>	Indicateur de 1940 (réédition)	€ 6,50	250 g
<input type="checkbox"/>	Les trams verts de Charleroi en images	€ 12,15	550 g
<input type="checkbox"/>	Histoire de la signalisation en Belgique - tome I	€ 24,54	950 g
<input type="checkbox"/>	Le chemin de fer en Hesbaye liégeoise	€ 23,55	750 g
<input type="checkbox"/>	Les tramways vicinaux de Charleroi et du Centre	€ 23,55	950 g
<input type="checkbox"/>	Un siècle de vapeur	€ 23,50	750 g
<input type="checkbox"/>	Le rail à Mons et dans le Borinage	€ 23,50	750 g



SNCB 75 NMBS
166 photos - format 21 x 27 cm
PRIX : € 35 - 1250 gr

Autres éditions

<input type="checkbox"/>	Vapeur en Belgique - tome I (par Phil Dambly)	€ 48,34	1390 g
<input type="checkbox"/>	Vapeur en Belgique - tome II (par Phil Dambly)	€ 48,34	1905 g
<input type="checkbox"/>	Petite histoire de la gare de Namur	€ 7,93	390 g
<input type="checkbox"/>	La ligne 128 Ciney - Yvoir	€ 7,31	550 g
<input type="checkbox"/>	La ligne 126 Ciney-Statte	€ 9,79	400 g
<input type="checkbox"/>	La ligne du Luxembourg (Ed. CFLL)	€ 24,67	650 g
<input type="checkbox"/>	Les locomotives polycourant de l'artère Paris-Bruxelles (Ed. du Cabri)		
	volume I	€ 36,69	400 g
	volume II	€ 36,69	550 g
<input checked="" type="checkbox"/>	La ligne 24 (par Michel Hanssens)	€ 24,67	810 g
<input checked="" type="checkbox"/>	Tramways Bruxelles et Anvers (cartes postales anciennes)	€ 23,55	750 g
<input type="checkbox"/>	Les vicinaux du groupe de Leuven	€ 24,54	800 g
<input type="checkbox"/>	En Belgique sur les rails d'autrefois (Ed. du Cabri)	€ 32,23	750 g
<input type="checkbox"/>	De Knokke à La Panne (Ed. Retro)	€ 27,14	600 g
<input type="checkbox"/>	Les Vicinaux du Brabant	€ 42,14	1300 g
<input type="checkbox"/>	Les locomotives à vapeur types 64 et 81	€ 32,23	850 g
<input type="checkbox"/>	Trams en Ardennes	€ 20,00	750 g
<input type="checkbox"/>	BRUXELLES - TERVUREN (Ediblanchart)	€ 57,00	1250 g

En Lignes

En Lignes

<input type="checkbox"/>	abonnement 2002		
	Belgique	€ 26,00	
	étranger (Europe)	€ 31,00	
	étranger (hors Europe)	€ 38,00	
<input checked="" type="checkbox"/>	numéros 19 à 20	€ 3,97	100 g
<input checked="" type="checkbox"/>	numéros 29 à 31	€ 5,45	100 g
<input checked="" type="checkbox"/>	numéros 39, 40	€ 5,95	100 g
<input type="checkbox"/>	numéros 41 à 45	€ 7,50	210 g
<input type="checkbox"/>	numéros 46 à 49	€ 7,50	260 g
<input type="checkbox"/>	reliure pour EN LIGNES	€ 11,16	550 g

En Lignes hors série

<input type="checkbox"/>	N° 1 : Les locomotives Diesel série 83	€ 9,79	255 g
<input type="checkbox"/>	N° 2 : Les locomotives série 1600 CFL	€ 14,75	255 g
<input type="checkbox"/>	N° 3 : Les locomotives Diesel type 230-231	€ 12,27	210 g
<input type="checkbox"/>	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 50-24), peuvent être obtenues au format 10x15 cm en couleurs, sauf les numéros suivis de la mention NB (par exemple PHOTO 50-29 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 10-07-2002; date de livraison: +/- 30/09/2002. Les photos des EN LIGNES précédents ne sont plus disponibles !

Renseignements et commandes :

☎ +32.65.72.80.72 - Fax : +32.65.66.45.41 - ✉ pftsp@hotmail.com

<input type="checkbox"/>	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.

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

Photos-thèmes

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

<input type="checkbox"/>	N° 3 : La locomotive 6036	€ 10,00	75 g
<input type="checkbox"/>	N° 6 : Les automotrices ex. SNCB en Italie	€ 10,00	75 g
<input type="checkbox"/>	N° 23 : Les voitures M3 ex. SNCB en Italie	€ 10,00	75 g
<input type="checkbox"/>	N° 24 : Locos série 15 sur les lignes 125-130	€ 10,00	75 g
<input checked="" type="checkbox"/>	N° 27 : Autorails séries 45 et 46 du dépôt de Ath	€ 10,00	75 g
<input type="checkbox"/>	N° 30 BD ■ : Un samedi-midi à Lot (EL 38 p; 12)	€ 30,00	75 g
<input type="checkbox"/>	N° 31 : Voyage PFT au Danemark (15 photos)	€ 15,00	105 g
<input checked="" type="checkbox"/>	N° 34 : La locomotive Diesel 204.004 / 5404	€ 10,00	75 g
<input type="checkbox"/>	N° 36 : Locos à vapeur préservées par la SNCB	€ 10,00	75 g
<input type="checkbox"/>	N° 38 : Les signaux mécaniques de Florenville	€ 10,00	75 g
<input type="checkbox"/>	N° 39 : Trains de minerai Cockeril-Sambre	€ 10,00	75 g
<input type="checkbox"/>	N° 40 : La gare de Schaerbeek-Formation	€ 10,00	75 g
<input type="checkbox"/>	N° 41 : Locomotives série 51 en vert "1970"	€ 10,00	75 g
<input type="checkbox"/>	N° 42 : Locomotives série 52 en vert "1970"	€ 10,00	75 g



PHOTO-THEME 43
Locomotives série 55 en vert "1970"
PHOTO-THEME 44
La locomotive 8275
voir pages 2 et 31



Articles divers

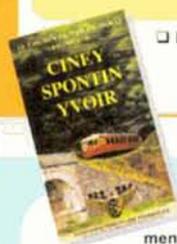
Pin's

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

Cassette vidéo

<input type="checkbox"/>	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

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

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

