

# RAIL ET TRACTION

CAHIERS DE DOCUMENTATION FERROVIAIRE



EDITES PAR L'ASSOCIATION ROYALE BELGE  
DES AMIS DES CHEMINS DE FER

N° 144 • DECEMBRE 2004 • 5 €



*La station de métro ERASME, conçue par « Samyn and Partners », peu après sa mise à la disposition de la clientèle. On aperçoit, à gauche, les bâtiments de l'hôpital universitaire.*

*En première page de couverture*

*Sur le pont tournant de Montzen, la 29.013 est bien entourée par des connaisseurs et amateurs du rail (8 novembre 2003).*

*En dernière page de couverture*

*Toujours à Montzen, en ce mémorable 8 novembre 2003 la 29.013 est maintenant prête à assurer la traction du train spécial qui la ramènera à Bruxelles. Elle avait quitté, la veille, les ateliers de Meiningen (DB AG).*

# RAIL ET TRACTION

---

Cahiers de documentation ferroviaire, édités par l'A.R.B.A.C.  
(Association royale belge des amis des chemins de fer, a.s.b.l.)

Fondée en 1930

Gare Centrale, B - 1000 Bruxelles

CCP 000-0281272-69 de l'ARBAC

TVA 406.677 151

---

## 144

Editeur responsable Jacques Lemaire, rue Capitaine Joubert, 17 - 1040 Bruxelles

*Dépôt légal à la parution - Imprimé en Belgique*

---



---

### SOMMAIRE

La facture d'électricité de la SNCB trop élevée ?	2
Le retour de la "29.013"	3
2003 et 2004, deux bons crus pour la STIB	9
Le second terminal TGV à Bruxelles	14
STIB 1954-2004 50 ans de matériel roulant	23
L'A(R)BAC au Congo les débuts	31
Convois insolites en gare de Bruxelles-Nord	32

---

## La facture d'électricité de la SNCB : trop élevée ?

Récemment, diverses déclarations ont été faites, concernant une augmentation du montant de la facture d'énergie électrique de la SNCB, certaines d'entre elles laissaient sous-entendre que cette augmentation était imputable à **Electrabel**, dont la position de principal producteur de courant en Belgique aurait entraîné des dérapages tarifaires.

Qu'en est-il, en réalité ? Le contrat de fourniture de courant, conclu entre la SNCB et Electrabel, a été signé en 2002, pour une durée de 3 ans. Avant cela, la SNCB avait lancé un appel d'offres européen, permettant la subdivision de la fourniture en différents lots, à savoir l'utilisation dite "de base", les surconsommations durant certaines périodes et les consommations de pointe. Tous les fournisseurs européens d'électricité pouvaient faire offre pour une ou plusieurs de ces "fournitures partielles". A noter que, dès 1996, Electrabel avait souhaité jouer à fond la carte de la libéralisation, en toute transparence.

Après analyse, la SNCB attribuait, fin octobre 2002, la totalité de ses fournitures à Electrabel, par un contrat entrant en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2003. Remarquons que dans le cadre de ce contrat, il a été convenu d'un prix de l'énergie fixe pour toute la durée du contrat. En d'autres termes, la SNCB est à l'abri de toute augmentation du prix unitaire de l'énergie à partir de début 2003 et ce jusqu'à fin 2005.

D'où provient, dès lors, l'incontestable augmentation (14 %) de la facture de 2003 par rapport à 2002 ? Trois postes principaux, quasiment de même importance, en sont responsables

1 Tout d'abord, une augmentation sensible de la consommation même, qui s'explique, non seulement par une augmentation du trafic ferroviaire, mais aussi par le plus grand nombre de véhicules équipés du conditionnement d'air, gros consommateurs d'électricité.

2. Une augmentation significative des frais de transport de courant, décidés, d'une part, par le Gestionnaire du Réseau de Transport « ELIA » et, d'autre part, par les divers gestionnaires de réseaux de distribution, la SNCB étant approvisionnée par une variété de postes à différents niveaux de tension.

3. Des augmentations de taxes et contributions, décidées par les Autorités dans le but, entre autres, de compenser les réductions de revenus des communes, suite à la dissolution des Intercommunales mixtes.

Bref, pour la SNCB, le « poids » *relatif* du prix de l'énergie dans le prix total diminue graduellement par l'adjonction successive de nouvelles taxes, rétributions, compensations, mais cela est vrai aussi pour chacun d'entre nous !

## LE RETOUR DE LA « 29.013 »

M. Robeyns

Événement de taille, le 8 novembre 2003, pour les amateurs de vapeur en Belgique la locomotive 29.013 rentrait au pays, après restauration aux ateliers de Meiningen (Allemagne).

Pour l'accueillir, au petit matin de ce 8 novembre, un train spécial composé de six voitures type K1 de 1<sup>ère</sup> classe et d'une voiture type L mixte fourgon/1<sup>ère</sup> classe, tracté par deux locomotives diesel (dont la 201.010 du dépôt d'Anvers-Nord, remise dans son état d'origine), partit de Bruxelles pour amener à Montzen son lot de voyageurs responsables de la SNCB, fans de vapeur et amateurs ferroviaires. C'était, en effet, via Montzen que la 29.013, arrivée la veille à Aix-la-Chapelle, entra en territoire belge pour y faire désormais revivre le temps de la vapeur lors de voyages spéciaux et de manifestations historiques ayant trait au rail.

L'histoire de cette nouvelle jeunesse débute trois ans plus tôt, lorsque le Comité de Direction de la S.N.C.B. décida de faire restaurer cette locomotive « historique », puisque c'est elle, qui, à l'issue de 20 ans de bons et loyaux services, avait tracté le 20 décembre 1966 entre Ath et Denderleeuw, le dernier train de voyageurs en service régulier assuré en traction vapeur

Après décembre 1966, la 29.013 disparut dans l'ombre d'une remise, c'est grâce à l'obstination de quelques membres de l'AMUTRA (Association pour le Musée du Tramway !) qu'elle doit d'être sortie de l'oubli le 2 septembre 1972, elle assurait la remorque de son premier train spécial, organisé à l'occasion du dixième anniversaire du Musée de Schepdael, lequel avait été créé à l'initiative de l'association précitée, une partie du trajet fut même effectuée avec des voitures en bois ! Pas mal d'autres voyages allaient être organisés à la suite de cette « grande première », dont le « Beloeil Express » qui, le 26 mai 1979, assura au départ de Charleroi une fantastique excursion sur les lignes aujourd'hui disparues autour de Leuze et le long du canal de Blaton à Ath.

Construite en 1945 au Canada par la Montreal Locomotive Works dans le cadre d'un plan d'aide à la reconstruction de l'Europe au lendemain de la Seconde Guerre mondiale, la 29.013 fut affectée après son arrivée en Belgique au dépôt d'Ottignies où elle fut mise en service le 8 février 1946, avant d'être successivement mutée aux dépôts de Kinkempois, Louvain, Monceau, Merelbeke et Alost. Elle a ainsi parcouru presque toutes les lignes de Belgique et c'est cette aptitude à passer partout, négocier toutes les courbes et franchir tous les ponts qui fit que le choix d'une locomotive historique entretenue par la SNCB en vue d'assurer des circulations régulières se porta sur cette locomotive du type 29 plutôt que sur une locomotive plus typiquement belge, mais aussi plus lourde, comme par exemple la « type 10 ». De plus il semble qu'il était plus aisé de reconstituer des équipes de conduite pouvant opérer sur la machine choisie.

Suite à la décision de restauration de la 29.013, des experts de l'atelier de locomotives à vapeur (Dampflokwerk) de Meiningen, petite ville de Thuringe située dans la vallée de la Werra dans l'ancienne Allemagne de l'Est, arrivèrent à l'atelier-musée de Louvain où était garée la 29.013, en vue d'en estimer le coût de la remise en état. Après approbation du devis, la locomotive fut démontée en trois éléments durant les premiers jours du mois de février 2001 : châssis, chaudière et cabine, qui, chargés sur wagons plats, partirent pour l'Allemagne, accompagnés du tender 25.217

A Meiningen, les trois éléments constitutifs de la locomotive furent à leur tour démontés pour être nettoyés et minutieusement inspectés. Il apparut alors que la chaudière de la locomotive n'était plus utilisable et les responsables du patrimoine de la SNCB, après discussions et échanges de vue avec les ingénieurs et techniciens de Meiningen, décidèrent la construction d'une nouvelle chaudière qui serait garantie trente ans et qui assurerait à la 29.013 le maintien de son aspect d'origine. C'est ainsi que, finalement, les véritables travaux de restauration ne débutèrent qu'en octobre 2001, après que les techniciens de Meiningen aient résolu les problèmes liés à l'origine nord-américaine de la locomotive, dont les plans avaient été établis selon les normes en vigueur sur ce continent au lendemain de la Seconde Guerre mondiale et les notes explicatives rédigées en français.

La restauration complète de la locomotive et de son tender prendra finalement deux ans, il faudra attendre le 28 octobre 2003 pour que la 29013, peinte en gris « usine » dans la plus pure tradition allemande, effectue un premier parcours d'essai avant d'être soumise à une inspection complète précédant son homologation.

Quelques caractéristiques différaient par rapport à la locomotive arrivée du Canada en 1946. Ainsi la masse en état de marche était passée de 92,956 tonnes à 93,075 tonnes, la surface de chauffe du nouveau foyer était passée à 16,68 mètres carrés, pour 14,68 pour l'ancien et la contenance en eau de 24,60 mètres cubes pour le modèle canadien à 24,40 pour le modèle reconstruit à Meiningen. La vitesse maximale autorisée, 96 km/h à l'origine, a quant à elle été réduite, pour ne plus être que 80 km/h après restauration.

Repeinte dans sa livrée verte d'origine, et après d'ultimes essais, la locomotive remise en état fut enfin prête pour son retour en Belgique, le 7 novembre 2003 à quatre heures du matin, un convoi spécial constitué d'une locomotive diesel série 202 des Ateliers de Meiningen, de la 29.013 en chauffe, de son tender et d'une voiture de service quitta ces ateliers pour traverser l'Allemagne. Le convoi était en fin d'après-midi à Aix-la-Chapelle où une équipe de conduite de la SNCB prit la 29.013 et son tender 25.217 en charge et les mena jusqu'à Montzen.

Le lendemain 8 novembre, ravitaillée en eau et en charbon, la 29.013 était prête pour une sorte de nouveau voyage inaugural qui débuta par un petit séjour sur le pont tournant de Montzen, avant de prendre le chemin de l'atelier de Schaerbeek, son nouveau domicile, via le tunnel de Veurs, le viaduc de Visé, Tongres, Hasselt, Aarschot, Louvain et enfin, Vilvorde, aidée par la locomotive diesel Cockerill 201.010, elle aussi engin historique, placée en pousse. La petite aide donnée par cette dernière en fin de parcours semble avoir été nécessaire suite à un problème de qualité du charbon et à la gourmandise de la nouvelle chaudière. Il est vrai que pour une première prestation, on avait beaucoup demandé en deux jours à cette « nouvelle » 29.013 : pratiquement cinq cents kilomètres avaient été parcourus en deux jours.



*En gare d'Ath, le 20 décembre 1966, la locomotive 29.013 s'apprête à remorquer le dernier train régulier de voyageurs, encore assuré en traction vapeur.*



*Le 2 septembre 1972, le premier train spécial « vapeur » remorqué par la locomotive 29.013, composé de voitures à caisses en bois du type « GCI », passe sous le boulevard Louis Schmidt (Etterbeek), le long du site de la future ligne 1A du métro bruxellois.*

Depuis, de nouvelles prestations sont venues s'ajouter à ce voyage inaugural ainsi, la 29.013 est venue montrer ses embellages refaits, notamment lors des festivités organisées pour les 150 ans de la ligne 69, Courtrai – Poperinge (5 et 6 juin 2004) et pour le 150<sup>ème</sup> anniversaire de la liaison Bruxelles – La Hulpe (5 septembre 2004), retrouvant ainsi sa ligne d'origine puisqu'elle fut, lors de son arrivée en Belgique, affectée à la remise d'Ottignies, de février 1946 à avril 1957 (\*). Le 2 octobre 2004, la 29.013 a remorqué une rame de voitures « Orient-Express » entre Eupen et Montzen et a effectué plusieurs passages sur le viaduc de Moresnet, dont la rénovation s'achevait.

*(\*) Un ouvrage fort complet a été édité, à cette occasion, par le Cercle d'Histoire de La Hulpe: « La Hulpe - 150 Ans de Chemin de Fer », retraçant les péripéties de l'obtention de la concession de la ligne 161 partant de Bruxelles vers le Luxembourg, l'est de la France, la Suisse et l'Italie, les déboires financiers qui suivirent, les premiers chantiers et l'évolution de cette relation ferroviaire qui est aujourd'hui appelée à faire partie du réseau régional développé autour de Bruxelles et dont une première tranche de travaux vient de débiter pour la mise de la ligne à quatre voies et l'établissement d'une halte entre les ponts situés rue du Gerموir et rue Rodin à Ixelles.*

*L'ouvrage que l'on peut obtenir en s'adressant à Mr. Jacques Stasser, Cercle d'Histoire de La Hulpe, avenue Belle Vue 56 à 1310 La Hulpe - remet aussi en mémoire l'épisode peu connu du raccordement ferré des papeteries à Genval et retrace toute l'évolution du quartier proche de la gare de La Hulpe, laquelle était située à l'origine sur le territoire d'Overijse.*



*Le 22 avril 2004, c'est à la locomotive 29.013 qu'échoit l'honneur de remorquer le matériel à exposer à Salzinnes, à l'occasion des cent ans de l'atelier central une locomotive diesel presque quinquagénaire (204.004) et une autre (une « 7800 ») datant de 2004.*

## A propos des Ateliers de Meiningen

*Les Ateliers de locomotives à vapeur de Meiningen ont fêté en 2004 leur nonante ans d'existence, évènement consacré par l'organisation, les 4 et 5 septembre, d'un « week-end vapeur ouverte ».*

*Meiningen, situé sur le « Chemin de Fer de la Werra », qui reliait Eisenach à Cobourg en longeant sur la majorité de son parcours cet affluent de la Weser qui donna son nom à la compagnie, vit naître en 1862 son premier atelier. Celui-ci s'agrandit, devint en 1902 un des plus importants établissements d'entretien de locomotives, voitures et wagons des Chemins de Fer Royaux Prussiens et se trouva dès lors fort à l'étroit. Tout nouvel agrandissement étant devenu impossible, la décision fut prise en 1910 de construire de nouveaux et gigantesques ateliers sur un site proche qui deviendra une véritable ville à côté de la ville. La construction durera quatre ans et le 2 mars 1914 ces nouveaux ateliers centraux (Hauptwerkstatt) étaient inaugurés.*

*Ces ateliers étaient un modèle d'organisation avec bureau d'études, fonderie, magasins, ateliers spécialisés et, pour le personnel, cantine et bassin de natation. Huit cents personnes y travaillaient l'année de l'inauguration, chiffre qui sera doublé avant la fin de la Première Guerre mondiale.*

*En 1920, lors de la nationalisation des chemins de fer en Allemagne, les ateliers de Meiningen passèrent sous le contrôle de la Deutsche Reichsbahn qui y fera entretenir à partir de 1926 les plus prestigieuses de ses locomotives, les 4-6-2 des séries 01 et 02 et les 2-10-0 de la série 44.*

*Durant le second conflit mondial, les ateliers de Meiningen travaillèrent à la construction de moteurs pour les besoins militaires et échappèrent aux bombardements alliés. Le 1<sup>er</sup> septembre 1945, les ateliers de Meiningen étant situés en zone soviétique, furent déclarés « Entreprise propriété du peuple » (Volkseigenen Betrieb) par le régime en place. L'entreprise se consacra alors à la reconstruction complète de locomotives pour les chemins de fer est-allemands et lorsque, à partir de 1970, le déclin de la vapeur devint une réalité, Meiningen, tout en conservant son activité « vapeur », se diversifia en produisant des bogies.*

*Le maintien de l'activité « vapeur » qui avait fait la réputation de Meiningen et l'existence de tout l'outillage spécialisé feront en sorte que, après la réunification de l'Allemagne, ces ateliers deviendront les « Ateliers de Locomotives à Vapeur des Chemins de Fer Allemands » (Dampflokwerk der DB AG) qui emploient actuellement 120 personnes, ils sont chargés de l'entretien et de la reconstruction de presque toutes les locomotives à vapeur préservées en Allemagne et voient également s'adresser à eux les responsables du patrimoine «vapeur» des pays voisins. C'est ainsi que lors de leur reconstruction, la 29.013 et son tender 25.217 avaient comme voisine la Mallet 99.5906 du chemin de fer à voie métrique de la Harz, elle aussi pimpante et redevenue comme neuve.*





*Le jour de l'inauguration de la station de métro ERASME, Sonia WOITCHIK est fière de l'œuvre de son mari Maurice, ingénieur ayant géré des travaux de la Jonction jusqu'en 1958 et qui rejoignit le « Service Spécial d'Etudes » de la STIB dès 1963 , devenu entre-temps Directeur de ce service, il a été admis à la retraite en 1993.*



*La station « ERASME » (conception Samyn and Partners) est dorénavant à la disposition des personnes devant se rendre à l'hôpital de l'U.L.B. ou dans une entreprise installée dans ce quartier en développement.*

## 2003 ET 2004, DEUX BONS CRUS POUR LA S.T.I.B.

*M. Robeyns*

La S.T.I.B., Société des Transports Intercommunaux de Bruxelles, fête cette année ses cinquante ans d'existence, elle clôt ce jubilé par deux très bons crus, 2003 et 2004. Le réseau ferré a été marqué par le prolongement de la ligne 1 B du métro jusqu'à la station Erasme, un pont a été lancé au-dessus du Canal de Charleroi à Bruxelles (en vue du prolongement de la ligne 2 du métro) et les commandes de nouveaux véhicules ont été passées (métros série M 6 pour l'exploitation de ce futur prolongement et tramways pour la desserte du pré-métro dans le centre et de certaines lignes en surface).

Grâce à des augmentations de fréquence sur certaines lignes et à une politique tarifaire intéressante pour plusieurs catégories d'usagers, le nombre de voyageurs transportés a augmenté en même temps que la fraude a été réduite, suite à l'obligation de la montée par la porte avant sur la quasi-totalité des lignes d'autobus. Seules les lignes exploitées – partiellement ou totalement – au moyen d'autobus articulés seront en effet exclues de ce système impliquant l'obligation de montrer, valider ou acquérir un titre de transport.

Ainsi, en 2003, la S.T.I.B. a transporté 220,4 millions de voyageurs ce qui représente une augmentation de 7,6 % par rapport à 2002. Par rapport à 1999 cette augmentation du nombre de voyageurs transportés est même de 38,5 %, ce qui a permis d'augmenter sensiblement le taux de couverture des frais de fonctionnement de la S.T.I.B. par ses recettes propres - passé de 38,6 % en 2002 à 41,4 % en 2003 – et, simultanément, de diminuer l'endettement de la société de transport, passé de 450 millions d'euros en 1999 à 290 millions d'euros au début de cette année (2004).

Sur le terrain aussi, l'évolution est favorable puisque la ligne de métro 1 B dispose depuis le 15 septembre 2003 de quatre nouvelles stations et atteint désormais le centre hospitalier Erasme, aux confins les plus occidentaux des dix-neuf communes bruxelloises. Le rail s'arrête en effet square Henri Simonet, quelques mètres au-delà de la bretelle qui permet le passage d'une voie à l'autre et le retour des rames vers le centre, pratiquement à la limite du territoire de la Région de Bruxelles – Capitale.

Nous sommes là au sortir de la toute nouvelle station « Erasme », laquelle se présente comme une gigantesque structure métallique recouverte d'une toile translucide de 3100 mètres carrés qui, le soir et la nuit, transforme la station en une sorte d'île de lumière au milieu de la route de Lennik. L'accès à la station se fait exclusivement par les souterrains passant sous les voies et la route de Lennik mais les usagers disposent, en plus des escaliers, d'un ascenseur et d'un escalator.

La station « Erasme », conçue par l'architecte Philippe Samyn (« Samyn and Partners »), a été décorée à l'initiative de l'artiste Michel Mouffe qui dans son œuvre intitulée « Festina lente » (« Hâte-toi lentement ») résume l'esprit du grand humaniste qui a donné son nom au centre hospitalier voisin et à la station. Des adages faisant partie des « débats de la pensée » sont gravés sur certains carreaux des parois de l'escalier menant aux souterrains d'accès. Erasme et d'autres humanistes, penseurs et écrivains Voltaire, Casanova, Baudelaire, More, Zweig, Montaigne, Rabelais, Monnet et Schuman apparaissent sur les murs du grand couloir carrossable passant sous la station.

La station « Erasme » mesure 115 mètres de long et 15 mètres de large et a été dotée d'un quai central comme les autres nouvelles stations de la ligne 1 B, « Eddy Merckx », « CERIA » et « La Roue ». La règle de construction d'un quai central a été adoptée pour les nouvelles stations en raison de l'espace disponible, à savoir les largeurs existantes de la route de Lennik, du boulevard Jos Leemans et de la chaussée de Mons, où elles ont été construites.

Au départ d'Erasme le métro circule quelques centaines de mètres à ciel ouvert avant de s'enfoncer sous la route de Lennik et de desservir la station « Eddy Merckx ». A l'origine, cette station aurait dû s'appeler « Maurice Carême », mais un « ministre responsable », assurément moins poète que sportif, en a décidé autrement et sur le quai de la station trône, pour la postérité, la bicyclette avec laquelle le champion belge de sport cycliste établit, le 25 octobre 1972, un record pour l'époque en parcourant 49,93195 km en une heure.

Accessible par deux escaliers, un ascenseur et un escalator, la station « Eddy Merckx » est due à l'architecte Michel Cooremans - Suy et mesure 95 mètres de long sur 12,4 mètres de large. C'est la plus étroite des nouvelles stations et elle dispose, quoi de plus logique, d'un abri-parking pour vélos. Le décor mural de la station, « Cheval d'Octobre », dû à l'artiste Camille De Teye représente un ensemble d'activités humaines, des animaux et végétaux sur fond montagneux.

Située à deux pas d'une sortie d'autoroute, la station « CERIA » a été décorée par le photographe Marin Kasimir qui a donné à son œuvre - qui part de la place de la Monnaie et s'achève sur le site du CERIA - le nom d'« Interurbain ». Du nom du Centre d'Etudes et de Recherches des Industries Alimentaires, le C.E.R.I.A., la station de métro mesure 95 mètres de long sur 13,8 mètres de large, est dotée d'un ascenseur de plus que ses trois consoeurs et avoisine un parking de dissuasion situé au pied du ring autoroutier de Bruxelles. Les plans de cette station ont été dressés par l'architecte Jean-Pierre Hoa.

Au cœur du quartier de La Roue qui, avant le métro, avait donné son nom à l'un des plus importants dépôts de l'ancienne Société Nationale des Chemins de Fer Vicinaux - aujourd'hui dépôt d'autobus à l'usage de De Lijn - l'accès vers le quai du métro se pratique via un curieux édicule implanté au milieu de la chaussée de Mons et que l'on ne peut atteindre que par une traversée piétonne des bandes de circulation automobile.

La station « La Roue » construite, comme « Eddy Merckx », selon les plans de l'architecte Michel Cooremans - Suy mesure 100 mètres de long sur 12,8 mètres de large et dispose des mêmes facilités d'accès que cette dernière station. Le décor, quant à lui, est dû à l'artiste Denis De Rudder qui a très bien rendu, par une série de peintures, une sorte de panorama du quartier.

Depuis la station « Bizet », implantée sous la place du même nom, le prolongement du métro vers « Erasme » représente un tronçon de 1.923 mètres en souterrain et 807 mètres à ciel ouvert et porte à 58 le nombre de stations de métro bruxellois (stations de pré-métro non comprises).

Une « cavalcade » de tramways, le 9 juin 2003, créa l'ambiance dans les quartiers proches de La Roue, des places du Confort et Ministre Wauters, par la mise en ligne par le « Musée du Transport Urbain Bruxellois » de tout le matériel préservé, censé avoir circulé sur les lignes qui desservirent jadis ces quartiers quelque peu excentrés d'Anderlecht. C'était un voyage d'adieu car la ligne de tram 56, « Gare de Schaerbeek – Erasme », déjà limitée au boulevard Jos Leemans au pied du ring autoroutier durant la phase finale des travaux de prolongement du métro vers « Erasme », n'allait plus circuler au-delà de la station « Bizet » après le 15 septembre 2003.

Le terminus de la ligne 56 est désormais fixé à l'arrêt « Debussy », dans l'avenue du même nom et un projet existe de placer quelques centaines de mètres de rails dans l'avenue Marius Renard et desservir ainsi la zone densément peuplée des environs du square Frans Hals.

Mais le réseau de surface et de pré-métro s'apprête à connaître d'autres changements encore, puisque la S.T.I.B un mois et demi plus tard, le 30 octobre 2003, a signé à Bruges un contrat portant sur la livraison de 46 rames de tramway par la firme Bombardier

Ces trams articulés de la famille « Flexity Outlook » sont à plancher bas intégral et seront livrés en deux versions, 32 mètres de long pour cinq éléments, la future série 3000, et 43 mètres de long pour sept éléments, la future série 4000 qui acceptera 258 passagers dont 78 assis. La série 3000 devrait, quant à elle, offrir place à quelque 184 voyageurs dont 54 assis.

L'avis des futurs voyageurs a d'ailleurs été sollicité par la S.T.I.B., qui a laissé entrevoir plusieurs types de recouvrement des sièges dans son agence commerciale de l'avenue de la Toison d'Or à Bruxelles et a demandé aux visiteurs de se prononcer en vue d'un choix définitif

Ces véhicules, dont la livraison devrait débuter en juin 2005, seront mis en service sur la ligne 3 du pré-métro « Gare du Nord - Churchill » et son prolongement naturel, la ligne 23 « Churchill Heysel », presque totalement en site propre. Pour rendre possible l'utilisation de ces véhicules, les travaux d'allongement des quais tout au long de la grande ceinture sont actuellement en cours, de même que l'aménagement et la finition d'un quai central dans les stations de pré-métro du centre ville, « De Brouckère », déjà mis en service, « Rogier », « Bourse » et « Anneessens », achevés plus récemment (12.2004), afin d'accélérer les mouvements de montée et descente des voyageurs.

Le contrat d'achat de ces nouveaux véhicules porte sur cent vingt-cinq millions d'euros dont dix-neuf pour les révisions et la maintenance des bogies et de l'équipement de propulsion, qui seront assurées par la firme Bombardier pendant une période de quinze ans.

Dernier grand pas dans l'évolution des transports en commun bruxellois sur rail en prévision du prolongement de la ligne 2 de Clemenceau à Delacroix et de son bouclage ultérieur via la Gare de l'Ouest, la S.T.I.B. a, le vendredi 27 février 2004, signé un bon de commande adressé à l'entreprise du pays basque espagnol C.A.F., « Construcciones y Auxiliar de Ferrocarriles » en vue d'acquiescer 15 rames de métro.

Ces nouvelles rames, baptisées M 6, seront constituées de deux unités de traction identiques de 3 voitures, formant donc un train de 6 voitures, long de 94 mètres et dont la particularité sera l'intercommunication intégrale. C'est le système « boa » du métro parisien avec un véritable couloir flexible aménagé dans les soufflets d'intercirculation entre les voitures, permettant le passage aisé des voyageurs d'une voiture à l'autre.

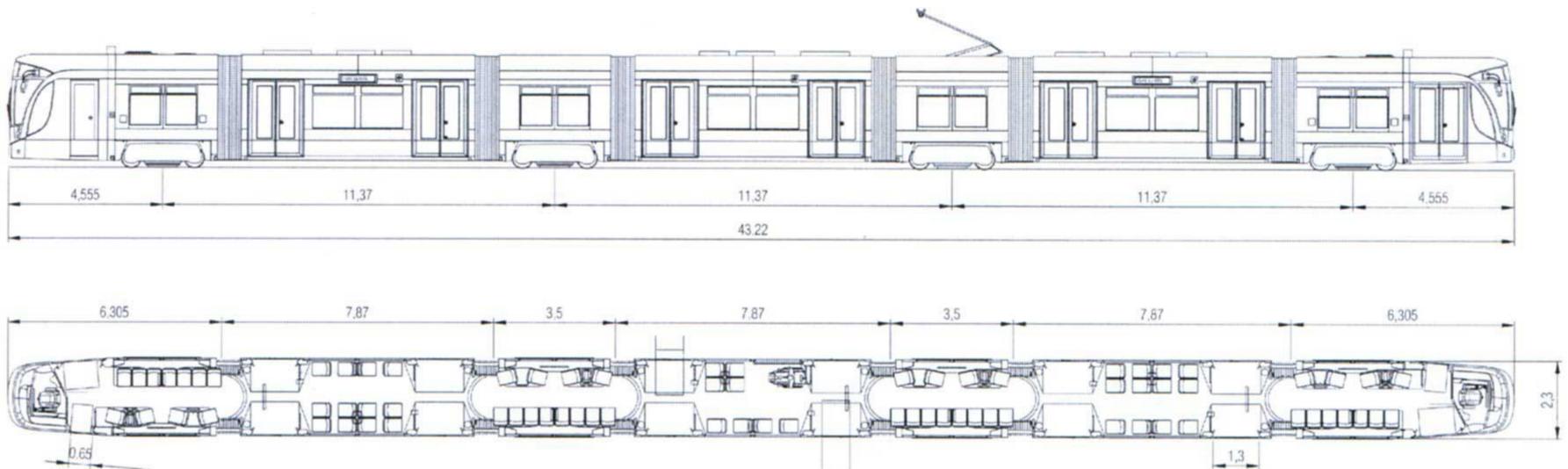
Les dispositions intérieures seront également différentes par rapport aux métros actuels puisque toutes les portes d'accès, d'une largeur de 1,45 m, soit 10 cm de plus que sur les métros actuels, seront équidistantes et qu'entre elles, les sièges seront répartis de manière originale, longitudinalement dans les première, troisième, quatrième et sixième voitures de chaque convoi et transversalement dans les deux voitures restantes où seront également placés des strapontins. Compte tenu de 20 strapontins par train de six voitures et d'une norme de 4 personnes debout par mètre carré, chaque rame pourra accueillir 726 passagers (dont 182 assis) soit 112 passagers de plus que les rames actuelles de 5 voitures.

Cette commande porte sur 122,21 millions d'euros et la livraison des premiers éléments devrait intervenir à la mi-2006, la commande étant finalisée en 2007. A cette époque la S.T.I.B. aura probablement encore sensiblement évolué en vue d'un futur technologiquement encore plus performant, ces métros de la série M 6 sont conçus en vue de rendre possible la conduite automatique.



*Moment de calme et de solitude sous la toile translucide servant de toiture à la station ERASME (concepteurs Samyn and Partners)*

## Bombardier Flexity Outlook



### RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX

Date de signature du contrat	30 10. 2003
Type de véhicule	Bombardier Flexity Outlook, Série C
Modèle	bidirectionnel
Propriétaire	STIB (Société des Transports Intercommunaux de Bruxelles)
Quantité	46 (27 véhicules de 5 modules 19 véhicules de 7 modules)

### DIMENSIONS ET POIDS

Longueur	31,8 / 43,2 m
Hauteur	3,5 m
Largeur	2,3 m
Hauteur du plancher au-dessus du rail	
hauteur du plancher à l'entrée	340 mm
Pourcentage d'espace à plancher bas	100%
Portes	
Doubles portes électriques coulissantes	5 / 7 par côté
hauteur des portes	2.080 m
largeur d'ouverture des portes	1.300 m
Simple portes électriques coulissantes	1 par côté
hauteur des portes	2.080 m
largeur d'ouverture des portes	650 mm
Largeur de couloir	630 mm
Diamètre de la roue (neuve usée)	570 - 500 mm
Écartement de la voie	1.435 mm
Rayon de courbe minimum (horizontal)	15 m
Rayon de courbe minimum (vertical), concave	140 m
Rayon de courbe minimum (vertical), convexe	140 m
Poids du véhicule (à vide)	38,6 / 51,8 t
Poids du véhicule (chargé) (4 personnes/m <sup>2</sup> )	51,6 / 70,0 t
Charge maximale à l'essieu	10,2 t
Charge de compression	400 kN

### CARACTERISTIQUES TECHNIQUES

- Tension de caténaire: 650 Vcc
- Récupération de l'énergie de freinage
- Basse tension: 24 Vcc
- Quatre / six moteurs triphasés asynchrones
- Puissance de motorisation: 105 kW
- Système de refroidissement à air
- 2 / 3 bogies moteurs; 1 / 1 bogie porteur
  - suspension primaire: caoutchouc/métal
  - suspension secondaire à ressort hélicoïdal
  - 8 / 8 sablières
  - antidérapant, anti-patinage
- Freins électriques de service: moteur à régénération
- Freins mécaniques de service: à disque
- Freins magnétiques: 8 x 60 kN

### PERFORMANCE ET CAPACITE

Vitesse maximale	70 km/h
Taux d'accélération	1,1 m/s <sup>2</sup>
Taux de décélération	
en service	1,2 m/s <sup>2</sup>
d'urgence	2,2 m/s <sup>2</sup>
Pente maximale	75 ‰
Places assises	54 / 78
Places debout (4 personnes/m <sup>2</sup> )	130 / 180
Espaces pour bicyclettes, poussettes et fauteuils roulants	1

NB lorsque deux nombres sont séparés par une barre oblique, le premier est relatif au modèle à cinq éléments, le second, au modèle à sept éléments.

# LE PROJET DE SECOND TERMINAL TGV A BRUXELLES : VERS L'ABANDON A SCHAERBEEK-FORMATION ?

C. van den Hove



## Le projet de 1998 pour les lignes TGV au nord de Bruxelles

Les lignes LGV destinées au réseau PBKA, dont la mise en service est programmée en 2006/2007 sont en construction au nord de la Jonction Nord-Midi.

Au sud de la Gare de Schaerbeek, les TGV venant de Bruxelles-Midi et se dirigeant vers les Pays-Bas et vers l'Allemagne circulent sur les deux mêmes voies. Il faut donc prévoir une bifurcation sans recoupement dans les emprises actuelles de la gare de formation.

Le dossier de demande de permis de bâtir introduit le 28 août 1998 par la SNCB prévoyait explicitement, sur le territoire de la gare de Schaerbeek-Formation "des infrastructures en béton permettant la bifurcation et le croisement à niveaux différents entre la nouvelle LGV vers Cologne (L.36N) et la nouvelle LGV vers Amsterdam (L.25/1). Ces infrastructures étaient rendues compatibles avec la construction ultérieure prévue d'un second terminal TGV sur le site de Schaerbeek-Formation. Puis, après la bifurcation avec la ligne 25/1 vers Anvers, en suivant la voie directe en direction de Cologne, via Liège, le remblai portant la nouvelle ligne 36 N entre l'ouvrage de bifurcation et le viaduc."

Ces infrastructures étaient, du Sud vers le Nord, conçues de la manière suivante (voir premier profil en long de la figure 2 et représentation schématique en figure 1):

- 1° Une rampe centrale en remblai avec une pente de 1,76%, contenue latéralement par des murs de soutènement, en béton armé, amenant les deux voies de la L 36 N au niveau supérieur 22,60 ,
  - 2° Deux rampes latérales, en déblai, implantées de part et d'autre de la L.36N et contenues, latéralement, par des murs de soutènement en béton armé, amenant les deux voies de la L.25/1 avec une pente de 1,182% au niveau inférieur 14,28, le terrain naturel étant situé au niveau 17,20;
  - 3° Une structure porteuse, rectangulaire, de 430 m de longueur utile, constituant la partie de l'ouvrage de bifurcation sur laquelle pourraient se greffer, ultérieurement, sur chacun des deux niveaux de la bifurcation, les quais d'un éventuel futur terminal pour les trains à grande vitesse ,
  - 4° Un tunnel permettant le croisement, à niveaux différents, entre la voie B de la ligne 25/1 et, dans une seconde phase, de deux voies (\*) destinées à desservir le quai, vers Bruxelles, de l'éventuel futur Terminal TGV
- (\*) Les longueurs disponibles entre le croisement et les quais ne permettent pas aux voies de la ligne 25/1 venant du Nord de se séparer après le croisement avec la ligne 36N avant de gagner les deux côtés du futur quai vers Bruxelles.



Fig. 1

La voie A de la ligne 25/1 était amenée à suivre le même profil en long que la voie B pour respecter l'harmonie, architecturale et structurelle, du projet de second terminal. Cette voie, située du côté Nord de la ligne 36N, ne devant pas passer sous celle-ci ,

- 5° Une remontée de la voie B de la L.25/1 au niveau du terrain naturel.  
La remontée de la voie A, vers Anvers, de la ligne 25/1, permettant de rejoindre la voie B et de rattraper le terrain naturel, pouvait se développer sur une plus grande longueur et donc une pente plus faible depuis l'extrémité des quais du terminal;
- 6° Un remblai s'élevant, progressivement, sous 0,822% pour porter la LGV 36N du niveau 22,60 dans l'ouvrage de bifurcation au niveau 27,96 au droit de la culée Sud du viaduc.



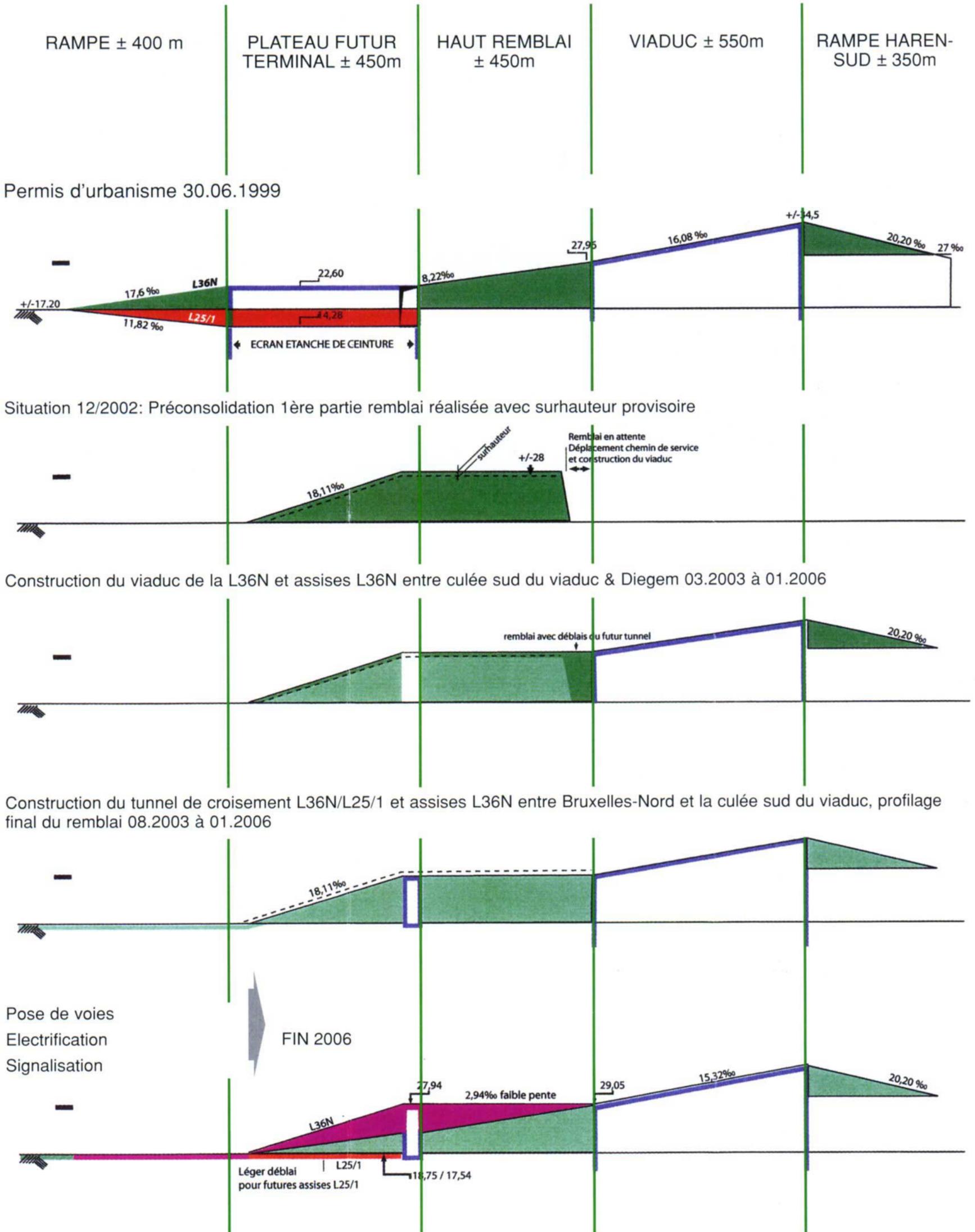


Fig. 2

## Le permis de bâtir délivré par la Région bruxelloise et ses prescriptions

Le permis de bâtir délivré le 30 juin 1999 l'a été sous une série de conditions parmi lesquelles:  
"A aucun moment, ni durant le chantier, ni pendant la durée et l'exploitation des ouvrages, la nappe phréatique ne pourra être rabattue en-dehors d'un écran imperméable, à construire, autour de l'ouvrage de croisement"

- Mur-voile construit selon la technique du coulis de bentonite-ciment ,
- Rectangle d'environ 600 m de long et 45 m de large, encadrant toute la fouille des ouvrages de croisement.

L'objectif principal de cette condition était d'éviter que toute atteinte soit portée au site classé du Moeraske, également institué réserve naturelle, dont l'intérêt biologique réside, principalement, dans son caractère de milieu humide représentatif des anciens marais de la vallée de la Senne.

## Le relèvement de la bifurcation par suite de l'évolution des données techniques

De nouvelles conditions techniques d'exploitation , admises récemment notamment en raison de la puissance accrue des divers types de matériel roulant appelés à parcourir les lignes LGV et l'amortissement de certains types de locomotives, permettent, désormais, l'établissement de la rampe de la LGV 36N selon une pente plus élevée de 1,811% au lieu de 1,76%. Cette donnée permet de porter le niveau de la L. 36N à la cote +/-28 et d'extraire quasiment hors du sol le croisement à niveaux différents avec la L.25/1 qui est désormais établie au niveau 18,75, en supprimant, notamment, les rampes enterrées dont question ci-avant.



Fig.3



Fig. 4

La pente selon laquelle s'élève le haut remblai de la LGV 36N peut, en conséquence, être ramenée à 0,294% au lieu de 0,822%.

Le tunnel de croisement demeure cependant conçu pour être compatible avec une implantation éventuelle d'un terminal TGV à Schaerbeek-Formation et donc pour recevoir deux voies qui seraient implantées à un niveau 17,54.

Un massif de terres constituant l'enveloppe du futur haut remblai de la LGV 36N a été érigé sur le site, dès le second semestre de 2002, en vue de permettre la pré-consolidation (voir figure 2). Le phénomène de tassement peut être considéré comme quasiment terminé.

Le relèvement du profil en long de la LGV 25/1 permet d'éviter la réalisation de plusieurs dizaines de milliers de mètres cubes de déblais et donc de réduire considérablement le charroi routier nécessaire pour évacuer ceux-ci. L'extraction de la bifurcation hors du sol permettra donc également de diminuer le coût du chantier.

L'impact visuel de ce relèvement est extrêmement faible vu l'éloignement de toutes constructions privées depuis lesquelles la nouvelle ligne sera visible.

Ces divers éléments sont de nature à justifier la demande récente, par la SNCB, d'une modification du permis délivré en 1999.

### **Evolution récente de la vision stratégique de la SNCB - Suppression de l'amorce du second terminal**

Depuis 1999, la SNCB a poursuivi l'étude du schéma d'exploitation de l'agglomération bruxelloise en fonction de l'évolution des autres grands projets ferroviaires parmi lesquels:

- le tunnel Schuman-Josaphat pour lequel des permis de bâtir ont été délivrés en juillet 2002 ,
- la mise à 4 voies des lignes 161 et 124 pour lesquelles les demandes de certificats d'urbanisme ont été déposées dans le cadre du projet RER ,

le désenclavement Nord de l'aéroport de Bruxelles-National (également appelé projet "Diabolo"), pour lequel la demande a été déposée le 13 novembre 2003 ,  
la mise à 4 voies de la ligne 50A pour laquelle la demande de certificat d'urbanisme a été introduite en décembre 2003.

Dans ce cadre, la SNCB a, compte tenu du contexte économique et politique, revu l'ordre de priorité de ses investissements dans les gares de Schaerbeek comme suit:

La mise en service de la branche Est de la LGV, fin 2006 ,

La mise en service de la bifurcation et de la branche Nord de la LGV, fin 2010, en corrélation avec le raccordement du projet de désenclavement Nord de l'aéroport de Bruxelles-National;

Le réaménagement des autres infrastructures de la gare de Schaerbeek-Formation et la construction d'un second terminal TGV éventuel, implanté:

soit à Schaerbeek-Formation, mais en acceptant que ce choix induise une modification des infrastructures qui seront, entre-temps, construites pour le passage de ces trains ,

soit à côté de la gare existante de Schaerbeek-Voyageurs, au-delà de 2015, à un moment où toutes les conditions politiques, économiques et administratives seraient réunies.

La probabilité d'implantation, à court et moyen terme d'un terminal TGV à Schaerbeek-Formation s'étant nettement réduite, la SNCB ne souhaite plus construire le grand plateau horizontal et rectiligne en béton, initialement intercalé dans la bifurcation et qui constituait l'amorce de l'ossature de ce terminal. Elle propose, dès lors, de ne réaliser que la bifurcation entre les L.36N et L.25/1 proprement dite en donnant aux tracés les meilleures performances possibles.

L'inconvénient potentiel qui résulte de ce choix consiste en la nécessité d'un phasage d'exécution permettant de dévier temporairement les LGV en dehors de la zone, pendant la période des travaux, dans le cas où la décision serait prise de construire ultérieurement un terminal TGV à Schaerbeek-Formation. Il est toutefois considéré, par la SNCB, comme non-déterminant en raison de la faible probabilité de son occurrence.

Les impératifs de sécurité pour le personnel travaillant sur le site de Schaerbeek-Formation nécessitent, d'autre part, la réalisation de passage sous voies pour piétons et cyclistes permettant de croiser la LGV qui constituera une barrière physique.

### **Les incidences prévisibles de ce nouveau choix**

L'évolution de la vision de la SNCB et des données techniques présente les incidences suivantes:

#### **a) Incidences positives**

L'ensemble de la bifurcation et du haut remblai se développera désormais sur une longueur de +/- 900 m au lieu de +/- 1350 m, de +/-400 m à partir du pont Albert jusqu'à la culée Sud du viaduc de la LGV 36N dont la position demeure inchangée et dont les fondations sont, par ailleurs, en cours de construction depuis juin 2003.

Comme mentionné ci-avant, les ouvrages d'art et assises de voies sont quasi totalement extraits du sol et donc de la nappe phréatique localisée à environ 1 m ou 1,5 m de la surface du terrain existant dans cette zone.

Aucun rabattement général de la nappe phréatique ne sera plus nécessaire, seul l'un ou l'autre petit rabattement local pourrait être requis, notamment, pour construire des semelles de fondations, radiers, chambres de visite. Il n'existe, par conséquent, plus de risque d'influencer le niveau de l'eau de la nappe phréatique et donc de porter atteinte à la réserve naturelle du Moeraske.

- Le grand écran de ceinture étanche souterrain ancré dans le socle d'argile yprésienne n'est, par conséquent, plus nécessaire, ce qui permet de réaliser l'économie de son coût, de raccourcir le planning d'exécution et d'éviter le charroi d'approvisionnement de ses matériaux constitutifs.
- La suppression de la grande structure intermédiaire, en béton, constitue, de plus, une incidence positive en ce qu'elle supprime pour les nouvelles constructions la vue sur un ouvrage dont la vocation était, par essence, d'être provisoire.
- Les constructions dont il est question sont celles qui seront érigées dans le cadre du futur quartier urbanisé sur les terrains de l'ancienne gare de formation rendus disponibles après les travaux actuellement programmés.
- Les quantités de matériaux (45.000 m<sup>3</sup>) de béton, armature, coffrages, qui étaient nécessaires pour réaliser cette grande structure ne devront plus être approvisionnées; le charroi routier et le coût du chantier seront réduits en conséquence. Les études estiment les travaux qui étaient à réaliser dans cette zone à 25% du montant total du projet de passage et bifurcation (17% rien que pour la structure en béton).
- La convention particulière signée avec la Ville de Bruxelles impose la création de passages pour petits animaux sous les LGV. La SNCB propose, dans cette zone, de combiner ceux-ci avec les passages sous voies tels que demandés pour son personnel.

## **b) Incidences négatives**

L'emprise, hors sol, des ouvrages limitée à 5,4 m dans le dossier de demande de permis de 1988 serait désormais portée à 10,74 m (niveau supérieur du rail) mais sur une longueur considérablement réduite.

- Aucune habitation ou implantation d'activité économique autre que ferroviaire n'est toutefois présente dans un rayon de moins d'un kilomètre de sorte que la relative plus grande visibilité, en hauteur, des infrastructures ne peut être considérée comme une incidence réellement négative.
- L'absence du plateau en béton permet d'ailleurs désormais une bien meilleure intégration du tunnel de croisement qui disparaît quasi totalement au sein du grand remblai dont les talus seront engazonnés, seules les têtes de tunnel demeureront visibles.



*Remblai de la L.36N à hauteur de l'atelier de traction diesel de Schaerbeek (vue prise en direction de Haren, septembre 2004)*

## **Le projet modifié depuis le permis de bâtir initial**

L'ensemble des infrastructures localement modifiées tel que représenté (fig. 3) comprendra désormais:

Une rampe centrale en remblai sous une pente de 1,811% amenant les deux voies de la L36N au niveau supérieur 27,94 ,

Deux voies de la ligne 25/1, quasiment horizontales, au niveau du terrain naturel, implantées de part et d'autre de la L.36N ,

Un tunnel permettant le croisement, à niveaux différents entre la voie B (et dans le futur, si nécessaire, deux voies en cas de construction d'un terminal TGV à Schaerbeek-Formation) de la L.25/1 passant sous les voies de la LGV 36N ,

Le maintien de la voie A de la L.25/1 au niveau du terrain naturel jusqu'à la rampe de la L.25/1 à Haren-Nord (zone de l'ancien faisceau de triage A) ,

Un remblai maintenu sous une pente plus faible de 0,294% pour porter la LGV 36 N de l'ouvrage de bifurcation au niveau 29,05, au droit de la culée Sud du viaduc ,

Deux passages, sous voies, pour le personnel de la SNCB et les petits animaux (sans doute quelques rats. .).

Ces infrastructures remplissent, bien entendu, une fonction strictement identique à celles permises par les infrastructures pour lesquelles le permis d'urbanisme (nouvelle dénomination du permis de bâtir) a été délivré: elles sont destinées à permettre le passage et la bifurcation, sans cisaillement, des trains à grande vitesse de et vers Cologne et Amsterdam.

## **En conclusion**

Compte tenu des incidences positives qui résultent de la nouvelle proposition:

- La suppression du risque d'assèchement du Moeraske;
- L'économie de l'investissement par la non-réalisation de la structure de pontage et l'écran étanche souterrain, soit de 21 à 37 millions d'euros;
- La diminution considérable du charroi d'approvisionnement ( $\pm 88.000 \text{ m}^3$  de remblais, béton dans et hors sol, armatures, coffrages et moyens de manutention, ),
- La réduction importante du charroi d'évacuation de  $84.000 \text{ m}^3$  de déblais impropres et les matériaux de déblais récupérables étant transférés vers un dépôt centralisé de terres et cendrées de Schaerbeek-Formation;
- La disparition de l'aspect "inachevé" de la grande structure de pontage provisoirement intercalée dans la bifurcation;

il peut être considéré que la nouvelle proposition de la SNCB s'inscrit parfaitement dans le cadre des conclusions de l'étude d'incidences menée il y a près de dix ans et que les adaptations, que la SNCB souhaite apporter, sont de nature à améliorer le projet initial.

## STIB : TRAVAUX RECENTS D'INFRASTRUCTURE



*Dans le cadre d'un réaménagement général de la place Princesse Elisabeth, la disposition des voies du terminus de la Gare de Schaerbeek a été fondamentalement modifiée.*

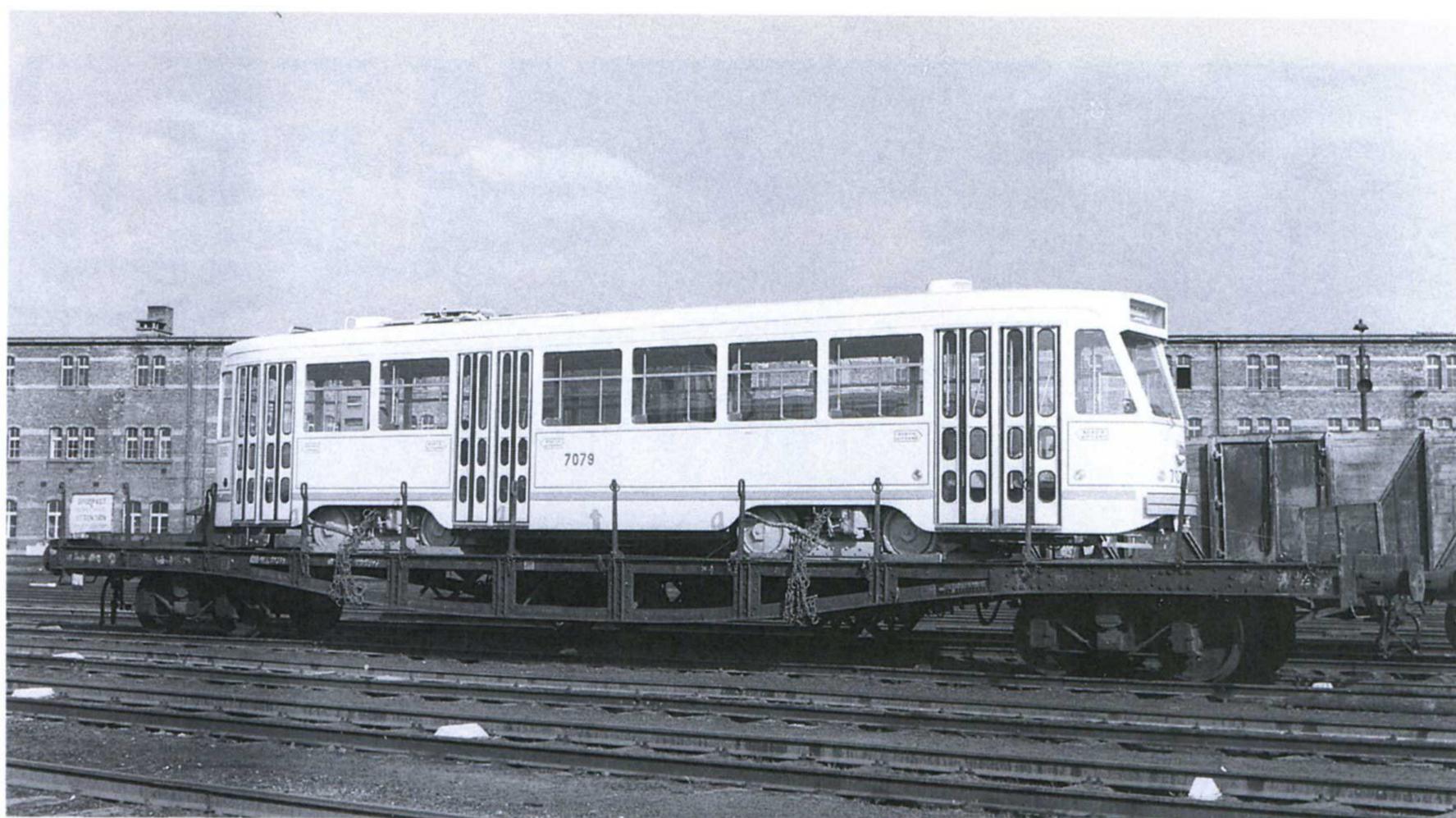


*Future station de métro « DELACROIX » (27 mai 2004). La vue est prise depuis l'extrémité de la station, en direction de la Gare de l'Ouest à gauche, en pente, l'emplacement de la future voie en direction de « Roi Baudouin », plus vers la droite seront posées deux voies l'une vers le futur dépôt métro, l'autre (contre le mur de droite) accueillera les métros circulant dans la direction des stations « Clémenceau » et « Gare du Midi ».*

## STIB 1954 - 2004 : 50 ANS DE MATERIEL ROULANT (I)



*Au moment de la constitution de la S.T.I.B., le parc de motrices est encore essentiellement constitué de véhicules à deux essieux, soit 901 unités sur un total de 976.*



*De 1956 à 1958, 106 motrices PCC du type 7000 viendront s'ajouter aux cinquante exemplaires précédemment mis en service sous le règne des « Transports Urbains de l'Agglomération Bruxelloise », 75 d'entre elles comporteront des éléments provenant de motrices PCC du réseau de Kansas City, construites en 1946-1947*

## STIB 1954 - 2004 : 50 ANS DE MATERIEL ROULANT (II)

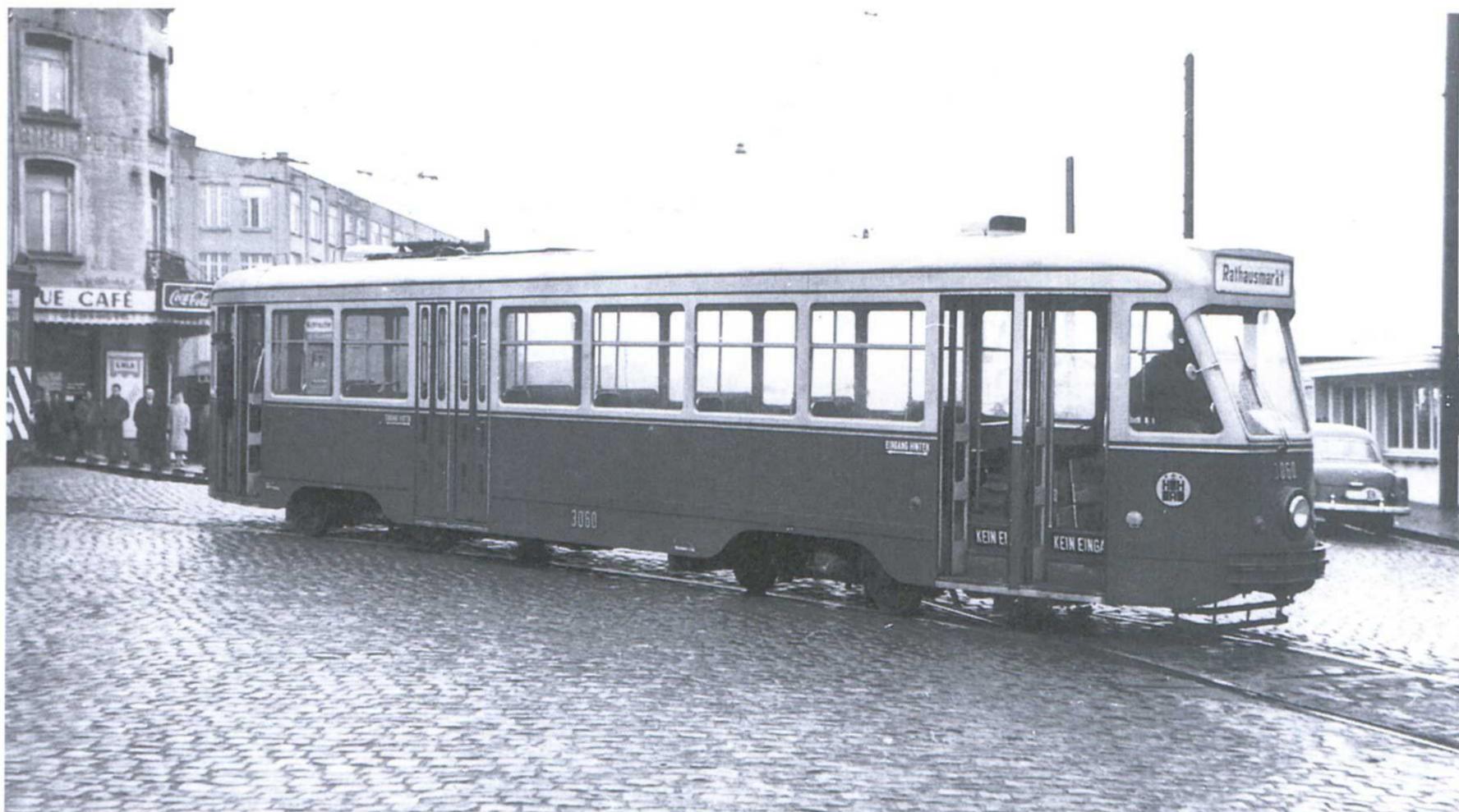


*Dès sa création, la STIB s'oriente vers l'autobus pour l'exploitation d'une partie des lignes de son réseau. Au précurseur « 8001 » de 1956 succéderont – jusqu'à aujourd'hui - plus de 1600 autobus de modèles les plus divers*

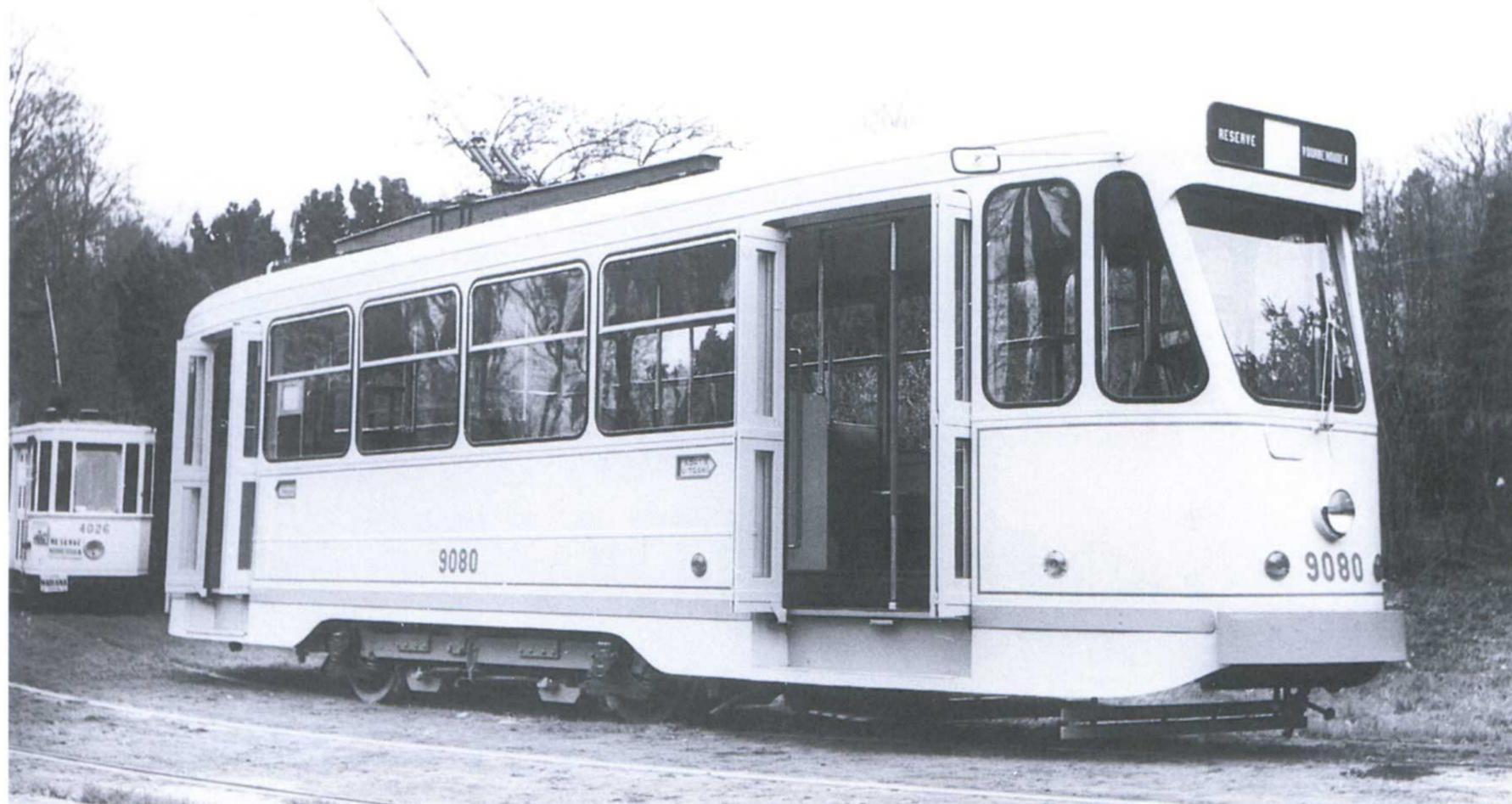


*Un des deux trolleybus dont la construction – interrompue quelque dix ans auparavant – a été achevée dans les ateliers de la STIB en 1956-1957. Ces deux engins ont eu une carrière active fort brève (pour des véhicules de transport en commun) environ sept ans.*

## STIB 1954 - 2004 : 50 ANS DE MATERIEL ROULANT (III)

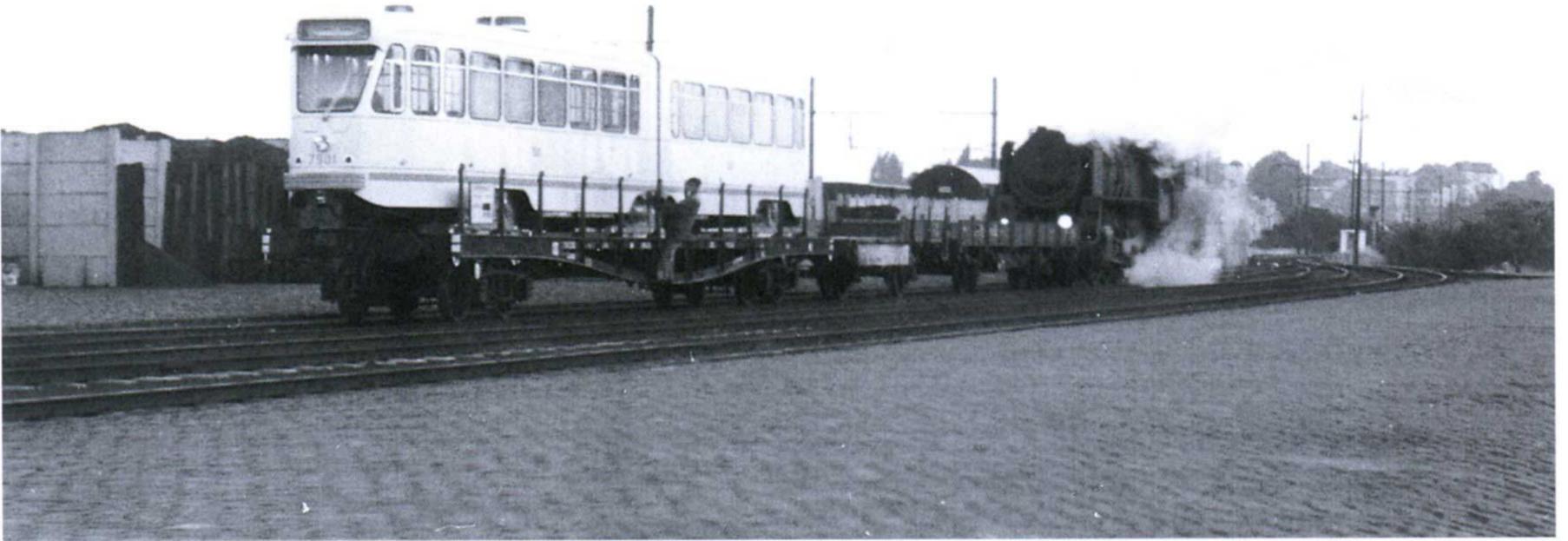


*En 1958, une motrice PCC, contemporaine des premières 7000 des T.U.B., est achetée d'occasion au réseau de Hambourg, le véhicule parviendra à Bruxelles au moment de l'ouverture de l'Expo, après un bref détour par le Danemark.*



*De 1959 à 1961, les cent motrices à deux essieux du type « 4000 » ainsi que la motrice hors type n° 1605 voient leur caisse renouvelée elles constituent dorénavant le type « 9000 ».*

## STIB 1954 - 2004 : 50 ANS DE MATERIEL ROULANT (IV)

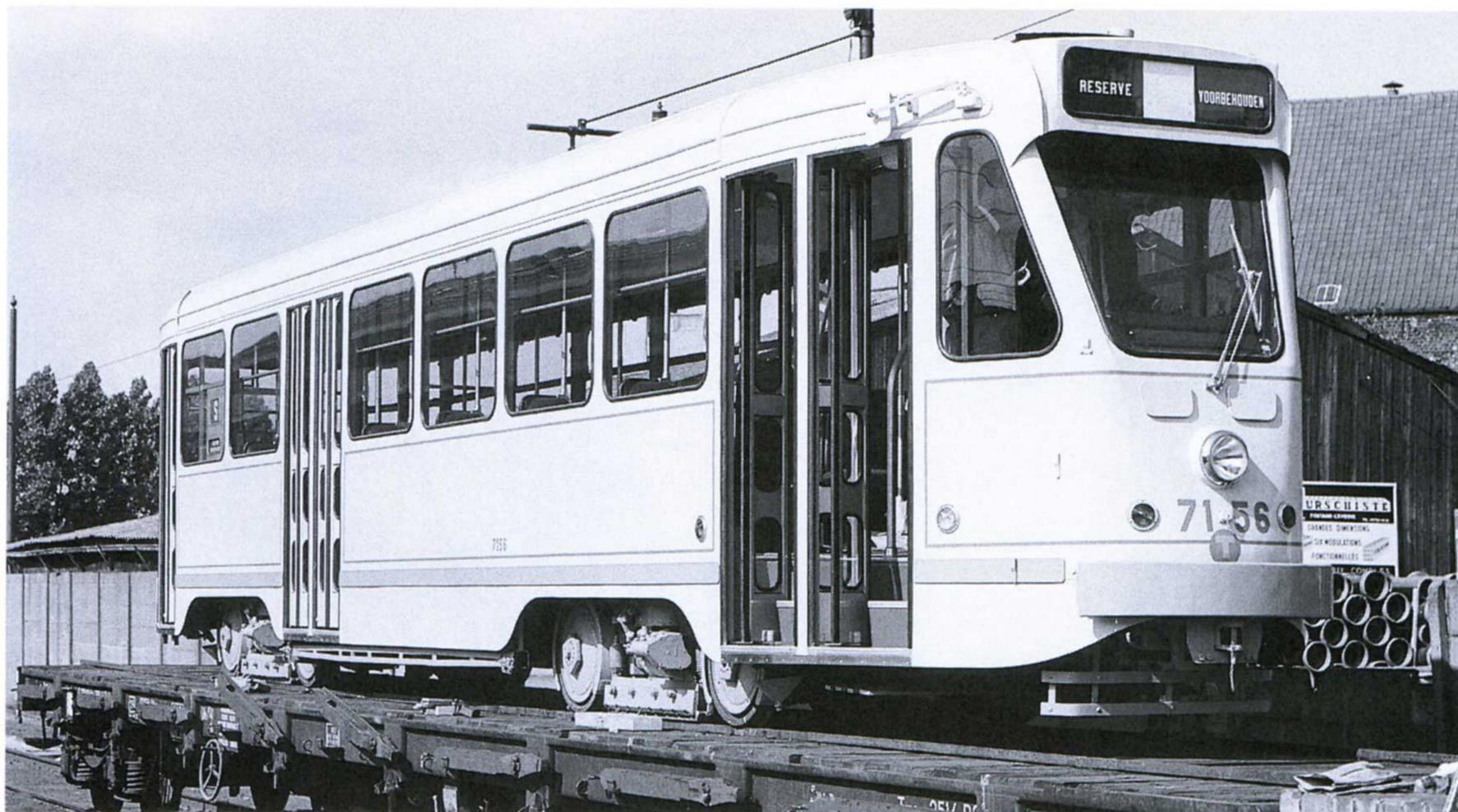


*Juillet 1962 la première motrice articulée de construction belge et destinée au réseau bruxellois fait son entrée dans la gare d'Uccle-Calevoet (en fait, cette motrice est la deuxième articulée à transiter par cette gare, en l'espace de quelques jours elle y a été précédée par la motrice « Düwag » n° 840, construite pour le réseau de Copenhague)*



*Juin 1963 la motrice articulée 4001 lors d'une de ses toutes premières sorties de l'atelier de la rue de Cureghem , au total, quatre-vingt-six motrices « standard » auront ainsi fait don de leur châssis-truck au « nouveau » matériel.*

## STIB 1954 - 2004 : 50 ANS DE MATERIEL ROULANT (V)



*Un dernier lot de seize motrices « 7000 » (constituant la « quatrième série ») est livré à partir du 1er septembre 1970 , leur construction a fait usage de certains éléments provenant d'une série de voitures PCC construites en 1947 pour le réseau de Johnstown, Pennsylvanie.*



*En 1971, la première motrice articulée « de série » est sortie d'usine sous le numéro 7502. (Il est vrai que le même constructeur avait fourni – une dizaine d'années auparavant ! – une motrice « 7501 » et ignorait peut-être que cette dernière avait été, entre-temps, renumérotée sous « 7500 » .)*

## STIB 1954 - 2004 : 50 ANS DE MATERIEL ROULANT (VI)



*Le 10 mai 1973, la brigade de la STIB ayant procédé au déchargement de la motrice 7830 pose au pied de la rampe de la gare d'Uccle-Calevoet c'est, en effet, l'arrivée de la dernière du lot de 128 motrices articulées « 7500-7800 ». Ce qui n'est pas connu à ce moment-là, c'est qu'il s'agit aussi du dernier tram « neuf » à atteindre les rails bruxellois via cet endroit.*

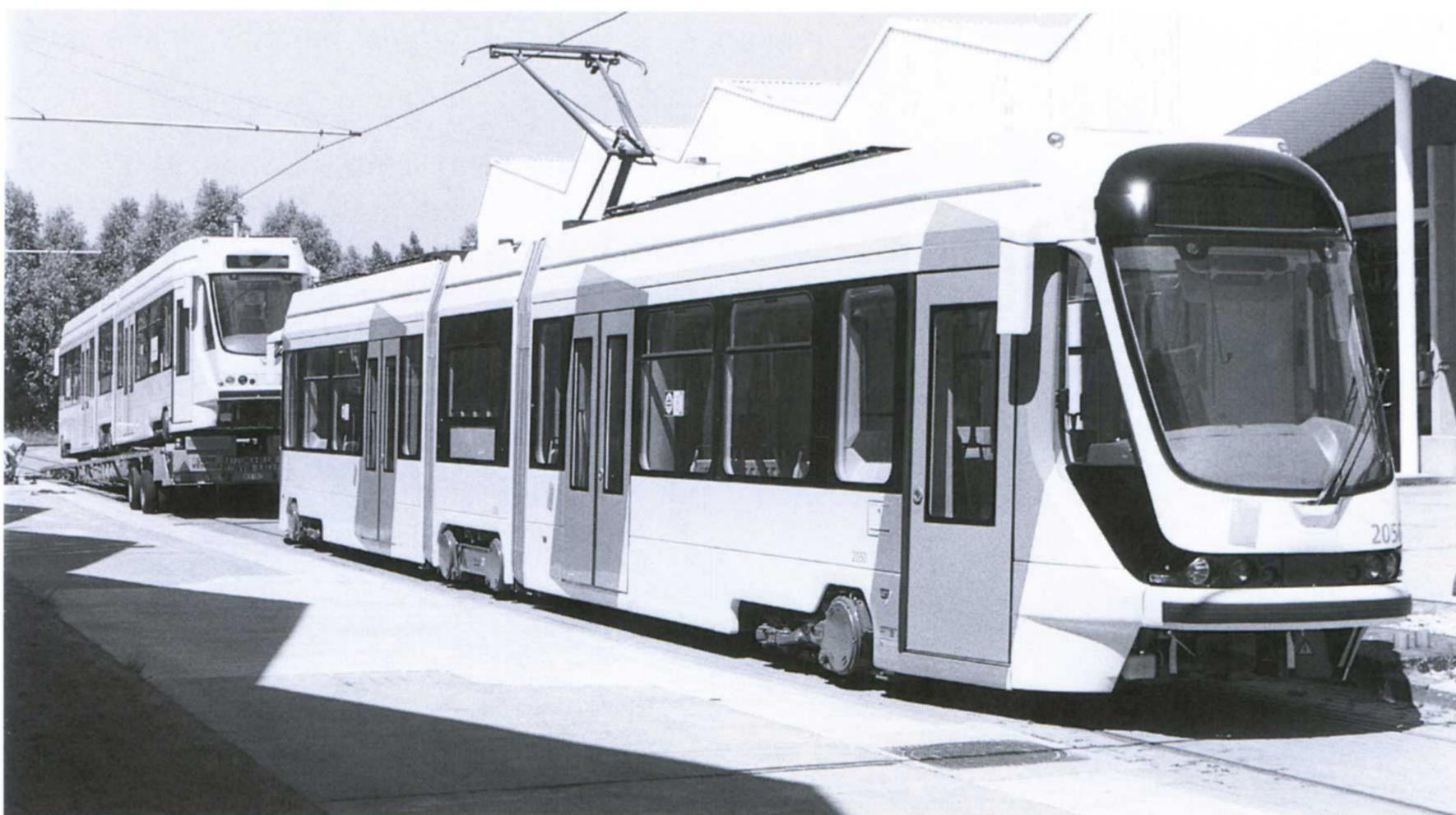


*Delta, fin novembre 1974 dans l'environnement d'un dépôt-atelier encore en plein chantier, la première rame du métro bruxellois est « mise à rails ».*

## STIB 1954 - 2004 : 50 ANS DE MATERIEL ROULANT (VII)



*C'en est terminé pour l'acheminement ferroviaire (sauf, pendant quelque temps encore, pour les véhicules de métro) la livraison des motrices 7900 se fait par la route, à l'aide d'une remorque de grande longueur, spécialement conçue à cet effet (septembre 1977).*



*Sacrifiant à la mode nouvelle des tramways à plancher bas, la STIB met en service, à partir de 1994, cinquante et une motrices du type « 2000 » les bogies très particuliers dont elles sont équipées ne connaîtront guère d'autres applications*



*Au début de 1953, sur les voies de l'atelier « vapeur » de Jadotville, présentation aux membres de l'ABAC de la locomotive « Garratt » 4-8-2 + 2-8-4 n° 340 du « Caminho de Ferro de Benguela » (Angola).*

## L'A(R)BAC AU CONGO : LES DEBUTS

Au début du mois d'octobre 1952, un membre de l'ABAC débarquait du train-courrier à Jadotville-Likasi , le trajet de 1980 kilomètres, au départ de Lobito (Angola), sur la côte atlantique, avait été parcouru en trois jours.

Jadotville, en ce temps-là, n'était pas seulement un siège important de l' « Union Minière du Haut-Katanga » et une garnison (le membre en question était officier de carrière), mais aussi le point de départ de l'électrification en 25.000 V du « Chemin de Fer du Bas-Congo au Katanga » ou B.C.K., qui agissait pour compte de la « Compagnie des Chemins de fer Katanga-Dilolo-Léopoldville » (K.D.L.).

Dès le 3 janvier 1953 était créé, à l'hôtel « Bagatelle » de Jadotville, le Groupe « Congo » de l'Association Belge des Amis des Chemins de Fer, avec le soutien immédiat et sans réserve de la Direction régionale du B.C.K.

La réunion constitutive était présidée par le Directeur régional lui-même et réunissait dix-sept personnes cheminots, fonctionnaires, agents de sociétés, commerçants et le rédacteur du journal local. Toutes ces personnes s'affilièrent immédiatement et désignèrent M. José Tiberghien comme « Chef de Groupe », le secrétariat étant assuré par l'actuel président de l'ARBAC.

Quelques mois plus tard, l'ABAC-Congo comptait quelque vingt-sept membres.

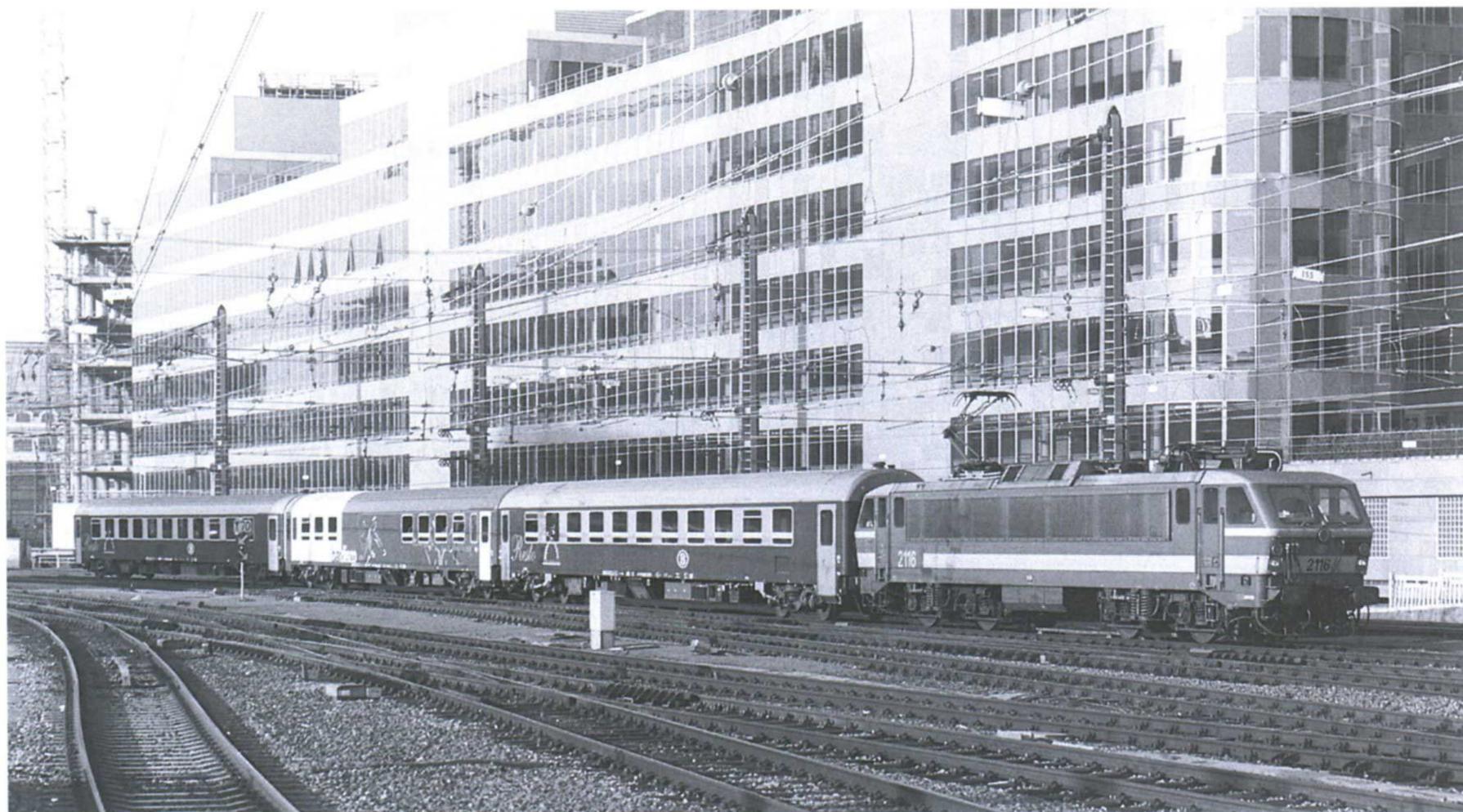
Les activités de ce groupe furent évidemment calquées sur celles de la « mère-patrie », comprenant - entre autres - visites d'ateliers ou sous-stations, présentations de locomotives.

En 1953, la traction vapeur avait encore de beaux jours devant elle - ainsi, une locomotive « Garratt » type 4-8-2 + 2-8-4 du Chemin de fer du Benguela (qui exploitait la ligne traversant la colonie portugaise de l'Angola, depuis Lobito jusqu'à la frontière congolaise) put faire ses preuves sur les lignes du Katanga. Cette locomotive avait été construite en Grande-Bretagne par « Beyer, Peacock & Co » , les 12 locomotives Garratt similaires, acquises peu après par le B.C.K., allaient être construites par les « Forges, Usines et Fonderies de Haine-Saint-Pierre »

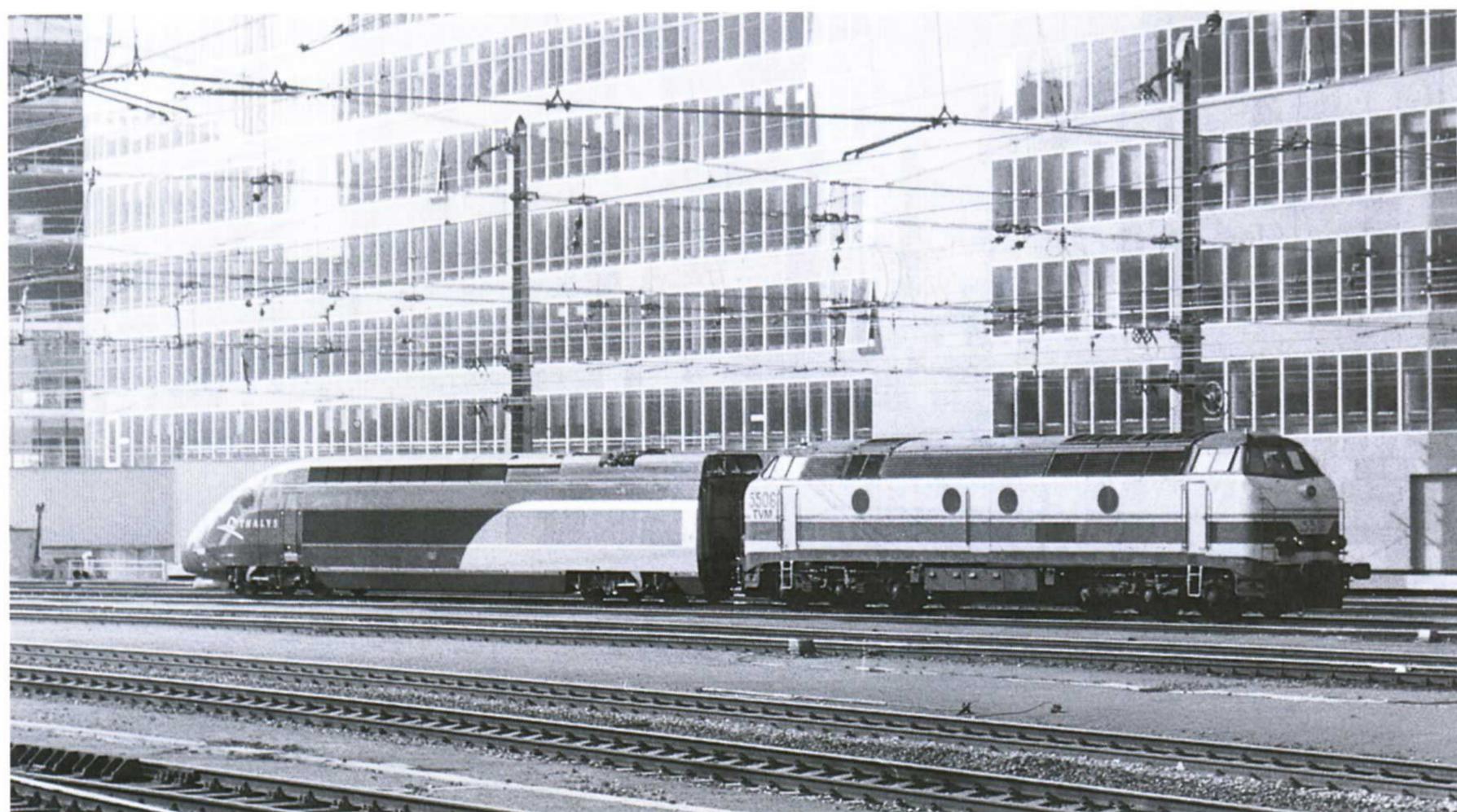
On sait ce qu'il est advenu, dans les dernières décennies, de la ligne de chemin de fer Lobito - Katanga, abandonnée, minée par une succession de conflits, devenue inexploitable. La situation des autres lignes de notre ancienne colonie ne vaut guère mieux, rongées par le manque d'entretien, de pièces de rechange, de personnel,

Des Congolais résidant en Belgique nourrissent cependant l'espoir de créer un réseau de chemins de fer neuf et moderne au Congo , ils ont fondé une association sans but lucratif « Congo = Rail » Serait-ce là l'un des premiers actes d'une nouvelle histoire des chemins de fer au Congo ? L'avenir devrait nous le dire

## CONVOIS INSOLITES EN GARE DE BRUXELLES - NORD



*Ce train, accessible aux seuls invités, se résumait à deux voitures-restaurants « I 10 » encadrant la voiture bar-dancing SR 3 provenant, elle aussi, de la transformation d'une voiture du type « I 10 » (29 août 2004).*

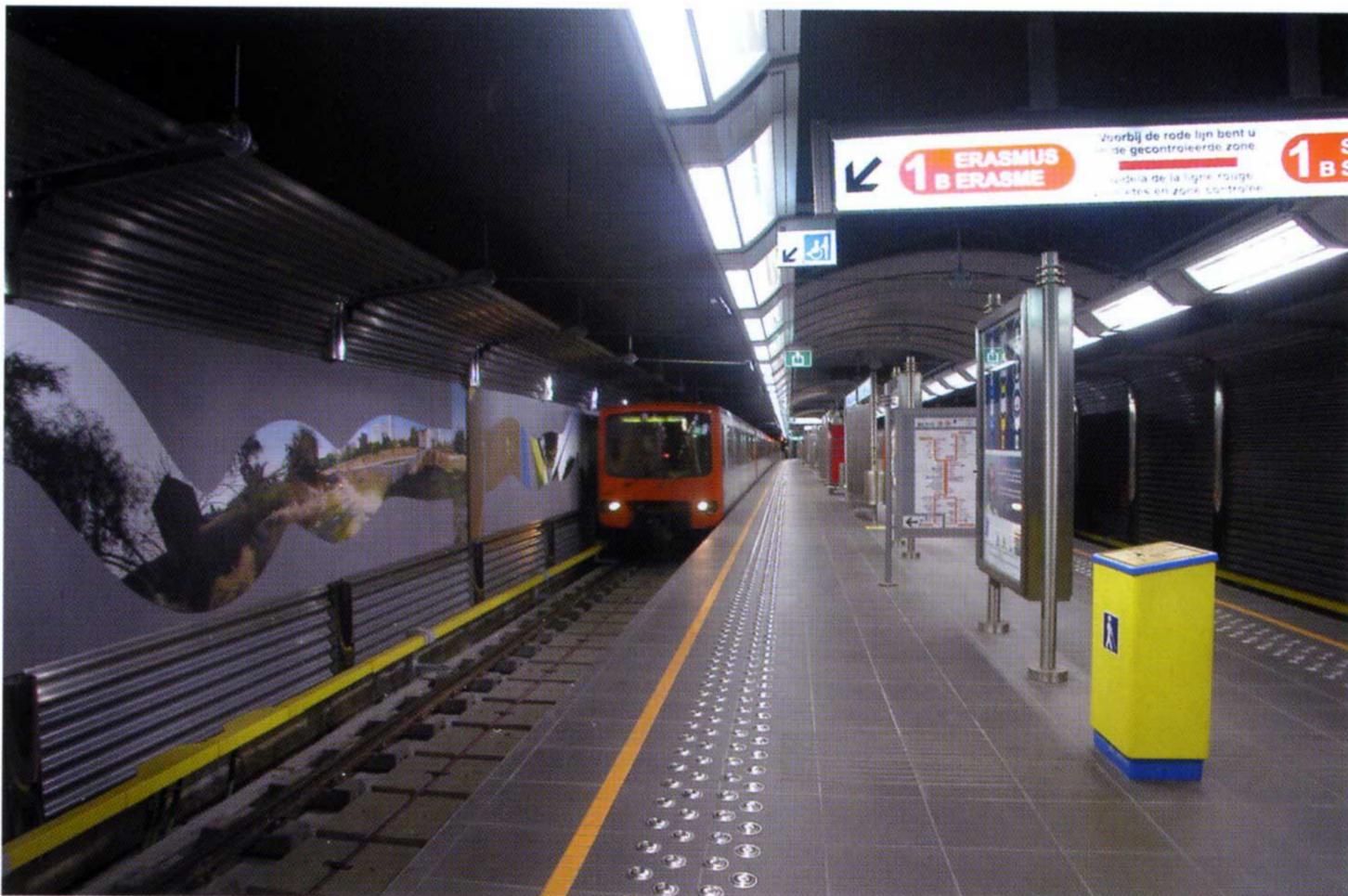


*Une motrice de la rame « Thalys » n° 4301 est acheminée vers le nouveau « Poste d'Entretien Technique » de Schaerbeek , cet atelier a été, dans la nuit (!) du 13 au 14 octobre 2004, le théâtre d'une petite exposition de matériel ferroviaire où figuraient des véhicules de réseaux étrangers, mais aussi la locomotive à vapeur 29.013 (voir en bas de la page 7)*

## ANDERLECHT . RETRO ET METRO



Lors de la « cavalcade » de tramways du 9 juin 2003, à Anderlecht, la motrice « standard » numéro 1376 du Musée du Transport Urbain Bruxellois passe sous le pont de chemin de fer de la ligne 50A, rue des Fraises.



Dans ce quartier anderlechtois, c'est dorénavant sous terre que sont installées les infrastructures ferrées de transport en commun vue du quai de la station « LA ROUE » et de sa décoration murale.

### Illustrations

**Photographies originales** G. Bricman (5b, 6, 7 22[2], 24b, 26[2], 27[2], 28[2], 29[2], 32[2]) B. Dedoncker (5h, 25[2]) G. Desbarax (23h) M. Grieten (8h) R. Pletinckx (24h) Y. Reynaert (couv. 1 couv. 4) M. Robeyns (12, couv. 3h) P. Verbruggen-STIB (couv. 2, 8b, couv. 3b) TUC-Rail (15, 17 18, 20)

**Collections** ARBAC (30[2]) Bricman (23b)

**Schémas** Bombardier (13), TUC-Rail (16)



*s.a. Imprimerie*

1440 Braine-le-Château  
Tél.. 02 410 25 60 Fax: 02 410 21 88  
e-mail: [managing@guyot.be](mailto:managing@guyot.be)