

EN LIGNES



05703

5 414 306 103702

REVUE BIMESTRIELLE
N° 57 - SEPTEMBRE 2003 - € 7,00

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 Spoorpatrimonium

LOCO 2004

Comme il est de tradition, le PFT édite le calendrier LOCO. L'édition 2004 propose onze photos en couleurs et une en noir et blanc de matériel belge et luxembourgeois : autorail 4301 à Orgeo, 5528 à Neerpelt, vapeur type 7 à la sortie de Lille, 6018 à Mellery, 3620 CFL à Erpeldange, 6327 à Bellecourt, 26.101 à Dorinne-Durnal, automotrice postale 973 à Dilbeek, 554.18 à Framerie, 4903 à Beringen-Mijnen, 5174 à Lommel, viaduc de Moresnet au lever du jour.

Il est présenté au format A3, sur papier brillant, avec reliure spiralée. Acheté avant le 31 décembre, il est vendu au prix de € 9; passé cette date, son prix de vente sera de € 10. Frais d'envoi en sus (550 grammes - voir page 59). Communication : *LOCO 2004*.
Disponible à Saint-Ghislain le 13 décembre.



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 : Märklin n° 3000 et 3062. Jan DE POTTER, Pluvierstraat 24, 2050 Antwerpen. E-Mail : treinzot@hotmail.com

A VENDRE : Plaques indicatrices d'itinéraires SNCB de la relation Leuven - Geraardsbergen (via Ath ou Tollembeek) et Leuven - Sint-Niklaas. Prix à débattre en fonction du nombre. Info E-Mail : ivo.haine@belgacom.net

CHERCHE: La ligne de chemin de fer Blaton - Quevaucamps (Association pour la Sauvegarde du Patrimoine de Beloeil); La mémoire du rail dans le Sud-Luxembourg (Groupe Histoire Collective de Rossignol); Les locomotives en service sur le réseau de Flandre Occidentale (1845-1906) (A. Dagant); Stations van weleer (P. Pastiels); Stokken in de wielen (C. Lokker); 150 ans d'évolution technique aux chemins de fer belges; Des anciens aux modernes, un siècle et demi de transport public à Bruxelles (MTUB); Dossier réorganisation de l'exploitation SNCB (SNCB, 1984); Calendrier CFC 1986; revue UITP n° 34 (1/85). Dimitri Schönborn, Past. Soeteweyst. 38, 2640 Mortsel, dimitri.schoenborn@id.antwerpen.be

PFT-agenda

Samedi 13 septembre :

Adieu aux locomotives de la série 51 dans le zoning industriel de Genk et la région liégeoise.

Samedi 20 et dimanche 21 septembre

Navettes en autorail entre Leuze et Frasnes-les-Anvaing. Stand PFT en gare de Frasnes.

Du 14 au 24 juillet 2005

Grand voyage PFT à bord d'un train hôtel en Biélorussie, Lituanie, Lettonie, Estonie et Russie. Plus de détails dans les prochains mois.

Samedi 13 décembre 2003

Portes Ouvertes au Musée du Rail de Saint-Ghislain. Promos sur beaucoup d'articles.

AS.MO.CO

L'AS.MO.CO organise le 5 octobre 2003, de 9 h à 13 h, en la salle Don Bosco - St-Raphaël à Aywaille (Belgique), sa 45ème Bourse internationale : trains miniatures, voitures, jouets anciens. Contact : Mr. E. RENNOIR, 31 rue les Oies, 4052 Beaufays, FAX + ☎ 04/368.62.59 après 20h00.

Editorial

Grandiose ! Ce terme peut désigner les dix ans de présence des trains du PFT sur la ligne 128, dite "de la vallée du Bocq". Primeur le week-end des 20 et 21 juillet, avec la venue de la 26.101. Le public s'est montré ravi et est venu assister en nombre aux ébats de notre vénérable vapeur. Deuxième acte le 9 août, avec le voyage "des dix ans", dont le programme permettait de rencontrer la satisfaction à la fois des amateurs et des touristes. Vous avez été nombreux à demander la 26.101, qui est finalement un peu votre locomotive... Vous l'avez eue... et nous espérons que vous en avez profité. Parce que depuis dix ans, elle roule, elle roule... et elle a besoin d'un sérieux entretien, qui la mettra de côté pendant un certain temps... Place à la 29.013, dont le retour semble enfin s'annoncer, et à la P8 roumaine. La relève "vapeur" est bien là, et c'est tant mieux pour les amateurs que nous sommes ! Bonne lecture.

AGENDA C.F.F.L.

VENDREDI 10-10-2003

Philippe Matthys, Echevin de La Hulpe, fera le point sur "Le RER à Rixensart et ses environs".

VENDREDI 14-11-2003

Claude et Eric BINAME présenteront "Photos ferroviaires anciennes".

VENDREDI 12 décembre 2003

Claude DEFECHEREUX projettera un film super 8 : "Nostalgie diesel à Haine-St.P." Centre Culturel de Froidmont (Ferme), Chemin du Meunier à Rixensart.

INFOS : ☎ 02/654.05.79

✉ cffl.rixensart@euronet.be

P.T.V.F.

Le Petit Train à Vapeur de Forest organisera une grande fête de la vapeur le week-end du 13 et 14 septembre de 10h00 à 18h00. Stand PFT.

Renseignements : PTVF, Ch. de Neerstalle 323 B, 1190 Forest, ☎ 02 376 69 96.

EN LIGNES

Revue bimestrielle éditée par l'ASBL

PFT

PATRIMOINE FERROVIAIRE TOURISTIQUE



Rédacteur en chef : Jean-Luc VANDERHAEGEN.

Comité de rédaction

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

Remerciements (par ordre alphabétique)

Dominique ALLARD, Felipe ARANDA, Kristof AVONDS, Armand BEERLANDT, William BOECKX, Henri CHAUVEHEID, Roger CRIKELAIRE, Wim DERIDDER, Pascal DUBOIS, Michel de ESCH, EuroLiège TGV, Jean-Claude GIRARD, Philippe GOUSSET, Marc GRIETEN, Michel HANSSSENS, Alain JANMART, Jean-Pierre JOLY, Jean-Pierre KOOB, Lars LAENEN, Georgy LEJEUNE, Geert MAES, Pascal MARTENS, Serge MARTIN, Eric MEUNIER, Tomas MEYER EPPLER, Thierry NICOLAS, Eric PAULUS, Serge PLETGEN, Geoffroy QUINET, Marc RIGUELLE, Christian RUQUOY, Philippe SCHOLL, la SNCB, Philippe STERCKX, Yves STEENEBRUGGEN, Daniel THIELEMANS, TUCRAIL, Claude VANDECASTEELE, Johan VAN DER EYCKEN, Christian VANHECK, Michel VERLINDEN, Quintus VOSMAN.

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 40 - B-7000 MONS 1
☎ GSM : +32.(0)475.71.20.28
FAX : +32.(0)65.66.45.41
✉ pftsp@hotmail.com
Internet : www.pftsp.be

Numéro de TVA : BE 435.339.562

Abonnement 2003

Pour recevoir "EN LIGNES" 6 fois par an, il suffit de s'abonner en versant une cotisation annuelle de € 34 (étranger : € 39) 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 (attention : modifications pour l'international)

- 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, vous avez plusieurs possibilités :
 - vous pouvez effectuer un virement bancaire en indiquant le code international de la banque (BIC) qui est GEBABEBB ET le numéro complet du compte PFT : BE57-001120178935;
 - vous pouvez payer par carte Visa ou Eurocard, en indiquant les nom et adresse de l'émetteur, le numéro de la carte, la somme en euros, la validité de la carte et la signature;
 - vous pouvez utiliser un mandat postal international, libellé en euros;
 - si vous résidez en France, vous pouvez virer la somme sur le compte postal 1374917V026 du PFT (59900 Lille).

N'oubliez pas de mentionner le motif de votre virement.

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 aux activités du PFT ou à l'entretien de la ligne 128 peuvent nous joindre par téléphone ou par écrit.

Schaerbeek : Pierre Herbiet : ☎ +32.(0)475.71.20.28

St-Ghislain : Philippe Scholl : ☎ +32.(0)477.26.99.79

Ligne 128 : Alain Defechereux : ☎ +32.(0)477.98.91.23

Imprimerie

Imprimé en Belgique par Geers Offset nv, Oostakker.

Dépôt légal à la parution

EN LIGNES 57 - septembre 2003



COUVERTURE AVANT :

PHOTO 57-42

Les dernières locomotives de la série 51 ont été arrêtées le 14 juin 2003. Le 11 juillet 1983, la 5104 avait assuré un train spécial jusqu'à Heer-Agimont, emportant des enfants se rendant en vacances.

Jean-Luc VANDERHAEGEN.

Le 13 juillet, le train de chaux 49601 fut exceptionnellement assuré de Kinkempois à Jemelle en traction Diesel par les 7749 et 7755, ici à Comblain-la-Tour. Michel HANSSSENS.

PHOTO 57-01 Depuis le 15 juin, certains IC J sont assurés par des M6. L'IC J 2131 Luxembourg - Bruxelles-Midi, à Marloie, le 29 juin 2003. Lars LAENEN.

S O M M A I R E

PFT-Service	2
Editorial	2
Nouvelles du PFT	4
Histoire : la livrée verte "1970"	10
Actualité étrangère	18
Actualité belge	22

Statistiques	22
Locomotives électriques	22
Locomotives Diesel	26
Automotrices	29
Autorails	30
Voitures	32
Actualité diverse	33
Réseaux industriels	41
51 : c'est fini :	43
Le matériel ex. SNCB en Italie	48
Radiations	50

Les travaux TGV	52
Hier - Aujourd'hui	58
PFT-Boutique	59

Nouvelles du PFT



PHOTO 57-02 Pour la première fois : la 26.101 à Dorinne-Durnal. A. D.

Adieu aux automotrices postales

21 juin, gare de Bruxelles-Midi. Les trois automotrices - la 219 encadrée par les "Postales" 964 et 971 - démarrent en direction de Braine-le-Comte pour un voyage d'adieu. La Poste a en effet décidé de supprimer le transport de courrier par chemin de fer, estimant les coûts du rail trop élevés par rapport à ceux de la route. Toutes les liaisons par trains postaux sont déjà supprimées, à l'exception des navettes entre Bruxelles et Gent. La plupart des tris postaux ne sont même plus raccordés...

Premier arrêt : La Louvière-Sud. La SNCB renferme, dans son abri de matériel logé dans l'ancien atelier de traction de Haine-Saint-Pierre, la vénérable "postale" 002, issue de la transformation d'une automotrice de 1935. Très beau parallèle des deux générations d'engins posant sur les voies 1 et 2.

Deuxième étape : une courte visite au nouvel atelier de Charleroi-Sud-Quais.

PHOTO 57-03 ↗ Le parallèle réalisé entre la vénérable 002 et la 971 à La Louvière-Sud. Alain DEFECHEREUX.

→ Le 20 mai 2003, le Train du Lait organisé par l'AWIPH (ex. ORPAH) fut tracté entre Liège et Coëcy par la 26.101. Ici, le départ de la rame vide vers Trois-Ponts. Pascal MARTENS.





Départ pour la ligne 147 par Tamines et Jemeppe, où des travaux en voie principale nous amènent à limiter le train à Aulvelais... et à en oublier les deux conducteurs dans le ballast ! Qu'à cela ne tienne, l'horaire sera tenu...

Croisement en pleine voie, à Tilly, sur la ligne 140, entre nos trois AM et un train de marchandises remorqué par deux types 13. D'autres arrêts seront marqués à Ottignies, Wavre, Pécrot, Sint-Joris-Weert et sous la marquise de la voie 4 nouvellement inaugurée de la gare de Leuven. Départ ensuite pour Muizen, avec un parallèle au faisceau marchandises, quelques arrêts sur la ligne 53 avant d'aboutir à Merelbeke, où l'accueil réservé aux amateurs, annoncé comme froid, le fut réellement. Pas question de se rendre à l'atelier de traction et encore moins de déambuler dans les voies. Plus vite on serait parti, plus content sera le sous-chef de service, qui avait manifestement reçu des ordres, et les appliquait... Peu importe, nous étions à l'heure. Le retour s'est effectué par Aalst, où un arrêt imprévu est marqué.

PHOTO 57-04 ↑ La 202.020 du PFT et la 1604 des CFL, lors du voyage au Fond-de-Gras organisé le 24 mai 2003. P. HERBIET.

PHOTO 57-05 ↗ La 202.020 dans les palettes du Fond-de-Gras. J-P KOOB.

→ Le train vapeur du Fond-de-Gras dans lequel a pris place le PFT, attend le départ à Pétange. En tête, la locomotive n° 5 de l'ARBED-Esch (O&K 1912). A gauche, la Z2012 assure le RB6714 Luxembourg-Rodange. Jean-Pierre JOLY.



Le Chemin de Fer du Bocq

Comme annoncé dans le précédent *En Lignes*, la Société Sogeplan est venue fin mai à Dorinne-Durnal pour "initier" une partie de son personnel à l'art de construire une voie ferrée. C'est la deuxième année que cette collaboration est renouvelée. Les bénévoles du PFT se sont donc eux aussi relayés de jour en jour, durant deux semaines, pour assurer la continuité du chantier de reconstruction de la voie d'évitement. Les travaux ont été réalisés sous une réelle canicule, impossible d'estimer le nombre de litres d'eau absorbés !

Les 430 mètres de voie d'évitement, l'aiguillage côté Purnode et 48 mètres de voie principale en aval de l'aiguillage ont été entièrement renouvelés. A noter que l'ancien aiguillage (côté Purnode), à limite d'usure, datait de l'origine de la ligne, soit de 1898 !

Après la fin des opérations réalisées avec le concours de Sogeplan, de très nombreux travaux de finition ont encore été nécessaires avant de livrer l'évitement à l'exploitation. Il s'agissait notamment de réglages de nivellement, le montage de la timonerie de commande de l'aiguillage 202, la fixation de certaines attaches et d'éclisses.

C'est finalement le mardi 24 juin 2003 à 11h30, lors de la conférence de presse, que le premier changement de front en gare de Dorinne-Durnal fut réalisé depuis la fin des années soixante ! La stabilisation de la voie nouvelle n'étant pas encore optimale, la vitesse y est toujours limitée.

Entretemps, la visite annuelle de la ligne a été effectuée par les autorités SNCB du service Infrastructure Sud-Est et deux délégués du Ministère des Transports (STAF). Les conclusions de cette visite sont très encourageantes. Outre le renouvellement de l'autorisation de circulation pour nos trains, la vitesse de la ligne a été portée à 40 km/h (au lieu de 20 km/h jusqu'à présent). Cette décision ressort du bon état d'entretien général de la voie, des ouvrages d'art et de la qualité du travail effectué par les bénévoles. Ne pouvait-on rêver de plus belle récompense pour les membres du PFT travaillant sur la ligne 128 depuis 10 ans ? Cependant, un ralentissement à 20 km/h subsiste toujours entre Ciney et Halloy, sur une distance de 700 mètres en raison de la vétusté des traverses en bois. A noter qu'une phase de remplacement de celles-ci a déjà débuté l'année passée.

Aboutissement d'une année de travaux, la saison d'exploitation



Le remplacement de l'aiguillage 202 à Dorinne-Durnal a été réalisé avec le concours de la société Sogeplan.

Alain DEFECHEREUX, juin 2003.

démarra le dimanche 6 juillet avec 4 allers-retours en autorail 4333. A partir du 13 juillet, le 4333 fut accompagné par la sympathique remorque à deux essieux 732.10, tandis que le 4506 fraîchement sorti de restauration, arrivait pour assurer la réserve.

Le clou de la saison fut sans nul doute les circulations en vapeur organisées les 20 et 21 juillet à l'aide de la 26.101 et 3 voitures K1; elles ont attiré une foule d'amateurs et de touristes, estimée à 800 personnes.

A bientôt pour de nouvelles aventures !!

Si vous désirez faire partie de la très sympathique et dynamique équipe de bénévoles "du Bocq", vous pouvez contacter Alain Defechereux au ☎ +32.477.98.91.23.

PHOTO 57-06

Aboutissement de plusieurs mois de travail : croisement à Dorinne-Durnal du 4333 et du 4506 le 3 août 2003.
Alain DEFECHEREUX.





PHOTO 57-07 ↑
 La 26.101, mise à l'honneur sur la ligne 128 les 20 et 21 juillet, défile entre Senenne et Braibant pour la fête nationale belge. Alain DEFECHEREUX, 21 juillet 2003.



PHOTO 57-08 →
 La 26.101 à l'arrêt en gare de Spontin, le 20 juillet 2003. Alain DEFECHEREUX.

UNE NOUVELLE PUBLICATION

Les dix ans de présence du PFT le long du Bocq ont été l'occasion d'éditer un livre retraçant l'histoire de cette splendide ligne. Contenant 80 pages et présenté au format A4 en papier glacé, il est divisé en plusieurs chapitres décrivant l'histoire, le matériel, l'exploitation voyageurs, marchandises et touristique. Une centaine de photos en noir et blanc et en couleurs, des schémas et des plans en constituent l'iconographie.

Son prix normal de vente est de € 16,95. En promotion, jusqu'au 31 octobre, il est vendu au prix de € 14,95, frais d'envoi en sus (400 grammes - voir page 59).

Savez-vous que la ligne 128 existe aussi en cassette vidéo ? Editée en 2001, elle présente la ligne 128 en images, l'autorail 4605 y effectuant le trajet sur la partie parcourable. Le prix normal de vente de cet article est de € 21. Ici aussi, en promotion, le PFT propose jusqu'au 31 octobre, les deux articles - le livre et la cassette - au prix unique de € 33, frais d'envoi en sus (poids : 900 grammes - voir page 59).

Pour commander, il suffit de verser la somme requise selon les modalités reprises en page 3, en n'oubliant pas d'indiquer l'article désiré : le livre 128, ou le livre + la cassette 128.

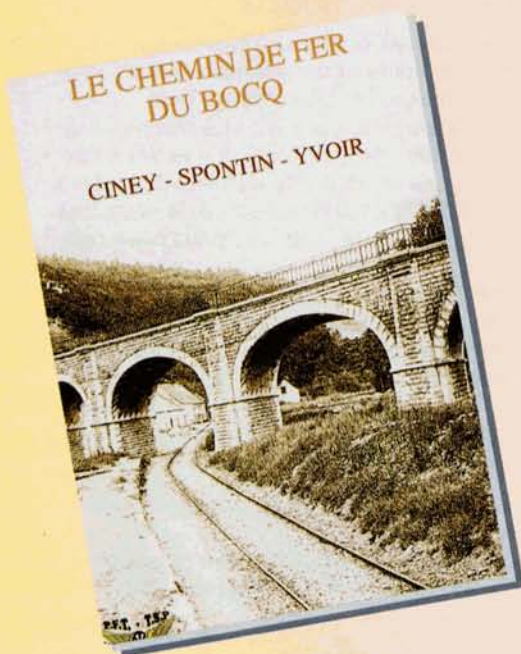




PHOTO 57-47 Après la longue halte à la frontière slovaque à Cierna nad Tisou, la 140.042-3 des Chemins de fer slovaques (ZSR) nous conduira jusqu'à Chop en Ukraine. Ce type de locomotives fut construit à 100 unités de 1953 à 1958 par Skoda (2032 kW - 3000 V). VDH.

Le grand voyage PFT en Ukraine

Il y a dix ans, le PFT organisait son premier voyage ferroviaire à l'étranger. Le but était de faire découvrir des réseaux sortant des sentiers battus.

Dans cette optique, l'Europe de l'Est a le mérite incontestable d'offrir à l'amateur de chemins de fer son lot de curiosités, en ce qui concerne tant le matériel que l'exploitation. Après la Pologne et la Hongrie, c'est sur l'Ukraine que s'est porté le choix des organisateurs. Fameux défi en l'occurrence. Car qui connaît cette ancienne république de l'URSS ? D'une superficie de 603.700 km² (soit vingt fois la Belgique), l'Ukraine compte une population d'environ 50 millions d'habitants. Considérée comme le grenier à blé de l'ex-empire soviétique, elle dispose néanmoins d'un sous-sol riche (charbon et minerai de fer). Par ailleurs, la Crimée est une destination de vacances recherchée, le long de la Mer noire (lieu de villégiature des anciens apparatchiks du régime communiste). Bien que l'Ukraine ait acquis son indépendance en 1991, les mentalités évoluent encore lentement et la bureaucratie tatillonne a encore de beaux jours devant elle. De plus, la situation socio-économique n'est guère florissante, la transition vers l'économie de marché se déroulant difficilement.

C'est en musique que nous avons été accueillis à notre descente de train à Chop en Ukraine. A droite, la "pulpeuse" docteure qui veilla sur nous durant tout le voyage.



C'est donc ce pays tout en nuances que les 41 membres du PFT ont découvert durant dix jours. Et d'une manière plutôt originale, puisque le groupe a effectué une croisière ferroviaire à bord d'un train-hôtel. Au travers de ces quelques lignes, une synthèse de ce voyage hors du commun sera proposée, en mettant en évidence les faits saillants de l'organisation.

Nous allons directement entrer dans le vif du sujet, une brève présentation des chemins de fer ukrainiens sera publié dans notre prochain numéro.

1. Faits marquants du voyage PFT en Ukraine

Bien que l'Ukraine soit un pays méritant une visite approfondie (notamment pour la beauté de certaines de ses villes), il convient de reconnaître qu'il reste difficilement accessible, d'autant plus si le touriste ne connaît pas la langue. Eu égard à la subsistance de procédures administratives particulièrement lourdes, il était inconcevable d'envisager un périple ferroviaire organisé de manière indépendante.

Qu'à cela ne tienne, une société privée ukrainienne (qui a parfaitement assimilé la loi de l'offre et de la demande !) dénommée Dzherelo a réussi - malgré les difficultés de tous ordres - à acquérir des voitures appartenant aux UZ et à commercialiser le concept de "train-hôtel", tant en Ukraine que dans l'ex-URSS. Parmi ses clients, des amateurs de chemins de fer bien sûr, mais également des touristes à la recherche de vacances différentes (comme par exemple la visite des principaux opéras ukrainiens).

En temps normal, Dzherelo propose des formules préétablies (voie étroite, vapeur dans les Carpates, visite de dépôts, ...); il n'en a pas été de même à l'occasion de ce voyage PFT puisque c'est un programme personnalisé qui a été établi, combinant arrêts photos en lignes, visites d'ateliers, utilisation d'un autocar pour effectuer des photos sur des artères ferroviaires fréquentées, parcours d'une journée en voie étroite, etc.

Une dernière question se posait néanmoins : comment rejoindre l'Ukraine depuis la Belgique ?

Bien qu'il ne faut que quatre heures en avion pour relier Bruxelles à Kiev, c'est la solution ferroviaire qui a été privilégiée.

Mais, il fallut effectuer deux voyages de reconnaissance en Tchéquie, afin d'acheter les billets entre Prague et la frontière slovaquo-ukrainienne, de nombreuses discussions pour ajouter une voiture couchette supplémentaire au train de nuit 353 Frankfurt-Prague et, au total, passer sept heures au guichet de Bruxelles-Midi pour l'obtention des billets Belgique - Prague !
Merci l'Europe des chemins de fer ...

1.1 Jeudi 15 mai 2003

C'est à bord de l'ICE17 assuré par la rame ICE-3M 406.011 que la première partie du parcours d'approche s'est réalisée. Il est bien regrettable que les trois destinations quotidiennes entre Bruxelles et Frankfurt ne figurent pas dans l'indicateur SNCB. Car l'ICE est un modèle de confort; le Thalys fait d'ailleurs pâle figure à côté de cet engin à l'allure futuriste, qui présente, pour les amateurs ferroviaires, un atout majeur : il est possible de se placer derrière le poste de conduite (digne d'un feuilleton de science-fiction) et d'observer la ligne, ce que les participants eurent la chance de faire grâce au personnel de bord de la DBAG. Sensations garanties, principalement à la sortie - à 300 km/h - des nombreux tunnels de la ligne nouvelle Köln-Frankfurt !

Nous arrivons à Frankfurt à 22.01 et embarquons quelques minutes plus tard dans le train D353 en direction de Prague. Nous prenons possession d'une voiture-couchettes tchèque, ajoutée grâce à la bienveillance de la SNCB, de la DB et des CD. Nous quittons la ville bancaire allemande à 00.13 et profitons d'une nuit reposante (malgré les contrôles de passeport à la frontière).

1.2 Vendredi 16 mai 2003

C'est sous le soleil (qui ne nous quittera quasiment plus durant ce voyage) que nous arrivons en Tchéquie. A 8h34, notre train arrive en gare de Prague. Nous allons disposer d'une journée de temps libre, mise à profit pour visiter une des plus belles villes d'Europe, ou pour (on ne se refait pas) découvrir le matériel des chemins de fer tchèques.

Les plus mordus prennent immédiatement la direction de la gare de Prague Masarykovo et embarquent dans un train à destination de Roztoky u Prahy afin de photographier les nombreux trains de marchandises évitant Prague. Peine perdue hélas, d'importants travaux de renouvellement des voies étant en cours. Peu importe, le groupe prend la direction de Lysá nad Labem, gare de bifurcation située à 45 minutes de Prague et par laquelle transite un important trafic, tant voyageurs que marchandises. De nombreuses photos sont prises; c'est l'occasion d'observer le maté-

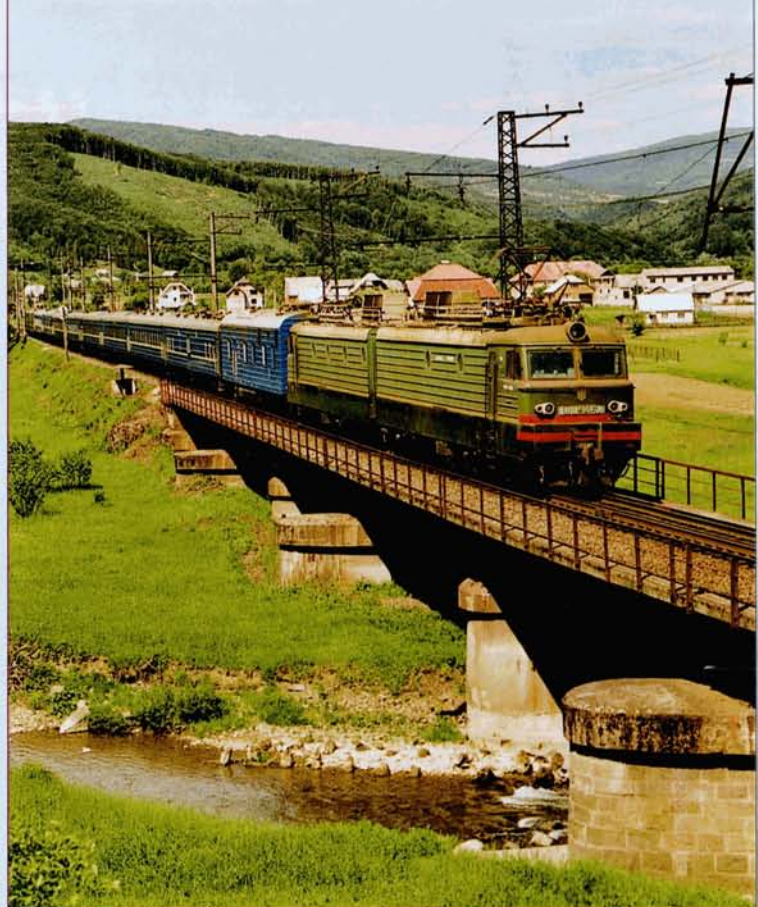


PHOTO 57-48 La première étape en Ukraine nous mena de Chop à Lvov. Notre train était encadré par la VL11M-141 et la VL10-1491, ici immortalisé à Vbelikii Vyrynii. Jean-François HUART.

riel - particulièrement varié et intéressant - des CD.

Mais il est déjà temps de regagner la capitale et de se restaurer (pour notre part, dans un établissement typique, où nous avons pu goûter aux spécialités locales). Nous regagnons la gare centrale où une mauvaise surprise nous attend. Les couchettes réservées dans le train D223 à destination de Kosice l'ont été à une mauvaise date ! Quatorze participants ont quand même pu bénéficier, après discussion, d'une couchette, les autres rejoignant les voitures de deuxième classe des ZSR, en place assise, pour un voyage de près de onze heures !

A suivre... Jean-François HUART.

PHOTO 57-49 La ligne Chop - Lvov est en grande partie à voie unique, obligeant à de nombreux croisements comme ici à Volosyanka, avec un train local. Au départ de cette gare, notre train abordera une longue et très sévère rampe qui permettra de franchir le massif montagneux de Zakarpats'ka. On aperçoit (voir flèche) un pont au sommet de la montagne, sur lequel nous passerons. J-F HUART.



LA LIVREE VERTE "1970" : LES 62 (IV)



PHOTO-THEME 54 Le 16 avril 1980, un omnibus Leuven - Hasselt, remorqué par la 6240, vient de quitter Aarschot. On distingue, à droite, la ligne 16 se dirigeant vers Lier et Antwerpen. Elle conserva la livrée transitoire (variante 1) jusqu'en 1980 (ressortie en jaune le 19 août 1980). A cette époque, la 6240 était affectée à la remise d'Aarschot qui dépendait de l'atelier d'Hasselt. Jean-Luc VANDERHAEGEN.

Suite du numéro 56.

LA LIVREE TRANSITOIRE

Dans ce quatrième et dernier volet consacré à la décoration verte "1970" des locomotives de la série 62/63, nous allons traiter de la livrée dite "transitoire".

Lors de révisions intermédiaires, les ateliers de Kinkempois et de Hasselt

ne jugèrent pas nécessaire de repeindre intégralement la caisse de leurs 62/63. Ainsi, seules les parois frontales furent rafraîchies. Il faut ici rappeler que celles-ci avaient subi deux opérations dans les années '70 qui avaient rendu nécessaire des retouches : la renumérotation à 4 chiffres, qui avait entraîné la suppression de la décoration d'origine en forme de pointe, et le déplacement de la grille d'aération des cabines (de la paroi la-

térale vers le milieu du nez entre les phares).

Les cabines de conduite des locomotives concernées furent donc repeintes en vert "1970", tandis que leurs parois latérales conservaient la décoration d'origine. De toutes les séries de Diesel de ligne du parc, seules des 62/63 et 65, ainsi que la 5948 (voir *EN LIGNES 51* page 11), ont présenté cette livrée particulière, que nous avons baptisée de "transitoire".



Le 5 avril 1979, la 6332 remorque un train de coke entre Schaerbeek et Clabecq, à Haren sur la ligne 26. Elle conserva cette décoration (variante 1) jusqu'à sa réforme accidentelle consécutive à un tamponnement survenu à Lodelinsart le 22 avril 1985 (mise hors service par le PV 123 de Salzinnes du 23 juillet 1985 - mise hors écritures le 1er août 1985 - démolie de juillet à août 1985 à Salzinnes).

C. VANDECASTEELE.



Un omnibus Flémalle-Haute - Liège-Guillemins via la ligne 125 bis arrive à l'entrée de la gare de Kinkempois. Le raccordement à droite est actuellement utilisé pour acheminer les trains de fonte en fusion entre le haut fourneau d'Ougrée et un nouveau faisceau d'échange avec la SNCB construit à la fin des années '1970 en bordure de la ligne 125 bis à hauteur de la queue du train à droite. La 6265 était pourvue d'une livrée "transitoire" très particulière et unique (variante 3-4). Jean-Claude GIRARD.

Au total, 19 locomotives ont été habillées de la livrée transitoire : les 6240, 6241, 6245, 6246, 6255, 6261, 6264, 6265, 6267, 6274, 6279, 6283, 6289, 6310, 6323, 6324, 6329, 6332 et 6391, toutes affectées au moment de leur remise en peinture aux dépôts de Kinkempois, Hasselt (et ses annexes Leu-

ven et Aarschot) et Tournai.

Il existait plusieurs variantes :

1. VARIANTE AVEC GRAND ÉLARGISSEMENT

Sur la version la plus courante, la ligne

de ceinture de 10 cm de hauteur entourait entièrement la caisse de la locomotive. Sur les faces avant, cette ligne bifurquait vers le bas pour englober et relier les deux blocs des phares.

La seconde ligne jaune de 10 cm de hauteur apposée à la jonction entre le haut de la caisse et la toiture ceinturait

PHOTO-THEME 54

La 6246 en queue d'une rame réversible assurant un omnibus Antwerpen-Centraal - Hasselt, à Lier, le 16 septembre 1980. Elle est habillée de la livrée transitoire de la variante 2. On remarquera la différence de largeur de la ligne de raccord vers les blocs de phares par rapport aux photos des 6240 et 6332 publiées à la page précédente.

Jean-Luc VANDERHAEGEN.





Variante 1 (6240, 6245, 6267, 6274, 6279, 6283 et 6289)

également entièrement la caisse. Aux extrémités des parois latérales, elle bifurquait vers le bas tout en s'élargissant, en suivant l'angle de l'arête des faces avant.

Arrivée à hauteur du milieu du nez, la ligne traversait horizontalement la face avant, juste en-dessous et parallèlement à la main courante.

Le numéro frontal était inscrit au-dessus de la bande jaune reliant les phares.

Furent concernées par cette version : les 6240, 6245, 6267, 6274, 6279, 6283, 6289 (repeinte avec une particularité en mars 2002 : voir plus loin), 6323, 6324, 6329, 6332 et 6391.

Le 3 juillet 1981, un omnibus Hasselt - Leuven vient de quitter la gare de Diest. En tête, la 6267 de la remise d'Aarschot. Elle faisait partie des machines habillées de la livrée transitoire la plus courante (variante 1). Elle ressortit de révision générale en jaune, le 11 mars 1982.

Pierre HERBIET.

2. VARIANTE AVEC ÉLARGISSEMENT RÉDUIT

Sur deux autres machines - les 6246 et 6264 -, l'élargissement de la ligne de ceinture en direction des blocs de phares était beaucoup moins important et était en concordance avec l'élargissement de la ligne descendant du haut de la caisse.

3. LOCOMOTIVES AVEC PARTICULARITÉS

Les quatre locomotives restantes, accompagnées de la 6289, présentaient toutes des particularités uniques :

3-1 : 6261 : elle portait la même décoration que les machines de la variante 1; toutefois, la fine ligne jaune se trouvant au milieu des nez sous la main courante n'était pas raccordée à la ligne de ceinture supérieure.

3-2 : 6255 : sur cet engin, la fine ligne jaune se trouvant au milieu des nez n'était pas raccordée à la ceinture supérieure, comme sur la 6241. Elle se trouvait toutefois un rien plus bas que la main courante, ce qui impliqua une bien inesthétique cassure dans



la seconde ligne de ceinture, au niveau des arêtes des faces avant. De ce fait, le raccord de la ligne de ceinture vers les phares était également plus bas. Ceci entraîna une cassure entre la ligne de ceinture et le raccord vers les phares (voir flèche sur la photo).

3-3 : 6241 : cette locomotive avait reçu la même décoration que les 6246 et 6264 (point 2), à l'exception de la fine ligne jaune se trouvant au milieu des nez sous la main courante; elle n'était pas raccordée à la ligne de ceinture supérieure. Il semblerait qu'elle ait reçu cette livrée lors d'une révision intermédiaire subie à l'Atelier Central de Salzinnes (sortie le 3 décembre 1974);

3-4 : 6265 : la ligne de ceinture centrale n'était pas reliée aux blocs de phares, mais continuait horizontalement vers le milieu des nez. Etant donné que l'espace compris entre cette ligne et la bande jaune reliant les phares était insuffisant pour permettre d'y inscrire le numéro de la locomotive, il fallut l'interrompre. Ceci fut fait en biais. Le numéro n'était toutefois pas peint au milieu de la ceinture, mais plus bas. La ligne supérieure descendait aux extrémités de la caisse en suivant l'arête et s'interrompait à 2 cm de la ligne de ceinture.



Variante 2 (6246 et 6264)



Variante 3-1 (6261)



De gauche à droite : variante 3-4 (6265), variante 3-5 (6310), variante 3-3 (6241)



← PHOTO 57-09 NB La 6255 dans sa livrée "transitoire" particulière avec sa ligne de ceinture cassée (variante 3-2, voir flèche). Antwerpen-Schijnpoort, août 1971. Eric VAN HOECK.

3-5 : 6310 : cette machine présentait la même livrée que la 6265. Toutefois, la ligne de ceinture s'arrêtait à hauteur de l'arête des faces avant.

3-6 : 6289 : en mars 2002, cette locomotive fut entièrement repeinte à Kinkempois, toujours dans la livrée verte transitoire. A cette occasion, la bande jaune descend à ses extrémités en formant une courbure vers les blocs de phares. Actuellement affectée à la Direction Infrastructure, elle est la seule machine à arborer aujourd'hui encore la livrée transitoire.

A suivre.

Ci-contre : variante 3-2 (6255)



↓ Le 5 janvier 1981, un train de marchandises en provenance de Hasselt vient de traverser la gare de Schulen et se dirige vers Diest. La 6279 est pourvue de la variante 1. Elle ressortit de révision en jaune le 25 septembre 1984. Pierre HERBIET.





PHOTO-THEME 54 La 6289 (variante 1) en tête de l'omnibus 7336 La Louvière - Charleroi-Sud, à Forchies-la-Marche, quelques jours avant la suppression du service voyageurs sur la ligne 112 A. Cette locomotive circule actuellement toujours dans cette décoration, mais dans la nouvelle variante 3-6.
Pierre HERBIET, mai 1984.



Variante 3-6 (6289)

PHOTO-THEME 54

Série indissociable de 10 photos couleurs au format 10x15, de locomotives de la série 62/63 en livrée verte "transitoire".

Prix : € 10 + frais de port (voir page 59 - poids : 75 g).

Communication : PHOTO-THEME 54

- 54-01 : 6240 à Aarschot (page 10)
- 54-02 : 6246 à Lier (page 11)
- 54-03 : 6289 à Forchies (page 15)
- 54-04 : 6289 à Sclaigneaux
- 54-05 : 6265 à Okegem (page 16)
- 54-06 : 6241 à Forest-Midi (page 17)
- 54-07 : 6310 à Schaerbeek (page 16)
- 54-08 : 6279 à Aarschot
- 54-09 : 6255 à Schulen
- 54-10 : 6261 à Schulen (page 17)



En mars 2002, la 6289 a été repeinte à Kinkempois, toujours dans la livrée transitoire, mais avec sa ligne jaune formant une courbe vers les blocs de phares (variante 3-6). Il s'agit de la dernière locomotive circulant avec la livrée verte transitoire et est actuellement affectée à la Direction Infrastructure.
Bressoux, 13 juillet 2003.
Michel HANSENS.



PHOTO-THEME 54 Le 15 septembre 1982, la 6265 du dépôt de Merelbeke tracte l'omnibus 8239 Aalst - Geraardsbergen, composé de 7 voitures du type M3 et immortalisé dans les environs d'Okegem. Elle porte toujours son troisième feu blanc, héritage de l'époque où elle était affectée à Kinkempois. Repeinte en jaune le 11 février 1985, elle sera réformée à la suite d'une collision sur un passage à niveau à Leupegem le 18 juillet 1992 (PV du 04-08-1992 - mise hors écritures : 01-09-1992 - démolition : fin 1994 à Merelbeke). Jean-Luc VANDERHAEGEN.

PHOTO-THEME 54 La 6310 portait la livrée transitoire la plus dépouillée, sans fine ligne sur ses faces avant. Le 10 mai 1979, elle remorque en compagnie de la 5129 le direct 2715 Schaerbeek - Lille, prêt au départ à Schaerbeek. Ce train était toujours remorqué en double traction par une 62/63 et une 51 de la remise de Tournai. La 6310 fut réformée suite à un accident, par le PV n° 55 du 31 août 1983 (mise hors écritures le 1er octobre 1983 et démolition à Ronet à la fin de 1987). Jean-Luc VANDERHAEGEN.





PHOTO-THEME 54 La 6261 en tête d'un train d'électrification à Schulen, le 23 mars 1981. Elle est pourvue de la livrée transitoire de la variante 3-1 (la petite ligne jaune au milieu du nez n'est pas raccordée à la ligne de ceinture supérieure). Jean-Luc VANDERHAEGEN.

PHOTO-THEME 54 La 6241 du dépôt de Saint-Ghislain (Tournai) portait une robe transitoire avec élargissement réduit et dont la ligne jaune se trouvant sur ses faces avant n'était pas raccordée à la ligne descendant du haut de la caisse (variante 3-3). Atelier de Bruxelles-Midi, 29 septembre 1977. La 6241 ressortit de révision générale le 30 septembre 1987, en jaune. Jean-Luc VANDERHAEGEN.



Pays-Bas

Les 2200/2300 se retirent de la scène

Avec la mise en service des locomotives de la série 204 à Terneuzen (voir *EN LIGNES* 55 page 25 et 56 page 26), les dernières locomotives Diesel de la série 2200/2300 ont pris leur retraite durant l'été.

C'est de 1955 à 1958 que les NS mirent en service les 150 locomotives de la série 2201 à 2350. Elles faisaient parties des grandes commandes passées en vue de supprimer définitivement la traction à vapeur.

Conçues suivant un plan américain, les 100 premières furent construites par *Allan* à Rotterdam, avec composants électriques Heemaf et moteur Diesel Stork (type Storks Superior 40C-LX à 8 cylindres en ligne développant 660 kW).

Les 50 suivantes furent fournies par la *Société des Forges et Ateliers du Creusot* (Schneider). Les 2301 à 2340 reçurent un moteur Diesel Schneider (sous licence Stork), tandis que les 2341 à 2350 un moteur Stork.

Durant plus de 40 ans, elles furent en-



PHOTO BD-158 Le 22 avril 1957, à Thionville, la 040 DA 55 (future A1A A1A 62.055) de la SNCF manoeuvre la 2318 des NS sortant de construction. Cette machine fut déjà mise hors service en juin 1973.
Bruno DEDONCKER, collection PFT.

gagées pour le trafic marchandises, les dessertes locales et les manoeuvres. Jusqu'au milieu des années 1980, elles tractaient également quelques trains de voyageurs.

De 1972 à 1973, 14 locomotives en sur-nombre furent réformées.

Au milieu des années 1980, les NS décidèrent de remplacer les séries 2200/2300 et 2400/2500, dont l'âge dépassait les 30 ans.

Ainsi, 120 nouvelles locomotives furent commandées et mises en service de 1988 à 1995 : les 6401 à 6520.

PHOTO 57-10 La 2203 en tête d'une rame de citernes en provenance de Dow Chemical à Borengat (Terneuzen), approche de Sasvan-Gent. Cette machine fut mise en service en février 1955 et faisait partie des 8 dernières 2200/2300 en activité à Terneuzen.
Jean-Luc VANDERHAEGEN.





PHOTO 57-11 Le 19 octobre 1999, la 2384 remorque un train entre Terneuzen et la gare frontière de Sas-van-Gent. De 1989 à 1995, les NS équipèrent 24 locomotives d'un dispositif de télécommande. La 2384, ex. 2342, fut non seulement la dernière machine modifiée, sortie le 21 mars 1995, mais également la seule qui reçut la nouvelle décoration rouge de NS-Cargo. Jean-Luc VANDERHAEGEN.

La plupart des 2200/2300 furent à ce moment réformées. En 1995, 25 machines furent revendues d'occasion à la SNCB pour les besoins des travaux TGV (7601 à 7625 SNCB).

Seules subsistèrent alors quelques machines utilisées dans l'enclave de la Flandre zélandaise au départ de Terneuzen. En 2002, *Railion Neder-*

land (société ayant repris le trafic marchandises aux Pays-Bas) décida de remplacer les 2200/2300 par des locomotives de la série 204 entièrement révisées. L'arrivée de ces 6 engins a finalement permis de mettre un terme à la série.

Quelques machines circulent toutefois

encore, rachetées d'occasion : les 2270, 2278, 2282 et 2328 par la firme de travaux de voie Strukton; les 2233 (ex. 2208) et 2299 par le VSM (Veluwe Stoomtrein Maatschappij). La 2264 est conservée au musée d'Utrecht, tandis que la 2225 est préservée par un groupement de conducteurs de la société *Railion*.

Retour de la première automotrice Sprinter rénovée

La première automotrice triple du type SGM III "Sprinter" des NS, entièrement rénovée à mi-vie par Bombardier à Randers au Danemark, est revenue aux Pays-Bas en mai dernier. Envoyée au Danemark en avril 2002, l'automotrice 2836 a été équipée de nouveaux moteurs de traction, d'un nouvel aménagement intérieur et d'une nouvelle décoration beaucoup plus attrayante que le jaune traditionnel. Elle a en outre été renumérotée 2936. Après une période de test, les 59 autres automotrices (série 2837 à 2895 construites de 1979 à 1981) devront subir le même sort d'ici à 2006.

L'automotrice SGM III "Sprinter" 2936 (ex. 2836), fut testée du 19 au 28 mai dernier sur la ligne Roosendaal - Vlissingen. Le 21 mai 2003, elle vient d'arriver à Kruningen et s'apprête à retourner vers Vlissingen.
Pascal MARTENS.



ACTS

La première des cinq locomotives anglaises de la Class 58 louées par ACTS est arrivée aux Pays-Bas le 27 juin 2003. On se rapellera que EWS (English, Welsh and Scottish Railway) avait retiré du service les dernières machines de ce type en septembre 2002 (voir à ce sujet *EN LIGNES* 53 page 29).

En outre, ACTS a vendu la locomotive électrique 1253 à *Herik Rail*, une nouvelle société dont le but est de remorquer des trains charters. En attendant d'entamer ses activités, *Herik Rail* donne actuellement la 1253 en location à ACTS...



La 5811 (ex. 58.039 EWS) séjournait plusieurs jours à Zutphen, pour le montage complet de l'ATB. Quintus VOSMAN, 2 juillet 2003.

Allemagne : la première ES 64 F4 de Dispolok

Pour son propre pool de locomotives (*Siemens Dispolok*), Siemens construit actuellement 15 machines quadricourant du type ES 64 F4, identiques aux 189 de la DB (voir *EN LIGNES* 54 page 21 - ES = EuroSprinter, 64 = 6400 kW - F = Freight, 4 = quadricourant 15 + 25 kV alternatif, 1500 + 3000 V continu). Ces locomotives seront capables de circuler sur tous les réseaux européens. Il est certain qu'elles circuleront dans le futur proche en Belgique, dès l'électrification de la section frontière entre Montzen et Aachen West, mais également au départ des Pays-Bas (*Railion Nederland* a l'intention de louer une vingtaine de 189 dès la mi-94).

La première unité, la ES 64 F4 - 001 (189 901-2) est sortie de construction au début de l'été et effectue actuellement une campagne de tests au centre d'essais Siemens de Wildenrath. Le 21 juillet 2003 elle est testée en tête d'un train de chaux. Dr. Günther BARTHS.



Tchéquie : reprise de la livraison des nouvelles automotrices à deux niveaux 471

Les Chemins de fer tchèques (CD) avaient réceptionné en 1997 et 1998 les deux premières automotrices à deux niveaux du type 471. Suite à des problèmes financiers, les rames suivantes ne furent livrées qu'au compte-gouttes : deux en 2000 et une en 2001. Depuis le début de l'année 2003, les livraisons ont pu réellement débuter, et les CD espèrent disposer de 45 rames fin 2005. Construites par CKD (partie mécanique) et Skoda (partie électrique), ces automotrices à 3.000 V continu sont très confortables et très performantes : 2000 kW pour une masse de 178,5 t (en version triple) leur procurant une accélération fort rapide. Elles peuvent circuler à 160 km/h et sont pourvues d'un frein électrique rhéostatique très puissant leur conférant des freinages puissants et rapides.

Chaque rame est formée d'une motrice série 471 pourvue de quatre moteurs asynchrones (capacité 23 places A et 36 B), d'une voiture intermédiaire série 071 (capacité 134 places B) et d'une voiture-pilote série 971 (capacité 117 places B).

Les premières rames sont principalement engagées sur le trafic local entre Praha Mazarikovo - Kolin - Pradubice.

Une version pour bicourant 3 kV/25 kV 50 Hz est attendue pour 2004.

Voici un très beau matériel qui pourrait parfaitement convenir pour le futur RER bruxellois...



PHOTO 57-45 L'automotrice 471 006-7 assurant le train local 9310 Praha - Pradubice, à Stary-Kolin, le 25 mai 2003. Jean-Luc VANDERHAEGEN.

étranger en bref...

PAYS-BAS

● *Railion Nederland* a l'intention de prendre en leasing une vingtaine de locomotives polycourant de la série 189 du pool de Siemens (voir *EN LIGNES 54* page 20). Elles ne seront disponibles que vers 2005. Les 189 prendront la place de locomotives de la série 1600 dont une partie pourrait alors être garée ou réformée.

ALLEMAGNE

● Le 27 juin 2003, dans le cadre de l'homologation de la ligne modernisée Köln - Düren, un parcours d'essai assuré par une rame ICE-S (composée de deux motrices ICE2 encadrant une voiture de mesure), a circulé à 275 km/h. Les deux villes distantes de 40 km ont été reliées en 11 minutes !

La mise en service de la ligne est prévue pour le mois de décembre. La vitesse maximale autorisée sera de 250 km/h. Le temps de parcours des ICE et TGV Bruxelles - Köln sera ainsi réduit de quelques minutes.

● Depuis le 6 juin 2003, Connex exploite une troisième relation IR, entre Köln et Rostock via Siegen, Giessen, Kassel, Halle, Bitterfeld et Berlin (Köln-Hbf 07.57 - Rostock-Hbf 20.11 / Rostock-Hbf 06.18 - Köln-Hbf 18.19). Depuis le 1er août, cette relation est prolongée jusqu'à Neuss (départ 07.14, retour 18.45).

Le train comporte des voitures de trois classes : "Business", "Economy" et "Traveler". La traction est assurée par des

locomotives Bombardier de la série 185.5 prises en leasing par Connex.

SUISSE

● *CFF Cargo* a commandé une série de 18 locomotives polycourant de 5600 kW chez Bombardier, assortie d'une option pour 30 unités supplémentaires. Il s'agira d'une version quadricourant (15 kV 16,7 Hz, 25 Kv 50 Hz, 1500 et 3000 V =) de la série 185, désignée par Bombardier "185 MS" (multi-system). La vitesse maximale sera limitée à 140 km/h. Désignées Re 484, elles seront utilisées par la filiale *Swiss Rail Cargo Italy* (voir *EL 54* p. 26), entre Chiasso et la région de Milano, et entre Bellinzona et Novara. Les premières Re 484 seront livrées à partir de décembre 2004.

En outre, *CFF Cargo* a décidé de louer à partir du 15 décembre 2003 auprès de Siemens une série de cinq locomotives quadricourant de la série 189. Ces machines, qui seront désignées Re 474, pourront éventuellement être rachetées par les CFF.

FRANCE

● Les locomotives tritensions "Astride" de la SNCF ont été subdivisées en 3 sous-séries : les 436000 (40 unités ordinaires), les 436200 (13 locos équipées de l'unité multiple et d'un système de détection et d'extinction d'incendie, pour la circulation dans le tunnel du Mont Cenis entre Modane et Bardonecchia), et les 436300 (7 machines identiques aux 436200 mais pourvues en plus d'un équipement leur permettant de remorquer les trains AFA - *Autoroute Ferroviaire Alpine* - composés de wagons *Modalohr*). En outre, les

436200 et 436300 reçoivent progressivement une moustache de visibilité rouge pour la circulation sur le réseau italien.

ROYAUME-UNI - EUROSTAR

● Le mercredi 30 juillet 2003, une rame Eurostar a établi un nouveau record de vitesse sur le sol britannique, en atteignant 334,7 km/h sur la première section de la ligne à grande vitesse qui reliera le tunnel sous la Manche à London.

Le précédent record remontait au 20 décembre 1979, lorsque la rame électrique expérimentale "Advanced Passenger Train" circula à 259,5 km/h.

Cette circulation à grande vitesse a été effectuée par la rame 3313/3314 dans le cadre du programme des marches d'essais pour l'homologation de la ligne.

Dès le 28 septembre 2003, les *Eurostar* circuleront sur cette première section, entre le tunnel et Fawkham Junction, à la vitesse de 300 km/h. Le temps de parcours sera ainsi réduit de 20 minutes au départ de Bruxelles (durée totale 2h20), Paris (2h35) et Lille (1h40).

Lorsque le second tronçon sera mis en service entre Fawkham Junction et London en 2007, les temps de parcours seront réduits de 15 minutes supplémentaires.

LUXEMBOURG

● Le 15 septembre 2003, les CFL ont mis en service un nouveau point d'arrêt à Mamer-Lycée, sur la ligne Luxembourg - Arlon. Situé à 300 m du Lycée Josy Barthel, il est desservi par tous les trains omnibus.

LIVRAISONS

4191 : 09-01-03 FKR
4193 : 24-01-03 FKR
4194 : 30-01-03 FKR
4196 : 12-05-03 FKR
7791 : 22-05-03 FNND
7792 : 22-05-03 FNND
7793 : 26-05-03 FNND
7794 : 28-05-03 FNND
7795 : 30-05-03FNND

ENGINS RADIÉS

170 : 01-05-03 FSD
5132 : 01-08-03 FNND
5133 : 01-08-03 FNND
5146 : 01-08-03 FNND
5156 : 01-08-03 FNND
5157 : 01-08-03 FNND
5158 : 01-08-03 FNND
5162 : 01-08-03 FNND
5164 : 01-08-03 FNND
5166 : 01-08-03 FNND (cédée
au Patrimoine Historique 15-12-02)
5168 : 01-08-03 FNND
5172 : 01-08-03 FNND
5173 : 01-08-03 FNND
5175 : 15-09-03 FNND
5180 : 01-08-03 FNND
5182 : 15-09-03 FNND
5513 : 01-09-03 NK
6234 : 15-06-03 FNND
6293 : 15-06-03 NK
7315 : 01-08-03 GCRA
7319 : 01-08-03 GCRA
7329 : 01-08-03 GCRA
7613 : 01-03-03 FSR
7614 : 01-03-03 FSR
7616 : 01-03-03 FSR
7617 : 01-03-03 FSR
7618 : 01-03-03 FSR
8439 : 15-06-03 INF (GCR)
8444 : 15-06-03 INF (NK)
8447 : 15-06-03 INF (NK)
8448 : 15-06-03 INF (NK)
8457 : 15-06-03 INF (FSR)
8458 : 15-06-03 INF (FSR)
8460 : 15-06-03 INF (FSR)

MUTATIONS

4102 : FHS → GCR 22-04-03

4103 : FHS → GCR 22-04-03
4104 : FHS → GCR 15-05-03
4105 : FHS → GCR 15-05-03
4106 : FHS → GCR 22-04-03
4107 : FHS → GCR 15-05-03
4108 : FHS → GCR 22-04-03
4109 : FHS → GCR 15-06-03
4110 : FHS → GCR 22-04-03
4113 : FHS → GCR 15-05-03
4114 : FHS → GCR 15-06-03
4116 : FHS → GCR 15-06-03
4118 : FHS → GCR 15-06-03
4119 : FHS → GCR 15-05-03
4120 : FHS → GCR 15-06-03
4136 : FKR → FHS 10-02-03
4137 : FKR → MKM 03-03-03
4138 : FKR → FHS 15-06-03
4139 : FKR → FHS 22-04-03
4140 : FKR → FHS 15-06-03
4141 : FKR → FHS 15-06-03
4142 : FKR → FHS 15-06-03
4161 : GCR → FHS 22-04-03
4163 : GCR → FHS 22-04-03
4164 : GCR → FHS 22-04-03
4167 : GCR → FHS 22-04-03
4170 : FKR → FHS 15-06-03
4171 : GCR → FHS 15-05-03
4173 : GCR → FHS 15-05-03
4176 : GCR → FHS 15-05-03
4178 : GCR → FHS 15-05-03
4179 : GCR → FHS 05-05-03
4180 : FKR → GCR 28-02-03
4180 : GCR → FHS 15-06-03
6201 : FKR → INF (FKR) 01-04-03
6202 : FKR → INF (FKR) 01-04-03
6207 : FNND → INF (FNND) 01-04-03
6220 : KFR → INF (FKR) 01-04-03
6223 : FNND → INF (FSR) 15-06-03
6224 : FNND → INF (FSR) 15-06-03
6235 : FKR → INF (FKR) 15-06-03
6235 : INF (FKR) → INF (FSR) 01-08-03
6237 : FKR → INF (FKR) 15-06-03
6237 : INF (FKR) → INF (FSR) 01-08-03
6243 : FNND → INF (FNND) 15-06-03
6243 : INF (FNND) → INF (NK) 01-08-03
6245 : FNND → FKR 01-08-03
6247 : FKR → INF (FKR) 01-04-03
6262 : NK → GCRA 01-08-03

6263 : NK → GCRA 01-08-03
6274 : NK → INF (NK) 01-04-03
6291 : FNND → INF (FNND) 01-04-03
6304 : FKR → INF (FKR) 01-04-03
6306 : FKR → NK 01-08-03
6323 : NK → INF (NK) 01-04-03
6328 : NK → INF (NK) 01-04-03
7761 : FNND → NK 22-07-03
7762 : FNND → NK 22-07-03
7763 : FNND → NK 22-07-03
7764 : FNND → NK 22-07-03
7765 : FNND → NK 22-07-03
7766 : FNND → FKR 22-07-03

MISES EN PARC

6217, 6218, 6219, 6220, 6222,
6228, 6238, 6284 : 01-08-03
6284 : 05-08-03

SORTIES DE PARC

6298 : 05-08-03

SORTIES DE RÉVISION

647 : 19-08-03 M
649 : 09-07-03 M

ABRÉVIATIONS

ATH : Ath
INF : Direction Infrastructure
CHERT : Chertal
ER : rame à vide du train x
FBM : Bruxelles-Midi
FBN : Bruxelles-Nord
FBX : Bressoux
FCR : Charleroi-Sud
FGH : Saint-Ghislain
FHS : Hasselt
FHV : Havinnes
FKGG : Genk-Goederen
FKR : Merelbeke
FLV : Leuven
FMS : Mons
FNND : Antwerpen-Noord
FNO : Trois-Ponts
FPS : Pépinster
FQN : Quenast
FSR : Schaerbeek
FTY : Tournai
FZT : Zottegem

FVY : Gouvy
GANT : Gantaufet-Zoning
GCR : Charleroi-Sud
LFA : Flémalle-Annexe
LILLO : Antwerpen-Lillo
LK : Kortrijk
LL : Arlon
LMH : Marbehan
LML : Mol
LNC : Monceau
LQ : Erquelines
LQV : Quvéy
LSLF : Liers
LUX : Luxembourg
M : modernisée
MBX : Bertrix
MH : Athus
MKM : Stockem
MOSIN : Monsin
MSM : Virton
NDN : Oudenaarde
NGZ : Engis
NK : Kinkempois
NSR : Seraing
NTL : Tilleur
NV : Yvoir
RBIER : Bierst
RBURG : Burgo-Ardenne
RE : rame électrique à vide
REUGL : raccordement Eurogal
RMB : Bullange
RMGMW : racc. MGM-Winters
RENO : raccord. Carbochimique
RENC : Renory
RPETF : racc. Petite-Folie
RPOLL : raccordement Polyol
RZ : rame Diesel à vide
U : en unité multiple
UM : en unité multiple
ZAND : Antwerpen-Zandvliet
ZR : rame à vide du train x
① : le lundi
② : le mardi
③ : le mercredi
④ : le jeudi
⑤ : le vendredi
⑥ : le samedi
⑦ : le dimanche
= : parcours de la loco à vide

Locomotives électriques

série 16

● Durant tout l'été, les 16 ont eu l'occasion de remorquer quelques trains spéciaux, dont des rames de voitures internationales louées à la DB (entre Bruxelles et Aachen-Hbf), le train de mesure de télécommunication de Schaerbeek à Athus via l'"Athus-Meuse", un train de pèlerins à destination de Lourdes entre Gent-St. Pieters - Tourcoing et retour.

● Depuis le 1er septembre 2003, les 16 assurent la traction des trains internationaux 324-325 "Donauwalzer" Wien ↔ Bruxelles, entre Aachen-Hbf et Bruxelles-Midi.

PHOTO 57-12 Le 6 juillet 2003, la 1210 a remorqué un train de pèlerins pour Lourdes entre Turnhout et Tourcoing. On voit ici le train en passage à Tienen (ligne 29 Turnhout - Herentals).
Lars LAENEN.





PHOTO 57-13 *Durant le mois de mai, la DB a loué à la SNCB plusieurs dizaines de voitures internationales des types I5, I6 et I10. Le 26 mai 2003, une rame de 12 voitures I6 et I10 fut transférée de Forest-Midi à Aachen-Hbf, par la 1603. Le train approche de Neerwinden. Pierre HERBIET.*

série 20

● Tous les IC J Bruxelles-Midi ↔ Luxembourg assurés par des rames de voitures à deux niveaux du type M6 sont remorqués par des types 20. Les week-ends des mois de juillet et août, deux locomotives assuraient journalièrement deux aller-retours Bruxelles-Midi - Luxembourg. Ce sont les machines les plus fiables qui ont été choisies pour assurer ce roulement très difficile. Malgré cela, de nombreux incidents ont été rapportés...

série 26

● Le roulement des 26 ne comporte pas que des trains de marchandises; on y trouve également cinq parcours voyageurs (en charge et à vide) :

- RE 7864 FMS 06.50 - FQ 07.12 (①-④)
- 7864 FQ - FMS (①-④)
- 15806 FMS 10.10 - FSR 11.59 (②)
- RE 2129 LL 05.41 - LUX 06.10 (①-⑤)
- 2129 LUX 06.21 - LL 06.38 (en queue, ①-⑤).

➤ Le 16 juillet, la 1606 a remorqué entre Gent et Tourcoing un train de pèlerins à destination de Lourdes. Notre photo montre l'arrivée du convoi à Tourcoing. Ph. GOUSSET.

→ **PHOTO 57-14** *C'est également la 1606 qui remorqua le train à son retour de Lourdes, toujours entre Tourcoing et Gent-St.P. Il franchit le point frontière franco-belge de Mouscron; le panto est baissé pour le passage du sas de changement de tension.*

Eric MEUNIER.





Les locomotives de la série 15 sont devenues les vedettes incontestables de la ligne 42 Liège - Gouvy. Depuis le mois d'avril, elles assurent en effet la traction des trains P 4016, 4017, 4028 et 7486 (voir roulement dans notre précédent numéro page 28). Comme leur effectif est un peu juste - seulement trois engins (1501, 1503 et 1504) -, elles pourraient bien être épaulées après le mois de septembre par des machines de la série 16, ce qui ne serait certainement pas pour déplaire aux amateurs que nous sommes.

↑ Le train P 7486 Gouvy 07.48 - Trois-Ponts 08.09, baptisé "le train des écoliers", est composé de la rame la plus courte circulant sur le réseau. Il ne comprend en effet qu'une seule voiture, en théorie du type I10. Il arrive toutefois fréquemment que cette I10 soit remplacée par une voiture-couchettes du type I5. Le 25 juin 2003, la rame vide du 7486 retourne à vide vers Gouvy (Trois-Ponts 08.40 - Gouvy 09.09), tractée par la 1501. Le train est immortalisé aux environs de Honvelez.

↖ Le 24 juin 2003, le P4016 Liers - Gouvy arrive à Trois-Ponts. La rame est composée de trois voitures du type I10 en nouvelle décoration.

← Encore la rame vide du train des écoliers, cette fois remorquée par la 1503 et photographiée à la sortie du tunnel de Trois-Ponts, le 24 juin 2003.

Marc RIGUELLE.



Le 11 juillet 2003, le train de mesures de télécommunication a parcouru entièrement l'"Athus-Meuse", remorqué par la 1603. Après le voyage PFT organisé le 26 avril dernier, c'est donc la deuxième fois qu'une 16 est visible sur cette ligne.

↑ *Le parcours aller vers Athus, lors de son passage dans l'ancienne gare d'Aubange.*
Philippe GOUSSET.

↗ *Après changement de front à Athus, le train prêt au départ attend l'ouverture du signal.*
Philippe GOUSSET.

PHOTO 57-50 →
Toujours le même train, en passage à Houyet, lors de son retour vers Schaerbeek. La rame est composée de deux voitures M4 modernisées et de la voiture de télécommunication 00801 (voir EN LIGNES 49 page 34).
Pierre HERBIET.



Locomotives Diesel

série 51

● Après la mise hors service des dernières 51 le 14 juin dernier, plusieurs d'entre elles sont sur le point d'être cédées. La seule réellement déjà vendue est la 5122 à la firme de travaux de voie italienne Ventura, laquelle possède déjà de nombreuses locomotives SNCB (séries 60, 75 et 80).

série 52

● Le roulement des 52-53 de Stockem a été réduit de 5 à 4 journées. L'arrivée de 77/78 marquera la fin de l'utilisation commerciale des 52-53, le 15 décembre.

série 62

● Deux locomotives ont été mises hors exploitation au 15 juin dernier : la 6234 d'Antwerpen-Noord, suite à la rupture du vilebrequin du moteur Diesel, et la 6293 de Kinkempois, vu l'état d'usure général du moteur Diesel.

● Suite à la mise en service de nombreuses locomotives de la série 77, le parc des 62 a subi d'importants remaniements :

Au 15-06-2003 :

- cinq machines ont été transférées à la Direction Infrastructure : les 6235 et 6237 (entretien Merelbeke), et les 6223, 6224 et 6243 (entretien Antwerpen-Noord).

Au 01-08-2003 :

- les 6217 (GCR), 6218 (GCR), 6219



C'est la 5540 qui remorqua le dernier train de voyageurs régulier en traction Diesel entre Liers et Gouvy, ce dans l'indifférence des voyageurs, à l'étonnement du conducteur et les pleurs des rares amateurs... Liège-Guillemins, 14 juin 2003. Geory LEJEUNE.

ROULEMENT GR DES 52-53 DE STOCKEM (trains de jour)

Du lundi au vendredi :

GR01 : MKM 08.22 - **76080** - 08.48 LMH 10.00 - **76080** - 10.30 GANT 11.10 - **76081** - 11.40 LMH 12.40 - **76081** - 13.00 MKM 14.20 - **76052** - 15.30 RBURG 16.30 - **76053** - 18.28

GR02 : MKM 07.40 - **76050 U** - 08.33 MSM 09.03 - **76050 U** - 09.17 RBURG 09.43 - **76051 U** - 11.19 MKM 12.19 - **76040 U** - 12.41 MH = LL = MKM 16.05 - **55622** - 16.32 MH 16.59 - **76041** - 17.23 MKM

GR03 : MKM 07.40 - **76050 U** - 08.33 MSM 09.03 - **76050 U** - 09.17 RBURG 09.43 - **76051 U** - 11.19 MKM 12.19 - **76040 U** - 12.41 MH = LL = GANT 17.42 - **76083** - 19.22 MKM

GR04 : MKM 09.00 - **55620** - 09.29 MH = LL 10.51 - **76060** - 12.20 MBX 18.05 - **76081** - 19.35 MKM

Le samedi :

55620 MKM 09.00 - MH 09.29 et **55622** MKM 16.05 - MH 16.32

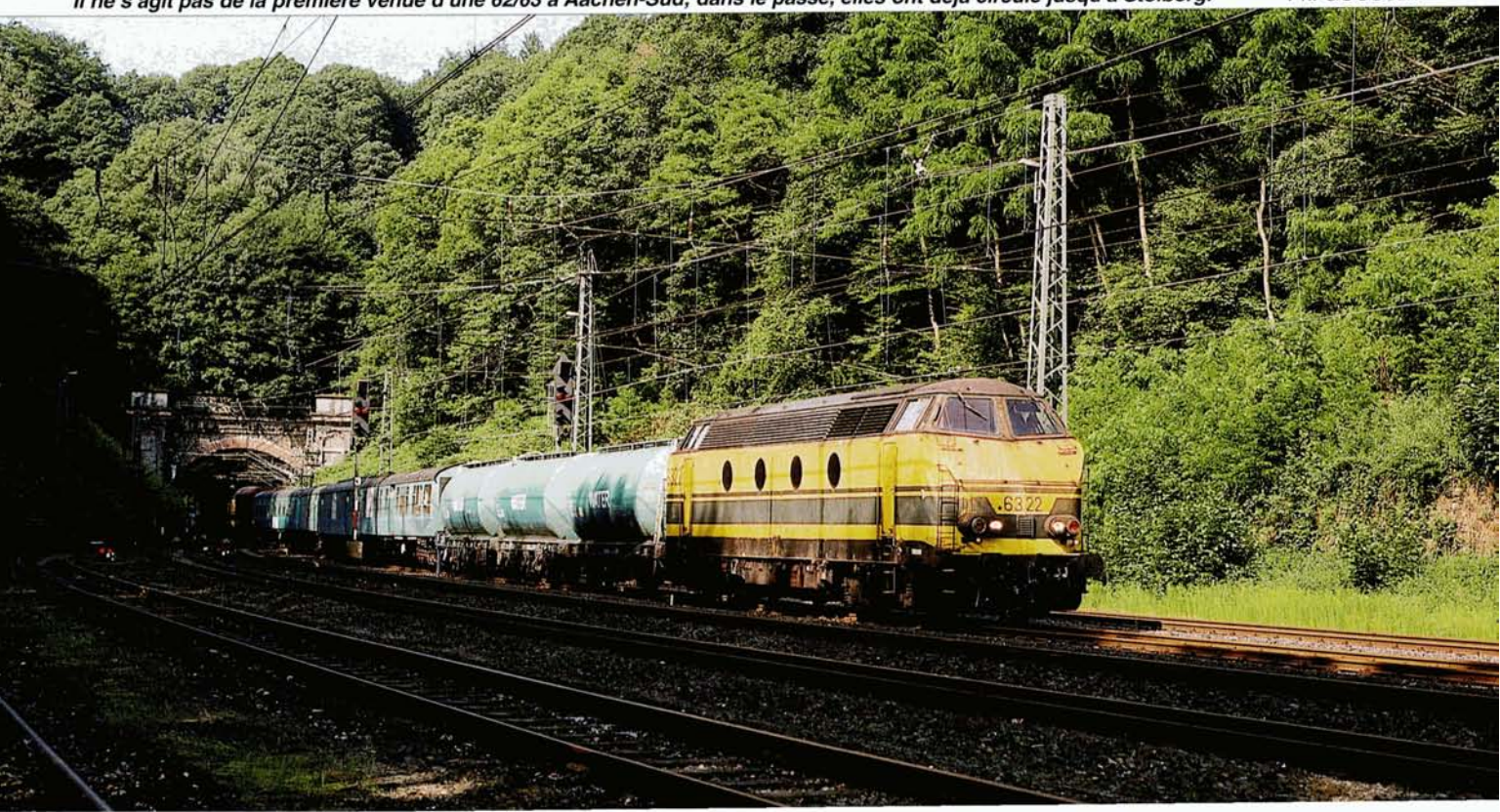
Pas de service le dimanche.

(FKR), 6222 (FKR), 6228 (FKR), 6238 (FNND) et 6284 (FNND) sont mises en parc;

- la 6220 (FKR) est mise provisoire-

ment en parc en attendant une décision définitive concernant la réparation de son accident survenu durant

Le 12 juin, le train de désherbage anglais encadré par les 6241 et 6322 a parcouru la section frontalière de la ligne 37 jusqu'à Aachen-Süd. Il ne s'agit pas de la première venue d'une 62/63 à Aachen-Süd; dans le passé, elles ont déjà circulé jusqu'à Stolberg. Ph. GOUSSET.



ROULEMENT GU DES 62/63 DE KINKEMPOIS (trains de jour)

Du lundi au vendredi :

GU01 : ②-⑤ : navettes entre NK, NSR et CHERT

① : NK 10.11 - **95422** - 11.17 FPS 11.43 - **95423** - 13.11 NK 13.28 - **34475** - 13.49
CHERT = NK 16.59 - **74172** - 17.25 CHERT 18.30 - 74171 - 18.51 NK 19.22 -
34433 - 19.35 NSR

GU02 : ②-⑤ : navettes entre NK, NSR et CHERT

① : NK= LSLF 14.11 - **RZ1738** -14.42 NK 15.21 - **49605** - 15.50 NH 16.29 - **74071**
16.59 NK = NSR 18.50 - **34242** - 19.02 NK

GU03 + GU04 (en UM) : NK 03.31 - **31490** - 05.12 FNO 09.00 - **31490** - 10.37 RMB 11.00 -
34490 - 12.20 FNO **34491** - 14.00 RMB 14.23 - **34192** - (FNO 16.01) 17.18 NK

Le samedi :

En UM : **55128** RBIER 12.21 - FSR 14.09 (FSR = NK)

Pas de service le dimanche.

ROULEMENT ZT DES 62 DE CHARLEROI-SUD (trains de jour)

Du lundi au vendredi :

ZT01 + 03 : FGH 11.11 = FHV 12.30 - **47052 U** 16.59 LQV

ZT02 : FGH 09.50 - **77238** - 10.21 RENC 10.49 - **77239** - 11.30 FGH 11.50 - **77232** - 12.16
RPOLL 12.53 - **77233** - 13.36 FGH 14.21 - **77234** - 14.39 RPOLL 15.25 - **77235** - 15.51
FGH 16.21 - **77236** - 16.49 RPOLL 17.11 - **77237** - 17.35 FGH - FMS

ZT04 : FEO 10.10 - **66400** - 12.10 NDN 17.00 - **66401** - 17.40 FEO

ZT05 : FEO 09.12 - **95439** - 10.20 NV 12.00 - **95440** - 12.36 FEO 13.17 - **95441** - 13.52 NV
15.00 - **95442** - 15.37 FEO

ZT06 : FMS = ATH 16.52 - **77053** - 18.05 LNC

Pas de service le samedi et le dimanche.

- sa location à ACTS Nederland;
- les 6262 et 6263 de Kinkempois sont mutées à Charleroi-Sud;
- l'entretien de la 6243 INFRA passe d'Antwerpen-Noord à Kinkempois. Elle est utilisée par le CLI (Centre Logistique Infrastructure) de Ronet;
- l'entretien des 6223 et 6224 INFRA passe d'Antwerpen-Noord à Schaerbeek. Elles sont utilisées à l'ACI (Atelier Central Infrastructure) de Schaerbeek;
- la 6245 d'Antwerpen-Noord a été mutée à Merelbeke (reste utilisée par la Direction Trains);
- l'entretien des 6235 et 6237 passe de Merelbeke à Schaerbeek. Elles sont utilisées à l'ACI de Schaerbeek.

Au 05-08-2003 :

- remise en parc de la 6284 et sortie de parc de la 6298.

Désormais, il ne subsiste plus que 50 (+ 7 en parc) locomotives à la Direction Trains, et 47 (+ 1 en parc) à la Direction Infrastructure. Avec la livraison rapide des 77 de la seconde tranche, il faut s'attendre à la fin de l'utilisation des 62 à Antwerpen-Noord le 15 décembre prochain.

A Charleroi-Sud, les 62 tournent dans le graphique ZT (6 journées), publié ci-contre.

Les 11 machines de Kinkempois ne disposent plus que de 4 journées (graphique GU publié ci-contre).

Les vingt 62 d'Antwerpen-Noord sont engagées dans le graphique ZH comportant 17 journées.

Le roulement GG de Merelbeke compte 8 journées pour un total de 12 locomoti-

ves. Elles circulent notamment vers Sas-van-Gent, Zelzate, Gent-Noord, Roeselare, Kortrijk, Oudenaarde, Aalst, Sint-Niklaas, Lokeren, Lessines, Denderleeuw.

PHOTO 57-15 Le 30 avril 2003, le 77053 Ath - Monceau, remorqué par la 6222, passe au point d'arrêt de Cambron-Casteau. Une cigogne provenant du célèbre parc Paradisio tout proche de la ligne a décidé d'élire domicile sur un poteau support de caténaire. Pascal DUBOIS.





PHOTO 57-16

La troisième 62 passée en révision intermédiaire et modifiée avec la TBL2 est sortie de Salzannes le 19 juin 2003; elle fut testée entre Monceau et Kinkempois en tête du train 44207, vu à l'entrée de la gare de Flawinne.

Pierre HERBIET.

LOCOMOTIVES SERIE 62 DIRECTION INFRASTRUCTURE				
GCR	NK	FSR	FNND	FKR
6240	6215	6223	6207	6201
6242	6241	6224	6248	6202
6266	6243	6235	6291	6203
6273	6257	6237	6312	6230
6275	6274	6249	6317	6247
6286	6287	6278	6326	6252
6311	6289	6282	6330	6301
6314	6305			6303
6316	6309			6304
6320	6322			6307
	6323			
	6328			
	6329			
				en parc 6220
10	13	7	7	10 + 1
47 + 1				

LOCOMOTIVES SERIE 62 DIRECTION TRAINS					
GCR	NK	FNND		FKR	
6213	6210	6231	6281	6204	6245
6214	6211	6246	6283	6212	6250
6221	6225	6251	6285	6216	6256
6254	6227	6253	6294	6229	6264
6262	6269	6255	6295	6236	6288
6263	6306	6260	6296	6244	6292
6277	6313	6261	6297		
	6315	6267	6298		
	6319	6268	6299		
	6324	6271	6302		
	6331				
				en parc	
en parc		en parc		6219	
6217		6238		6220	
6218		6284		6228	
7 + 2	11	20 + 2		12 + 3	
50 + 7					

série 73

● Trois locomotives de la série 73 ont été mises hors exploitation au 01-08-2003 : les 7315, 7319 et 7329, toutes de Charleroi-Sud; les deux premières pour avarie au moteur Diesel, la troisième suite collision. La série est

donc amputée de 5 unités.

série 77

● Après cinq mois d'interruption, la livraison des 77 de la seconde tranche (7791 à 7870) a débuté au mois de mai dernier.

● Le roulement ZA du dépôt d'Antwerpen-Noord comporte 11 journées pour des locomotives de la série 77. Voici quelques parcours intéressants :

- 32741 U (②-⑥) ZAND 12.32 - FLV 14.00
(train de minerai assuré en UM)
- 32791 U (②④⑤) FNND 13.59 - FQN 15.53
(train de ballast assuré en UM)
- 37291 U (②④⑤) FQN 17.08 - 18.59 FNND
(train de ballast assuré en UM)
- 33201 U (①-⑤) LML 11.04 - LILLO 13.09
(①②③ en UM)

● Les 77 de Kinkempois tournent dans le graphique ZD comportant 9 journées (voir page ci-contre).



PHOTO 57-17 Les voitures M2 ont été retirées du service régulier le 14 juin. Cinquante voitures sont maintenues en réserve pour assurer des parcours spéciaux. Ce fut le cas le 26 juin, où un train de M2 a circulé entre Mol et Antwerpen à l'occasion du "Pennenzakkenrock", ici à Larum entre Geel et Olen. Lars LAENEN.

Les conducteurs d'Arlon et le personnel de l'atelier de Stockem sont actuellement en initiation sur les 77. Leur mise en roulement entraînera sûrement la fin des 52 et 53... Le 6 juillet, les 7763, 7758 et 7765 étaient garées devant l'atelier de Stockem.
Geoffroy QUINET.

série 82

● Au dépôt de Gouvy, il existe toujours un roulement (graphique RN) d'un jour pour une 82 de Kinkempois, uniquement du lundi au vendredi :

LZ 74221 à vide Gouvy - Vielsalm
74221 Vielsalm 09.30 - Gouvy 10.00
74220 F Gouvy 10.38 - Vielsalm 10.58 à vide Vielsalm - Gouvy
74222 Gouvy 12.00 - Vielsalm 12.20
74223 Vielsalm 13.40 - Gouvy 14.00

série 84

● Six locomotives de la série 84 de la Direction Infrastructure ont été mises hors exploitation le 15 juin dernier : les 8444, 8447 et 8448 de Kinkempois, et les 8457, 8458 et 8460 de Schaerbeek. Ces machines n'étaient en fait déjà plus utilisées depuis plusieurs années.

Automotrices

série 151 à 270

● L'automotrice 170 (accidentée à un passage à niveau à Droeshout sur la ligne 60 Jette - Dendermonde) a été mise hors exploitation le 1er mai 2003.

série 700

● Comme indiqué dans notre précédent numéro, la voiture 7162 de l'automotrice 716 (victime de la catastrophe d'Aiseau le 18 avril 2000) est ressortie de réparation le 16 mai 2003 réaccouplée à la voiture 7091 de l'automotrice 709 (accidentée à Pérot). De ce fait, l'automotrice 716 n'existe plus. La voiture 7162 a été renumérotée 7092²; toutefois, dans les écritures, elle est toujours reprises comme 7162.

● Plusieurs automotrices de la tranche des 700 sont actuellement en cours de rénovation à l'AC Mechelen : 704, 706, 732, 735, 736, 739 et 750.

La fin des Postales

Cette fois, c'est officiel : le trafic postal sera supprimé le 13 octobre prochain. Toutefois, du 6 au 10 octobre, les automotrices postales rouleront encore, mais à vide afin d'intervenir en cas de défaillance du transport routier.

La 709 est sortie de réparation et de modernisation le 16 mai dernier. Il s'agit ainsi de la première automotrice de la tranche des 700 à avoir été rénovée. Schaerbeek, 20 juin 2003.
Armand BEERLANDT.



ROULEMENT ZD DES 77 DE KINKEMPOIS (trains de jour)

Du lundi au vendredi :

ZD01 : de 00.00 à 12.00 et de 18.00 à 24.00 : navettes entre CHERT et RPETF

ZD02 : de 12.00 à 24.00 : navettes entre NK, CHERT, NSR et RPETF

ZD03 : de 00.00 à 19.00 : navettes entre NK, CHERT, NSR et RPETF

ZD04 : de 00.70 à 21.00 : navettes entre NK et RENO

ZD05 : NK 11.35 - 74024 U - 11.51 REUGL 12.40 - 74025 U - 13.05 NK 14.25 - 74026 U - 15.10 RMGMW 1543 - 74027 U - 17.11 NK 17.30 - 74028 U - 17.56 REUGL - NGZ 18.40 - 34492 U - 19.13 NK

ZD06 : NH 10.11 - 95537 - 10.39 NK 11.35 - 74024 U - 11.51 REUGL 12.40 - 74025 U - 13.05 NK 14.25 - 74026 U - 15.10 RMGMW 1543 - 74027 U - 17.11 NK 17.30 - 74028 U - 17.56 REUGL - NGZ 18.40 - 34492 U - 19.13 NK

ZD07 : ②-⑤ : NK 07.10 - 64414 - 08.30 FKGG 11.21 - 64411 - 12.40 NK = LSLF 14.11 - RZ1738 - 14.42 NK 15.21 - 49605 - 15.50 NH 16.29 - 74071 ②④⑤-- 16.58 NK 18.15 - 49631 ②④ - 18.41 NH (③ : NH 18.05 - 34291 - 18.35 NK)
① : NK 04.32 - 47945 U - 06.33 FVY - NK

ZD08 : ②-⑤ : NK 09.21 - 95422 - 11.18 FPS 11.42 - 95423 - 13.10 NK 13.50 - 74064 - 14.25 NTL 17.19 - 74061 17.47 NK 18.40 - 74052 - 18.55 LFA 19.58 - 74051 - 20.20 NK

① : NK 04.32 - 47945 U - 06.33 FVY - NK 13.50 - 74064 - 14.35 NTL 17.19 - 74061 17.47 NK 18.40 - 74052 - 18.55 LFA 19.58 - 74051 - 20.20 NK

ZD09 : NK 06.28 - 74160 - 07.49 MOSIN 13.15 - 95525 - 13.32 NK - FBX 14.13 - 34494 - 14.21 MOSIN 15.50 - 74163 - 16.00 FBX

Le samedi et dimanche :

ZD01 : de 00.00 à 12.00 et de 18.00 à 24.00 : navettes entre CHERT et RPETF

ZD02 : ⑥ : GMN 09.06 - 54421 U - 09.52 NK

⑥⑦ : de 12.00 à 24.00 : navettes entre NK, CHERT, NSR et RPETF

ZD03 : de 00.00 à 19.00 : navettes entre NK, CHERT, NSR et RPETF

ZD04 : ⑥ : GMN 09.06 - 54421 U - 09.52 NK

ZD05 : ⑥ : NH 10.11 - 95537 - 10.39 NK

ZD06-09 : réserve





↑ Le 13 juin 2003, la rame TGV PBKA 4322 accidentée à Zaventem le 2 avril 2003 (collision avec un camion sur un passage à niveau du chantier TGV), a été transférée vers les ateliers Alstom de Belfort. C'est la 2008 qui remorqua la rame au départ de Bruxelles, ici en passage à Mont-Saint-Guibert. Son retour en Belgique a eu lieu le 4 septembre dernier.
Dominique ALLARD.

← PHOTO 57-18
Une image du passé : un IC Luxembourg - Bruxelles-Midi assuré par une rame d'automotrices Break. Depuis le 15 juin 2003, les derniers trains assurés en Break ont été remplacés par des rames de nouvelles voitures à double étage du type M6. Luxembourg, 15 juillet 1992.
Jean-Luc VANDERHAEGEN.

Autorails

série 41

● Une grande vague de mutations est intervenue de mars à juin entre les 4 dépôts possédant des 41. Le service après-vente Alstom est concentré dans les ateliers de Hasselt et de Merelbeke. Les autorails sortis de garantie ont ainsi été mutés vers les ateliers de Stockem et de Charleroi-Sud, en échange d'autorails dont la garantie est toujours en cours. La nouvelle situation au 01-08-2003 fait état de 41 autorails à Merelbeke, 29 à Hasselt, 15 à Charleroi-Sud et 11 à Stockem (voir tableau ci-contre).

EN LIGNES 57

AUTORAILS SERIE 41

FHS		FKR			GCR	MKM
4101	4142	4143	4157	4184	4102	4121
4111	4161	4144	4158	4185	4103	4122
4112	4162	4145	4159	4186	4104	4123
4115	4163	4146	4160	4187	4105	4129
4117	4164	4147	4165	4188	4106	4130
4124	4167	4148	4166	4189	4107	4131
4125	4170	4149	4168	4190	4108	4132
4126	4171	4150	4169	4191	4109	4133
4127	4173	4151	4172	4192	4110	4134
4128	4174	4152	4175	4193	4113	4135
4136	4176	4153	4177	4194	4114	4137
4138	4178	4154	4181	4195	4116	
4139	4179	4155	4182	4196	4118	
4140	4180	4156	4183		4119	
4141					4120	
27		38			9	10

Des 41 sur la ligne 42 ?

Il est question de muter au 15 décembre 2003 des 41 excédentaires de Merelbeke à Kinkempois, afin d'assurer les trains P Liège ↔ Gouvy, en remplacement des 15.

Comme signalé dans notre précédent *EN LIGNES* page 44, les autorails de la série 41 assurent depuis le 15 juin 2003 des trains L entre Charleroi-Sud et Erquelinnes, Charleroi-Sud et La Louvière-Sud, et entre Kortrijk et Zottegem, en remplacement d'automotrices électriques.



PHOTO 57-43 ↗

Le 23 juillet, le 4159 de Merelbeke assure le train L 1663 Kortrijk - Zottegem, en passage devant l'ancienne gare de Deerlijk.

Jean-Luc VANDERHAEGEN.

→ Le 26 juin, les 4106 et 4108 de Charleroi-Sud-Quai viennent d'arriver à La Louvière-Sud, avec le train local 4255 en provenance de Charleroi-Sud.

Pascal DUBOIS

↓ Le même jour, le même couplage assura le train local 7752 Charleroi-Sud - Erquelinnes. Il attend ici à Erquelinnes le retour à vide vers Charleroi.

Pascal DUBOIS.





Voitures

↑ PHOTO 57-20 Depuis le 15 juin, certains IC J Bruxelles-Midi ↔ Luxembourg sont assurés par des rames de nouvelles voitures du type M6 tractées par des 20. Le 29 juin 2003, l'IC J 2112 fonce vers Luxembourg, ici dans les environs de Bernimont non loin de Lavaux. LAENEN.

→ PHOTO 57-21 Durant les mois de juillet et d'août, l'IC J 2128 Luxembourg - Bruxelles-Midi est prolongé jusqu'à Oostende. La rame retourne ensuite à vide à Bruxelles-Midi pour assurer l'IC J 2117 (Oostende 16.23 - Bruxelles-Midi 17.33). Le 3 juillet, il était remorqué par la 2004, ici à Gent-St. Pieters. J-L VANDERHAEGEN.

↓ Arrivée à Jemelle de l'IC J 2116 Bruxelles-Midi - Luxembourg, lequel était assuré jusqu'au 14 juin par des automotrices Break. A droite, une rame de voitures M5 utilisée pour les trains P vers Bruxelles. Eric MEUNIER, 24 juin 2003.





PHOTO 57-44

B-Cargo a réceptionné une nouvelle série de wagons tombereaux à bogies du type Eanos, loués en Allemagne. Classé dans le type 1414H4, ces wagons furent construits en Slovaquie en 1997 par Tatravagonna à Poprad.

Deerlijk, 23 juillet 2003.
Jean-Luc VANDERHAEGEN.

Divers

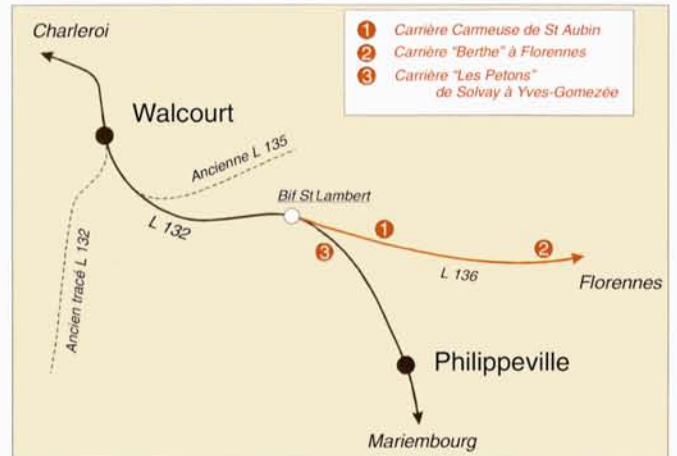
Vers la réouverture de la ligne 136 ?

Plusieurs carrières situées dans l'Entre-Sambre-et-Meuse sont fortement intéressées d'évacuer leur production par rail. C'est notamment le cas des carrières "Berthe" à Florennes et "Les Petons" à Yves-Gomezée appartenant à Solvay. De plus, Carmeuse espère exploiter un nouveau site à Hemptinne-Saint-Aubin. L'enjeu est de taille, puisque le potentiel de transport ferroviaire pourrait atteindre 2,5 à 3 millions de tonnes par an. Mais encore faudra-t'il mettre en service de nouveaux raccordements pour relier ces sites au réseau de la SNCB. Ainsi, il est question de reposer l'ancienne ligne 136 entre Florennes et la bifurcation de Saint-Lambert (7 km) avec la ligne 132. Cette section fut mise hors service le 2 janvier 1984 et défermée quelques années plus tard, mais l'assiette de la ligne est toujours bien visible.

Actuellement, des études sont en cours pour déterminer les coûts d'une telle réouverture et évaluer les installations ferroviaires à reconstruire. Pour Carmeuse, l'exploitation du site d'Hemptinne est obligatoirement lié à la réouverture partielle de la ligne 136, entre Vallée des Prés et Saint-Aubin, et entre Saint-Lambert et Yves-Gomezée, soit une longueur de 2,5 km. Les pierres seront alors évacuées par rail jusqu'aux fours d'Aisemont sur la ligne 150.

Pour la carrière de la société Berthe à Florennes, la réouverture de la ligne est tout aussi cruciale. Cela fait 10 ans que la société est en pourparlers avec la SNCB ! Actuellement, la production est évacuée par camions jusqu'à Couillet où elle est transvasée dans des bateaux. De plus, plusieurs clients de Berthe sont déjà reliés au rail.

C'est le projet Solvay qui actuellement est le plus avancé. Ex-



ploitée depuis de nombreuses années, la carrière "Les Petons" est située en bordure de la ligne 132 à Yves-Gomezée. Il est prévu d'établir un faisceau de 4 voies, où un locotracteur industriel assurera les manœuvres.

Au cabinet du ministre wallon de l'Energie et des Transports José Daras, on souligne que ces investissements figurent dans la liste des priorités ferroviaires retenues par la Région wallonne. Dans ce contexte, le projet d'un Ravel (piste cyclable) sur l'assiette de l'ancienne ligne 136 a été totalement abandonné. Alors que l'on parle sans cesse de promouvoir le transport ferré comme alternative aux embouteillages et à la pollution engendrés par le charroi automobile, il reste à espérer que ces projets verront cette fois le jour, et rapidement... Pourtant, il semblerait que les premiers rapports d'étude réalisés par la SNCB soient négatifs ! On croit rêver... Les sociétés privées sont de toute manière prêtes à emboîter le pas à une Société Nationale décidément bien timide en matière de nouveaux trafics.....

Les travaux de mise à double voie et d'électrification de la ligne industrielle 208 reliant Zwijsdrecht (ligne 59 Antwerpen - Gent) à la zone portuaire de Kallo-Zuid sur la rive gauche de l'Escaut, progressent rapidement. Le 27 mars 2003, un train en provenance de Kallo-Zuid pour Antwerpen-Noord, remorqué par les 6294 + 6261 vient de passer le pont de la route nationale 49 et se dirige vers Zwijsdrecht. La double voie est posée et les poteaux supports de caténaires plantés.
Alain JANMART.



Détournements sur le réseau CFL

Durant le week-end des 24 et 25 mai 2003, les CFL ont réalisé d'importants travaux entre Sterpenich et Luxembourg, qui entraînerent une adaptation du trafic. Ainsi, les trains internationaux furent détournés via Luxembourg - Rodange - Athus et Arlon, remorqués par la 3019 des CFL. Même l'horaire du spécial PFT Bruxelles-Fond-de-Gras dut être adapté.

↗ *Le Train Auto 1436 "Azur Express" Saint-Raphaël - Denderleeuw, au crochet de la 3019, à Hondelange, sur la ligne 167 Athus - Autelbas (Arlon).*

→ *Au retour d'Arlon, la 3019 remorqua l'EC 91 "Vauban" Bruxelles-Midi - Milano, ici en passage à Athus.*

↓ *Encore la 3019, cette fois en tête de l'EC "Jean Monnet" Bruxelles-Midi - Strasbourg, photographié à l'entrée de la gare d'Athus.*
Photos : Philippe GOUSSET.



Fraudes

En 2002, la SNCB a interpellé 180.537 voyageurs sans titre de transport valable, soit une hausse de 10 % par rapport à 2001. Ces chiffres ne signifient pas forcément qu'il y a plus de fraudeurs, mais un meilleur contrôle depuis la création des brigades spéciales anti-fraudes. Dans 65,84 % des cas, le voyageur était simplement dépourvu d'un titre de transport. Dans 16,35 % des cas, le voyageurs n'avait pas pu présenter sa carte-train, ou l'avait oubliée. Dans 14,04 % des cas, la carte-train n'était pas validée correctement. Dans 3,77 % des cas, le voyageur n'avait pas de billet Thalys. La SNCB évalue le préjudice total à 10 millions d'euros, soit environ 3 % des recettes globales. En tenant compte de la fraude qui n'a pas été constatée, la SNCB estime que la fraude atteint 5 % des recettes globales.

Un train P vers Aachen-Hbf

A partir du changement d'horaire du 14 décembre prochain, les trains P 7498 Welkenraedt - Liers et 8498 Liers - Welkenraedt auront leur origine ou terminus à Aachen-Hbf. C'est la première fois que des trains P desserviront cette gare. En outre, les trains IR Liège - Aachen-Hbf seront renumérotés dans la série 5000 (ex. 4900).

Vers une reprise ... privée des Trains Autos ?

TTS, une nouvelle société privée néerlandaise, aurait l'intention de reprendre à la SNCB certains Trains Autos. Ceux-ci circuleraient au départ des Pays-Bas vers la France, en utilisant les anciens sillons horaires utilisés par les Trains Autos de la SNCB. TTS a déjà introduit plusieurs demandes de rachat de matériels, dont 6 voitures Restos, 2 voitures Bar-Dancing, plusieurs voitures-couchettes I5 et des wagons porte-autos.

D'un autre côté, la SNCF serait également intéressée de reprendre à son compte plusieurs Trains Autos au départ de la Belgique.

Le 19 juin, un train spécial a été mis en marche pour la FEANDC entre Dinant et Binche. La rame était composée de deux voitures I6 A, de la voiture Bar-Disco 17903 et de deux voitures Restos. Le train stationne ici à Binche, en attente du voyage de retour.
Dominique ALLARD.



Le 29 mai 2003, un des autorails historiques du type VT08 de la DB, a effectué un voyage entre Stuttgart et Antwerpen-Centraal, avec retour le 1er juin. Ces rames assurèrent à partir du 23 mai 1954 deux relations rapides vers la Belgique : le "Saphir" Dortmund - Oostende, et le "Paris-Ruhr" Paris - Liège - Dortmund. Il s'agissait de l'embryon du futur réseau TEE qui naîtra en 1957. Bifurcation d'Aubry à Mortsels. Walter PINET.



PHOTO 57-51 *La livraison des nouvelles automotrices Siemens pour les réseaux Great Eastern et South West Eastern se poursuit, via la Belgique. Le 3 juin 2003, la rame 360 118 du Great Eastern se trouve en escale à Châtelet. Jean-Luc VANDERHAEGEN.*



■ Une BB 15000 de la SNCF à Quévry

La venue de BB 15000 de la SNCF en Belgique (Quévry et Athus) a toujours été fort rare. Ce fut pourtant le cas le 9 mai dernier lorsque, à la suite d'une grève qui a paralysé le réseau luxembourgeois, le Train Autos Saint-Raphaël - Denderleeuw / Bressoux fut détourné au départ de Conflans-Jarny par la ligne des Ardennes jusqu'à Quévry. A Conflans-Jarny, la BB 26000 fut remplacée par la BB 15044 qui mena le train jusqu'à Quévry. Les manoeuvres de séparation des tranches Denderleeuw et Bressoux, normalement effectuées à Jemelle, eurent lieu à Mons. Afin de desservir Bruxelles-Luxembourg, Nord et Midi, la tranche Denderleeuw fut acheminée via Halle, la ligne 26 et la Jonction. A noter que l'arrivée à Denderleeuw s'est effectuée avec seulement 20 minutes de retard ! Quant à la tranche Bressoux, elle emprunta la Dorsale wallonne.



La BB 15044 à son arrivée à Quévry, en tête du Train Autos Saint-Raphaël - Denderleeuw / Bressoux, le 9 mai 2003. Michel VERLINDEN.

Au milieu de cette année, la voiture de mesures de télécommunication "B-Télécom" 00801 a procédé à une nouvelle campagne de mesures sur l'ensemble du réseau. Le 16 juillet, elle a parcouru la ligne 15 Antwerpen - Hasselt, encadrée par deux 55 "Rhin d'Acier", les 5526 et 5507, vue dans les environs de Geel.

Michel HANSENS.





↑ Le train de désherbage anglais a également parcouru l'ensemble des lignes du réseau, permettant ainsi de voir des convois hors du commun sur des lignes où il ne passe que des trains classiques, comme ici sur la ligne 44 Pepinster - Spa. Le train était encadré par les 6241 et 6322 de la Direction Infrastructre. Spixhe, 12 juin 2003. *Georgy LEJEUNE.*

→ Le 25 juillet, la société anglaise Mercia Charters a parcouru quelques lignes du réseau belge, dont la 155 Marbehan - Croix-Rouge. La rame, composée de deux voitures M2, était encadrée par trois 52/53. *Wim DERIDDER.*

↓ A la suite des grèves qui ont paralysé une fois de plus le réseau français, de nombreux trains ont été détournés par l'Allemagne via Montzen. Ce fut le cas du train de pétrole Esso Antwerpen - Rothenburg (Luzern), qui fut remorqué par les 7783 + 7764. Remersdael, 13 juin 2003. *Michel HANSSENS.*





Circulation des 436000 de la SNCF

Depuis le 15 juin, les locomotives de la série 436000 de la SNCF possèdent quatre jours de roulement en Belgique : un vers Zeebrugge et trois vers Schaerbeek. L'après-midi, deux locomotives sont garées au grill de Schaerbeek. La première arrive vers 14.00 après avoir assuré le 43759 (du mardi au dimanche), la seconde vers 16.20 après le 43767 (du mercredi au samedi). Toutes les deux repartent en début de nuit. Le roulement des 436000 a été publié dans notre précédent *EL* page 46.



↖ **PHOTO 57-22** Le 20 juin 2003, les 36025 et 36019 attendent leur prochain service au grill de l'atelier de Schaerbeek. Toutes les locomotives de cette série sont affectées à l'activité Fret. De ce fait, elles portent un chiffre 4 devant leur numéro. Les machines ici illustrées, portent toujours leur ancien numéro à 5 chiffres.

Jean-Luc VANDERHAEGEN.

← **PHOTO 57-23** Le 10 juillet, c'étaient les 36009 et 36052 qui se trouvaient à Schaerbeek. J-L VDH.

↓ **PHOTO 57-24** Le 16 juillet, le train 43759 Somain - Schaerbeek, mené par la 436054, traverse la gare de Soignies. Rappelons que les 436031 à 060 sont sorties de construction habillées de la livrée verte Fret, alors que les 30 premières étaient pourvues de la décoration multiservice. J-L VDH.



Les 467400 de la SNCF jusque Mons

Autre nouveauté depuis le 15 juin : la circulation de locomotives Diesel de la série 467400 de la SNCF entre Aulnoye et Mons. Afin d'éviter une grande partie des échanges de traction à Quévy, deux couplages de 467400 assurent toute la journée des navettes entre les deux gares. Le roulement a déjà été publié dans le *EN LIGNES 55* page 35. Rappelons que les 467400 circulent toujours entre Lille et la région de Gent (voir *EN LIGNES 53* page 49).

↗ **PHOTO 57-25** Le 25 juin 2003, la BB 67430 en tête du train 47001 vient d'arriver à Mons, où elle cédera sa place à une 27. La locomotive est toujours pourvue de sa robe bleue d'origine.
Jean-Luc VANDERHAEGEN.

→ **PHOTO 57-26** Le 27 juin 2003, un train de tubes remorqué par la 467597 traverse sans arrêt la gare de Quévy. Lars LAENEN.

↓ **PHOTO 57-27** Le 26 juin 2003, dans les environs de Cuesmes, passage en direction d'Aulnoye du train 49072 mené par les 467430 et 467597. Les deux machines portent la livrée Fret.
Serge MARTIN.





↑ Comme indiqué dans notre précédent numéro, la relation DLC circulant au départ de l'usine Ford de Dillingen en Allemagne a, depuis le mois de mai, pour destination le port de Sloe près de Vlissingen au lieu de celui de Zeebrugge. Le 10 mai 2003, le train DLC 69675 était tracté par la PB14, ici photographié dans les environs de Hulthen. Michel DE ESCH.

← Le 8 mai 2003, arrivée à Sloe du train DLC en provenance de Dillingen. Il circule sur le raccordement portuaire menant au terminal auto. Pascal MARTENS.

↓ PHOTO 57-28 Le train DLC 46518 Antwerpen-Waaslandhaven - Mosolf ne circule que le mercredi (voir EL 56 page 49). Gemmenich, 25 juin 2003. Lars LAENEN.



Réseaux industriels

Borealis Polymers

La société *Borealis Polymers* implantée le long du canal Albert à Tessenderlo, possédait un locotracteur Cockerill de 30 tonnes (4173 / 1968) pour assurer les manoeuvres des wagons. Cette locomotive, originaire du charbonnage de Monceau-Fontaine (n° 6), a été remplacée il y a quelques mois par un véhicule rail-route du type Chariotrack, tandis que la machine Cockerill a été érigée en monument dans l'ancien charbonnage de Beringen, aujourd'hui reconverti en musée du charbon.

PHOTO 57-29 ↗

Le locotracteur Cockerill de Borealis Polymers. Tessenderlo, 6 juin 2000. Kristof AVONDS.



→ *Le locotracteur Cockerill en service depuis mars 2000 dans l'usine chimique Prayon-Rupel à Ruisbroek, a été entièrement repeint (à comparer avec la photo parue dans le EN LIGNES 43 page 52). Il est photographié le 10 mai 2003, lors de Portes Ouvertes.*

Geert MAES.



→ *Cockerill Mechanical Industries (CMI) a entièrement révisé l'ancien locotracteur n° 1 (Cockerill 4215 / 1970) de ALZ à Genk. Il sert aujourd'hui de locomotive de dépannage pour les clients de CMI et est vu ici à sa sortie de révision à l'atelier de Seraing, en mai 2003.*





PHOTO 57-30

La 8520 acquise d'occasion par LuxFer est en service dans le chantier de ferrailage d'Aubange. Pierre HERBIET.



Comme indiqué dans notre dernier EN LIGNES, la 8510 a été mutée du chantier de ferrailage d'Aubange vers celui de la société Sertic et Cie S.A. à Saulnes près de Longwy en France. Bien que distant de quelques kilomètres, ce transfert fut assuré par ... camion. Le convoi exceptionnel est ici immortalisé à Mont-Saint-Martin. Philippe GOUSSET.

StoomCentrum Maldegem

Durant le week-end du 1er mai, le Stoom Centrum Maldegem a organisé son traditionnel festival. Plusieurs nouveaux engins furent exposés : le 4403, le 4405 et la 8467, ainsi que le 4620 entièrement rafraîchi. Une grande parade d'engins Diesel figurait au programme.



Lors de la parade Diesel, le 4620 entièrement révisé franchit le célèbre pont levant de Balgerhoeke. Geert MAES, 3 mai 2003.

51 : C'EST FINI !

Après un peu plus de 42 ans d'activité, les dernières locomotives de la série 51 ont terminé leur carrière. Une page très importante de la traction Diesel en Belgique est ainsi tournée. Pour un grand nombre d'amateurs, non seulement belges mais également étrangers, la nouvelle, bien qu'attendue, a été accueillie avec beaucoup de tristesse...

C'est donc officiellement le 15 juin 2003 qu'ont été réformées les 6 dernières locomotives de la série 51 (5101, 5105, 5142, 5143, 5167 et 5174).

Avec ses 93 exemplaires construits, la série 51 faisait partie intégrante du paysage ferroviaire belge.

D'une longévité initialement prévue de 30 ans, les locomotives auront toutes largement dépassé cette limite.

Leur esthétique extrêmement impressionnante et très réussie n'a absolument rien à envier aux autres locomotives Diesel célèbres, dont les fameux "gros nez". Même face aux monstres américains des années quarante et cinquante, elles gardent leur place sur les podiums ! Leur style est resté unique en son genre. D'abord appliqué sur les 6 prototypes de la série 60 (6001 à 6006), jamais d'autres engins de par le monde ne furent dessinés avec une allure semblable.

PHOTO 57-46 C'est la 5105 qui assura les derniers trains commerciaux de la série, le 14 juin 2003. Ce jour, elle remorqua trois trains, dont le 42653 Essen - Antwerpen-Berendrecht, ici à son arrivée dans le port. Serge MARTIN.

Leur déclin définitif est dû à la combinaison de plusieurs facteurs :

- la mise en service des autorails de la série 41 qui a libéré des 62/63;
- l'arrivée des nouvelles locomotives de la série 77;
- l'électrification de l'Athus-Meuse qui a permis de libérer des locomotives de la série 20 et de les engager sur l'axe marchandises Antwerpen - Montzen.

Pour les conducteurs ayant desservi les 51, leur retrait du service est pris

avec beaucoup de scepticisme et d'incompréhension. En effet, la plupart des services ont été repris par les nouvelles 77 ou par les 62/63, engins dont les performances sont loin d'égaliser celles des 51. Même si les 77 sont plus confortables avec leur équipement d'air climatisé, il en faut souvent deux pour remplacer une 51. La robustesse des 51 était exemplaire. Elles étaient capables de remorquer tous les trains, et d'arracher les convois les plus lourds.

PHOTO BD-159 La 200.011 du dépôt de Kortrijk à Mons, le 11 avril 1963. Future 5111, elle sera mise hors exploitation le 16 juin 2002 à Merelbeke. Bruno DEDONCKER.





PHOTO BD-157 Le 20 mai 1962, la 200.001 (future 5001 et 5101) évolue en gare de Mons. Mise en service au dépôt de Schaerbeek le 30 novembre 1961, elle fut choisie en 1968 pour servir de prototype de 4.000 CV. Renumérotée 5001, elle sortit de transformation le 14 juillet 1972. Elle fut remise au type en 1980 à l'aide d'éléments provenant de la 5176 accidentée le 23 octobre 1978, et ressortit d'atelier le 27 novembre 1980, comme 5101. Bruno DEDONCKER, collection PFT.

Il faut préciser qu'avec leur 1950 CV (2150 CV à l'origine), les 51 étaient les Diesel les plus puissantes de la SNCB.

Un autre aspect concerne leur niveau sonore qui était relativement bas par rapport à toutes les autres séries Diesel de la SNCB, même dans les cabines de conduite. Il faut préciser que celles-ci étaient flottantes, montées sur des plots en caoutchouc.

Alors, pourquoi avoir retiré les 51 ?

Une des principales causes est leur âge respectable de plus de 42 ans, et, surtout, leur moteur Diesel Cockerill relativement fragile et coûteux à l'entretien, nécessitant un passage régulier en révision intermédiaire tous les 400.000 km, correspondant à +/- 7 ans, et une révision générale tous les 800.000 km. Durant leur vie, la plupart des 51 ont ainsi subi en moyenne 3 révisions générales. A titre de comparaison, certains moteurs Diesel General Motors équipant les 52-53-54, 55 et 62/63, n'ont subi depuis leur

construction qu'une seule révision générale ! Les engins modernes, comme les Class 66, ne doivent, elles, plus subir qu'une révision générale tout les 27 ans, et le coût est 50 % inférieur à celui d'une révision des anciennes locomotives ! Le moteur Cockerill était toutefois plus économique qu'un GM, consommant en moyenne 20% de moins.

L'état général de la caisse et du châssis de toutes les 51 était pourtant excellent. Rares étaient les traces de corrosion, preuve de la qualité exceptionnelle des matériaux utilisés par Cockerill. Cette remarque est d'ailleurs valable pour toutes les locomotives étudiées par Cockerill (60, 61, 64). Il n'en va pas de même pour les autres séries à caisse AFB (Anglo-Franco-Belge) ou BN (La Brugeoise et Nivelles), sur lesquelles la rouille fait beaucoup de dégâts (52, 53, 54, 55, 62/63).

Le moment est donc venu de faire un bref aperçu de la carrière des 51; leur histoire complète et détaillée fera l'objet d'un livre. Mais, avant tout, faisons un petit rappel historique.

C'est en 1955 que la SNCB mit en service ses premières locomotives Diesel de ligne, au total 93 engins.

La 200.009 à Kortrijk en tête d'un direct pour la capitale. Elle fut mise en service à Schaerbeek le 14 février 1962 et réformée à Merelbeke le 16 février 2002. Daniel THIELEMANS.





En juin 1969, la 201.027 du dépôt de Monceau quitte Liège-Guillemins en tête d'un semi-direct pour Charleroi. Henri CHAUVEHEID.

Pour des raisons politico-économiques que nous n'étudierons pas ici (voir notre livre "LES LOCOMOTIVES DIESEL TYPE 201 - SERIE 59"), la commande avait été divisée en deux catégories différentes :

- 55 machines à motorisation Cockerill : les 201.001 à 055 (futurs 5901 à 5955);
- 40 machines pourvues d'un équipement General Motors : les 202.001 à 013 et 015 à 018 (futurs 5201 à 5213, 5405 à 5408), 203.001 à 203.019 (futurs 5301 à 5319), et 204.001 à 004 (construites en 1957 et futures 5401 à 5404).

La réussite complète de cette première étape incita la SNCB à étendre la traction Diesel. Fin des années cinquante, deux nouvelles séries furent commandées. Toutes deux sont directement basées sur les premières machines :

- 93 locomotives du type 200 pourvues du même équipement moteur Cockerill que les types 201 (moteur 608A);
- 42 locomotives du type 205, équipées, comme les 202-203-204 d'un moteur General Motors (type 567C).

Dérivées des 201, les nouvelles locomotives du type 200 avaient profité des

Le 19 juillet 1983, un direct à destination de Schaerbeek attend le départ à Lille. En tête, la 5122 de Schaerbeek.
Pierre HERBIET.

quelques erreurs commises dans le passé, lesquelles avaient été dictées pour des raisons économiques. Ainsi, elles reçurent deux bogies à trois essieux, tandis que la caisse fut beaucoup plus largement dimensionnée, facilitant énormément le travail des ouvriers chargés de les entretenir.

Les types 200 furent entièrement construites par Cockerill-Ougrée à Seraing. Elles étaient équipées d'un moteur Diesel Cockerill-Baldwin type 608A de 2150 CV, possédant 8 cylindres et fonctionnant à 4 temps, suralimenté par turbo-soufflante.

La transmission électrique ACEC était composée d'une génératrice principale ACEC-

SEM et de six moteurs de traction ACEC construits sous licence Westinghouse.

La masse totale en ordre de marche s'élevait à 117 t pour les 53 premières unités, et 113,2 t pour les 40 suivantes. Cette différence s'explique par le groupe de refroidissement Behr sur les premières et Voith sur les autres. Leur vitesse maximale atteignait 120 km/h. Conçues aussi bien pour le trafic voyageurs que marchandises, elles furent équipées d'origine d'une chaudière Vapor Clarkson OK 4616 pour le chauffage des voitures.

Les types 200 furent livrées de 1961 à 1963. Elles portaient les numéros de construction suivants :





PHOTO-THEME 55 *Un direct Kortrijk - Schaerbeek remorqué par la 5147, passe à hauteur de l'ancien chandelier qui commandait la bifurcation de Slijpstraat vers la ligne 82 (section Zottegem - Ellezelles). Roborst, 29 juillet 1982. Jean-Luc VANDERHAEGEN.*

- 200.001 à 200.030 : 3733 à 3762
- 200.031 à 200.053 : 3780 à 3802
- 200.054 à 200.093 : 3878 à 3917

La première locomotive, la 200.001 fut réceptionnée à l'atelier de Schaerbeek le 30 novembre 1961. Elle fut suivie par les 200.002 à 200.005.

Destinées à la remorque de trains lourds de voyageurs et de marchandises sur les lignes de plaine à profil facile, les 93 machines furent originellement réparties dans les dépôts de Schaerbeek (32),

Kortrijk (6), Tournai (9), Monceau (21), Dendermonde (11) et Hasselt (14).

Dans tous ces dépôts, sauf celui de Hasselt, l'arrivée des 200 entraîna une régression de la traction à vapeur.

Les types 200 sont à l'origine de la disparition définitive de deux séries marquantes : les *Pacific* du type 1 et les *Atlantic* du type 12, respectivement à Tournai et à Schaerbeek.

A Dendermonde, les 200 s'approprièrent des services jusqu'alors assurés par les types 29 et 64, tandis qu'à Kortrijk ceux des types 29 et 40.

PHOTO-THEME 55 *Le 16 juin 1983, le train de minerais 39701 Gent-Sifferdok - Monceau vient de déboucher du tunnel de Viane-Moerbeke et se dirige vers Enghien. En tête, les 5103 et 5148 de l'atelier de Monceau. Jean-Luc VANDERHAEGEN.*



PHOTO-THEME 55

Série indissociable de 15 photos couleurs au format 10x15, de locomotives de la série 51.

Prix : € 15 + frais de port (voir page 59 - poids : 105 g).

Communication : PHOTO-THEME 55

- 55-01 : 5147 à Roborst (voir page 46)
- 55-02 : 5103 à Viane-Moerbeke (page 46)
- 55-03 : 5108 à La Brouck (voir page 47)
- 55-04 : 5105 à St. Vincent-Bellefontaine
- 55-05 : 5137 à Houtem
- 55-06 : 5122 à Gent-Zeehaven
- 55-07 : 5153 à Rognon
- 55-08 : 5115 à Gent-Noord
- 55-09 : 5126 à Tertre
- 55-10 : 5105 à Aachen-West
- 55-11 : 5131 à Ottignies
- 55-12 : 5167 à Winterslag
- 55-13 : 5105 à Schaerbeek
- 55-14 : 5142 à Beert-Bellingen
- 55-15 : 5121 à St. Maria Oudehove

A Hasselt par contre, les types 200 ne remplacèrent pas des vapeurs, mais prirent la place des types 201 (future série 59), lesquelles furent à ce moment transférées à Antwerpen-Dam.

Dès leur arrivée, les types 200 furent affectées aux trains lourds de voyageurs et de marchandises sur une grande partie du réseau. En fait, elles étaient absentes dans tout le sud de la Belgique, où régnaient les séries 202-203 et 205, beaucoup plus à l'aise sur les lignes difficiles.

A suivre.



*La 5188 du dépôt de Hasselt franchit le chandelier de Schulen (ligne 35 Leuven - Hasselt), en tête d'un train de marchandises diffus.
Pierre HERBIET, 5 janvier 1981.*

PHOTO-THEME 55 Une spécialité des 51 de Schaerbeek durant les années 1980 et 1990 était la remorque des trains de longs rails soudés. En tête de ces convois, elles sillonnèrent pratiquement toutes les lignes du réseau. Le 24 septembre 1985, un train de longs rails débouche du tunnel de La Brouck, sur la ligne 37 Liège - Welkenraedt - Aachen. Pierre HERBIET.





Le matériel ex. quoi de

En Italie, on rencontre de plus en plus d'ancien matériel roulant de la SNCB ayant retrouvé une seconde jeunesse. Après des locomotives Diesel des séries 59, 60, 80 et 84, des automotrices types 54, 55 et 56, des autorails ES 200 et des voitures des types M2 et M3, ce sont maintenant des 71 et des 75 qui ont repris du service. Prochainement, des 51, des 62/63 et des locomotives électriques de la série 25 devraient arriver à leur tour dans la boîte italienne. Nous avons déjà publié de très nombreuses photos d'engins ex. SNCB en Italie; en voici quelques nouvelles.

↖ *La société Francesco Ventura possède de nombreuses locomotives de la SNCB. Les dernières machines acquises furent les 7502 et 7503. Le 3 juin, la 7502 remorquait un train de ballast à Guardia Piemontese Marina.* Thierry NICOLAS.

← *PHOTO 57-31 Le 5 juin, la même locomotive attendait le départ de la gare de Guardia en tête d'un train de dégarnissage.* Pierre HERBIET.

↓ *PHOTO 57-32 La 8445 est actuellement propriété de la société de travaux de voie SERFER. Elle fut réformée à Haine-St. Pierre le 01-12-1988. Le 7 juin 2003, elle manoeuvrait à Osoppo, non loin d'Udine, dans l'extrême nord-est de l'Italie, en compagnie d'une ex. 211 de la DB.* Pierre HERBIET.

SNCB en Italie : neuf ?

→ PHOTO 57-33

Depuis son arrivée en Italie en janvier 2003, la 7503 est immobilisée à la suite d'une avarie grave à sa transmission. Elle est garée à Paola, la gare où se trouve l'atelier de Ventura.

Pierre HERBIET, 3 juin 2003.



→ La société CLF (Costruzione Linea Ferroviaria) a acquis cinq locomotives de la SNCB : les 7504 à 7506, et les 7102 et 7103. Ces machines portent respectivement les numéros CLF 26 à 28, 24 et 25. Le 10 avril 2003, la locomotive n° 24 (ex. 7102) remorquait un train de ballast en gare de Bazzano, durant les travaux de reconstruction de la ligne Casalecchio di Reno - Bazzano-Vignola, où circuleront prochainement des anciennes automotrices de la SNCB.

Marco CACOZZA.



↓ PHOTO 57-34

En juin 2003, la machine n° 25 (ex. 7103) manoeuvre un train de traverses à Ciardes, sur la ligne Bolzano - Malles, dont la section Merano - Malles est en cours de modernisation.

Pierre HERBIET.



Radiations

Encore et toujours de nombreuses mises hors exploitation. Depuis notre dernier *EN LIGNES*, on recense en effet pas moins de 27 engins réformés, dont l'automotrice 170 accidentée sur un passage à niveau de Droeshout le 28 novembre 2002, les quinze locomotives de la série 51 qui avaient été mises en parc au 15-12-2002, deux machines de la série 62 et enfin dix locomotives, dont sept de la série 84 et trois de la série 73.

En cause, toujours la mise en service des nouvelles 77 qui, en outre, a entraîné la

disparition des dernières 51 et un remaniement important de l'effectif des 62.

D'ici à la fin de l'année, toutes les 52 et 53 de Stockem affectées à la Direction Trains devraient être remplacées par des 77 et transférées alors à la Direction Infrastructure.

Le manque de place ne nous permet actuellement pas de publier systématiquement la fiche historique des engins réformés; cela continuera donc de se faire progressivement dans les pro-

chains numéros.

Rectifications : *EN LIGNES 55 page 18 :*

- toutes les 22 ont été réformées le **05-02-03**

EN LIGNES 56 page 51 :

- 7605 : photo prise à Schaerbeek le 19-06-2002;

- 7622 : photo prise à Forchies le 29-06-1995.

- Fiche 1505 : mise hors exploitation : il y a : 01-03-2002, il faut : 01-03-2003.

8002

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

Numérotation : 260.002 : 21-10-1960 - 31-12-1970
8002 : 01-01-1971 - 01-03-2003

Dépôts successifs : Kinkempois : 21-10-1960 - 22-12-1975
Aalst(Merelbeke) : 22-12-1975 - 26-05-1978
Merelbeke : 26-05-1978 - 15-01-1988
Schaerbeek : 15-01-1988 - 01-03-2003

Décorations successives : livrée d'origine : 10-1960 - 09-1980
livrée verte + Z jaune : 01-1981 - 03-2003

Mise hors exploitation : 01-03-2003 (déstandardisation)

PHOTO 57-35 Merelbeke, 22-11-1978. J-L VANDERHAEGEN.



8006

Livraison à la SNCB : 05-12-1960 (constructeur : BN à Nivelles)

Numérotation : 260.006 : 05-12-1960 - 31-12-1970
8006 : 01-01-1971 - 01-03-2003

Dépôts successifs : Kinkempois : 05-12-1960 - 08-06-1974
Schaerbeek : 08-06-1974 - 01-03-2003

Décorations successives : livrée d'origine : 12-1960 - 10-1976
livrée verte + Z jaune : 01-1977 - 03-2003

Mise hors exploitation : 01-03-2003 (déstandardisation)

PHOTO 57-36 ATD Schaerbeek, 01-05-1995. J-L VDH.



8011

Livraison à la SNCB : 08-02-1961 (constructeur : BN à Nivelles)

Numérotation : 260.011 : 08-02-1961 - 31-12-1970
8011 : 01-01-1971 - 01-03-2003

Dépôts successifs : Kinkempois : 08-02-1961 - 30-11-1973
Schaerbeek : 30-11-1973 - 01-03-2003

Mise hors exploitation : 01-03-2003 (déstandardisation)

PHOTO 57-37 Schaerbeek groupe R, 31-01-1981. Jean-Luc VANDERHAEGEN.



8012

Livraison à la SNCB : 21-02-1961 (constructeur : BN à Nivelles)

Numérotation : 260.012 : 21-02-1961 - 31-12-1970
8012 : 01-01-1971 - 01-03-2003

Dépôts successifs : Kinkempois : 21-02-1961 - 30-11-1973
Schaerbeek : 30-11-1973 - 01-03-2003

Décorations successives : livrée d'origine : 02-1961 - 10-1978
livrée verte + Z jaune : 12-1978 - 03-2003

Mise hors exploitation : 01-03-2003 (déstandardisation)

PHOTO 57-38 *Forest-Midi, 4 mai 1990. J-L VANDERHAEGEN.*



8020

Livraison à la SNCB : 25-04-1962 (constructeur : BN à Nivelles)

Numérotation : 260.020 : 25-04-1962 - 31-12-1970
8020 : 01-01-1971 - 01-03-2003

Dépôts successifs : Merelbeke : 02-05-1961 - 15-01-1988
Schaerbeek : 15-01-1988 - 01-03-2003

Décorations successives : livrée d'origine : 04-1962 - 07-1976
livrée verte + Z jaune : 10-1976 - 03-2003

Mise hors exploitation : 01-03-2003 (déstandardisation)

PHOTO 57-39 *Schaerbeek (port de Bruxelles), 12-08-1999. Jean-Luc VANDERHAEGEN.*



8032

Livraison à la SNCB : 09-12-1960 (constructeur : A.B.R.)

Numérotation : 260.032 : 09-12-1960 - 31-12-1970
8032 : 01-01-1971 - 01-03-2003

Dépôts successifs : Schaerbeek : 09-12-1960 - 13-05-1964
Kinkempois : 13-05-1964 - 24-03-1971
Merelbeke : 24-03-1971 - 15-01-1988
Schaerbeek : 15-01-1988 - 01-03-2003

Décorations successives : livrée d'origine : 12-1960 - 04-1977
livrée verte + Z jaune : 06-1977 - 03-2003

Mise hors exploitation : 01-03-2003 (déstandardisation)

PHOTO 57-40 *Gent-Sifferdok, 12-07-1986. J-L VDH.*



8033

Livraison à la SNCB : 16-12-1960 (constructeur : A.B.R.)

Numérotation : 260.033 : 16-12-1960 - 31-12-1970
8033 : 01-01-1971 - 01-03-2003

Dépôts successifs : Schaerbeek : 16-12-1960 - 19-06-1964
Kinkempois : 19-06-1964 - 05-03-1969
Merelbeke : 05-03-1969 - 15-01-1988
Schaerbeek : 15-01-1988 - 01-03-2003

Décorations successives : livrée d'origine : 12-1960 - 04-1976
livrée verte + Z jaune : 06-1976 - 03-2003

Mise hors exploitation : 01-03-2003 (déstandardisation)

PHOTO 57-41 *Forest-Voitures, 11-06-1991. J-L VDH.*



LE POINT SUR LES TRAVAUX TGV

Après la mise en service de la L2 en décembre dernier, la prochaine étape importante sera décembre 2006 avec l'inauguration des dernières lignes à grande vitesse dans notre pays. Sur les chantiers, on s'affaire activement à la réalisation des travaux qui donneront impérativement une autre dimension au réseau intérieur et international. Une situation arrêtée au 31 juillet 2003.

L1 Halle-Bruxelles

La nouvelle gare de Halle est virtuellement terminée ; seuls les parachèvements doivent encore être réalisés au niveau du bâtiment des voyageurs. Il ne manquera plus que l'amélioration des quais, qui passera par la mise en place de mobilier adéquat et la pose de revêtements muraux esthétiques.

Entre Forest-Midi et Bruxelles-Midi, le pont sur la rue du Charroi a reçu ses bacs préfabriqués, et l'assise des futures voies est en cours de finition. Le faible nombre de trains de travaux encore nécessaire a entraîné la fermeture, le 1er juillet, de la base de travaux de Petite-Ile qui alimentait les divers chantiers du Midi. Pour rappel, cette base de travaux avait été ouverte en 1994 et a donc servi pendant neuf ans. Les trains sont maintenant formés à Schaerbeek et acheminés sur Bruxelles-Midi en fonction des besoins ; les conteneurs qui logeaient le personnel, fournis par Abay-Rail, ont été démontés. Que va devenir cette installation qui comprend une dizaine de voies électrifiées, d'autant que la Poste, qui y est embranchée, a décidé l'abandon du trafic postal par trains ?

L2 Bruxelles - - Frontière allemande

Bruxelles-Leuven

Le chantier en lui-même n'a pas évolué entre Bruxelles-Nord et Schaerbeek, l'étape suivante attendue étant la reprise du block 1 de Schaerbeek par le block 8 de Bruxelles-Nord ; les nouveaux signaux sont déjà implantés et leur raccordement a commencé.

Entre Haren et Diegem, la situation est la suivante : la nouvelle voie B (voie vers Bruxelles) de la ligne 36 est em-



La situation entre Diegem et Zaventem est identique : les deux voies nouvelles de la ligne 36 sont en service, de part et d'autre de l'assiette, en confection, des deux voies de la ligne 36N. Les quais seront aux nouvelles normes, à 55 cm du rail. En gare de Diegem passe un IC K Genk - Gent-St. Pieters. Baudouin DIEU, 7 juillet 2003.

branchée sur l'ancienne à Haren, avant l'ouvrage franchissant la ligne 25 ; la voie A ancienne est toujours en service, et se raccorde à la nouvelle peu avant les quais de Diegem ; la voie 3 est hors service et désélectrifiée pour pourvoir à son remplacement intégral. La bifurcation de la ligne 36/3 (jonction ligne 36/ligne 26) est en service dans le sens Louvain vers Etterbeek, tandis que l'autre branche est hors service.

De Diegem à Zaventem inclus, les deux nouvelles voies de la ligne 36 sont en service ; les quais de Diegem et Zaven-

tem ont leur configuration définitive, et l'on s'affaire actuellement à la confection de la plate-forme de la nouvelle ligne 36, dont les deux voies viendront se loger entre celles de la ligne 36 classique.

A Zaventem, un bâtiment pour voyageurs est aménagé dans des conteneurs situés du côté opposé au village.

Il est prévu, dans un phase à moyen terme, la suppression du block 4, dont les installations seront reprises par le block 9 de Leuven.

Vue générale sur la gare de Zaventem ; les voies centrales sont déposées pour permettre le renouvellement de leur plate-forme. Zaventem, 7 juillet 2003. Baudouin DIEU.



De Zaventem à Kortenberg, les trains circulent toujours sur l'ancienne ligne 36 ; les voies A et B de la ligne 36 renouvelée sont posées mais ne sont pas encore électrifiées ; la mise en place de la signalisation a commencé.

Au niveau de Kortenberg, le raccordement D'Ieteren modifié est mis en service ; pour rappel, les trois voies de ce raccordement sont embranchées sur deux nouvelles voies de service posées à l'emplacement de l'ancienne cour à marchandises ; elles seront reliées à la future voie B de la ligne 36. Si la voie A de la future ligne 36 est posée, il manque quelques centaines de mètres dans la voie B, entre le raccordement et la gare. Les travaux sont en cours.

De Kortenberg à Herent, la situation est assez cocasse. La voie A (vers Leuven) de la future ligne 36 est posée mais n'est pas électrifiée, tandis que la voie B est opérationnelle (en traction Diesel) et ne sert qu'à la desserte du raccordement D'Ieteren, qui se voit ainsi gratifié, pour un temps réduit, d'une voie nouvelle empruntée dans les deux sens uniquement par des trains de marchandises locaux.

En gare de Herent, les travaux sont terminés et la gare est dans sa configuration définitive. Il ne manque que les ascenseurs à quai pour les personnes à mobilité réduite.

Les deux voies de la nouvelle ligne 36 ont été mises en service le week-end des 14 et 15 juin entre Herent et Leuven ; elles sont parcourables à 160 km/h et franchissent le canal de Leuven à Mechelen grâce au nouveau viaduc métallique lancé sur la rivière.

Ces deux voies donnent un accès direct aux voies 2 et 3 de la gare de Leuven,



La nouvelle voie B de la ligne 36 est utilisée entre Herent et Kortenberg pour la desserte du raccordement D'Ieteren. La toute nouvelle 7775 en tête d'un train vide arrive à Erps-Kwerps venant de Kortenberg.
Baudouin DIEU, 9 juillet 2003.

ce qui permet un arrêt en gare, avec entrée en voie directe, des trains IC de la relation Eupen-Oostende ; la terminaison de ces importants travaux permet un gain de temps considérable, parce qu'il n'est pas rare qu'un train IC affichant dix minutes de retard à Liège arrive avec deux ou trois minutes d'avance à Bruxelles-Nord !

Les travaux à la verrière en sont toujours à la phase qui concerne les voies 1 à 4, toutes remises en service. On peut donc considérer le gros des travaux liés à l'amélioration de la ligne 36 terminés en gare de Leuven. Il restera à procéder à la pose de la verrière sur le restant des voies, à établir la courbe de raccord entre la ligne 36 et la ligne 35, à mettre en service la gare latérale et le faisceau F.

Base de Voroux

Il ne subsiste à Voroux que quelques locomotives des séries 59 et 76 mises hors service.

On parle toujours de remettre une dizaine de ces engins en route, mais ce projet tarde à se concrétiser.

D'autre part, le site pourrait retrouver une affectation nouvelle, par l'installation de la société Locorem, actuellement établie à Sclessin ; cette société, qui réhabilite du matériel ferroviaire déclassé à l'usage d'entreprises ou d'opérateurs, souhaite en effet s'agrandir, et le site actuel est trop exigu.

Affaire à suivre.

L'entrée de la nouvelle gare des Guillemins vue depuis la rue, côté Ville. De part et d'autre se trouvera un escalier qui permettra un accès direct au quai 1. Dans le fond, l'actuelle gare. Liège, 25 juin 2003.

Baudouin DIEU.



Liège-Guillemins

La nouvelle gare des Guillemins, conçue pour rappel par l'architecte espagnol Santiago Calatrava, sort doucement de terre. La phase B est terminée ; elle concernait la réalisation du gril et des ouvrages d'art sur le site Hemricourt, afin de faire passer la ligne 34 sous la ligne 36 et permettre, corrélativement, la suppression du « tunnel » côté Aix. Les travaux menés actuellement concernent la phase C, avec la construction du quai IV (voies 9-10), coincé entre les nouvelles et les anciennes voies, et sa desserte par le couloir central de la nouvelle gare ; seront aussi poursuivis la construction du parking côté Cointe et l'aménagement des grilles côté Bruxelles et Allemagne. L'objectif est une mise en service de ces infrastructures (hors parking) au début de 2005.

Actuellement, dans la nouvelle gare, la voie 1 est hors service ; la voie 2 est en cul-de-sac, accessible aux trains côté Allemagne, et les voies 3, 4 et 5 sont parcourables. Les anciennes voies 9 et 10 sont démontées pour permettre la construction du futur quai IV. L'exploitation de la gare a été bouleversée : les trains de la relation Bruxelles-Allemagne sont maintenant reçus sur les voies 3 et 4, tandis que ceux qui se dirigent vers la ligne 34 passent par les voies 13 et 14 ; exactement le contraire de la situation antérieure.

Dans le futur bâtiment, fait de béton clair et de briques de verre, les différents espaces prennent forme. Le couloir central, spacieux et bien éclairé, est accessible par une large entrée, tandis que des escaliers, en cours de fabrication, permettront un accès direct depuis le plateau de la gare vers la voie 1.

À l'automne de cette année débutera aussi la construction de la charpente métallique de la nouvelle gare. Le dernier journal d'information publié en juin par la SNCB et Euro-Liège TGV, nous livre en primeur les phases délicates de cette réalisation, qui durera près de trois ans. Le texte ci-après est reproduit *in extenso*.

La charpente se compose de quatre parties essentielles : les passerelles, la voûte, les auvents et les abris de quai, ce qui représente environ 10.000 tonnes d'acier. Larges de plus de 14 mètres, les deux passerelles sont distantes de 160 mètres et reposent sur chaque quai par des appuis métalliques à quatre branches, appelés « quadripodes ». La voûte est large de 73 mètres et est constituée de 36 arcs distants d'un peu moins de deux mètres, qui prennent



Les cinq premières voies de la nouvelle gare des Guillemins sont posées. On remarquera leur alignement parfait, contrairement aux quais en courbe de l'ancienne gare. À la voie 3 stationne le TGV 9444 Köln-Paris par Bruxelles. Liège, 25 juin 2003. Baudouin DIEU.

appui sur les passerelles ; transversalement, les arcs sont reliés par des pannes et l'ensemble forme le quadrillage de la voûte, qui mesurera environ 200 mètres de long et culminera à 40 mètres. Son poids sera de 3500 tonnes.

Les auvents couvrent les entrées de la gare, côté Ville et côté Cointe, tandis que les abris de quai prolongent la voûte sur une longueur de plus de 200 mètres pour les trois quais longs, et 150 mètres pour les deux autres, plus courts.

Afin d'éviter d'importantes perturbations dans le service des trains, la méthode retenue pour la construction de la charpente est le « poussage ».

Le montage des passerelles et des arcs de la voûte sera réalisé par tranches longitudinales d'une dizaine de mètres, - ce qui correspond à deux voies et un quai - le long du premier quai. Chaque tranche - d'un total de sept - sera ensuite poussée au-dessus de l'infrastructure ferroviaire. Dès que la charpente sera mise en place, elle sera complétée des deux auvents. L'ensemble des opérations devrait être terminé à la fin de 2005.

La technique de poussage.

Deux culées de poussage viennent d'être construites ; elles supporteront chacune une poutrelle de 18 m de long.

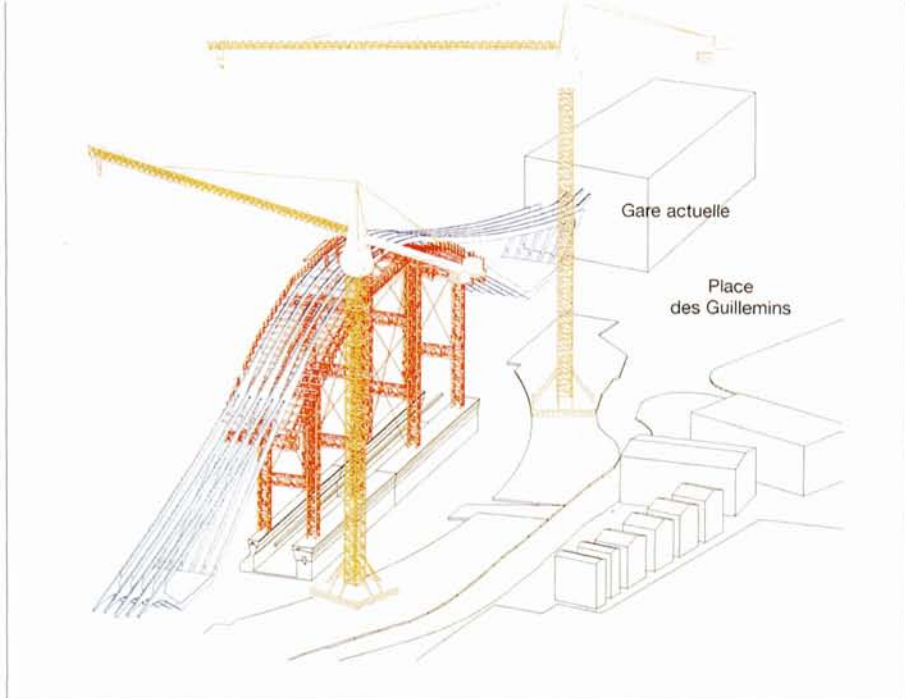
La future salle des pas perdus de la nouvelle gare des Guillemins. L'espace est très lumineux, et les voûtes sont faites de béton coulé sur place à l'aide des moules visibles sur le sol. Liège, 25 juin 2003. Baudouin DIEU.



L'autre extrémité reposera sur un appui provisoire situé au bord du quai I. Une poutre de poussage munie de roulettes prendra place sur chaque poutrelle. Un vérin mobile sera accroché à l'extrémité (côté Ville) des deux poutres de poussage.

Acte I. Les cinq premiers arcs seront montés à l'aide de quatre palées installées sur le quai I. Ces palées supportent une vaste plate-forme de travail ; les arcs prennent appui sur cette plate-forme de montage et sur les portions de passerelles auxquelles ils sont soudés (fig.1). Les pannes transversales qui supporteront les châssis de vitrage sont également soudées et lient les différents arcs entre eux. Une contreventement provisoire est installé, uniquement entre les cinq premiers arcs. Deux tirants par tronçons de 5 arcs sont ancrés dans les portions de passerelles sous-jacentes, au-dessus des caténaires. Ces tirants resteront en place jusqu'à ce que 37 des 39 arcs soient installés. Un avant-bec, qui doit permettre le glissement de la structure en prenant appui sur le quai suivant, est installé dans le prolongement de chaque poutre de poussage (fig. 2).

Acte II. Les vérins de poussage entrent en action. Ils font avancer arcs et passerelles de manière à dégager l'espace nécessaire pour permettre le montage des 5 arcs suivants (fig. 4). L'opération est répétée 7 fois, jusqu'à ce que les 35 arcs et les portions de passerelles correspondantes soient amenés à leur po-



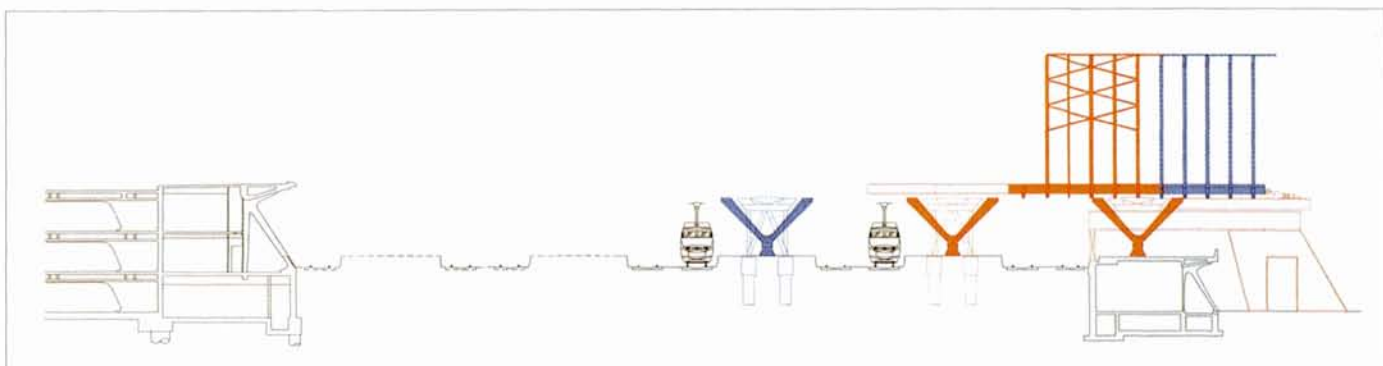
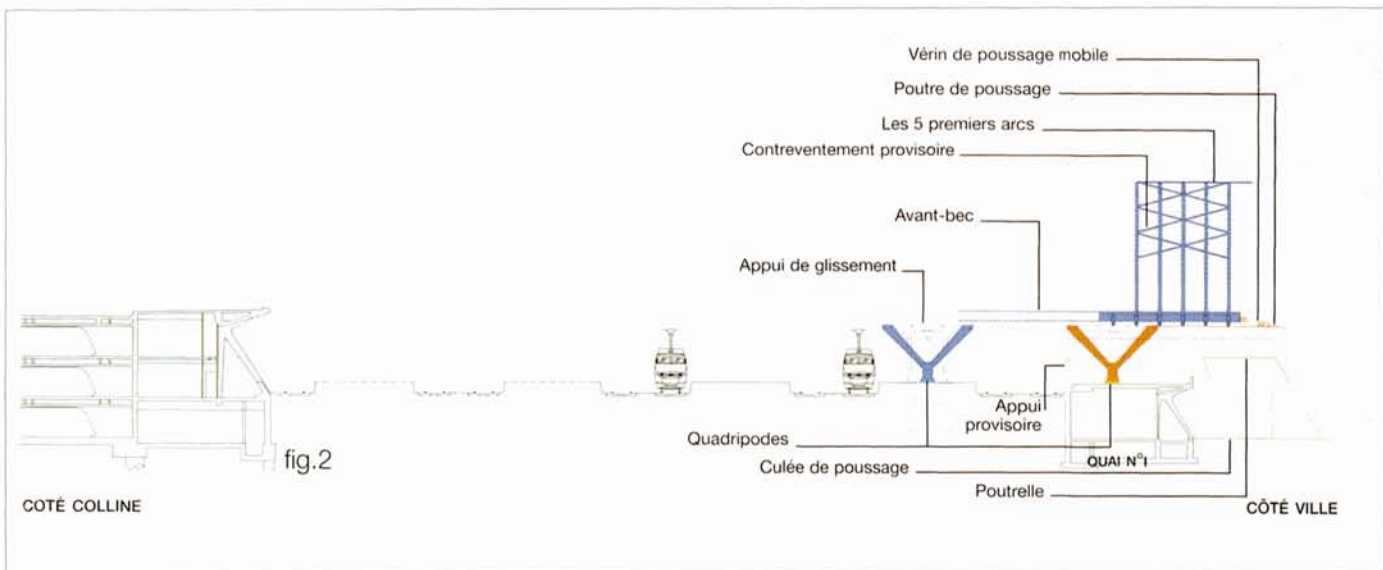
sition transversale définitive. Deux arcs sont alors montés en place, côté Ville.

Acte III. Une fois les 37 arcs construits, l'ensemble de la structure est installé et fixé sur ses appuis définitifs : les 10 quadripodes placés au fur et à mesure de la progression du chantier et les dix poutres situées entre les escalators reliant les quais aux passerelles. Chaque poussage sera réalisé en tenant compte des conditions météorologiques afin de limiter la déformation de la structure pendant l'opération. Le montage des deux arcs manquants situés aux extrémités de la voûte, des deux auvents et des abris de quai se fera en place, sur des tours d'étaie classiques. L'au-

vent côté Ville sera construit en premier. Le montage des auvents durera de la fin 2005 à la mi-2006, tandis que celui des abris de quai débutera à l'automne 2003 pour s'achever au printemps 2006.

Quant au vitrage, il ne sera placé qu'après la mise en place de la charpente, au plus tôt en 2006. La procédure négociée, qui concerne 32.300 mètres carrés de surface, est en cours. Un système de nacelles est prévu pour l'entretien, la maintenance et l'inspection tant intérieure qu'extérieure.

(Documentation : Liège-Guillemins n°3, bulletin d'information édité par la SNCB et Euro-Liège TGV).



Liège - frontière allemande

Le creusement du tunnel de Soumagne, dont la longueur est de 5940 mètres sans les tranchées couvertes d'approche, se poursuit à son rythme. Aujourd'hui, 4360 mètres sont creusés, toujours au départ des quatre fronts d'attaque.

Le 25 juin, les équipes creusant de Ayeneux (côté Allemagne) vers le puits intermédiaire du Bay-Bonnet se sont rejointes ; cette étape est importante notamment pour les riverains, qui voient une diminution conséquente du charroi routier, les déblais étant aujourd'hui évacués par le tunnel même.

A la sortie du tunnel côté Allemagne, la tranchée couverte de 413 mètres qui le prolonge, est terminée aux deux tiers environ. Le long de l'autoroute E40, que la ligne rejoint aux environs de Herve, les emprises sont dégagées et le chantier progresse à des niveaux divers ; ainsi, les fondations du viaduc de José sont commencées, tandis que les travaux préparatoires à la construction du viaduc de Battice ont débuté. Certains ponts routiers sont déjà reconstruits, et d'autres attendent d'être remplacés. La mise en service de la ligne nouvelle entre Liège et la frontière allemande est toujours prévue pour la fin 2006.

Côté Allemagne, aucun aménagement n'est encore entamé entre la frontière et Aachen. Entre Aachen et Eschweiler, la vitesse est portée à 160 km/h ; il est assez surprenant de voir se côtoyer sur ce tronçon les ICE et autres TGV avec la signalisation mécanique... La vitesse est de 200 km/h entre Eschweiler et Düren et la mise à quatre voies est terminée au-delà vers Köln.



↑ Les travaux de construction du parking côté Cointe. A gauche, le mur de pieux retenant la colline ; à l'avant-plan, la fondation de l'accès en colimaçon aux parties souterraines ; dans le fond, le viaduc routier qui permettra un accès direct depuis l'autoroute. Liège, 25 juin 2003.
Baudouin DIEU.



↖ Le tracé de la ligne à grande vitesse vers l'Allemagne se dessine dans le paysage. Entre Soumagne et Herve, plusieurs ouvrages importants nécessitent la construction d'un radier en béton. Soumagne, 9 juillet 2003.
Baudouin DIEU.



← La ligne nouvelle vers l'Allemagne rejoint l'autoroute E40 près de Herve. Les travaux du viaduc de José, qui sera parallèle à celui de l'autoroute, sont commencés. Les fondations en béton sont prêtes à recevoir les piles. Herve, 9 juillet 2003.
Baudouin DIEU.

L3 Bruxelles - Frontière hollandaise

Nous ne nous attarderons pas sur cette ligne dans ce numéro ; nous y reviendrons dans le prochain. Les travaux toutefois se poursuivent à la cadence prévue.

Le schéma de la base de travaux d'Antwerpen-Noord, aimablement prêté par TUC-Rail, présente la configuration des voies. Cette installation ne sera pas opérationnelle avant le mois d'août 2004, époque à laquelle la pose de la voie sur la nouvelle plate-forme commencera.

Baudouin DIEU

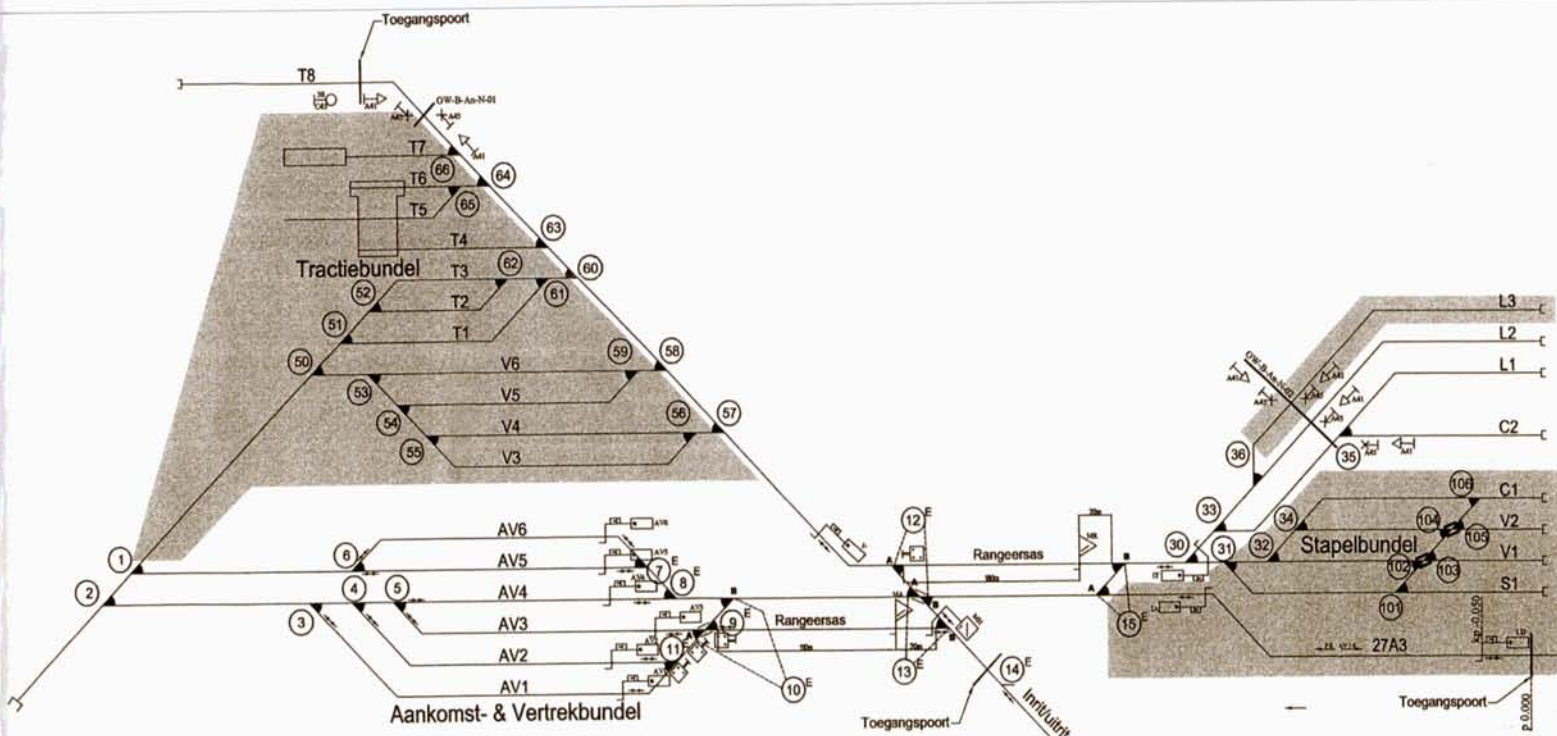


➤ *Le percement du tunnel de Soumagne se poursuit sans relâche. A proximité de l'entrée de la tranchée couverte à Vaux-sous-Chèvremont sont stockés différents matériaux nécessaires à cette oeuvre gigantesque. A gauche, le conduit d'évacuation de l'air vicié.*
Baudouin DIEU, 9 juillet 2003.

→ *Le site du tunnel de Soumagne au débouché côté Herve. Le tunnel proprement dit, qui commence à hauteur de la prairie au fond, est prolongé par une tranchée couverte de 413 mètres, en construction, par laquelle sont acheminées les terres extraites du front d'attaque. Soumagne, 9 juillet 2003.*
Baudouin DIEU.



↓ *Plan schématique de la base de travaux d'Antwerpen-Noord.*
Document TUC RAIL.



Jemelle

Hier



Le dépôt de Jemelle était situé sur la grande ligne du Luxembourg, à mi-chemin entre Namur et Arlon. Il desservait également la ligne 43 Marloie - Liège et, dans une moindre mesure, la ligne 150 Jemelle - Houyet. Il perdit de son importance lors de la mise en service de la traction électrique inaugurée officiellement le 30 septembre 1956 entre Bruxelles et Luxembourg. Les célèbres Pacific du type 10, dont une dizaine étaient affectée à Jemelle depuis 1927, furent à ce moment toutes réformées. Il subsistait alors une vingtaine de type 29 utilisées sur la ligne 43 et vers Bertrix - Virton (via Libramont). Les premières locomotives Diesel arrivèrent à Jemelle en 1964; il s'agissait de types 212 (future série 62/63). En 1965, la traction vapeur disparut, tandis que les 212 furent mutées, le tout remplacé par 7 locomotives du type 205 (future série 55). Durant 20 ans, jusqu'en juin 1984, l'effectif du dépôt resta quasiment inchangé. La 5207 fit également longtemps partie du parc de Jemelle, ceci pour maintenir la connaissance des conducteurs pour ce type d'engins. Le dépôt fut définitivement désaffecté en 1993, lors de l'électrification de la ligne 43. Il fut toutefois partiellement réutilisé par le GLT, un bus hybride électrique / Diesel qui fut mis en service entre Jemelle et Han-sur-Lesse, en empruntant l'assiette de l'ancienne ligne 150 entre Jemelle et Rochefort, bétonnée, électrifiée et munie d'un rail de guidage central. Après l'abandon du GLT à la fin des années nonante, le dépôt fut à nouveau désaffecté. Aujourd'hui, un vaste parking a été aménagé devant le bâtiment (photo ci-dessous, 13 juillet 2003). Le 29 juin 1981, la 5160 de Hasselt stationnait devant le dépôt, après avoir remorqué un train d'écoliers se rendant en vacances dans la région. La venue de 51 à Jemelle était exceptionnelle.

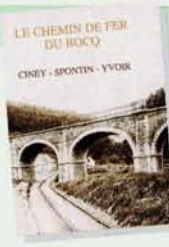
Pierre HERBIET.

Aujourd'hui



PFT-Editions

- Les locomotives Diesel type 201 - série 59 €49,00 1905 g
- Promenade ferroviaire au Pays d'Ath €18,60 860 g
- Le rail Bruxellois en images €11,16 550 g
- Indicateur de 1935 (réédition) €19,70 615 g
- Indicateur de 1940 (réédition) € 6,50 250 g
- Histoire de la signalisation en Belgique Tome 1 €24,50 950 g
- Tome 2 €35,00 1250 g
- Le chemin de fer en Hesbaye liégeoise €23,55 750 g
- Les traways vicinaux de Charleroi et du Centre €23,55 950 g
- Le rail à Mons et dans le Borinage €23,50 750 g
- Un siècle de vapeur €23,50 750 g
- SNCB 75 NMBS €35,00 1250 g
- CINEY - YVOIR** €16,95 150 g



Autres éditions

- Vapeur en Belgique - tome I (par Phil Dambly) €48,34 1390 g
- tome II (par Phil Dambly) €48,34 1905 g
- Petite histoire de la gare de Namur €7,93 390 g
- La ligne du Luxembourg (Ed. CFL) €24,60 7650 g
- Les locos polycourant de Paris-Bruxelles - volume I €36,69 400 g
- volume II €36,69 550 g
- Les Vicinaux du groupe de Leuven €24,54 800 g
- En Belgique sur les rails d'autrefois (Ed. du Cabri) €32,23 750 g
- Les Vicinaux du Brabant €42,14 1300 g
- Les locomotives à vapeur types 64 et 81 €32,23 850 g
- Trams en Ardennes (Tramfan - Zoom n°2) €20,00 750 g
- BRUXELLES - TERVUREN (Ediblanchart) €57,00 1250 g
- Architecture des gares (tome I) €46,64 1050 g
- Tram Antwerpen (en néerlandais) €20,00 450 g
- Croix de Hesbaye €24,00 990 g
- La gare de Morlanwelz €17,00 950 g
- BALADE VICINALE EN BELGIQUE** (Cabri) €45,00 1905 g
- LA GARE ET LA VILLE** €19,00 850 g



En Lignes

En Lignes

- abonnement 2003 Belgique € 34,00
- étranger (Europe) € 39,00
- étranger (hors Europe) € 49,00
- numéros 19 à 20 par numéro : € 3,97 100 g
- numéros 27 et 29 à 31 par numéro : € 5,45 100 g
- numéros 39, 40 par numéro : € 5,95 100 g
- numéros 41 à 45 par numéro : € 7,50 210 g
- numéros 46 à 52 par numéro : € 7,50 260 g
- numéros 53 à 56 par numéro : € 7,00 260 g
- reliure pour EN LIGNES € 11,16 550 g

En Lignes hors série

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



Photos

Photos EN LIGNES

Les photos publiées dans les EN LIGNES et portant un numéro (par exemple PHOTO 57-24) peuvent être obtenues au format 10x15 cm en couleurs, sauf les numéros suivis de la mention NB (par exemple PHOTO 57-29 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 30-10-2003; date de livraison: +/- 15-12-2003. Les photos des EN LIGNES précédents ne sont plus disponibles ! Renseignements et commandes :

+32.65.72.80.72 - Fax : +32.65.66.45.41 - philippe.scholl@swing.be

- Prix par photo € 1,00 7 g

Photos BD (Bruno DEDONCKER)

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

- Prix par photo € 3,72 7 g

Photos-thèmes

Pochettes de 10 ou 15 photos couleurs 10x15 cm (■ = en noir-blanc)

- N° 6 : Les automotrices ex. SNCB en Italie € 10,00 75 g
- N° 23 : Les voitures M3 ex. SNCB en Italie € 10,00 75 g
- N° 24 : Locos série 15 sur les lignes 125-130 € 10,00 75 g
- N° 30 BD ■ : Un samedi-midi à Lot (EL 38 p. 12) € 30,00 75 g
- N° 31 : Voyage PFT au Danemark (15 photos) € 15,00 105 g
- N° 36 : Locos à vapeur préservées par la SNCB € 10,00 75 g
- N° 38 : Les signaux mécaniques de Florenville € 10,00 75 g
- N° 40 : La gare de Schaarbeek-Formation € 10,00 75 g
- N° 41 : Locomotives série 51 en vert "1970" € 10,00 75 g
- N° 42 : Locomotives séries 52-53-54 en vert "1970" € 10,00 75 g
- N° 44 : La locomotive 8275 € 10,00 75 g
- N° 45 : Locomotives série 59 en vert "1970" € 10,00 75 g
- N° 46 : Les automotrices Budd SNCB sur le SATTI € 10,00 75 g
- N° 47 : Les 60/61 en vert "1970" (15 photos) € 15,00 105 g
- N° 48 : L'atelier de Bertrix € 10,00 75 g
- N° 49 : Les 62/63 en vert "1970 Salzinnes" € 10,00 75 g
- N° 50 : Les 62/63 en vert "1970 Latour" € 10,00 75 g
- N° 51 : Voyage d'adieu des locos série 80 € 10,00 75 g
- N° 52 : Les 62/63 en vert "1970 Kortrijk" € 10,00 75 g
- N° 53 : Automotrices postales (15 photos) € 15,00 105 g

PHOTO-THEME 54 : LOCOMOTIVES SERIES 62/63 en livrée transitoire : voir page 15

PHOTO-THEME 55 : Locomotives série 51 : voir page 46



Articles divers

Pin's - CD-Rom

- Pin's locomotive Diesel type 201 € 2,50 16 g
- Pin's locomotive Diesel série 60 verte € 2,50 16 g
- Pin's locomotive Diesel série 60 jaune € 2,50 16 g
- Pin's locomotive électrique 101.012 bicolore € 2,50 16 g
- Pin's locomotive électrique 101.012 vert foncé € 2,50 16 g
- Pin's locomotive à vapeur type 81 € 2,50 16 g
- CD-rom : la ligne 128 € 15,00 150 g

Cassette vidéo

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

LA LIGNE 128
en vidéo



Cartes postales

- Série 1 à 7 (12 vues SNCB + CFL par série) € 3,72 105 g
- CP 8 à 17 : 10 cartes noir et blanc des gares de Spontin, Frameries, Ciney (2 X), Gouvy, St. Ghislain, Trois-Ponts, Remouchamps et Huy € 5,00 80 g
- CP 21-28 : 8 CP des gares de Dorinne, Evrehailles (2 X), Purnode, Mons (2 X), St. Ghislain, et du viaduc d'Yvoir. € 4,00 60 g
- CP 29-36 : 8 CP gares de Brugge, Oostende, Marbehan, Bruxelles € 4,00 60 g

Calendriers LOCO

- Années disponibles : 1979, 1980, 1982-1989, 1991-1993, 1995, 1997, 1998, 2001, 2003: par calendrier : € 5,00 550 g
- 2004 (voir page 2) € 9,00 550 g

Commande et frais d'envoi

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 ari-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	
jusque 50 g	€ 0,90
jusque 100 g	€ 0,90
jusque 350 g	€ 1,40

ETRANGER	
	€ 0,90
	€ 1,15
	€ 2,60

jusque 350 g	€ 2,60	€ 4,70
jusque 1000 g	€ 3,30	€ 5,00
jusque 2000 g	€ 3,90	€ 10,90
jusque 3000 g	€ 5,60	€ 14,50
jusque 4000 g	€ 6,45	€ 14,50
jusque 5000 g	€ 7,20	€ 14,50

■ ARTICLE EN VOIE D'ÉPUISEMENT

