
EN LIGNES



REVUE TRIMESTRIELLE EDITEE PAR L'ASBL

*Patrimoine
Ferroviaire
Touristique*

N° 19 - septembre 1994

VALEUR : 160 FB

Bureau de dépôt : 1180 Bruxelles 18
Editeur responsable : KOOB J-P, Square Vergotte, 1200 Bruxelles



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



EN LIGNES

Revue trimestrielle éditée par l'ASBL

PFT PATRIMOINE FERROVIAIRE TOURISTIQUE



ADRESSE

PFT-asbl
Avenue des Eglantines, 15
B-1150 Bruxelles
☎ 02/770.51.82

NUMERO DE TVA

BE 435.339.562

ABONNEMENT

Pour recevoir "EN LIGNES" tous les 3 mois, il suffit de se faire membre du PFT en versant une cotisation annuelle de 500FB (pour l'étranger 600 FB) selon les modalités de paiement reprises ci-dessous, en mentionnant en communication : "membre 1994"

MODALITES DE PAIEMENT

- * si vous habitez la Belgique, il suffit de verser la somme requise sur le compte bancaire 001-1201789-35 de PFT-Bruxelles.
- * si vous habitez l'étranger
 - et possédez un compte courant postal, vous virez la somme, libellée en francs belges, sur le compte postal du PFT Bruxelles 000-1318999-90.
 - et ne possédez pas de compte courant postal, vous nous adressez soit un Eurochèque barré, libellé en francs belges au nom du PFT-Bruxelles, soit un mandat postal international, libellé en francs belges.

CHANGEMENT D'ADRESSE

Il suffit simplement de nous envoyer vos nouvelles coordonnées.

COURRIER

Pour toute correspondance, veuillez joindre une enveloppe timbrée self-adressée.

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.

RESTAURATION DU MATERIEL

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

DEPOT LEGAL

A la parution

Le mot du Président

Si le début de l'année ne s'est pas présenté sous les meilleures auspices, sa fin pourrait réserver bien des surprises... agréables! Les différents dossiers importants en instance de trouver une issue ne cessaient de s'agglomérer et, pour chacun d'eux, une solution est en vue. Peut-être est-ce parce que l'appel de détresse lancé dans le précédent numéro a été perçu dans les hautes sphères de la SNCB et des ministères?

Qu'on en juge.

Premier problème : le garage du matériel.

La Ville de Braine-le-Comte a peut-être perdu l'occasion de posséder un musée des chemins de fer, puisqu'elle a tout mis en oeuvre pour rejeter ce projet. Dès lors, nous nous étions mis en quête de découvrir un autre site susceptible de nous accueillir, et deux pouvaient s'y prêter : Ronet, dont l'atelier de traction est maintenant abandonné, et Bruxelles Tour-et-Taxis. Et c'est dans ce prestigieux monument, en voie de classement, que la SNCB nous propose de garer notre matériel. Il faut savoir que cette installation est occupée par ABX - le service colis de la SNCB - qui déménagera dans ses nouveaux locaux de Petite-Ile au mois d'octobre. La SNCB envisage dès lors de récupérer le site pour y implanter son futur musée et nous sommes donc invités à déjà pouvoir y entreposer notre collection.

Deuxième problème : l'immatriculation de notre locomotive à vapeur.

Lorsque vous lirez ces lignes, notre 26.101 aura sans doute déjà effectué ses premiers tours de roues puisqu'elle a reçu l'autorisation de circuler la journée du Patrimoine entre Mons et Quiévrain. Cette première circulation débouchera sur l'immatriculation définitive lorsque le dernier problème subsistant - le robinet de frein Knorr - aura été remplacé.

Troisième problème : la ligne 128.

Là aussi, il semble que les instances politiques locales tiennent compte de notre action et décident d'y mettre un peu de leur. Plusieurs contacts ont eu lieu ou sont programmés et on espère qu'une issue favorable pourra être trouvée.

Comme quoi l'avenir appartient à qui sait attendre!

Bonne lecture

AGENDA PFT

- Dimanche 4 septembre :** navettes en autorail entre Ciney et Spontin à l'occasion de la brocante d'Halloy
- Dimanche 11 septembre :** à l'occasion de la journée du Patrimoine, première sortie de la 26.101 entre Saint-Ghislain et Quiévrain
- Samedi 17 septembre :** adieu aux voitures M3 et remorques type 734
- Dimanche 25 septembre :** entretien ligne 128
- Dimanche 23 octobre :** entretien ligne 128
- Dimanche 20 novembre :** entretien ligne 128

Ceux qui sont intéressés de fournir leur aide à la mise en ordre de la ligne 128 peuvent prendre contact avec nous par téléphone au 065/78.29.22. Nous leur donnerons alors toutes les indications pratiques. Merci d'avance.

Photos de couverture

Première page : PHOTO N° 19-36

Le 554.18 tel que vous ne le verrez plus dans la couleur vert foncé. Notre autorail réapparaîtra bientôt dans une nouvelle version en deux tons de verts : vert foncé pour le bas de caisse et vert clair pour la partie supérieure. Pâturages, 30 mars 1991.

Photo : Serge MARTIN.

Dernière page

Il n'y a pas qu'en Italie qu'on achète et reconditionne remarquablement du matériel d'occasion. Plusieurs sociétés privées suédoises récemment créées ont en effet acquis des "gros nez" danois des séries MX et MY. Ici la TMY 102 du Tagakeriet i Berg Slagen A.B. (ex. DSB MY 1128) au dépôt de Kristinehamn, 29 avril 1994.

Photo : Svein Torolf Semb, collection Tanguy BADIÉ.

EN LIGNES 19

SEPTEMBRE 1994

SOMMAIRE

Le mot du Président :.....	2
Le matériel marchandises :.....	4
Courrier des lecteurs :.....	9
Nos voyages :.....	10
Le PTVF :.....	15
Actualité étrangère :.....	16
Actualité SNCB :.....	21
- Matériel roulant :.....	21
- Infrastructure :.....	24
- Divers :.....	27
- L'actualité en images :.....	32
- Les beaux spéciaux du mois de juin :.....	35
- Radiation :.....	40
- Le point sur les travaux TGV :.....	43
- La base TGV de St.Druon :.....	48
Curiosité ferroviaire :.....	50
PFT-Boutique :.....	51

REALISATION

Jean-Luc VANDERHAEGEN

REDACTEUR EN CHEF

Jean-Luc VANDERHAEGEN

REDACTION

Baudouin DIEU, Philippe DIEU, Pierre HERBIET, Eric VAN HOECK, Serge MARTIN, Jean-François HUART, Jean-Luc VANDERHAEGEN.

REMERCIEMENTS

Christian DOSOGNE, Philippe SCHOLL, Pierre BERCHEM, Tanguy BADIE, Georges BADIE, Georgy LEJEUNE, Christian VANHECK, Marc RIGUELLE, Philippe GOUSSET, Alain DEFECHEREUX, Stefan DENAYRE, Pascal DUBOIS, Fabrice VACHAUDEZ, Michel LEBEAU, Jean-Marc HOTTON, Claude VANDECASTEELE, Svein Torolf SEMB, Roger CRİKELAIRE, Jean-Pierre FIER, J-J GEORGET.

AVIS A NOS LECTEURS

Depuis maintenant trois trimestres, qui correspondent en fait au début de l'impression de votre revue préférée par imprimerie, nous distribuons les revues "En Lignes" et "Op de Baan" en librairie par l'intermédiaire d'une maison de diffusion.

450 exemplaires sont donc ainsi distribués, avec un total d'inventus de 30% environ. Or, le distributeur s'approprié 45% du prix de vente et ne restitue pas les inventus, qui sont détruits... Vous imaginez sans peine que nous ne tirons donc aucun bénéfice de ce service.

C'est pourquoi, nous nous permettons de vous rappeler que l'abonnement à notre revue, d'un montant modique, est pour nous une source de revenus non négligeable, qui permet en plus, à vous lecteurs, de profiter d'avantages supplémentaires.

C'est ainsi que vous êtes automatiquement prévenus, lorsque vous êtes abonnés, des manifestations PFT par les revues hors série "En Lignes" et que vous profitez de prix spéciaux préférentiels sur les voyages, la librairie et les articles mis en vente. Merci de nous soutenir dans notre action

NOUVEAUTÉS!!

Photo-thème n°10

Série indissociable de 10 photos couleurs au format 10x15 ayant pour thème le voyage PFT Bruxelles-Köln organisé le 26 mai 1990 et mettant en scène la 204.003 et la 5407.

10-1 :	5407 + 204.003 à Leuven
10-2 :	5407 + 204.003 à Aachen-Hbf
10-3 :	5407 + 204.003 à aachen-Rothe-Erde
10-4 :	5407 et E110.393 à Köln-Deutz
10-5 :	204.003 sur la plaque tournante du dépôt de Köln-Deutz
10-6 :	204.003 + 5407 à Köln-Hbf
10-7 :	204.003 + 5407 à Buir
10-8 :	204.003 + 5407 à Düren
10-9 :	204.003 + 5407 et 140.449 à Eschweiler
10-10 :	204.003 + 5407 à Verviers

Prix : 400 FB (non membre 450 FB), frais d'envoi inclus.

Communication : Photo-thème 10.

Grâce à la bienveillance d'un membre, le PFT a pu obtenir la reproduction d'une **carte des chemins de fer industriels du Couchant de Mons** (voies ferrées boraines) datant des années 1860.

Editée en plusieurs couleurs, elle reprend le Chemin de fer du Haut et du Bas Flénu, le chemin de fer de St Ghislain, le Hainaut-Flandres, etc.

La reproduction est conforme à l'original au format 40 x 70 cm (en 3 parties) sur papier satiné, avec recouvrement plastique; la reproduction est effectuée par un procédé laser.

Le PFT peut vous procurer ce document historique, roulé, au prix de 375F, + frais d'envoi, (Belgique : 65 F, étranger : 77 F selon les modalités reprises en page 2 (communication : carte Borinage).

Attention : le tirage est limité à 30 exemplaires.

PETITES ANNONCES

□ Depuis le 1er janvier dernier, la firme allemande de Göppingen - Marklin - a ouvert, avec le soutien du Club Marklin Belgique, une banque de données pour les amateurs de trains.

Elle est accessible à ceux qui possèdent un PC équipé d'un modem via une ligne téléphonique. Il suffit de composer le 081/61.49.10 et votre PC se branchera automatiquement avec le système. L'accès est gratuit et la base de données est opérationnelle 7 jour sur 7, 24 heures sur 24.

On y trouve des informations sur les activités en Belgique ou à l'étranger des divers clubs et associations, des séminaires, des foires belges et étrangères, des adresses utiles, etc.

Des renseignements complémentaires concernant cette intéressante initiative peuvent être obtenus auprès de Philippe Notté, rue de Lessines, 12 à 7890 ELLEZELLES

□ Les Amis du Pin's Ferroviaire ont le plaisir de vous informer de leur seconde exposition et bourse internationale de Pin's ferroviaires. Elle se tiendra le dimanche 2 octobre 1994 de 9 heures à 18 heures au camping la Taupinière à Graas (Grand-Duché de Luxembourg, sortie autoroute Bruxelles-Luxembourg n°33 direction Clémency, dernière sortie en territoire belge; sortie Luxembourg-Bruxelles n°33 direction Clémency, première sortie en territoire belge).

Le matériel marchandises

Les marquages - suite -

7. Equipements de freinage - masse des wagons

7.1 Type de frein

Il existe de nombreux fabricants d'équipements de freinage. Ces appareils se distinguent par des particularités constructives, mais ils sont tous basés sur un même principe d'équilibre de pressions sur des membranes. Le frein est dit continu lorsque les freins de tous les véhicules sont reliés entre eux (par une conduite appelée conduite générale du frein automatique) et commandés à partir d'un seul endroit (robinet de frein actionné par le conducteur); il est dit automatique lorsqu'il s'applique de lui-même en cas d'avarie (rupture d'attelage par exemple). La pression de régime de la conduite générale dépend du système utilisé: frein à vide (notamment en usage en Grande-

Bretagne) ou frein à air comprimé. Nous reviendrons ultérieurement plus en détail sur les équipements de frein et leur fonctionnement, sujet dépassant le cadre du présent article. Sachez déjà que les wagons destinés au trafic Transmanche sont munis des deux types de freins (vous reconnaîtrez facilement la grosse conduite du frein à vide).

Les abréviations suivantes sont apposées sur les wagons et correspondent aux différents fabricants (pour des raisons commerciales bien compréhensibles, chaque pays disposant d'un fabricant national d'équipements de frein en munit les wagons de son parc):

O : Oerlikon	Ch : Charmilles	Bd : Breda	Bo : Bozic
K : Knorr	KE : Knorr type E	Kk : Kunze - Knorr	DK : Dako
Hik: Hildebrand Knorr	Dr : Drolshammer	W : Westinghouse	
WU : Westinghouse type U	WE : Westinghouse type E	WA : Westinghouse type A	

La plupart des véhicules de la SNCB sont équipés en Oerlikon (O) ou Knorr (K).

7.2 Notions complémentaires

Les équipements de frein présentent de notables différences de fonctionnement suivant le véhicule. La vitesse maximum autorisée dépend de ses particularités constructives (bogies, suspension) mais aussi - et surtout - de la puissance de freinage disponible en regard de la charge. Cette puissance est caractérisée par la masse freinée, exprimée en tonnes-frein, ou en pourcentage de freinage. Par définition, un véhicule possède une masse freinée égale à sa propre masse (soit 100% de freinage) lorsque, lancé sur une voie en palier et en alignement droit à une vitesse de 100 km/h, il est capable de s'arrêter sur une distance de 530m. On n'autorisera un train à rouler à une vitesse déterminée que si le pourcentage de frein requis est atteint. Par exemple, un train de marchandises doit disposer de 50% de freinage pour pouvoir rouler à 80 km/h. La plupart des voitures disposent de 140, 160%

de freinage voire plus (en particulier lorsqu'elles sont équipées du frein magnétique).

Les distributeurs de frein (commandés par la conduite générale), sont munis d'accessoires permettant d'adapter les caractéristiques de freinage du wagon. On peut ainsi adapter la masse freinée à la charge (trop de frein est nuisible: on risque le blocage des roues; trop peu de frein est encore plus nuisible, comme chacun sait!) ou au type de train (marchandises - voyageurs); on peut aussi la faire varier en fonction de la vitesse (le coefficient de frottement des blocs de fonte n'est pas constant: il est plus faible à haute vitesse): on parle alors de frein haute puissance ou à deux étages de pression, ou de frein autovariable dans le cas d'une adaptation continue à la charge.



Les abréviations suivantes sont utilisées :

G:	frein pour trains de marchandises
P:	frein pour trains de voyageurs
R:	frein à haute puissance
GP:	possède les deux régimes G et P
PR:	possède les deux régimes P et R
GPR:	possède les trois régimes G, P et R
A:	variabilité automatique en fonction de la charge
Mg:	frein magnétique

Ces abréviations sont souvent combinées au type de frein, ce qui donne par exemple:

O - GPA: frein Oerlikon, régime marchandises - voyageurs, équipé de l'autovariable.

7.3 Semelles et blocs de frein

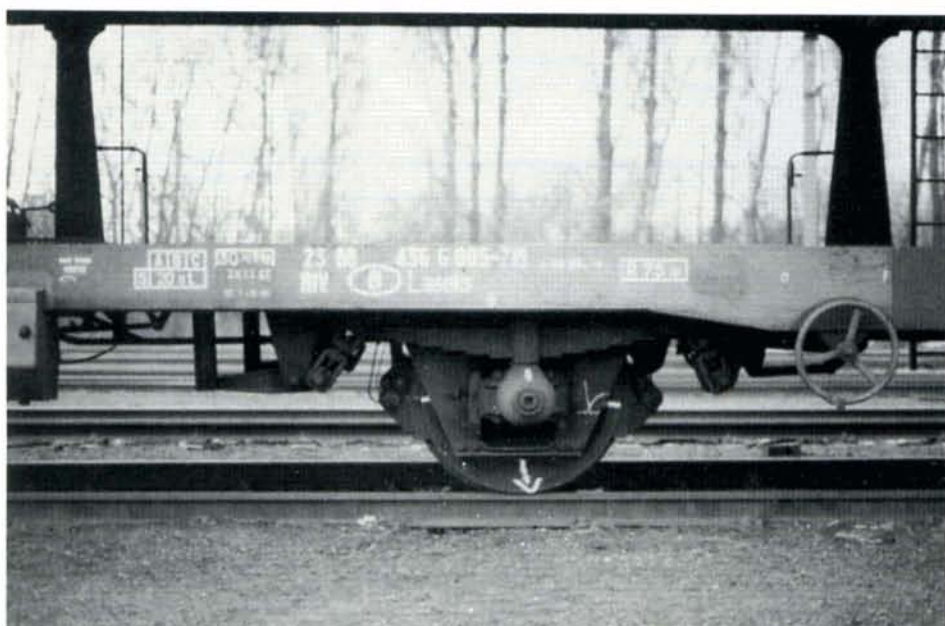
	<p>Certains véhicules sont munis de freins à disques; on les reconnaît au sigle D apposé sur les longerons.</p>
	<p>Lorsque les blocs de frein sont en matière composite et non en fonte, le sigle K est apposé. Pourquoi utiliser de la matière composite? Parce que son coefficient de frottement ne varie pratiquement pas en fonction de la vitesse. Le frein à deux étages de pression est donc inutile. Les semelles de frein à disques sont toujours en matière composite.</p>

7.4 Tare - frein à main

Il est naturellement intéressant de connaître la tare d'un wagon afin de déterminer la charge d'un train comportant des wagons vides. La valeur de la tare est apposée à gauche de la paroi latérale, à l'intérieur d'un cadre ①. Lorsque le véhicule est équipé d'un frein à main, la masse freinée de celui-ci est indiquée dans le même cadre, pour autant que cette masse freinée soit inférieure à la masse totale (tare + chargement max. autorisé) du

wagon. La tare figure au numérateur, et la masse freinée du frein à main au dénominateur ②. Si le frein à main est manœuvrable du sol, le chiffre donnant la masse freinée est encadré de rouge. Au cas où le véhicule est équipé de deux freins à main agissant indépendamment, la masse freinée totale est exprimée comme en ③.

<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: fit-content; margin: 0 auto;">00 000kg</div> <p>①</p>	<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: fit-content; margin: 0 auto;"> $\frac{00\ 000\text{kg}}{00.\text{ot}}$ </div> <p>②</p>	<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: fit-content; margin: 0 auto;"> $\frac{00\ 000\text{kg}}{2 \times 00.\text{ot}}$ </div> <p>③</p>
---	---	--



← Ci-contre, un Laaeks, wagon plat à essieux indépendants (L), multiple (aa), à étages pour le transport d'autos (e) et autorisé à 100 km/h. La lettre k, qui n'est plus standard pour les wagons multiples, est maintenue temporairement sur les wagons existants et signifie une charge utile inférieure à 20t. Longueur 30,88m, tare 30.360 kg, rayon minimum d'inscription en courbe 75m. Wagon privé RIV (23). La masse freinée des freins à main manœuvrables du sol (valeurs encadrées en rouge) est de 2x13,6t.

8. Equipements et marquages divers

8.1 Pièces amovibles

Certains wagons tels les wagons à ranchers sont munis d'accessoires amovibles interchangeables, en nombre déterminé. Afin de fournir tous les renseignements nécessaires et de permettre de savoir si le wagon est complet, on indique le nombre et le type d'accessoires dont le wagon est équipé. Ces pièces doivent toujours accompagner le wagon, utilisées ou non.

Le signe utilisé comporte un nombre (le nombre de pièces) suivi d'une fraction où figure au numérateur la lettre A (pour accessoire Amovible) et au dénominateur la nature de l'accessoire. La fiche UIC en donne la liste détaillée:

1	rancher amovible	26	réservoir à glace
2	haussette latérale amovible de wagon plat	27	écran de réservoir à glace
3	haussette de bout amovible de wagon plat	28	châssis de glacière
4	battant latéral amovible	29	chevalet ou barre à crochets pour la suspension de la viande
5	montant intermédiaire amovible pour arrimage du chargement	30	traverse amovible de wagon à plan de chargement bas
6	chaîne de rancher	31	support amovible
7	manivelle et volant amovibles pour treuil	32	traverse d'amarrage (transports spéciaux)
8	barre faîtière ou de bâchage	33	panneau de plancher mobile (idem)
9	traverse pivotante (avec ranchers)	34	tube à oxygène
10	plancher intermédiaire (pour bétail, volaille...)	35	bloc de calage
11	charpente du plancher intermédiaire	36	barre d'enrayage (pour véhicules automobiles)
12	planche du plancher intermédiaire	37	courroie d'amarrage (idem)
13	panneau à claire-voie pour fruits, légumes, ...	38	poutrelle pour rampe mobile (idem)
14	panneau de retenue se plaçant devant les portes	39	berceau de chargement de wagon à traverse pivotante (pour chaudières, etc.)
15	cage pour volaille ou petit bétail	40	demi-accouplement de chauffage de rechange
16	perchoir pour volaille	41	extincteur
17	auge	42	cale de roue pour véhicules
18	support d'auge	43	rampe de chargement pour véhicules
19	barre de séparation (par exemple pour wagon-écurie)	44	barre de garde-corps
20	panneau de séparation (idem)	45	partie coudée de garde-corps
21	pont mobile de wagon-écurie	46	vis de frein
22	licol de wagon-écurie	47	sommiers métalliques pour rouleaux de tôle
23	pliant de wagon-écurie	48	panneau de recouvrement pour inscriptions
24	flèche d'attelage	49	châssis de chargement pour marchandises spéciales
25	grille de plancher		

Un exemple:

$$18 \frac{A}{42} \quad 1 \frac{A}{43}$$

signifie que le wagon est équipé de 18 cales de roue pour véhicules automobiles et d'une rampe de chargement pour les dits véhicules.

8.2 Suspension

Certains wagons exigent l'appariement des ressorts de suspension. On appose sur ces véhicules un signe spécial:






8.3 Pare-étincelles

Certains matières dangereuses exigent une protection particulière du plancher. Les wagons à essieux équipés d'une tôle pare-étincelles sont munis d'un sigle particulier:



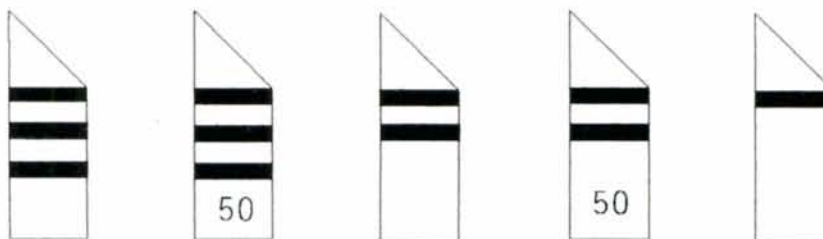
8.4 Points de levage:

Les endroits où les vérins peuvent prendre appui pour lever le véhicule sont indiqués de la façon suivante:

	Levage en atelier, caisse seule.
	Levage du wagon entier, avec ou sans ses organes de roulement.
	Levage ou relevage par une extrémité du wagon (avec ou sans ses organes de roulement).

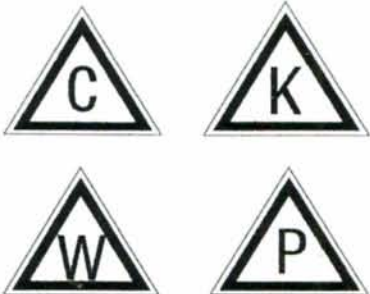
8.5 Conduite de chauffage

Les wagons susceptibles d'être intégrés dans des trains de voyageurs sont parfois munis d'une conduite d'alimentation en haute tension pour le chauffage électrique. Sur la partie inférieure des montants d'angle est peint un rectangle jaune à pans coupés, comportant 1 à 3 bandes noires et éventuellement le chiffre 50, selon le type de tension et de courant pour lequel la conduite est prévue: une bande = 1 kV; deux bandes = 1,5 kV; trois bandes = 3 kV. Le chiffre 50 signifie "courant alternatif, 50Hz"



8.6 Transport de véhicules rail-route

On sait le développement considérable pris par le trafic combiné rail-route ces dernières années. Les compagnies de chemin de fer ont adapté leur matériel aux différents types de charges, et les wagons peuvent accueillir des remorques, semi-remorques ou caisses mobiles. Selon le genre de véhicule transporté, les wagons portent un des signes suivants:

	<p>C: sur les wagons "poche" unifiés pour caisses mobiles, ou présentant des caractéristiques identiques ou plus favorables, question de codification des unités de chargement;</p> <p>K: sur les wagons "kangourou" pour semi-remorques;</p> <p>W: sur les wagons "wippen" pour semi-remorques;</p> <p>P: sur les wagons "poche" unifiés pour remorques et semi-remorques.</p>
---	---

8.7 Réfrigérants

Les wagons destinés au transport de denrées périssables et munis d'un équipement de réfrigération portent en dessous du sigle UIC un code en blanc sur fond bleu donnant le type du système de réfrigération utilisé ainsi que la date d'échéance du certificat de visite.

8.8 Wagons destinés au trafic avec les pays ibériques

Un cadre spécial est apposé sur les wagons à essieux ou bogies interchangeables admis sur les réseaux des CP et de la RENFE. Il reprend différents éléments tels que:

PARA ESPAÑA: 2 losanges jaunes	destination, en rouge. donnent la vitesse maximale avec la charge maximale et à vide. Lorsque ces vitesses sont iden- tiques, il n'y a qu'un seul losange.
TARA:	tare du wagon
CARGA MAX:	masse limite de chargement
FRENO VACIO:	frein à vide (valeur de gauche = vide; valeur de droite = en charge)
FRENO MANO MAX:	masse freinée max. du frein à vis.

Le cadre et les inscriptions inférieures sont noirs sur les wagons peints en blanc. Ils sont blancs sur fond bleu sur les autres wagons:

PARA ESPAÑA	
TARA	00,0t.
CARGA MAX.	00,0t.
FRENO VACIO	00-00t.
FRENO MANO MAX.	00t.

Les draisines de la Molignée

Grandeur et décadence d'une ligne ferroviaire, ou approche très intelligente d'un site désaffecté? Les avis seront certainement fort partagés.

Mais, puisque cette jolie ligne 150 de la Molignée est maintenue en place pour "raisons stratégiques", et comme le projet précédent de la ligne touristique ne s'est pas concrétisé (il était pourtant si beau, sur cette ligne, notre autorail 554.18 du PFT!), pourquoi pas cette géniale idée de "cuistax" ferroviaire qui, jusqu'à présent, n'existait qu'en Alsace?

En fait, c'est beaucoup mieux qu'un simple cuistax, car c'est une vraie draisine: il s'agit d'un engin bien conçu, équipé latéralement de deux selles de vélo, et, au centre, d'un siège transatlantique de deux places pour les éventuels passagers; l'ensemble pèse 100 kilos, est équipé de deux pédales, de pédales de frein et se révèle très roulant.

Pour cette année, le trajet se limitera à la partie gare de Falaën - gare de Denée-Maredsous (donc deux fois trois kilomètres). A l'aller, vers Denée, la voie est en légère montée, excellente pour les mollets... mais très faisable. Arrivée en gare de Denée-Maredsous où une pose revitalisante s'impose au sympathique café-restaurant de Maredsous, qui n'est rien d'autre que l'ancienne gare à qui le propriétaire a laissé tout son cachet de site ferroviaire. La draisine est alors "retournée" sur les rails, et c'est le retour à Falaën: un vrai moment délicieux, car il suffit de se laisser doucement redescendre, en n'oubliant pas, de temps à autre, un petit coup à la pédale du frein!

Vous êtes curieux de ce qui touche au rail, allez essayer cette draisine: très curieuse impression que cet engin, étonnante vision peu courante d'une ligne de chemin de fer,

surtout quand on franchit les beaux ponts de la Molignée, comme celui situé au centre de Sosoye.

Et croyez-moi, vous qui avez peut-être fait du cuistax à la mer, dans la cohue estivale, vous allez apprécier ce cuistax des champs et ferroviaire de surcroît, et vos enfants seront ravis; sans compter la très curieuse impression que va vous laisser cette vision d'une ligne ferroviaire, vue de cette étonnante manière.

Allez-y, c'est une tranche de vrai plaisir ferroviaire!

Michel LEBEAU.

RENSEIGNEMENTS : ☎ 082/69.93.13
ou 082/69.90.79 (Fax 082/69.90.80).
En service de 9 à 21 heures.
Prix par personne : 150 F le week-end,
125 F en semaine.



En route vers Sosoye... Photo : Michel LEBEAU, 12-07-1994.



Gros plan sur un cuistax. Photo : Michel LEBEAU, 12-07-1994.

Courrier des lecteurs

De Monsieur MERCIER de Bruxelles

Lors d'un récent voyage en France j'ai observé plusieurs locomotives portant des numéros qui ne me sont pas connus : BB 16.109, BB 16.112, BB 16.116.

Pourriez-vous me renseigner à ce sujet?

La SNCF a entrepris en 1991 la modification de plusieurs dizaines de locomotives de 3 séries différentes pour pouvoir les utiliser en réversibilité.

Ainsi, les locomotives que vous avez aperçues émanent de la série BB 16.000. Au total, 20 machines ont été transformées et renumérotées BB 16.101 à 16.120. Elles circulent principalement au départ de Paris vers Compiègne, Evreux, Rouen et Amiens avec des rames réversibles à double étage.

Les deux autres séries concernées sont issues du parc 1500 V =. On trouve ainsi 42 locomotives de la série BB 9400/9500 modifiées en BB 9600 et circulant avec des trains de banlieue ou de navettes notamment à Orléans, Tours, Nîmes, Marseille et Lyon; et 4 locomotives du type BB 9200 transformées en BB 9700.

PHOTO 19-07 ↗

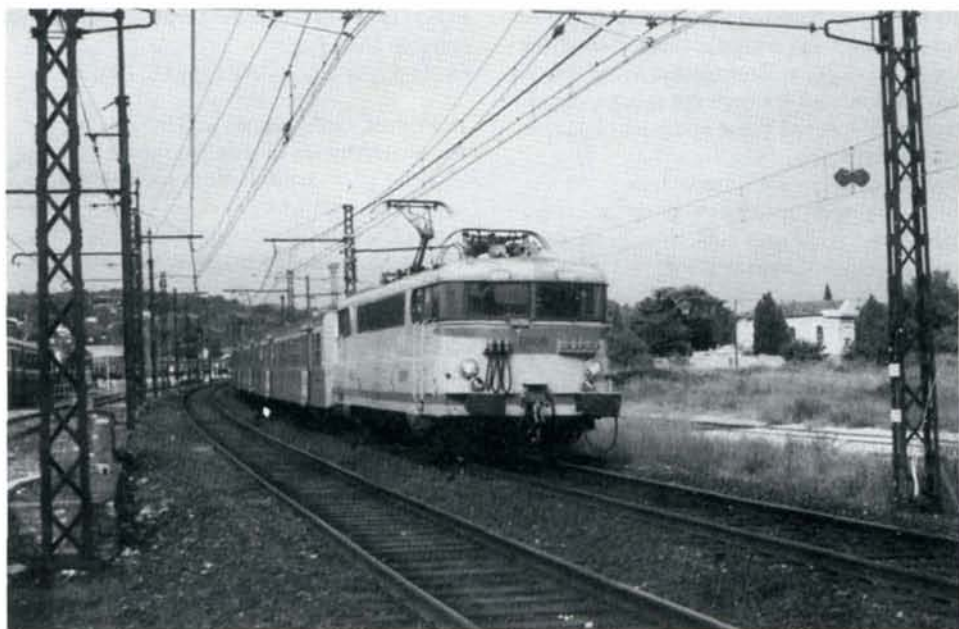
La BB 16.106 (ex. BB 16.009 transformée en février 1992) quitte la gare de Paris-Nord en poussant une rame de VB2N (voitures de banlieue à 2 niveaux) à destination de Crépy-en-Valois. 14 avril 1994.

Photo : Jean-Luc VANDERHAEGEN.

PHOTO 19-08 →

Une rame réversible RIO (rame inox omnibus) de la région de la Provence remorquée par la BB 9605 (ex. BB 9487 modifiée pour la réversibilité en janvier 1992), photographiée le long du dépôt de Nîmes le 27 septembre 1993.

Photo : Pascal DUBOIS.



Un de nos membres bruxellois, Monsieur Pierre. Decock nous fait part de ses remarques "tramviaires" au sujet de notre dernière édition "Le rail bruxellois en images".

Quelques erreurs se sont glissées dans les légendes et c'est avec plaisir que nous publions les renseignements rectificatifs.

- A la page 77, il est mentionné que la ligne 58 est la plus longue du réseau et jouit de ce fait d'un film avec le numéro indiqué en rouge. Ce n'est pas la longueur de la ligne qui la classe "à tarification spéciale" ou non, mais bien le périmètre urbain qu'elle dépasse;
- à la page 113, une photo d'une motrice 9000 indique qu'elle n'est pas équipée

pour circuler dans les tunnels de pré-métro. En fait, ces motrices n'ont jamais été prévues pour ces tunnels parce qu'elle ne remplissaient pas, entre autres, les conditions de sécurité requises;

- à la page 151, la caténaire est du type mixte;
- trois erreurs à propos du 93 aux pages 100, 153 et 156 : il est mentionné que le 93 a été supprimé en août 1985, alors qu'à cette date il fut dévié par l'avenue Louise vers le Bois de la Cambre; il a toujours son terminus nord à la gare de Schaarbeek et c'est aujourd'hui qu'il passe par le Sablon;
- à la page 181, à propos du terminus du rond-point Churchill, c'est depuis la

prolongation du 23 au nord que ce terminus n'est plus utilisé régulièrement et non depuis la suppression du 22.

Quelques détails sont également relevés, comme le fait que la ligne 15 n'était certainement pas le meilleur moyen de se rendre du Midi ou Nord ou inversement, que la place Marie-Josée est à Ixelles et non à Uccle, que l'intercirculation n'est peut-être pas le meilleur terme pour désigner l'élément central des motrices 4000 et qu'aucune motrice série 1600 ne figure sur la photo de la page 191.

Un grand merci à notre lecteur d'avoir noté ces anomalies, ce qui permet d'éviter des erreurs pour l'avenir.

Nos voyages

samedi 7 mai 1994

Les 59 à l'assaut de l'Athus-Meuse

7 mai, tôt le matin, une rame composée de quatre voitures K de 1ère classe et de la voiture-buffet du PFT puissamment remorquée par deux locomotives diesel de la série 59, les 5926 et 5927, s'engageait au départ de Schaerbeek sur la ceinture ouest de Bruxelles (ligne 28) jusqu'à Bruxelles-Midi, évitant ainsi les manoeuvres de remise en tête.

Rapidement, on a constaté que le conducteur freinait au régime "tout ou rien". Les passagers qui sont descendus du train avec une tache de café ou de Coca-Cola sur leur chemise vous en diront deux mots...!

A la sortie de Namur, notre convoi dut patienter quelques minutes avant de s'engager sur la ligne 154 Namur-Dinant, à cause d'importants travaux au tunnel de Fitevoye. Il traversa ensuite à toute vitesse les gares de Dinant et Anseremme avant d'arriver à Houyet où les derniers nuages disparaissaient, laissant place à un ciel bleu azur typiquement PFT.

Second et inévitable arrêt-photo : le site bucolique de la gare de Vonêche même si le fond du tableau est entaché par l'affreuse grue verte de la scierie.

D'autres arrêts photos seront réalisés à Gedinne et Paliseul.

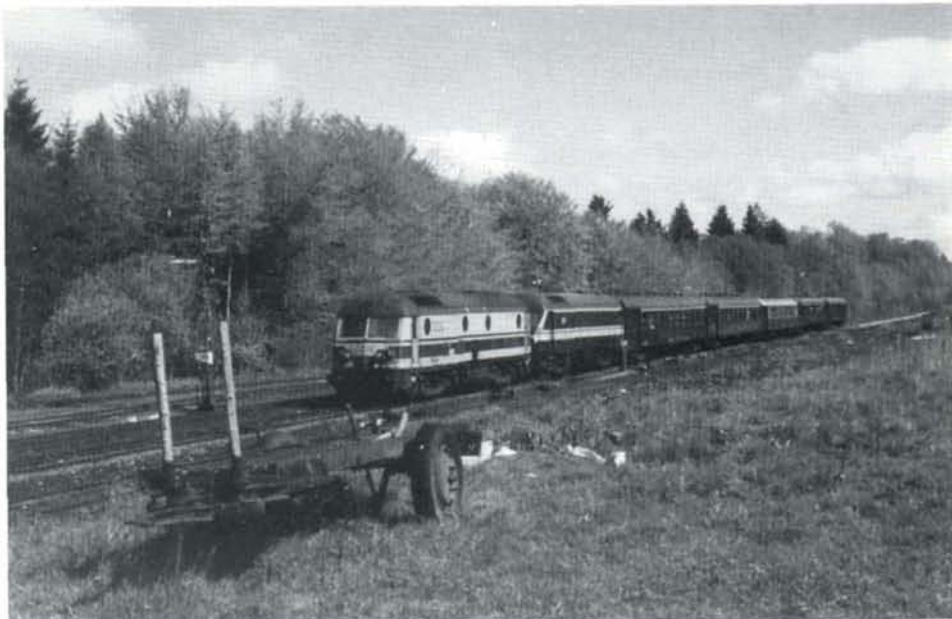


PHOTO 19-01 *Quatre arrêts-photos furent réalisés sur la section Dinant-Bertrix; ici celui de Gedinne.*

Photo : Jean-Luc VANDERHAEGEN

A Bertrix, deux bus de la TEC attendaient les photographes afin de les mener vers les sites les plus caractéristiques de la ligne en direction de Virton; les arrêts en pleine voie ne sont pas autorisés entre Bertrix et Virton. Les autres voyageurs restèrent dans le train jusqu'à Virton. Les arrêts "bus" se coordonnèrent bien jusqu'aux Epieux où un

camion chargeant des grumes barrait le chemin. Conclusion : 1 km à pied et au pas soutenu jusqu'à la halte perdue en pleine forêt. C'est sous les "yop yop yop on se les magne" criés par les organisateurs que tout le monde regagna les bus après cette escale très sportive.

Après l'arrêt-photo au passage à niveau de Martuë, un second problème arriva à un

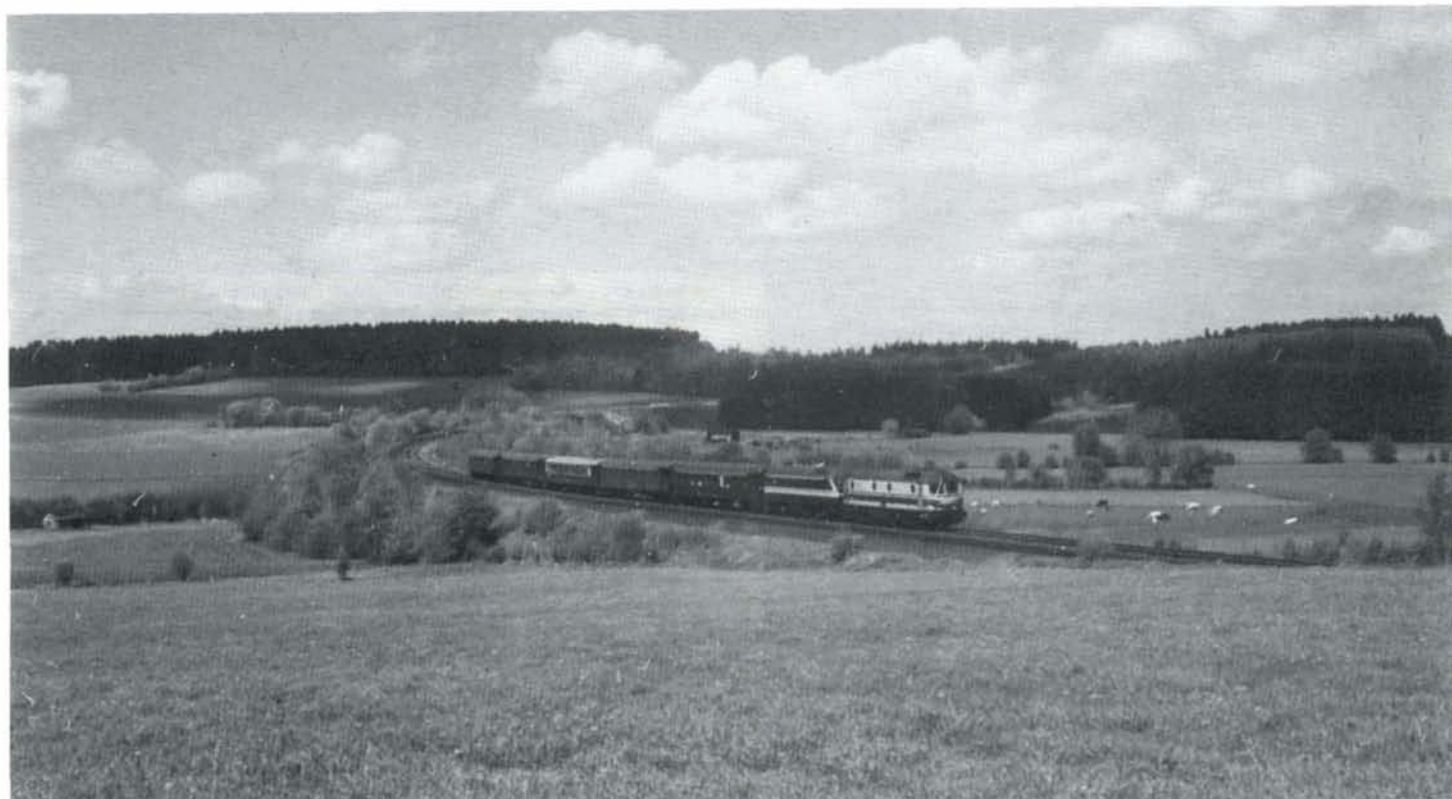


PHOTO 19-02 *Premier arrêt bus : Orgéo où un magnifique point de vue s'ouvrait vers la ligne et la campagne environnante.*

Photo : Jean-Luc VANDERHAEGEN.

des bus resté bloqué sur un carrefour "en corniche" imposant aux passagers de descendre et de prêter main forte pour le dégager de sa mauvaise posture. Après la perte de quelques grammes de peinture sur la chaussée et une impressionnante manœuvre faite par le conducteur, tout le monde put réembarquer. Dur, dur les voyages PFT pour les non sportifs!

A Florenville, où le train fut dépassé par un autorail, Izel et St. Vincent-Bellefontaine, le calme de la campagne fut déchiré par les "déclis" des appareils photos.

Le dernier arrêt-bus fut organisé à Meix-devant-Virton où, après avoir immortalisé le convoi PFT, nous avons attendu une vingtaine de minutes pour photographier le plus célèbre parcours de l'Athus-Meuse : le train de minerai 48911 dont le conducteur, probablement mécontent de son retard, alluma les feux rouges à la vue des appareils photos; ce qui ne manqua pas de soulever un tollé général!

Lorsque les bus arrivèrent à Virton, le train PFT était en plein remaniement : la 5927 fut placée en queue du train, tandis que la 5926, après s'être désaltérée, fut remise en tête. La présence de la 5927 en queue était dictée par un souci photogénique. En effet, au départ de Virton le soleil darde ses rayons en direction d'Athus, donc en queue du convoi.

Le train fut ainsi photographié dans les gares de Signeulx, Halanzy et enfin Aubange où nous avons pu observer au passage les automotrices "en train" de se faire dépecer par le ferrailleur. Spectacle particulièrement désolant...

A Athus, les deux 59 furent remises toutes deux en tête, la 5926 menant toujours la rame. Ce n'est qu'après le départ d'Athus que les photographes purent enfin souffler et étancher leur soif dans la voiture-buffet. Deux arrêts photos furent toutefois encore réalisés à Arlon et Libramont.

A Marloie, notre train était censé partir vers Liège par la ligne 43. Je dis "censé" car, suite à une erreur commise par le desservant de la cabine de signalisation, notre train fut dévié par la ligne 162 vers Namur! Heureusement, tout est rentré dans l'ordre, les malheureux n'ayant pu descendre à Liège ou Leuven se sont vus distribuer un billet d'approche afin de pouvoir s'y rendre avec les trains réguliers. Il reste à parler du phénoménal démarrage "à fond les manettes" à Bruxelles-Central, où les voyageurs en attente sur le quai furent terrorisés par l'infarnal vacarme émis par les deux 59 démarrant, comme à l'époque du fameux train 2477 Schaerbeek-Binche qui circula tracté par deux 59 jusqu'en mai 1983. Ah! Nostalgie...

A Bruxelles-Midi, la 5926 fut découplée et renvoyée à vide vers Merelbeke après ce périple de près de 600 km!

Enfin, félicitons la remarquable prestation de notre 5927 qui sortait officiellement pour la première fois depuis son rachat par le PFT en janvier 1994.

Alain DEFECHEREUX.

Le bus 700 de la TEC resté bloqué sur le carrefour près du passage à niveau de Martué. Les voyageurs ont dû prêter leur aide pour le dégager de sa mauvaise posture. Les TEC possèdent deux bus de ce type affectés à la liaison internationale vers le Grand Duché.

Ph. GEORGET J-J



PHOTO 19-03 Le train fut garé à Florenville pour laisser passer un autorail vers Virton. Il est photographié à l'entrée de la gare à côté du signal de sortie pour les trains se dirigeant vers Bertrix.

Photo : Jean-Luc VANDERHAEGEN.



PHOTO 19-04 La 5927 qui effectuait sa première sortie officielle fut mise à l'honneur entre Virton et Athus, comme ici à Halanzy.

Photo : Jean-Luc VANDERHAEGEN.

L'adieu aux 83

Animation toute particulière ce samedi 25 juin 1994 à la voie 1 de Charleroi Sud. Une grosse centaine de voyageurs armés d'appareils-photos encerclent deux locomotives de manœuvres et trois voitures de la SNCB. A quelle occasion? Tout simplement dans le cadre du troisième voyage de l'année organisé par le PFT consacré aux machines de la série 83. Comme "EN LIGNES" l'a annoncé récemment, la fin des 83 était imminente, après un peu moins de 40 ans de travail anonyme : au premier juillet en effet, les quatre survivantes (8304, 8313, 8319 et 8320) ont arrêté définitivement leur moteur.

C'est vers 9 heures que s'ébranle le convoi composé des 8319 et 8304 remorquant trois voitures L (2 B et 1 AB, amenées depuis Aalst par la 2557!). Direction Monceau et son atelier de traction, via un petit détour par la ligne 140 jusqu'à Charleroi-Ouest, puis la ligne industrielle 260. Cette dernière a été mise en service le 20 juillet 1882 entre Monceau et le charbonnage de la Blanchisserie à Dampremy, elle fut ensuite prolongée jusqu'à la gare de Dampremy (située sur la ligne 140) le 15 juillet 1883. Actuellement, elle relie Charleroi-Ouest à Monceau et dessert ainsi une partie du complexe carolorégien du groupe Cockerill-Sambre qui, par cette ligne, est approvisionné en minerai destiné à ses hauts-fourneaux. Signalons enfin qu'elle a été partiellement électrifiée (22-09-1988) entre Charleroi-Ouest et le faisceau "Blanchisserie".

Nous marquons deux arrêts sur cette ligne industrielle aux abords de Marchienne. Quelques minutes plus tard, nous arrivons à Monceau où l'équipe du PFT propose aux photographes un parallèle rassemblant les 7 dernières 83 (8301, 8304, 8310, 8313, 8319, 8320 et 8322). Etaient également visibles dans le vaste cimetière rassemblant outre les 83 déjà radiées, des locomotives électriques série 26 et diesel séries 51 et 62 en attente de jours meilleurs...

Après cette première étape, le train spécial prend la direction de l'Entre-Sambre-et-Meuse, et plus particulièrement de Mariembourg, via la ligne 132. Celle-ci est la quasi dernière trace visible du passé (ferroviaire) glorieux de la région. Cette ligne développait une activité industrielle importante et diversifiée puisqu'elle touchait tant le domaine de la sidérurgie (le sous-sol de la région regorgeait de diverses sortes de minerais), des métaux non ferreux (plomb et zinc) et des carrières (dolomie, marbre). L'acheminement de la production étant confié aux chemins de fer, il n'est pas étonnant que l'Entre-Sambre-et-Meuse ait été sillonné par tant de lignes! L'extinction des gisements, la concentration industrielle, la concurrence avec la route, la crise économique, ... ont irrémédiablement impliqué des restructurations particulièrement



PHOTO 19-09 *Le voyage débuta en parcourant la ligne industrielle 260 reliant Charleroi-Ouest à Monceau. Ici une photographie du train dans un site caractéristique, prise de l'autre côté de la Sambre.*
Photo : Philippe SCHOLL.

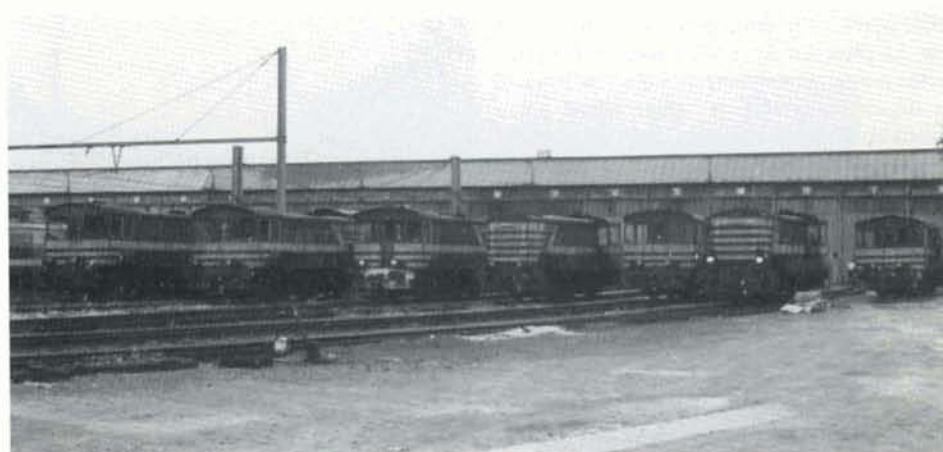


PHOTO 19-05 *A l'atelier de Monceau, les 7 dernières locomotives de la série 83 sont réunies pour une photo de famille. De droite à gauche : les 8301, 8304, 8310, 8313, 8319, 8320 et 8322.*
Photo : Serge MARTIN

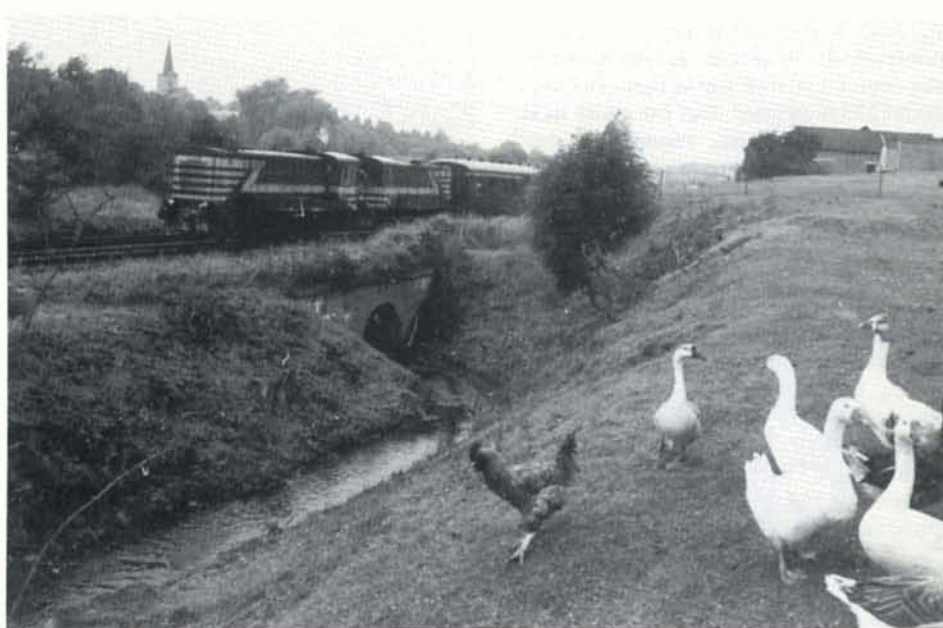
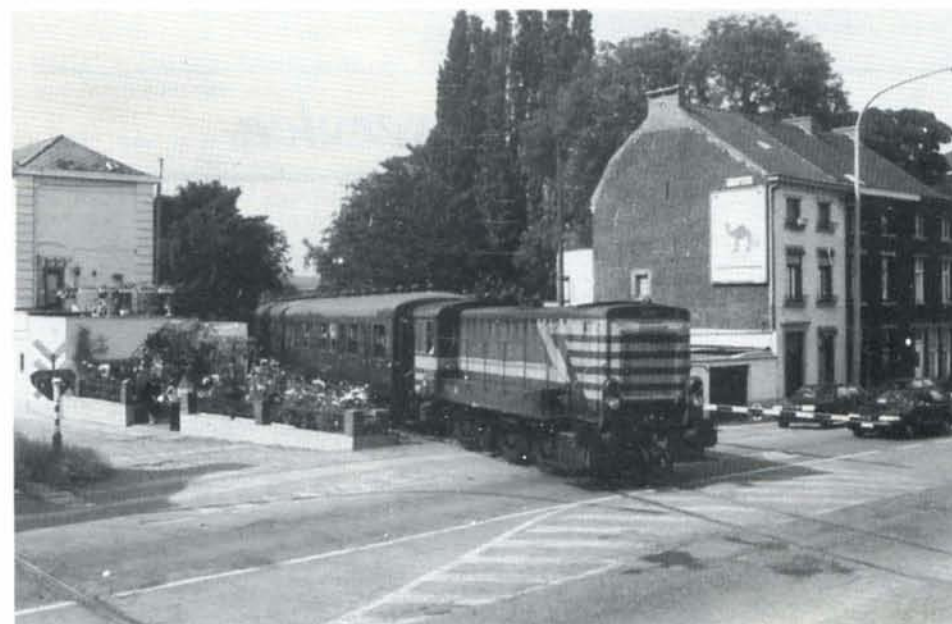
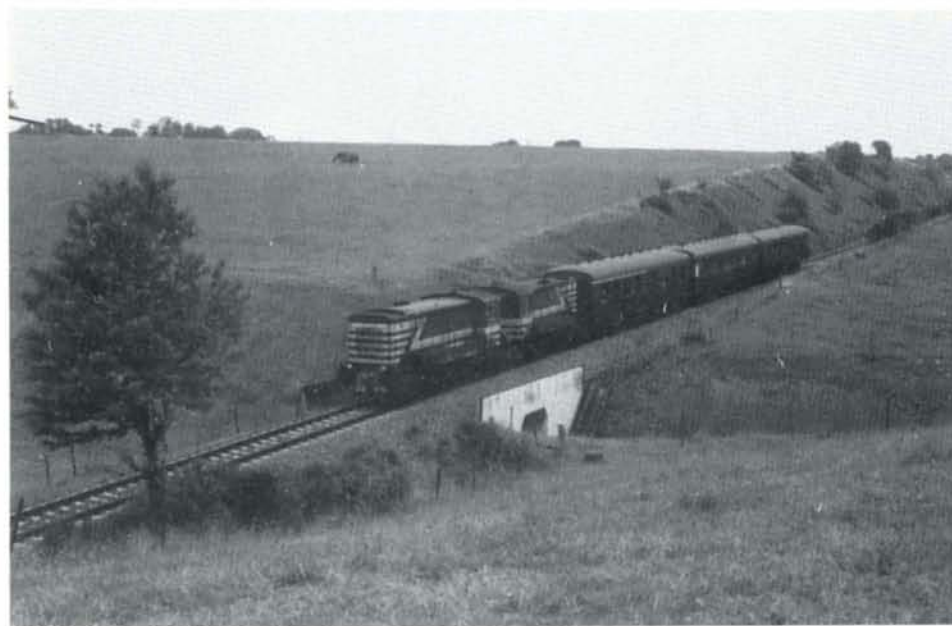


PHOTO 19-06 *Pas contents du tout ce coq et ces oies de Berzée, dérangés par cette foule de photographes venus troubler leur tranquillité.*
Photo : Jean-Luc VANDERHAEGEN.



PHOTO 19-10 Avant de s'engager sur la dernière section menant à Mariembourg, notre convoi dut croiser à Philippeville un train de voyageurs remontant vers Charleroi Sud.
Photo : Jean-Luc VANDERHAEGEN.



douloureuses du réseau ferroviaire; d'ailleurs, outre-la ligne 132, il ne reste çà et là que quelques embryons de voies ferrées. Pour conclure ces très brèves considérations historiques, il faut encore mentionner que la ligne 132 a été mise en exploitation par le Chemin de fer de l'Entre-Sambre-et-Meuse le 27-11-1848 entre Charleroi et Walcourt, et prolongé vers Mariembourg le 08-06-1854.

Le premier arrêt-photo sur la "132" s'effectue à Ham-sur-Heure, à proximité de la sortie du deuxième tunnel de la ligne (le premier étant situé entre Jamioulx et Beignée, le troisième, à Philippeville). Nous prenons ensuite la direction de Walcourt via Cour-sur-Heure, Berzée (ancien point de jonction avec la ligne 111 Thuillies-Laneffe) et Pry. A Walcourt, célèbre pour sa Basilique Saint-Materne construite entre les XIIIe et XVIe siècle, nous avons la chance de photographier une des dernières "62" encore en livrée verte, en l'occurrence la 6258. Le voyage se poursuit alors vers Mariembourg, par Yves-Gomezée, l'ex-bifurcation de Saint-Lambert (vers la ligne 136 en direction de Florennes) et Philippeville, chef-lieu du troisième arrondissement administratif de la province de Namur. Dans cette gare, il est possible d'observer divers travaux visant la modification du point de croisement, qui sera reporté en amont du bâtiment (près de la cour à marchandises), ainsi que les adaptations sous-jacentes de la signalisation qui permettront la télécommande du poste de block 18 de Philippeville par le block 20 de Charleroi-Sud. Nous atteignons Mariembourg après deux haltes à Neuville (Nord et Sud), à proximité des assiettes des ex-lignes 136A (Ermeton-Florennes-Philippeville-Senzeille) et 132. Rappelons en effet qu'initialement, la ligne 132 reliait Walcourt à Mariembourg via Silenrioux, Cerfontaine et Senzeille. La construction des barrages de l'Eau d'Heure au début des années 70 entraîna l'abandon de cette section. Pour maintenir le trafic jusqu'à Mariembourg, d'important travaux furent réalisés : ils ont consisté en la rénovation de la ligne 136 jusqu'à Y Saint-Lambert, la construction d'un raccord entre cette dernière et la ligne 136A, la remise en exploitation de celle-ci jusqu'à Neuville Nord et la création d'un raccordement de 2700 mètres jusqu'à Neuville-Sud.

☞ (au milieu) **PHOTO 19-11**

Un arrêt-photo fut organisé sur la nouvelle section en très forte pente établie au début des années 70 entre Neuville-Nord et Neuville-Sud.

Photo : Serge MARTIN.

☜ (ci-contre) **PHOTO 19-12**

Le voyage se termina par un aller-retour sur la seule section subsistante de la ligne 138, entre Châtelet et Acoz. La 8304 en tête de la rame franchit une route à la sortie de Châtelet.

Photo : Jean-Luc VANDERHAEGEN.

Après une grosse demi-heure de manoeuvres au cours de laquelle la 8304 fut placée en tête de la rame tandis que la 8319 restait accouplée en queue, nous quittons Mariembourg vers 14h45. Nos deux 83 se mettent rapidement à l'oeuvre puisqu'elles doivent donner le meilleur d'elles-mêmes pour grimper la redoutable rampe de Neuville-Sud. Après cet effort assez impressionnant, nous regagnons Charleroi en marquant au préalable l'arrêt à Jamagne, Walcourt et Berzée.

Mais ce voyage ne s'arrête pas dans la capitale du Pays Noir. Il se prolonge en effet jusqu'à Châtelet où nous rebroussons en direction de Acoz sur la section subsistante de l'ancienne ligne 138 reliant Châtelet à Florennes via Gerpinnes et Oret (mise en service le 14-06-1855 jusqu'à Morialmé, le 23-06-1862 au-delà). Actuellement, l'usine Disteel d'Acoz (coils et produits métallurgiques divers) est desservie deux fois par jour au départ de Châtelet. Cette section mérite sans conteste le déplacement et il faut remercier ici les organisateurs pour l'excellente sélection des arrêts-photos.

La journée se termine vers 19h00 dans la gare de formation de Châtelet où les voyageurs ont la possibilité de photographier les derniers signaux mécaniques situés du côté de Le Campinaire.

Bien belle journée donc, combinant un voyage au sein d'une région splendide et un matériel peu connu en fin de compte des amateurs ferroviaires. Seul petit regret : l'apparition du soleil en milieu de journée seulement!

Jean-François HUART.

NB : Le PFT éditera prochainement un EN LIGNES hors série consacré aux locomotives de manoeuvres de la série 83. Voir à ce sujet la page 3 de ce présent numéro. Par ailleurs, pour plus de renseignements sur l'histoire ferroviaire de l'Entre-Sambre-et-Meuse, il vous est possible de consulter diverses études dues à la plume de R. Marganne du GIF (numéros hors série de Trans-Fer disponibles auprès de cette association. BP 191, 4000 LIEGE).



PHOTO 19-13 Dans les environs de Chamborgneau (ligne 138) se trouve un magnifique endroit que nous ne pouvions délaissier. Notre train y est photographié avec en tête la 8319, alors que la 8304 se trouve en queue de la rame.

Photo : Jean-Luc VANDERHAEGEN.

Notre wagon désherbeur en service

Le 19 juin dernier, notre wagon désherbeur entièrement révisé a effectué son premier service pour le PFT : le désherbage de la ligne 128 entre Ciney et Spontin.

Ce véhicule fut construit en 1946 à partir d'un châssis de wagon allemand datant du début du siècle, sur lequel fut fixé un réservoir. Plusieurs modifications ont été apportées : remplacement des essieux, placement d'un système de pulvérisation et d'une pompe mue par un des essieux, renforcement du châssis. Il fut utilisé jusqu'en 1992 par le service Infrastructure à Angleur.

Le PFT a acquis ce véhicule en 1993. Il a subi une révision complète et est muni d'une pompe mue électriquement.

Il est ici visible en gare de Spontin, avec la 6077 le 10 juin.

Photo : Philippe GOUSSET.



LA RESTAURATION DU 4602

Bien connu des amateurs pour ses activités dans le domaine des trains à vapeur à l'échelle du 7 1/4 pouces, le Petit Train à Vapeur de Forest s'est écarté de sa voie traditionnelle pour goûter à l'échelle 1/1, autrement plus lourde !

En effet, depuis peu, nous participons activement à la préservation et à la restauration de l'autorail 4602, ancien pensionnaire de la remise de Ath, où il a terminé sa carrière à la SNCB.

C'est avec plaisir que nous avons entrepris cette action qui devrait permettre bientôt au PFT de compter dans son parc, trois autorails série 46 en parfait état de marche, le quatrième (4613) servant de stock de pièces de rechange.

C'est ainsi que depuis le 4 juin dernier, tous les W-E (et parfois certains jours de la semaine ...), une équipe composée à chaque fois de 3 ou 4 personnes se relaie pour oeuvrer sur l'autorail temporairement garé à l'ATD de Schaerbeek pour la durée des travaux.

Dans un premier temps, les travaux portent surtout sur la carrosserie et les moulures de caisse qui étaient dans un triste état.

Nous devons également intervenir sur certaines portes et fenêtres, qui sont tout sauf étanches ..., de même que sur les marches-pieds.

D'autre part, certains réglages doivent être effectués au niveau de la transmission hydraulique et des asservissements électropneumatiques, afin de rendre la motorisation fiable.

Nous estimons que le temps total de restauration devra être réparti sur 2 ou 3 années. Cependant, nous espérons forte-



Les premiers travaux de restauration du 4602, juin 1994.

ment pouvoir terminer la saison 1994 avec le 4602 repeint et en état de rouler par ses propres moyens.

Nous ne manquerons pas de tenir informés les lecteurs de "En Lignes" de la suite des événements.

Une traversée jonction double en réduction...

Alors que notre grande soeur nationale démonte ses installations de triage à la vitesse de l'éclair, le Petit Train à Vapeur de Forest vient d'agrandir son infrastructure de manière spectaculaire!

De par l'extension du parc de notre matériel roulant, il devenait nécessaire de disposer d'installations appropriées à la préparation des rames pour nos passagers, petits et grands.

Nous avons donc décidé la construction d'une gare de triage de 3 voies en cul-de-sac avec tiroir de manoeuvre et rac-

cordement vers la gare et le dépôt. C'était donc l'occasion pour certains d'entre nous d'envisager la concrétisation d'un vieux rêve : une traversée jonction double! Dans notre cas, l'appareil de voies, déjà pas simple, est encore compliqué par l'existence des deux écartements du 5 pouces et du 7 1/4 pouces.

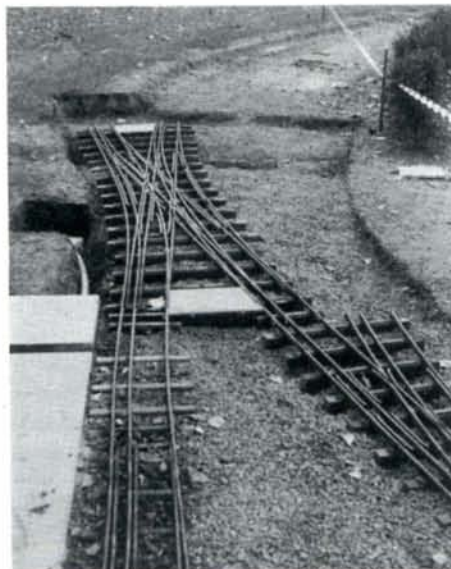
Dans la foulée, nous décidions également du placement d'une quatrième voie en gare, ainsi que le renouvellement de toute la courbe d'entrée de gare, souci permanent du service voie.

L'hiver 1992-1993 fut employé partiellement à la construction de la TJD. A l'issue de notre saison d'exploitation 1993, durant le week-end prolongé du 11 novembre, une équipe d'une vingtaine de personnes s'est retrouvée à Forest pour mener à bien un chantier digne des travaux TGV actuels, et ce en un temps record. Des moyens importants ont été mis en oeuvre, soit une pelle mécanique miniature (le célèbre BOBCAT!), motoculteur, wagons porteurs pour ballast, sans oublier la bonne vieille brouette et la pelle plate.

Répartis au total sur 5 week-ends, les travaux ont profondément modifié la physionomie de notre réseau.

Quelques chiffres éloquentes :

- TJD mesurant 4,20 m de long et pesant 200 kg;
- 40 mètres de nouvelles voies;
- environ 35 tonnes de béton (à la main svp ...) pour les quais;
- +/- 25 tonnes de gravier pour le ballast.



La nouvelle traversée jonction double à deux écartements différents!



Les travaux de terrassement du triage.



La nouvelle gare de triage a été inaugurée lors de nos journées d'ouverture en avril dernier.

Si vous ne connaissez pas encore le réseau du Petit Train à Vapeur de Forest, voici une occasion rêvée pour nous rendre visite, par exemple entre deux voyages PFT ..., ou à l'issue de la saison 1994, les 17 et 18 septembre, week-end de la traditionnelle grande fête annuelle de la vapeur, à ne manquer sous aucun prétexte!

Adresse : PTVF, chaussée de Neerstalle 323B, 1190 FOREST.

AUTRICHE

La fin des 1046

Au début des années cinquante, les ÖBB commandèrent une petite série de 25 fourgons automoteurs pouvant remorquer aussi bien des trains rapides légers que des parcours locaux. Considérés comme automotrices, ces engins légers (67 tonnes) de type Bo'Bo' livrés de 1956 à 1959 furent répertoriés dans la série 4061.

Les quatre moteurs de traction leur fournissaient une puissance de 1600 kW permettant de remorquer des trains de 720t à 100 km/h et de 230t à 100 km/h en rampe de 10 mm/m. Leur vitesse limite était fixée à 125 km/h.

Pendant de longues années, les 4061 furent affectés à Salzburg et Wien et assurèrent principalement des parcours régionaux. Par la suite, ils furent répartis entre les dépôts de Wien Süd, Wien West en Amstetten, et terminèrent leur carrière à Wien François Joseph Bahn (toute la série y a été mutée en 1993). Ils avaient été entre-temps renumérotés en 1977 comme 1046, passant ainsi de la catégorie "automotrice" à la catégorie "locomotive".

Ces locomotives subirent pas mal de transformations au cours de leur existence. La 1046.25 fut utilisée en 1980 par ELIN comme banc d'essai pour une transmission à moteurs triphasés (sur un bogie). Elle reçut à cette occasion une nouvelle caisse, qui servit de modèle pour les autres engins reconstruits par la suite, décision prise suite au mauvais état général des caisses. On supprima le compartiment fourgon,



PHOTO 19-14 La 1046-021-0 en tête d'un train régional Selzthal - Amstetten photographié à Hieflau le 1er septembre 1987. Photo : Jean-Luc VANDERHAEGEN.

renforça le poste de conduite et modernisa la caisse. La première locomotive ainsi modifiée (1046.023-6) sortit de révision le 26/5/88.

Les 1046.03 et 17 furent transformées en 1986 en engins bifréquences (15 kV - 16 Hz 2/3 et 25 kV 50 Hz) en vue d'assurer le trafic entre Wien et Budapest sans relais de traction. Leur puissance fut portée à 2000 kW grâce à des moteurs asynchrones triphasés, et leur vitesse relevée à 140 km/h. Elles furent renumérotées 1146.001 et 1146.002.

Les premières radiations en masse débutèrent en 1984.

Les dernières 1046 non modifiées furent les 1046.013 (peinture verte), 018 (peinture rouge) et 020 (dernière rouge avec l'ancienne roue ailée). La 1046.015 est transformée en unité mobile de transformation (préchauffage) n° 011.11 et se trouve dans les installations de Wien Penzing.

Tableau récapitulatif:

numéro	dernier état	radiation
1046.001	reconstruite	17/9/90
1046.002	rouge	1/8/93
1046.003	1146.001	-
1046.004	reconstruite	1/8/93
1046.005	reconstruite	-
1046.006	reconstruite	-
1046.007	reconstruite	-
1046.008	reconstruite	-
1046.009	reconstruite	-
1046.010		1/5/86
1046.011		12/3/84
1046.012	reconstruite	-
1046.013	verte	1/10/93
1046.014	verte	23/10/78
1046.015	rouge	1/8/93
1046.016	reconstruite	-
1046.017	1146.002	-
1046.018	rouge	1/10/93
1046.019	reconstruite	-
1046.020	rouge	1/10/93
1046.021	reconstruite	-
1046.022	reconstruite	-
1046.023	reconstruite	-
1046.024	reconstruite	-
1046.025	rouge	1/5/87



La 1046.04 encore habillée de l'ancienne livrée verte et de l'ancien sigle tracte une rame de voitures à deux essieux entre Linz et Selzthal. Nöstelbach-St. Marien, 17 mai 1978.

Photo : Claude VANDECASTELLE.

La fin des Westwaggon

Comptant parmi les véhicules les plus typiques des CFL, les derniers autorails Westwaggon ont été retirés du service le 29 mai dernier et placés en réserve, conséquence directe de l'électrification du réseau et de la livraison des automotrices Z 2000 et des deux autorails du type VT628.4.

Commandés en 1955 dans le but de supprimer les derniers trains de voyageurs en traction vapeur, ces autorails ont accompli durant près de 40 ans d'une manière économique un service exemplaire au cours duquel ils furent amenés à parcourir l'ensemble des lignes du réseau CFL avec des incursions dans les trois pays limitrophes à Gouvy, Arlon, Athus, Trier, Longwy et Thionville.

Comme leur nom l'indique, ils furent construits par la firme Westwaggon de Köln-Deutz. Les deux premiers autorails furent livrés le 28 septembre 1956, les deux derniers en janvier 1957.

Ils avaient la particularité d'avoir été les seuls engins moteurs conçus et construits uniquement pour les CFL.

Ces engins se composaient de deux voitures identiques, équipées chacune d'un moteur diesel Deutz de 200 CV.

L'aménagement intérieur de chaque voiture se composait d'un poste de conduite, un compartiment de service ou de bagage et deux compartiments de respectivement 40 et 54 places assises séparés par une plateforme d'accès; enfin, l'extrémité de la voiture était pourvue d'une seconde plate-



PHOTO 19-15 Deux autorails Westwaggon pénètrent dans le tunnel de Cruchten. En queue : le 204. 26 octobre 1985.
Photo : Jean-Luc VANDERHAEGEN.

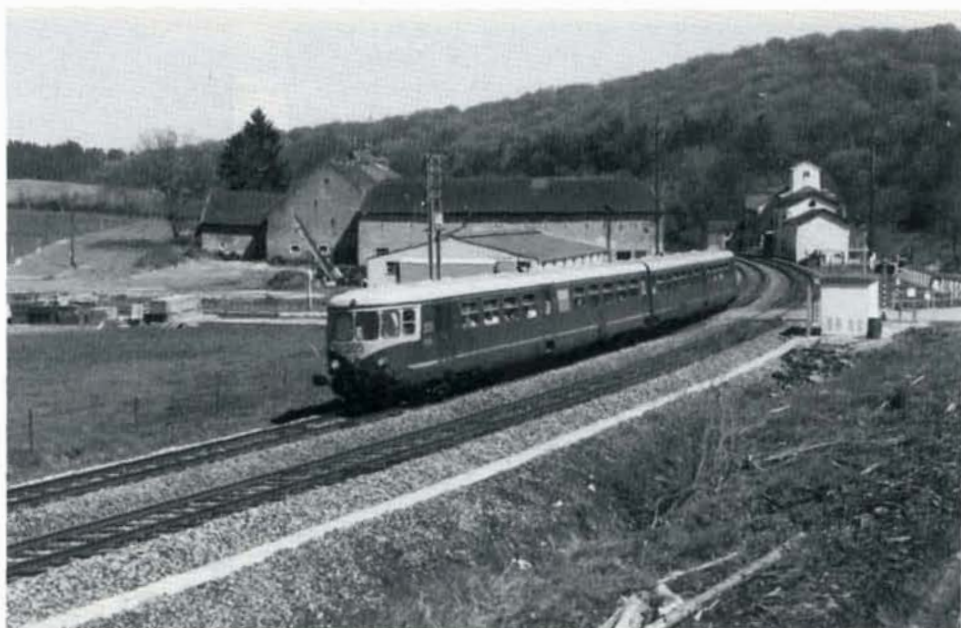


PHOTO 19-16 Le 24 avril 1987, l'autorail 205 assure un train Trois-Vierges-Luxembourg, photographié à Essingen entre Cruchten et Mersch.
Photo : Jean-Luc VANDERHAEGEN.



PHOTO 19-17 L'autorail 202 côtoie les ruines du château de Pettingen situé entre Cruchten et Mersch, 18 février 1984.
Photo : Jean-Luc VANDERHAEGEN.

forme d'accès et un WC était situé dans le second compartiment. La capacité totale d'une rame atteignait ainsi 188 places assises uniquement de seconde classe. Les sièges en vis-à-vis offraient 2 + 3 places. Petit défaut : combien de voyageurs, même les habitués, installés contre la fenêtre n'auront-ils pas cogné leur crâne contre la porte-bagages en se levant?

La numérotation d'origine des Westwaggon Z 201a/b à 208 a/b (a et b identifiant les deux voitures) fut changée le premier janvier 1983 pour devenir Z 201/211 à 208/218.

Durant toute leur existence, ils auront conservé leur livrée brune à filets jaunes.

CARACTERISTIQUES PRINCIPALES

type :	(1A) 2' + 2' (A1)
effectif :	8
numérotation :	
	1956-1983 : Z 201a/b à 208 a/b
	1983-1994 : Z 201/211 à 208/218
puissance :	400 CV
moteur diesel :	deux moteurs DEUTZ
	type A12L614 de 200 CV
transmission :	mécanique
longueur totale :	46,600 m
largeur caisse :	2,890 m
diamètre des roues :	0,880 m
nombre total de places assises :	188



PHOTO 19-18 Le 203 quitte la gare de Lorentzweiler en direction d'Ettelbrück. La signalisation mécanique était à ce moment toujours en service, 10 octobre 1979.

Photo : Jean-Luc VANDERHAEGEN.

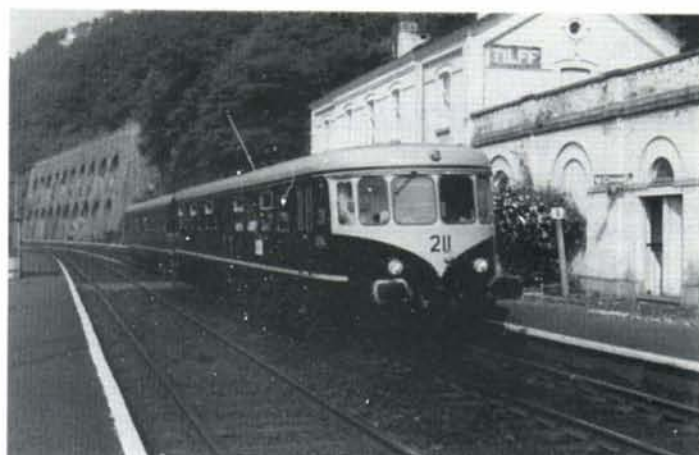


PHOTO THEME N° 5 Le 24 juin 1983, nos amis du GAR ont affrété l'autorail 201/211 pour effectuer une excursion à Maas-tricht. Le train est ici photographié lors de son passage à Tilff.

Photo : Jean-Luc VANDERHAEGEN.

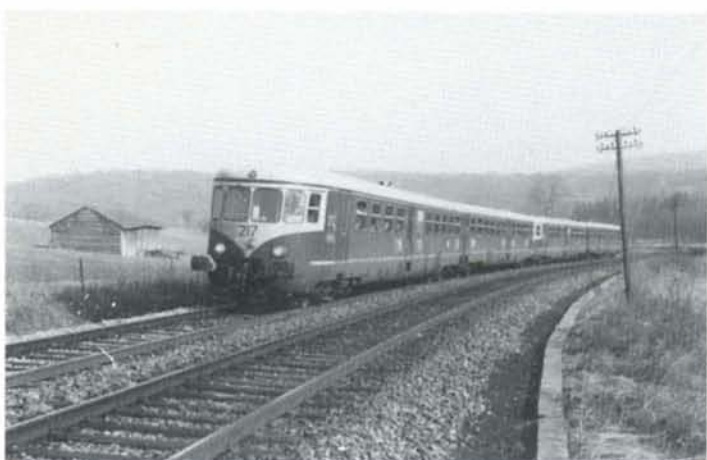


PHOTO 19-19 Deux Westwaggon accouplés se dirigent vers Luxembourg. Essingen, 18 février 1984.

Photo : Jean-Luc VANDERHAEGEN.

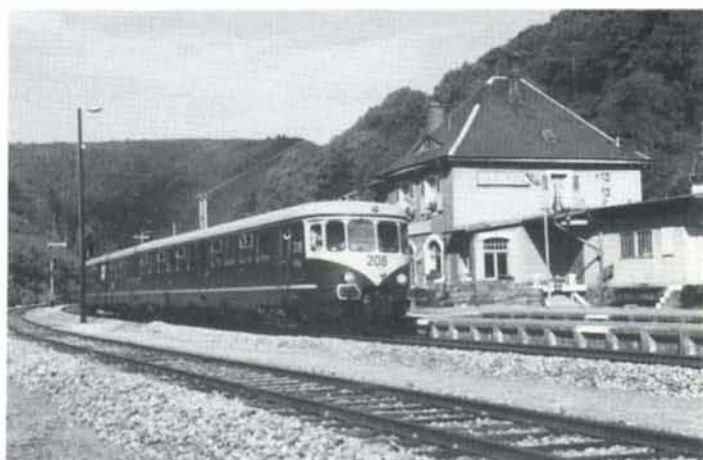


PHOTO 19-20 Un train Trois-Vierges - Luxembourg à l'arrêt dans le superbe site de Goebelsmühle, 19 septembre 1986.

Photo : Jean-Luc VANDERHAEGEN.

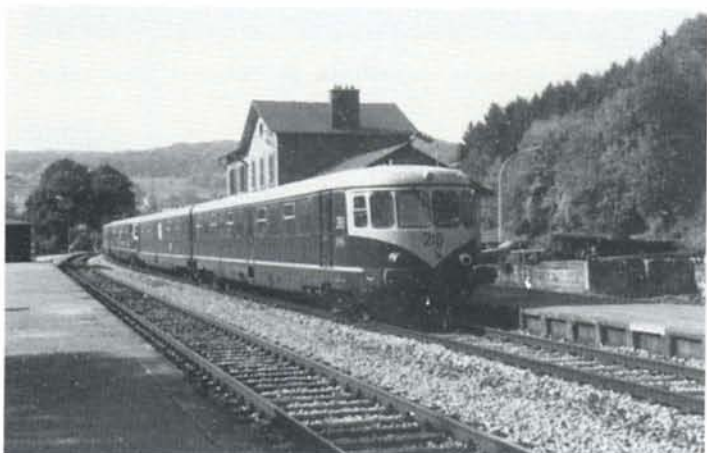


PHOTO 19-21 Les autorails 218/208 et 207/217 assurent un train Luxembourg-Ettelbrück, à l'arrêt de Colmar-Berg le 26 septembre 1986.

Photo : Jean-Luc VANDERHAEGEN.



Le GAR, en collaboration avec l'ALAF, a organisé le 29 mai dernier un grand périple d'adieu aux autorails "Westwaggon". Au départ de Luxembourg, l'autorail 201 s'est dirigé vers Gouvy, Trois-Ponts, Malmédy, Losheimergraben, Jünkerath, Gerolstein, Trier, Apach, Thionville, Longwy et Rodange avant de rejoindre la capitale grand-ducale.

Photo : Marc RIGUELLE.

SUEDE

On privatise...

Depuis le début des années nonante, plusieurs nouvelles compagnies de chemins de fer privés, des sociétés exploitant des anciennes lignes des chemins de fer suédois (SJ) ou assurant soit des services voyageurs complémentaires, soit le trafic marchandises sur des lignes SJ, sont apparues suite à la privatisation partielle des SJ.

Ainsi, créé en 1992, le ITAB : Inlandstaget A.B. exploite la ligne Mora-Östersund-Gällivare (1067 km). Cette société a acquis en juillet 1993 5 locomotives de la série MX des DSB (voir EN LIGNES 15 p.55) : les MX 1012, 1014, 1016, 1024 et 1025.

Plus récemment, le 1er février 1994, une nouvelle compagnie a vu le jour : le Tageriet i Berg Slagen A.B., située au centre du pays. Elle assure l'exploitation marchandises des lignes Kristinehamn-Filipstad (93 km), Daglöse-Kil (61 km) et Stromtorp-Bofors.

Le TAG AB dispose de 3 locomotives à 2 essieux rachetées aux SJ : les Z65.503, Z65.552 et Z65.565, ainsi que 3 "gros-nez" danois de la série MY (cousine nordique de nos 52 et 53) : les MY 1121, 1123 et 1128, renumérotées TMY 101 (ex. 1121) et TMY 102 (ex. 1128). En attendant la remise en service de la MY 1123, une machine du chemin de fer privé danois HFHJ (Hillerød Frederiksværk Hundested) est louée : la MX 16 (ex. DSB MX 1045).

*Le Blekinge Läns-
trafik A.B. assure des
services complémen-
taires rapides sur la
relation Kristianstad-
Hässleholm-Malmö /
Helsingborg à l'aide
de 7 rames diesel type
Y2 identiques aux IC
III danois. Elles furent
construites par
ABB-Scandia en 1991-
1992, se composent
de 3 voitures articu-
lées sur 4 bogies
(1A)'(A1)'(1A)'(A1)',
possèdent 4 moteurs
diesel de 294 kW (un
par bogie), pèsent 97 t
et peuvent atteindre
180 km/h.*

*Karlskrona, 14-6-94.
Ph. Stefan.DENAYRE.*

*La MX 16, ex. DSB
MX 1045 louée au
TAG AB, assiste la
TMY 101 (ex. MY
1121 des DSB) en tête
d'un train de ballast.*

*Kil, 29 avril 1994.
Photo : Svein Torolf
Semb, collection
Tanguy BADIE.*



*Gros plan sur la superbe TMY 102, ex. DSB MY 1128, photographiée au dépôt de Kristinehamn le 24 avril 1994.
Photo : Svein Torolf Semb, collection Tanguy BADIE.*

DBAG

La 1ère génération d'engins électriques de la DR est retirée du service.

Ce n'est qu'en 1955 que la traction électrique fut remise en service par la Deutsche Reichsbahn. La DR disposait à ce moment d'environ 200 machines héritées de l'ancienne DRG, notamment des séries E18, E44 et E94.

Les premières locomotives électriques neuves de la DR apparurent en décembre 1960. Il s'agissait de deux locomotives prototypes du type E11 à 4 essieux moteurs (Bo'Bo'), d'une puissance de 2760 kW et d'une masse totale de 82,5 T, prévues pour les services mixtes voyageurs-marchandises (vitesse maximale : 120 km/h) et construites par LEW (VEB Lokomotivbau

PHOTO 19-55 La E109.049-7 (ex. 211.049, ex. E11.049) du dépôt de Stralsund photographiée à Barth le 20 septembre 1993 dans sa version finale (livrée rouge et ceinture blanche, à l'origine les E11 étaient de couleur verte). Les E142 (ex. E242, ex. E42) pratiquement identiques circulent toujours, mais leurs jours sont également comptés (une centaine d'engins au 1-6-1994).

Photo : Stefan DENAYRE.

Elektrotechnische Werk) à Hennigsdorf près de Berlin.

De 1962 à 1963, 40 locomotives de ce type furent réceptionnées : les E11.03 à 42. Simultanément, des engins identiques mais se différenciant par la transmission limitant la vitesse à 100 km/h et destinées au trafic marchandises furent mises en service : ce sont les E42.

En 1970, lors de la renumérotation générale du parc de traction, les E11 furent rebaptisées E211.001 à 042, tandis que débuta la livraison d'une nouvelle série de 13 machines (E211.043 à 055), suivies de

1974 à 1976 par les E211.056 à 096.

Avec la construction en grand nombre dès 1984 de nouvelles locomotives de la série 243, et l'importante chute de trafic enregistrée ces dernières années en partie liée à la réunification des deux Allemagne, les E11 furent d'abord reléguées aux trains légers avant d'être progressivement radiées. Entre-temps, elles furent une seconde fois renumérotées en 1992 en vue de la fusion de la DR avec la DB, et sont ainsi devenues les 109.001 à 096.

Les dernières unités de la série ont perdu leurs roulements le 28 mai dernier.



en bref...

SUISSE

De nouvelles locomotives à vapeur

Faisant suite à la construction des nouvelles locomotives à vapeur à crémaillère pour les réseaux du BRB (Brienz-Rothorn-Bahn), du MGN (Montreux-Rocher de Naye) et du Schafbergbahn (ligne autrichienne des ÖBB) (voir EN LIGNES 9 p.36.), la firme SLM (Schweizerische Lokomotiv- und Maschinenfabrik, AG) à Winterthur a récemment présenté à la presse un nouveau projet de locomotives à vapeur pour voies étroites (écartement allant de 750 à 1067 mm), du type G 5/7 (1-5-1 T).

La locomotive sera équipée de la chauffe au fuel et desservie par un seul agent. Sa construction fera appel aux derniers progrès techniques (boîtes d'essieux et embielage à roulement à rouleaux, chaudière complètement calfeutrée, dispositif pour réduire l'émission des fumées, mise en chauffe et refroidissement très rapide, etc.). La version pour voie d'un mètre développera une puissance approximative de 800 kW. Sa vitesse maximale sera fixée à 70 km/h, sa masse totale atteindra 75 T, sa

longueur hors tout 11,490 m et le diamètre des roues 1,000 m (roues motrices) et 0,600 m (roues porteuses).

Ces locomotives sont destinées non pas à se substituer à la traction électrique ou diesel, mais bien à des fins touristiques. Il reste à espérer que cet alléchant projet séduira de nombreux réseaux.

POLOGNE

Roulement vapeur de Wolsztyn

Service voyageurs : départs de Wolsztyn vers Poznan : 4h27 (N67), 5h16 (R), 11h15 (N67), 15h44 (R). Départs de Poznan vers Wolsztyn : 7h50 (N67), 13h40 (R), 19h40 (N67), 20h40 (R). (R = roule tous les jours, N67 = pas le samedi et dimanche). En fait seuls les trains de 11h15 et 13h40 sont convenablement photographiables.

Le service marchandises n'a pas subi de changement (voir EN LIGNES 15 p.53).

IRLANDE

Nouveau record mondial de vitesse

Les Chemins de fer Irlandais ont établi au début du mois de juillet un nouveau record mondial de vitesse en atteignant les 750 km/h avec la locomotive diesel 201!

Vous avez bien lu : 750 km/h. Il faut toutefois préciser que cette machine de 109

tonnes n'a pas établi ce record de vitesse sur rail mais bien dans les airs! Elle fut en effet transportée du Canada (de London où elle fut construite par General Motor) jusqu'en Irlande par ... avion! (un appareil de gros transport du type An-124 de construction ukrainienne).

Cette locomotive est ainsi devenue la plus rapide au monde, même si ce n'était pas sur des rails, et fut en outre la première machine à avoir traversé l'océan Atlantique en avion; un double record qui sera probablement acté dans le livre Guinness des records.

FRANCE

TGV

La SNCF a mis en service le 29 mai dernier la ligne TGV d'"Interconnexion" reliant la LGV Nord avec la LGV Sud-Est en contournant Paris. Plusieurs TGV au départ de Lille en direction du sud de la France empruntent désormais cette nouvelle jonction.

Le 3 juillet dernier c'était au tour de la prolongation de la ligne TGV Sud-Est jusqu'à Valence (tronçon St-Quentin-Fal-lavier - Valence) d'être inaugurée. La durée du trajet Paris - Valence est ainsi réduite à 2h23.

LOCOMOTIVES ELECTRIQUES

série 11

La 1185 est sortie le 20 juillet de l'atelier central de Salzinnes après avoir subi une RIK2 (révision intermédiaire).

série 12

Un nouveau service.

Depuis le 31 mai dernier, les locomotives de la série 12 ont reçu dans leur roulement la traction d'une nouvelle paire de trains de marchandises entre Kortrijk et Fréthun (à l'entrée du tunnel sous la Manche). Cette relation relie le terminal de transport intermodal de Muizen à celui de Willesden près de Londres (voir à ce sujet notre rubrique "divers"). La traction entre Muizen et Kortrijk est assurée par une locomotive diesel de la série 51.

Ce train circule du lundi au vendredi. Il est facultatif le samedi et ne circule pas le dimanche.

Voici l'horaire de cette nouvelle relation qui, malheureusement pour les photographes, circule de nuit...

- **42400** : Muizen 20h59 - Kortrijk 22h52/23h36 - Fréthun 01h19
- **42403** : Fréthun 01h44 - Kortrijk 03h58/04h15 - Muizen 05h56.

série 18

La 1804 est sortie de grande révision le 20 juillet (AC-Salzinnes) et a rejoint le même jour l'atelier de Kinkempois via la ligne 162 jusqu'à Jemelle, ensuite la ligne 43.

série 20

La 2018 est à nouveau en service. Cette locomotive avait servi de nombreux mois comme magasin de pièces détachées à l'ex-atelier de Ronet. Elle est ressortie de Salzinnes après reconstitution le 22 juin dernier.

La situation des 20 n'est guère brillante. En moyenne, une quinzaine de machines sur les 24 que compte encore la série sont en service, les autres étant immobilisées pour avaries diverses. Ainsi, le 19 juin (date prise au hasard, 12 engins étaient hors service : 2001, 2012 et 2017 pour problèmes aux hacheurs, 2004 au levage, 2015 pour avarie à l'alternateur, 2002 et 2022 pour défauts secondaires, 2010 suite incendie, 2008, 2023 et 2025 pour manque

de traction, et enfin la 2014 pour masse haute tension.

série 21

Sont sorties de révision intermédiaire depuis le début de l'année : 2121 le 21 janvier, 2123 le 7 février, 2125 le 31 mars, 2124 le 26 avril, 2128 le 11 mai, 2110 le 14 juin, 2112 le 23 juin et la 2122 le 15 juillet.

La 2130 en cours de transformation a été équipée dans le courant du mois de juin des armoires à onduleurs et des convertisseurs statiques.

Depuis le mois de juillet, les 2102 et 2126 n'étaient plus équipées que d'un seul pantographe. Nous en ignorons la raison.

série 22

Sont sorties de révision générale : la 2238 le 10 mai et la 2210 le 16 juin (cette dernière portait auparavant la livrée jaune).

La 2246 gravement accidentée est en cours de réparation depuis le 10 mai. Elle subira simultanément une grande révision.

série 23

La 2302 est entrée début juillet à Salzinnes pour révision. Rappelons que cet engin fut équipé à titre d'essai en juillet 1983 de nouveaux panneaux de ventilation, genre 21-27, en remplacement des ouïes d'origine. Ces nouveaux panneaux furent placés dans la partie supérieure des long-pans à la place des hublots, lesquels furent déplacés à la place des anciennes ouïes. Cette modification avait pour but d'éviter l'introduction de neige dans la salle des machines et des courants d'air dans les postes de conduite. Cet essai est resté sans suite.

La 2307 gravement endommagée lors de la collision d'Hatrival en mai 1992 est finalement en cours de réparation (ou plutôt de reconstruction) à l'atelier de Salzinnes.

La 2383, locomotive d'allège spécialisée des plans inclinés de Liège à Ans, est sortie de LC (révision confort) le 21 juin. Pendant son passage à Salzinnes, c'est la 2351 qui fut équipée des buttoirs élargis et qui assura l'intérim. Par ailleurs, pour éviter les longs déplacements à vide vers l'atelier propriétaire d'Oostende en cas d'entretien ou d'avarie, la 2383 a été remutée au 1er juillet à l'atelier de Kinkempois.

série 26

"Votre dernière photo de locomotive série 26, c'était quand, déjà...?" Cette question, posée à un photographe ferroviaire patientant le long des voies dans l'attente de l'oiseau rare, pourrait paraître saugrenue. Mais le doute s'installe lorsqu'on pousse les investigations un peu plus loin, et on s'aperçoit qu'effectivement, cette fameuse photo a eu le temps de jaunir dans les tiroirs.

Et comment pourrait-il en être autrement lorsque l'analyse de la situation des machines de cette série révèle que sur un parc de 34 locomotives, 23 étaient immobilisées en date du 23 juin (date prise au hasard):

- garées pour avaries à la transmission: **2610, 2614, 2619, 2627 et 2635** à Salzinnes; **2607, 2611, 2621, 2622, 2624, 2629, 2633 et 2634** à Monceau;

- immobilisées pour avaries à Monceau: divers: **2603, 2604, 2623, 2625, 2626** (cette dernière est sortie de révision générale le 6 juin ...); moteurs de traction: **2631, 2609, 2615**;

- immobilisées pour entretien : **2617, 2606**.

On a probablement du faire appel au jardinier de Stockem pour arracher à la végétation devenue envahissante, les locomotives garées depuis belle lurette au "pourrissoir" pour avaries à la transmission. Le manque de pièces de rechange est criant, et on ne sait toujours pas quand l'atelier de Monceau, nouveau propriétaire de la série, disposera des pièces nécessaires à la remise en état des victimes. On savait déjà que la série 26 était mal-aimée à la SNCB, mais à ce point-là ... Seuls les conducteurs ne s'en plaindront pas, n'appréciant pas particulièrement ces engins bruyants, au confort type "montagne russe", et au freinage anémique (il était tellement bien conçu que lors du premier changement de blocs de freins, on s'est aperçu qu'il fallait lever la caisse entière pour avoir accès aux blocs intérieurs...). En attendant, le Répartiteur perd les derniers cheveux qui lui restent pour trouver des locomotives en état de rouler.

En tout cas, une chose est sûre: si vous en voyez une, ne la ratez pas: Dieu seul sait quand vous la reverrez ...

La 2610 est entre-temps entrée en révision générale à l'atelier de Salzinnes.

série 27

La 2709 est sortie de révision intermédiaire le 15 mars (AC Salzinnes).

LOCOMOTIVES DIESEL

série 51

La 5144 a quitté Salzinnes le 3 mai après révision générale.

série 55

La série 55 compte deux locomotives en moins dans la livrée verte : la 5538 sortie de révision générale le 24 mai, et la 5504 sortie le 20 juillet. Toutes deux arborent à présent la livrée jaune.

Une 3ème machine verte, la 5503, est entrée fin juillet à Salzinnes pour RG.

série 59

La 5950 gravement avariée en décembre 1993 reprendra du service. Elle subit en effet une révision complète à l'atelier de Merelbeke.

série 70

La 7001 est arrivée à Salzinnes à la suite d'un accident grave. Vu son état et la radiation de la série 70 prévue dans les années proches, on s'orienterait vers son déclassement.

série 73

Rectification

EN LIGNES 18, page 34, série 73 : les 7386 et 7388 à 7390 ont été mutées de Kinkempois à Merelbeke et non pas comme indiqué de Merelbeke à Kinkempois.

série 83

C'est fini!

C'est finalement le 1er juillet 1994 que s'est éteinte la série 83.

Au mois de mai, cinq machines étaient toujours en activité : les 8304, 8313, 8319, 8320 et 8322. Au début du mois de juin, la 8322 fut arrêtée suite à une avarie, tandis que les quatre dernières rescapées tenaient bon et étaient utilisées aux manoeuvres à Châtelet.

C'est finalement une note du Département du Matériel datée du 20 juin 1994 qui mit un terme à la série puisqu'elle stipulait que toutes les locomotives de la série 83 devaient impérativement être arrêtées pour le 30 juin 1994. A cette date, la 8319 fut renvoyée à Monceau, tandis que les 8304, 8313 et 8320 bénéficiaient d'un ultime sursis jusqu'au lendemain, 1er juillet. Ce jour, la 8304 assurait un service de manoeuvres de 7h15 à 16h15, la 8313 a une dernière fois effectué la desserte d'Acoz, enfin, la 8320 assurait le service de triage à la bosse de 5h15 à 14h15 et de 14h45

jusqu'à 22h10. C'est donc le moteur de la 8320 qui s'est arrêté le dernier, marquant la fin de la série. Durant la nuit du 1er au 2 juillet elles furent toutes transférées à Monceau et remplacées par des 73.

La mise hors inventaire de la série ne devrait plus tarder. Plusieurs locomotives seraient toutefois sur le point d'être revendues à l'étranger, et aux carrières de Wallers et Trélon à Momignies.

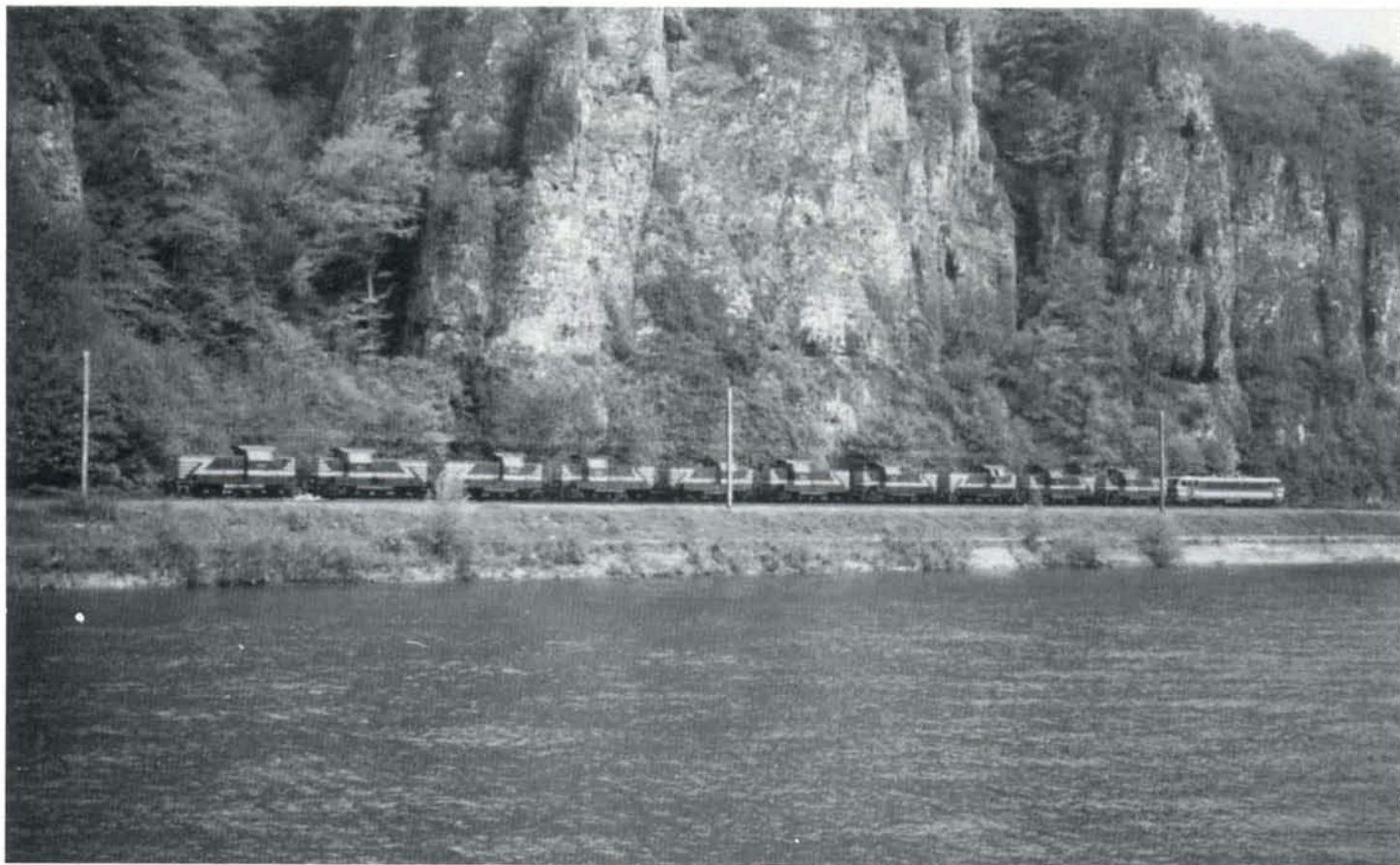
série 84

Le transfert des locomotives de la série 84 de la seconde tranche s'est poursuivie avec la mutation des 8433, 8442, 8451, 8452, 8453, 8454 et 8455 d'Antwerpen-Dam vers le district Nord-Est, 8457, 8458, 8459 et 8460 d'Antwerpen-Dam vers le district Centre, 8448 de Montzen et les 8427, 8428, 8447 de Stockem vers le district Nord-Est. A noter que plusieurs machines étaient encore utilisées en juillet par le service Matériel, notamment à Oostende, Antwerpen Dam et Kortrijk.

Toutes les locomotives de la première tranche (8401 à 8425) sont retirées du service mais pas encore rayées des inventaires.

série 85

Deux locomotives ont subi une révision générale et sont sorties fin juillet de Salzinnes : la 8509 et la 8522.



C'est le 30 avril dernier qu'eurent lieu les plus importantes mutations d'engins moteurs suite au remaniement du parc de locomotives de manoeuvres. Ici, le transfert des 82 de l'atelier de Monceau vers celui de Kinkempois. Derrière la 2751 dans le désordre, les 8217, 8218, 8219, 8221, 8222, 8227, 8228, 8229, 8230 et 8321. Marche-les-Dames, 30 avril 1994.

Photo : Georgy LEJEUNE.

série 91

Les besoins en locotracteurs diminuent sans cesse, si bien qu'une grande partie des 60 machines de la série 91 circule depuis plusieurs années pour le compte du service Infrastructure. L'arrivée récente des locomotives de la série 84 au service I, permettra de remplacer une partie des 91, qui seront alors retirés du service. Il faut donc s'attendre prochainement à assister aux premières radiations de 91.

AUTOMOTRICES ELECTRIQUES

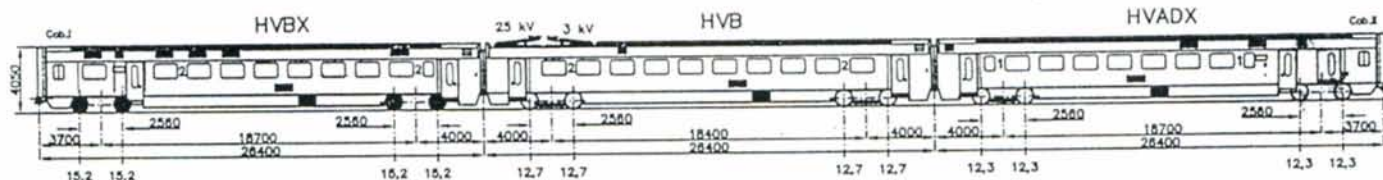
type "50" et "53"

Les premières radiations non accidentelles des automotrices de la série 011 à 044 sont intervenues en juin 1994. Ainsi, la 017 a été retirée en juin, suivie en juillet par les 025, 038, 042 et 044. Malgré leur mise hors écriture au 1-7-1994, la 038 et la 042 ont continué de circuler respectivement jusqu'au 28 et 29 juillet! Voir également notre rubrique radiation page 40.



PHOTO 19-47 Les tagueurs n'ont certainement pas trouvé à leur goût la décoration "VTM" de l'automotrice 808, puisqu'ils l'ont repeinte à leur façon au début du mois de juin. Oostende, 7 juin 1994.
Photo : Jean-Luc VANDERHAEGEN.

AUTOMOTRICE TRIPLE TYPE 96



Généralités	Partie mécanique	Partie électrique	
Effectif: 120 Type: Bo'Bo' + 2'2' + 2'2' Numérotation: 501-570 (3kV=) / 441-490 (3 kV, 25 kV 50 hz) Puissance unihoraire: 1400 kW Puissance continue: 1240 kW Vitesse maximum: 160 km/h Accélération max. en palier entre 0 et 55 km/h: 0,55 m/sec ² (roue mi-usée) Tare par voyageur: 0,74 t Diamètre roues: motrices : 1,010 m, porteuses : 0,920 m Rayon min. de courbe: 125 m (chargé), 90 m (vide) Masse: 501-570 : 157 t vide, 187 t en charge / 441-490 : 162 t vide, 191,5 t en charge	Constructeurs: BN à Brugge + BN à Manage, division Bombardier Eurorail Bogie porteur : ANF Bogie moteur : ACR Année de construction: 1996 à 1999 Nombre de places: 90 A (dont 45 assises), 221 B (dont 167 assises) Freinage: frein automatique réglé par centrale EP, laquelle est commandée électriquement depuis les postes de conduite. Frein pneumatique combiné avec frein électrique à récupération sur la motrice. Trois bogies sont équipés du frein magnétique. Système ABS sur chaque essieu. Climatisation: à air pulsé.	Constructeur: ACEC Charleroi Type de commande: 501-570 : 2 onduleurs alimentent 2 x 2 moteurs asynchrones 441-490 : un transfo + 2 redresseurs en série alimentent les 2 onduleurs Moteurs de traction type : Asynchrone 4EXA3046 puissance : 350 kW - 114 A nombre : 4 vitesse : 1988 tr/min (80 km/h) suspension : fixe au bogie Transmission: accouplement à denture bombée, transmission pignon-roue à denture droite Paliers de l'arbre du moteur de traction : roulements à billes et à rouleaux Rapport d'engrenages: 4,565 (105/23)	Appareillages auxiliaires: - 2 hacheurs 3 kW=7500 V= 2 x 92 kVA - 2 onduleurs 500 V= / 3 x 380 V - 3 x 36,5 kVA - 3 groupe réfrigérants (un par voiture) de 3 x 380 V - 3 x 27,5 kVA - 2 ventilateurs pour onduleurs de 3 x 380 V - 13 kVA - une pompe à huile de 3 x 380 V - 2 kVA - un compresseur de 3 x 380 V - 13 kVA - une pompe à huile de 3 x 380 V - 2 KVA - 2 ventilateurs CVS de 3 x 380 V - 2 x 1,2 kVA - une charge-batterie de 3 x 380 V - 110 V= - 4 kW - batteries : 75 éléments de 190 Ah-110 V. en Cadmium-Nickel

type "54"

Cinq automotrices type "54" ont été retirées du service : la 102 en juin, les 053, 063, 106 et 122 en juillet. Voir à ce sujet notre rubrique radiation. Au 1er juillet 1994, il ne subsistait donc plus que 21 rames de ce type en activité.

type "Budd"

L'automotrice 139 sera probablement la première Budd à subir la modernisation prévue. Elle se trouvait fin juillet à l'atelier CIWLT d'Oostende. Une seconde BUDD, la 150, se trouve quant à elle à l'atelier de Mechelen pour reconditionnement de la caisse. Au premier abord, cette cure de rajeunissement comprendra le remplacement de toutes les fenêtres et leurs châssis, du revêtement du sol et des parois intérieures, des marche-pieds, le placement d'un nouveau recouvrement des sièges, et probablement la mise en couleur (bleu foncé) de la partie supérieure (à hauteur des fenêtres) des longpans extérieurs; une transformation assez limitée donc.

type "62-64"

La 227 et la 228 ont été mutées le 1-7-1994 de St.Ghislain à Kortrijk.

type "300"

Les automotrices suivantes (toutes triples) ont été mutées au 1-7-1994 : 326 de Stockem vers Hasselt, 363 et 364 de Hasselt vers Merelbeke, 420 à 425 de Kinkempois à Merelbeke.

série 600

Après plusieurs mois d'interruption, les révisions d'automotrices type 600 ont repris avec la 683 (26-6-1994), la 688 (6-1994) et la 694 (5-1994); toutes sont ressorties dans la livrée bordeaux.

LIGNES ET INFRASTRUCTURE

ligne 50

Démolition de la gare de Landegem

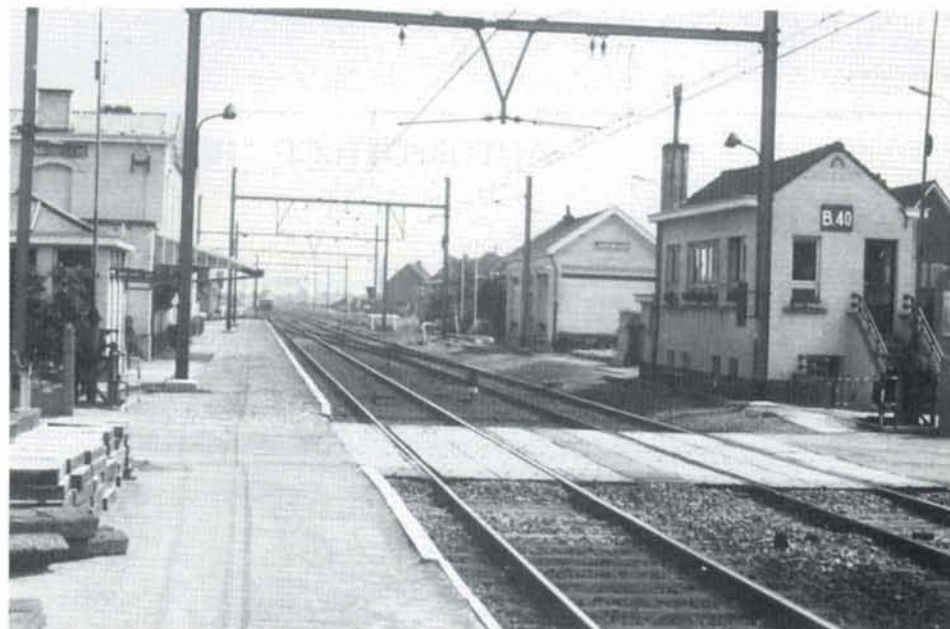
La gare de Landegem située entre Gent et Brugge a été rasée durant la dernière quinzaine du mois de mai et remplacée par un bâtiment provisoire.

Sa démolition, qui fut précédée par celle de trois maisonnettes et qui sera suivie par celle du block 40 actuellement toujours en service, est justifiée par l'adaptation du tracé des deux voies afin de leur permettre d'emprunter les deux nouveaux ponts érigés au-dessus du canal du Schipdonk. Ces deux ouvrages à voie unique ont été construits il y a quelques années, de part en part de l'actuel pont. Le remplacement de celui-ci est nécessité vu qu'il forme un goulot d'étranglement à la circulation navale tant en largeur qu'en hauteur et qu'il constitue le dernier obstacle à la mise à 160 km/h de la ligne.



Deux vues de la gare de Landegem prises le 8 juillet 1981. Ci-dessus le bâtiment des recettes, ci-dessous à droite le block 40.

Photos : DIEU.



...et ce qu'il en restait le 31 mai dernier.

Photo : Jean-Luc VANDERHAEGEN.



PHOTO 19-35 Sur le fond de cette image, on aperçoit les deux nouveaux ponts. Train Zeebrugge-Merelbeke, 31 mai 1994.

Photo : Jean-Luc VANDERHAEGEN.

Dans l'optique de la mise à quatre voies de la section Gent-Brugge, l'ancien pont fera place à un nouvel ouvrage.

L'accès aux nouveaux ponts se fera par des rampes dont les premiers travaux de terrassements ont débuté en avril. La SNCB profitera de ces gros travaux pour supprimer le passage à niveau et construire une toute nouvelle gare.

ligne 86

La modernisation de la section De Pinte - Oudenaarde de la ligne 86 est achevée. Les derniers signaux mécaniques ont disparu. Plusieurs sections ont été mises à double voie : de De Pinte vers Eke-Nazareth jusqu'à la BK 73.840 (+/- 2 km), de Gavere Asper à Zingem et de la sortie de Eine (BK 59.645) à Oudenaarde.

Les quais de la gare de Zingem ont été reportés au-delà du passage à niveau en direction de Oudenaarde.

La ligne 86 a ainsi perdu pratiquement tout son charme d'antan ...

ligne 97

Le point des travaux.

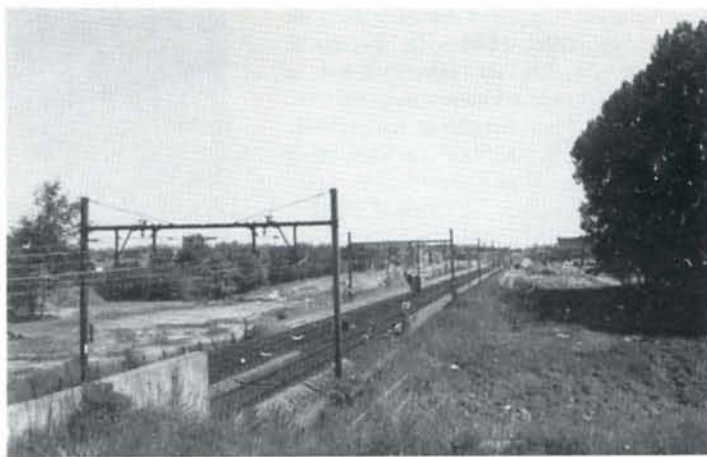
Après une interruption due au retard dans l'attribution des crédits nécessaires, les travaux d'électrification de la section St.Ghis-

lain - Quiévrain ont repris début mai.

La firme AEG a procédé à la pose des poteaux, tandis que les phases 2 (pose des supports) et 3 (pose de la caténaire) débuteront ultérieurement.

Côté signalisation, dans l'attente de la nouvelle cabine PLP de St.Ghislain prévue pour mai 1996, la ligne continuera d'être exploitée sous le régime du block-system par téléphone avec maintien des blocks 30 de Boussu, 31 de Thulin et 32 de Quiévrain.

Côté gares, si aucune décision n'est encore prise quant à la rénovation ou au remplacement du bâtiment de Quiévrain (un des plus anciens du réseau encore en service), l'actuel bâtiment de Thulin sera rasé après suppression du block 30 pour faire place à un point d'arrêt non gardé. Quant à la gare de Boussu elle a bénéficié à l'automne 1993 d'un important lifting, toutes les boiseries ont été repeintes ainsi que la marquise. Les teintes rouge et jaune choisies sont du plus bel effet. Le réaménagement intérieur du bureau des recettes et de la salle d'attente, agrémentée d'une décoration florale particulièrement réussie, confère à l'ensemble un aspect des plus convivial. De plus, la démolition de l'ancien bâtiment marchandise a permis l'aménagement d'un parking de quarante places (gratuites) avec accès direct sur le nouveau quai.



Cette photographie est prise d'un des deux nouveaux ponts. On distingue de part en part de la ligne 50 le site des futures 3ème et 4ème voies.

Photo : Jean-Luc VANDERHAEGEN.

Rétablissement des relations avec la France

Premier itinéraire Bruxelles - Paris, ouvert au trafic le 14 novembre 1842, la section Quiévrain - Blanc Misseron a été temporairement neutralisée en 1990.

Une étude, réalisée par INGERAIL, à la demande de la SNCF, relative au rétablissement des relations voyageurs St.Ghislain - Valenciennes intéresse la région du Nord-Pas de Calais qui est prête à apporter son soutien financier.

La desserte de Valenciennes par les TGV-Nord d'un côté de la frontière et l'important réseau d'écoles de Quiévrain, Boussu et St.Ghislain de l'autre sont de nature à engendrer un mouvement de voyageurs non négligeable.

ligne 98

St.Ghislain - Warquignies - Pâturages - Mons.

Rafraichissons nos mémoires : le 1er juin 1984, le nouveau plan de restructuration IC/IR mit fin au service voyageurs de la ligne 98, tandis que son exploitation marchandises locale continua jusqu'en 1987. La société Ryan Europe utilisa encore la ligne entre Warquignies et St.Ghislain pour le transport de charbon récupéré de terrils jusqu'à la fin du mois de décembre 1992 (en direction de Ruien).



La plantation des poteaux à l'entrée de la gare de Quiévrain. Le train est remorqué par la 7306. 4 juillet 1994.

Photo : Fabrice VACHAUDEZ.



La fin de la ligne 98? La suppression du PN de Boussu-Route le 4 juillet 1994.

Photo : Fabrice VACHAUDEZ.

La nouvelle est tombée et son exécution est faite le 1er juillet 1994 : le travail de démontage du PN de Boussu-Route a commencé. D'après certaines informations, le coût global pour remplacer les rails du PN était estimé à 300.000F au frais de la SNCB. Comme la ligne n'avait plus d'avenir au niveau du trafic, le Conseil d'Administration de la SNCB a décidé de supprimer le PN. Coût : 500.000F ! En conclusion, la SNCB n'avait pas 300.000F pour refaire le PN, mais a payé 500.000F pour le supprimer, sacrifiant en même temps la ligne et condamnant le Chemin de Fer Touristique Borain qui avait pourtant obtenu des garanties quant au referrage de la section Cuesmes - La Malogne (ce sera sans doute à revoir!!!).

Le dernier train ayant circulé sur la ligne fut celui affrété le 14 mai 1994 par un groupe d'amateurs anglais dans le cadre d'une visite des lignes de la région, et assuré par le PFT à l'aide de la 5927 et d'une rame réversible de deux voitures type M1.

ligne 138 Châtelet-Acoz

L'usine Disteel d'Acoz est desservie tout les jours ouvrables par un ou deux trains. Comme il n'existait pas de possibilité de remise en tête à Acoz, tous les trains étaient encadrés par deux locomotives, généralement une 73 en tête et une 83 en queue. Cette seconde machine servait en même temps comme allège vu que les charges remorquées sont généralement élevées et la ligne en rampe vers Acoz. Afin de supprimer la seconde machine, la SNCB a récemment établi à Acoz une voie supplémentaire permettant le changement de front de la locomotive de tête. Le lundi 27 juin, le train fut remorqué pour la première fois à titre d'essai par la 5149. L'utilisation d'une locomotive de la série 51 permet deux avantages : d'abord la suppression de la machine d'allège, et ensuite la libération de deux engins de manoeuvres dont l'effectif à Monceau est au plus juste depuis la radiation des dernières 83 non remplacées.

ligne 166

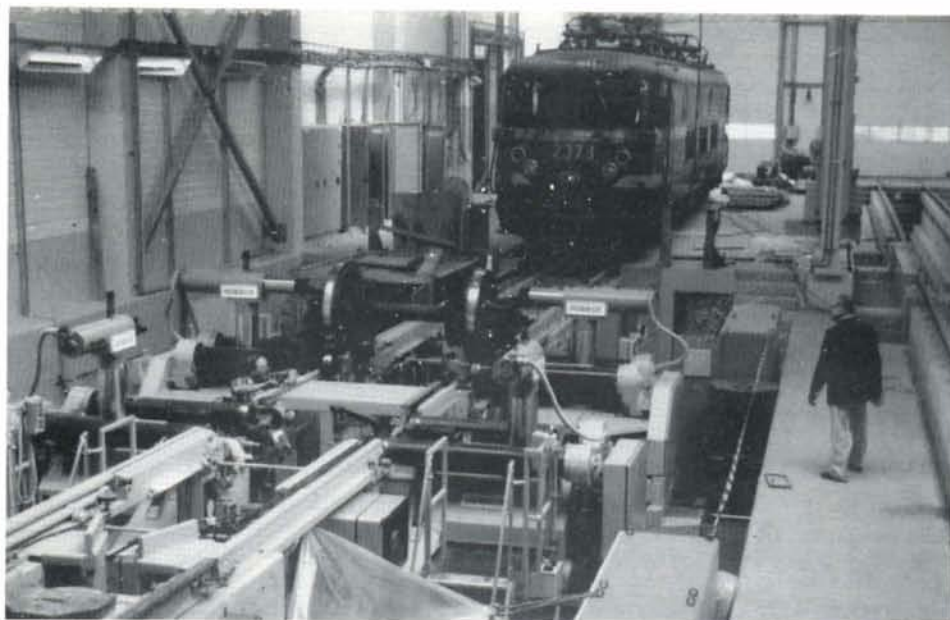
Raccordement militaire de Jéhonville.

Situé entre les anciens points d'arrêts de Glaumont et Burhaimont, plus précisément à la BK 69.128 de la ligne 166 (voie de Dinant vers Bertrix), le raccordement militaire de Jéhonville a été remis en service. Il est composé d'une voie de 2980 mètres au bout de laquelle se trouve un faisceau composé de 4 voies de garage de 553 mètres et d'un cul-de-sac de 300 mètres.

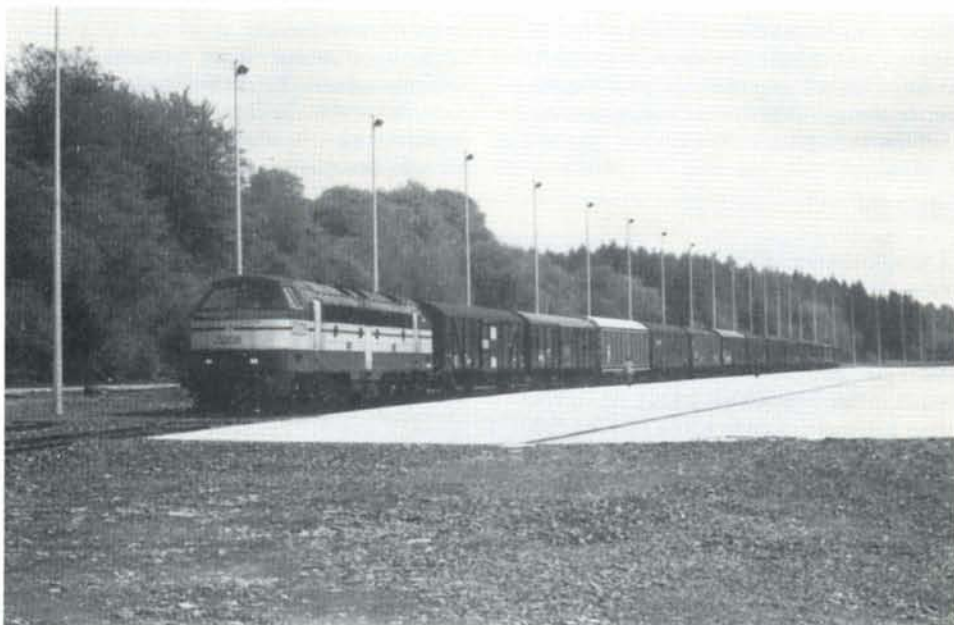
Photo ci-contre →

Le raccordement est accessible par re-broussement depuis la voie Dinant-Bertrix. Le site de l'ancien point d'arrêt de Glaumont est situé au fond de l'image.

Photo Georges & Tanguy BADIE, 9 mai 1994.



Le nouveau tour en fosse dans le nouvel atelier de Forest - Bruxelles-Midi, juillet 1994. Photo : Christian DOSOGNE.



Le raccordement militaire de la base de Jéhonville. Un train de munitions vide remorqué par la 5309 s'apprête à quitter les installations. Ph. Tanguy & Georges BADIE, 9 mai 94.





*Une belle vue du raccordement menant à la base militaire de Jehonville. La 5309 se dirige vers la ligne 166 en tête d'une rame vide.
Photo : Georges & Tanguy BADIE, 9 mai 1994.*

Divers

Voitures type M2

Les 9 dernières M2 louées depuis 1989 aux NS ont circulé pour la dernière fois le 26 mai. Elles ont ensuite regagné la Belgique le 29 mai et ont été acheminées à l'atelier des voitures de Schaerbeek pour y être remises aux normes de la SNCB.

Voitures type M3

Les dernières M3 ont été retirées du service en juin (PV 1/1994). Les rumeurs qui circulaient depuis un certain temps concernant leur revente Israël se sont révélées exactes; la SNCB a effectivement signé un contrat pour la vente de dix-neuf voitures de 2ème classe. Deux des six voitures ABD restantes seront préservées pour le musée SNCB. Le transfert des voitures vendues s'est déroulé au début du mois d'août.

Remorques type 734

Les 4 dernières remorques du type 734 de Merelbeke ne circulent plus depuis le mois de juin. Depuis juin 1984, ces petites voitures n'étaient plus visibles qu'en période scolaire sur la ligne 82 entre Aalst et Burst (2 autorails série 44 encadrant une remorque). Signalons que trois remorques 734 sont toujours reprises à l'effectif à Bertrix.



PHOTO 19-53 *Au total, 46 voitures M3 furent construites de 1960 à 1962 par l'atelier central de Mechelen en deux versions : 36 voitures B (114 places assises) n° 42.801-42.836; et 10 voitures ABD (44 places A et 29B) n° 40.001-40.010. Elles étaient dérivées des M2 avec lesquelles elles se différenciaient par leurs parois latérales dépassant l'extrémité de la caisse, l'aménagement intérieur simplifié, l'emploi de bogies Pennsylvania, le chauffage uniquement à vapeur et leur vitesse limitée à 120 km/h. Les M3 ont parcouru la plupart des lignes non électrifiées des Flandres, en particulier entre Aalst-Denderleeuw-Geraardsbergen-Ath, Bruxelles-Kortrijk, Aalst-Burst, Gent-Zottegem-Geraardsbergen. Elles ont terminé leur carrière sur la relation IR Geraardsbergen-Gent-De Panne. Un train omnibus Gent-Geraardsbergen composé de 5 voitures du type M3 quitte la gare de Scheldewindeke encore pourvue à cette époque de la signalisation mécanique, 16 février 1984.*

Photo : Jean-Luc VANDERHAEGEN.

La SNCB rachète des voitures d'occasion à la SNCF

Après le rachat l'année dernière de 4 voitures-restaurant "Grill Express", la SNCB a récemment décidé d'acquérir une centaine de voitures d'occasion de la SNCF, ceci afin de faire face à la pénurie attendue de matériel à voyageurs dès les années 1995-1996.

Cette solution a été choisie en raison de l'incapacité matérielle des réseaux limitrophes de louer des voitures correspondant aux souhaits de la SNCB. Seuls les NS (chemins de fer néerlandais) étaient disposés à donner en location 48 voitures "plan W" et 50 voitures ICR, mais cette possibilité s'avérait à la longue plus coûteuse que le rachat des voitures françaises.

Ces voitures, du type ANF-USI (ANF = Ateliers du Nord de la France - USI = voiture unifiée service intérieur), furent mises en service à partir du 24 mai 1962. Au total, la SNCF réceptionna jusqu'au milieu des années septante plus de 1000 voitures, ceci dans le but de renouveler le parc voyageurs du service intérieur qui comprenait à ce moment un très grand nombre de voitures anciennes pas toujours bien adaptées au service.

Les USI furent en fait la dernière génération de voitures construites avant l'apparition des CORAIL. L'élaboration de ces dernières en est d'ailleurs partiellement inspirée.

L'aménagement intérieur des USI est du genre "coach", c'est-à-dire non compartimenté, à couloir central, pourvu de deux grandes salles (une fumeurs, l'autre non-fumeurs) d'égale longueur séparées par une cloison transversale vitrée. Dans chaque salle, tous les sièges sont orientés dans le même sens, et disposés à raison de deux sièges jumelés en 2ème classe et une rangée à un siège + une rangée à deux sièges jumelés en 1ère classe. Chaque dossier est inclinable. Le nombre total de places atteint ainsi 80 en seconde classe et 50 en 1ère classe. Ce type d'aménagement mit fin au quasi monopole des voitures à compartiments indépendants à la SNCF.

L'accès à la voiture se fait par des portes situées non pas aux extrémités de la caisse, mais bien à une certaine distance correspondant à la longueur du WC (voir schéma). Les portes sont en léger retrait par rapport aux longs pans et comportent deux

vantaux repliables qui s'ouvrent sur l'extérieur en respectant le gabarit.

La masse totale des USI atteint 34 à 35,6 T suivant la série. Leur vitesse maximale est fixée à 140 ou 160 km/h. La caisse repose sur deux bogies "Pennsylvania" du type Y16, Y24 ou Y28. Les USI ne sont pas climatisées, mais pourvues d'un chauffage électrique et d'une ventilation en été.

Ces voitures seraient destinées à assurer des trains P en lieu et place des voitures du type M4. Les voitures M4 ainsi libérées seraient en partie réutilisées sur les IC Schaerbeek - Kortrijk - Oostende dont les actuelles rames réversibles M4 remplaceraient les automotrices quadruples de la série 800 entre Antwerpen et Charleroi (trains IC). A leur tour, les 800 rendues disponibles seraient utilisées pour assurer tous les IR Binche - Bruxelles - Louvain-la-Neuve et plus tard le service vers De Panne lorsque la ligne 73 sera électrifiée.

On peut toutefois s'étonner de voir les voitures USI engagées sur des trains P. Ces voitures possèdent, comme déjà signalé, de petites portes d'accès situées aux extrémités de la caisse, ne facilitant sûrement pas la

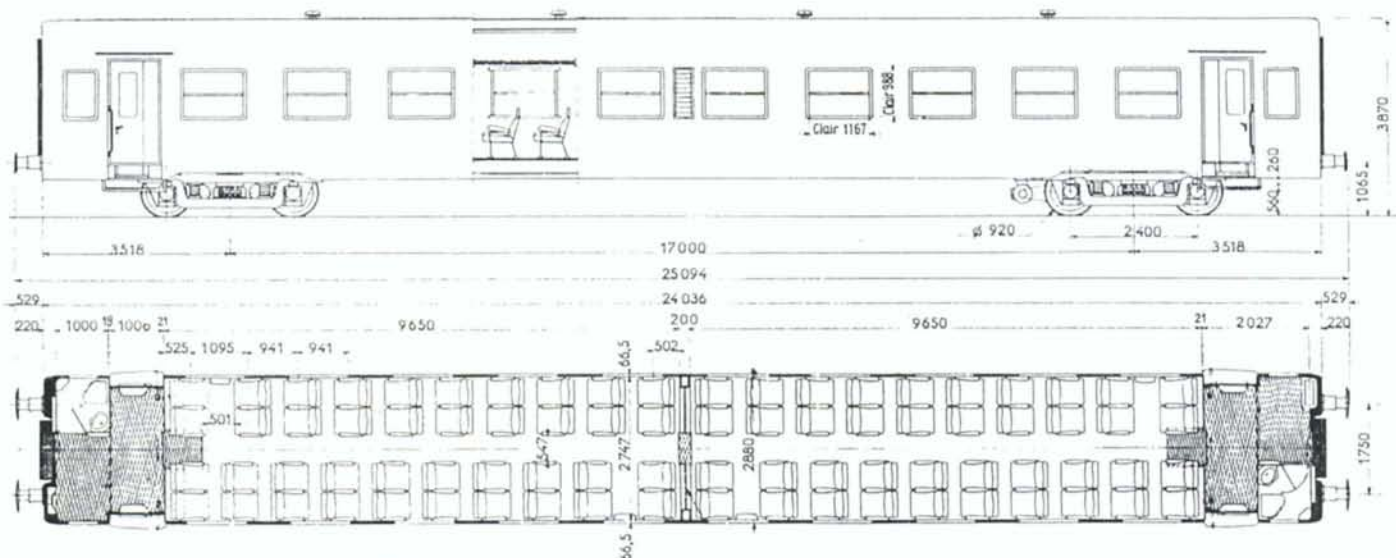
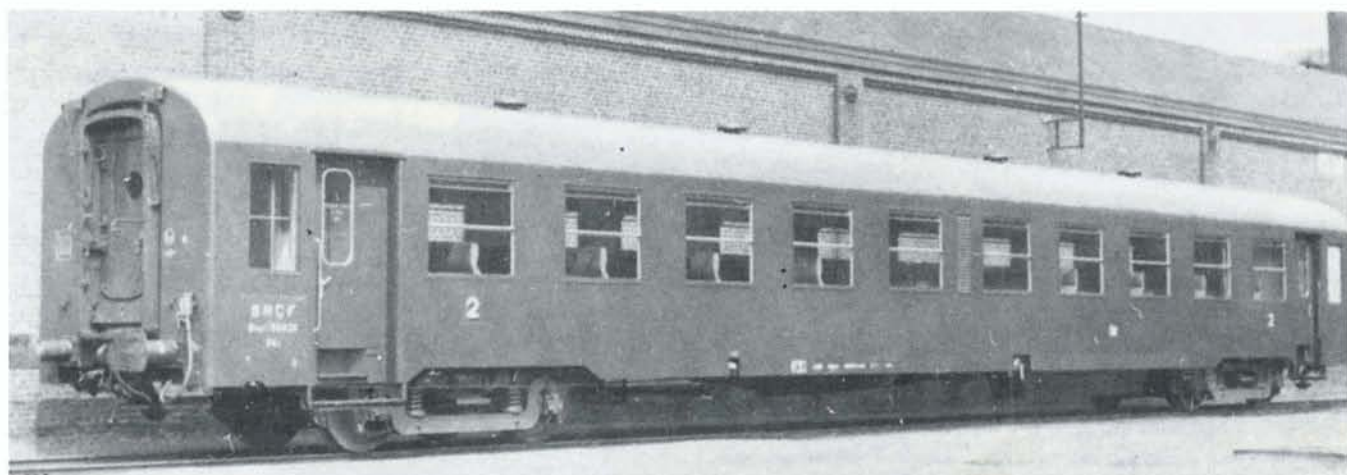
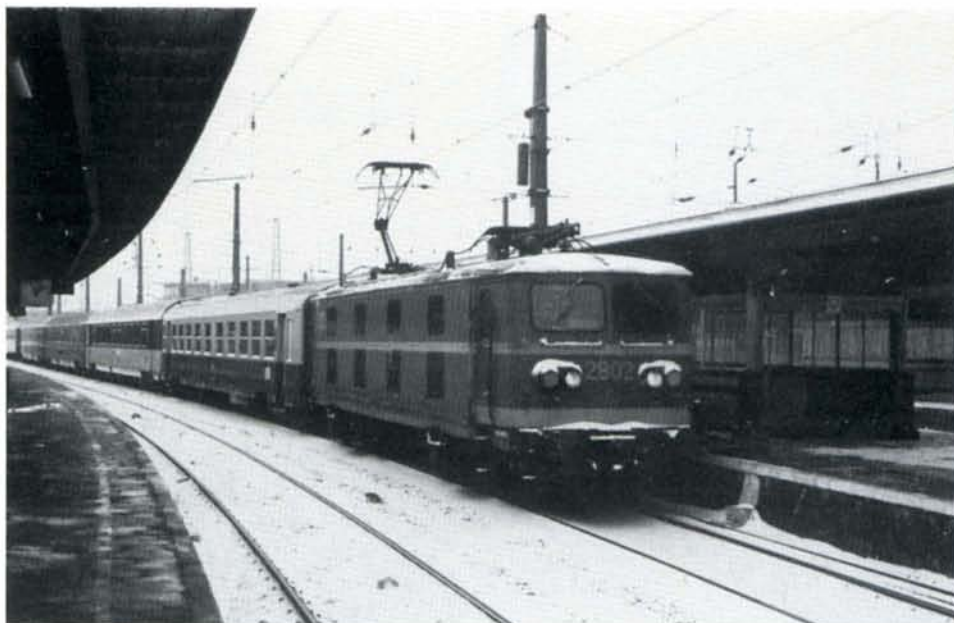


Photo et schéma d'une voiture de seconde classe ANF-USI (documents SNCF-ANF)

montée et la descente des nombreux voyageurs aux heures de pointe. De plus, l'aménagement de ces voitures comprenant des rangées de 2 x 2 sièges au lieu de 2 x 3 sur les M4, amènerait une diminution du nombre de places offertes dans des trains P déjà déficitaires, alors que les M4 à 5 places de front seraient réutilisées sur des relations IC! N'y a-t-il pas là matière à réflexion? Avec un aménagement intérieur modernisé, ces voitures seraient mieux adaptées à assurer par exemple les IC entre Oostende et Eupen que les trains P ...

PHOTO 19-48 →

Les voitures USI ne sont pas totalement inconnues en Belgique, puisque bien qu'utilisées dans les relations intérieures de moyenne distance, surtout dans le nord de la France (comme par exemple les trains Paris-Lille) ainsi que dans le sud-ouest, il arrivait parfois qu'une ou plusieurs USI soient intégrées dans les trains internationaux vers la Belgique comme ce fut le cas le 7 janvier 1985. Elle est visible juste derrière la 2802, au moment de la mise à quai de la rame.
Photo : Jean-Luc VANDERHAEGEN.



Les nouvelles voitures-lits des RSD en Belgique

Les chemins de fer russes (RSD) ont mis en service le 29 mai dernier les premières voitures-lits d'une nouvelle génération. Au total, 35 voitures sont construites par la firme Waggonbau à Görlitz, ville située dans l'ancienne RDA.

Elles sont destinées aux relations entre la Russie et l'Europe de l'Ouest et donc équipées pour l'interchangeabilité des bogies (écartement russe = 1,524 m).

Aptes à 200 km/h, ces voitures possèdent un confort haut de gamme avec notamment des compartiments très larges (11 compartiments d'une capacité totale de 31 places), l'air conditionné, une isolation thermique assurée par des matériaux ignifugés, des toilettes en circuit fermé nettoyées par aspiration dans les gares terminus. Le traditionnel vert russe a fait place à une toute nouvelle livrée de couleur bleu nuit pour la partie supérieure de la caisse et rouge pour la moitié inférieure; les portes sont grises et la toiture gris-blanche.

Deux voitures de ce type sont engagées dans le nouveau Ost-West Express entre Bruxelles et Moscou.

Deux voitures avaient été présentées à Oostende les 28 et 29 avril dernier.

PHOTO 56 *A l'occasion de la Fête Nationale du 21 juillet, un détachement de l'Eurocorps composé de régiments français, allemands et espagnols a participé pour la première fois au traditionnel défilé militaire. Notre photo montre le retour vers Versailles de ce détachement de l'Eurocorps. Derrière la 2730 on aperçoit 2 voitures ex. DR, une voiture-couchette SNCF, 3 wagons transportants des camions et une vingtaine de wagons transportants des blindés.* Serge MARTIN.

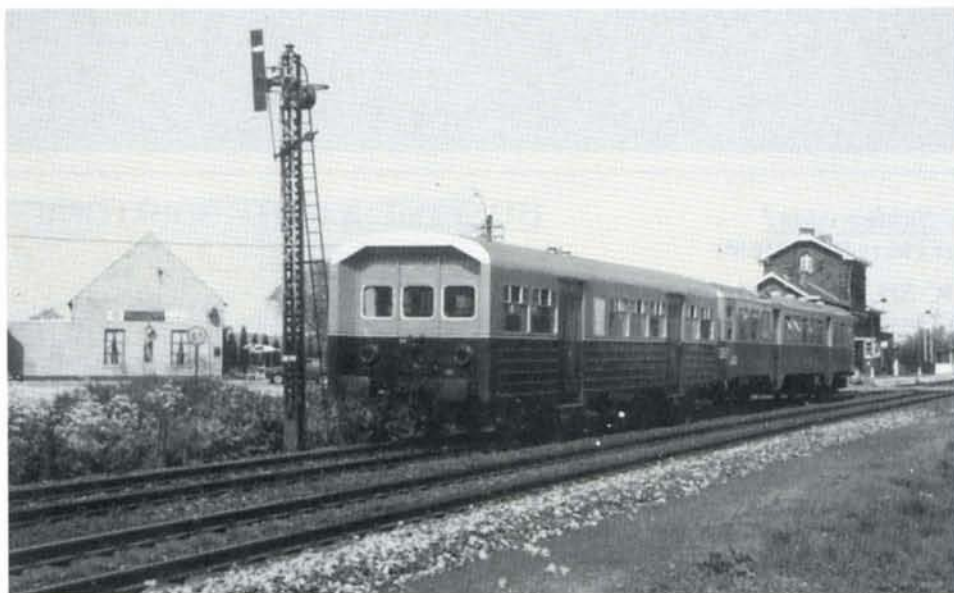
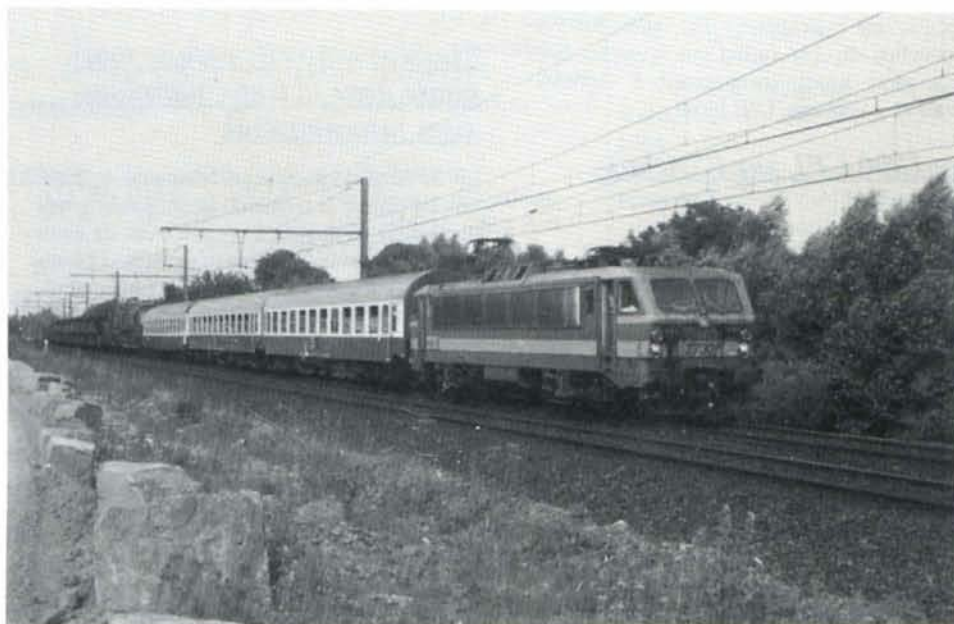


PHOTO 19-54 *Depuis juin 1994, les remorques 734 de Merelbeke ne circulent plus. A la belle époque, le 14 mai 1982, une d'entre elles, la 734.02, assurait avec le 4403 le train omnibus 6765 Kortrijk-Zottegem, ici à l'arrivée à Sint-Denijs Boekel Nederzwalm.*
Photo : Jean-Luc VANDERHAEGEN.





Le Saviez-vous?

(par Pierre BERCHEM)

L'IC 529 (Welkenraedt 5h07 - Oostende 8h09) composé de voitures M4 est remorqué par une locomotive de la série 16 et achemine de Liège à Oostende 3 voitures directes Berlin-Oostende de l'ancienne DR parvenues à Liège dans la rame de l'INT 242 Berlin-Paris.

Photos ci-dessus : l'IC 529 franchit le canal de Bruxelles-Charleroi à Anderlecht. En tête : la 1601. 30 juillet 1994.

Photo ci-contre : la queue de l'IC 529 (voitures M4 suivie de 3 voitures ex. DR) photographié le 26 juillet 1994 sur l'Escaut à Merelbeke. Pierre BERCHEM.

L'INT 280 (Bruxelles-Midi 19h57 - Paris 22h59) est composé les samedis et dimanches du 1er juillet au 4 septembre d'une rame mixte comprenant 5 voitures Corail et 7 voitures TEE Inox!

Les 1800 CFL sur l'"Athus-Meuse"

Dès le service d'hiver 1994-1995, il est prévu de supprimer la seconde locomotive de la série 1800 circulant en UM entre Athus et Ronet, et de la remplacer par une machine des séries 52, 53 ou 54.

Par ailleurs, dès la mise en service de la nouvelle courbe de raccord entre Aubange et Rodange, des trains circuleront sans échange de traction jusqu'à Bertrix et Rodange (locomotives CFL série 1800 et SNCB séries 52-53-54). Pour cette raison, les conducteurs du dépôt de Virton sont actuellement en initiation à la signalisation et la réglementation des CFL.



Muizen, nouvelle plaque tournante pour le trafic marchandises international.

Le 31 mai dernier a été inauguré le nouveau terminal intermodal de Muizen. L'implantation de la gare au croisement de deux axes marchandises et les importantes possibilités d'extension qui existent furent décisifs quant au choix de ce site. Dans un premier temps, le terminal dispose de deux voies de 600 mètres de longueur. L'investissement a été partagé entre la SNCB et sa filiale Ferry-Boats, cette dernière exploitant le terminal. La première relation inaugurée le 31 mai relie Muizen au terminal londonien de Willesden, et d'autre part Duisburg en Allemagne.

En outre, un nouveau trafic intermodal (transport de conteneurs et de camions) sera bientôt instauré avec le Maghreb, via

Cadix en Espagne et Tanger, au Maroc. Muizen deviendra ainsi un point de convergence important, axé sur la complémentarité avec la route dans le cadre des transports combinés.

A propos des CC 40.100

Comme nous l'annoncions déjà dans notre précédent numéro, certains trains Bruxelles - Paris seront probablement assurés à partir du 23 janvier 1995, par des rames TGV "réseau tricourant". Il s'agirait des actuels TEE 80, 81, 82, 83, 84, 85, 86, 87, 88 et 89. Les CC 40.100 ainsi libérées seraient soit déclassées si leur limite de kilomètres est atteinte, soit réutilisées pour remorquer les trains internationaux entre Paris et Bruxelles ou Liège actuellement tractés par des machines monocourant ce qui permettra de supprimer l'échange de traction aux frontières.

Amylum

Dans notre "En Lignes" n° 15, nous relations le rachat dans l'ex Allemagne de l'Est de deux locomotives diesel de la série 346 par la firme AMYLUM d'Aalst.

La machine numéro 1, l'ex 346.12374, est en service depuis le mois de septembre 1993, avec un équipement de télécommande à distance. La seconde machine (n° 2 ex 346.11966) est toujours en cours de modification.

Normalement, les deux locomotives devraient être repeintes dans le courant de cette année aux couleurs d'AMYLUM.

La firme AMYLUM reçoit quotidiennement entre 1 et 4 trains de céréales. Ceux-ci sont généralement remorqués par une locomotive de la série 59. Avis aux amateurs!

Politique

Les mouvements de grèves se multiplient en Europe.

Les chemins de fer européens traversent une bien mauvaise période de profond malaise. Ils subissent en effet de plein fouet la crise économique et la concurrence plus que déloyale de la route, se traduisant par une multiplication des mouvements de grèves.

Ainsi, après plusieurs jours de paralysie du réseau néerlandais du 13 au 15 de juin, le malaise s'est étendu aux réseaux français et britannique dont le trafic fut fortement perturbé durant la journée du 22 juin.

Les cheminots français entendaient protester contre les suppressions d'emplois prévues par la direction de la SNCF : 5.900 en 1994, après 6.000 en 1993. Cette grève coïncidait avec la publication d'un rapport particulièrement alarmiste d'une commission d'enquête de l'Assemblée Nationale. Pour les parlementaires français, le déficit de la SNCF pourrait avoisiner en 1994 les 9 milliards de FF (56 milliards de FB) pour un endettement global de 188,5 milliards de FF (1.170 milliard de FB), soit 330 % du chiffre d'affaires annuel. Les députés considèrent que, sans projet global mobilisateur, ses dirigeants étaient obsédés par la réalisation du réseau TGV. La société nationale est aujourd'hui en grand danger, gravement fragilisée par une situation financière alarmante et un climat social lourd de menaces.

Le même jour, le réseau britannique était lui aussi paralysé. Les 3.400 aiguilleurs syndiqués ont réussi à bloquer 93 % du réseau British Rail (BR) qui est en voie de privatisation, et le conflit est avant tout salarial. Le nombre d'aiguilleurs a diminué de moitié au cours des dernières années. Ils réclament dès lors une augmentation de 11 % de leurs traitements. Railtrack, la filiale des BR créée le 1er avril 1994 et chargée des infrastructures (signalisation, voie, gare, etc.), leur en propose seulement 2,5 %. Le blocage est total et la grève se poursuivra au moins durant 6 mercredis consé-

cutifs. Les conducteurs pourraient même suivre le mouvement. Le gouvernement, s'il qualifie la grève d'irresponsable, sait qu'il joue gros. La privatisation des BR est prévue pour 1995, et les candidats opérateurs de certaines lignes pourraient être refroidis en constatant que quelques signaux de Railtrack (non privatisable) suffisent à bloquer le réseau. Il faut savoir que chaque ligne sera vendue séparément, à commencer bien sûr par les plus rentables. On assistera en quelque sorte à un retour aux origines, lorsque chaque ligne appartenait à une compagnie différente... Comprendra qui peut!

Le lendemain, le vendredi 23 juin, c'était au tour des cheminots belges de donner un coup de semonce suite à l'évocation de nouvelles mesures d'économies qui pourraient se traduire par de nouvelles suppressions d'emplois. Les décisions tomberont à la fin du mois de juillet en pleine période de vacances... La SNCB affiche actuellement un déficit de 7 à 10 milliards de FB et son endettement atteint 100 milliards. Mais, le déficit de la SNCB se situe-t-il bien dans les charges salariales? De nouvelles suppressions d'emplois serviront-elles à quelque chose? Ne faudrait-il pas aller voir ailleurs, là où se situe réellement le gaspillage plutôt que de toujours incriminer le personnel?

Mode et TGV

Les temps changent, la mode évolue...

Les directions des trois réseaux jusqu'à présent concernés par la mise en service du TGV Transmanche, portés par l'enthousiasme qui accompagne les réalisations grandioses, ont estimé que le fait d'appartenir au personnel Eurostar devait se marquer jusque dans la masse d'habillement. Le grand public pourrait ainsi distinguer ce personnel de qualité du "vulgus pecus".

On fit appel à la grande maison de couture parisienne Pierre Balmain qui avait à son actif quelques belles réussites dans le

domaine de l'uniforme. Une ligne "Eurostar" a donc été créée, comportant des pièces différentes pour chaque catégorie de personnel, de l'agent de triage au "Terminal Manager". Il faut avouer que la collection a grande allure, toute en dominantes bleu nuit et jaune matinées de gris. L'emblème Eurostar est apposé sur chaque pièce, et une certaine latitude a été laissée aux agents dans le choix des modèles, ce qui leur permet de quelque peu "personnaliser" leur uniforme.

Chaque agent disposera d'un uniforme complet, qui sera régulièrement renouvelé. Le prix ? Croquignolet, mais c'est comme lorsqu'il s'agit d'acquérir une Ferrari ou une Rolls-Royce: en parler est indécent... Comme il est à notre avis indécent d'en parler au conducteur de trains de marchandises passant sa vie dans des endroits tous plus crasseux les uns que les autres, et à qui on distribue royalement deux cache-poussières... tous les trois ans ! Mais laissons là cette morosité de mauvais aloi, et racontons une anecdote croustillante qui est parvenue jusqu'à nous. L'aventure, authentique, est arrivée à un membre de la direction de la gare de Bruxelles-Midi.

Le 6 mai dernier, jour de l'inauguration du TGV, bien sanglé dans un uniforme impeccable, képi blanc immaculé sur la tête, notre homme se dirige tout fringant vers le Terminal TGV où l'appellent ses fonctions. Chemin faisant, il croise un voyageur encombré de lourdes valises qui l'interpelle d'un sonore "PORTEUR !!!"... L'intéressé, personne compétente et dotée d'un solide sens de l'humour, ne s'en est pas formalisé et a fait remarquer au voyageur qu'il y avait erreur sur la personne. Il n'a pas manqué de narrer l'histoire à ses collègues et tous en ont bien ri, mais la question se pose: ne serait-il pas temps de penser à renouveler aussi l'uniforme de nos vaillants porteurs de bagages ? A moins qu'à l'époque, celui-ci n'ait été involontairement futuriste ?

Qu'en pense Mr Balmain ?

Le CFFL (Club Ferroviaire Froidmont Locomotion) **nous communique son agenda.**

- samedi 10 octobre :** voyage sur l'Athus-Meuse avec l'autorail 4605 du PFT et visite de l'atelier de Stockem.
- vendredi 14 octobre :** M. Renaud De Froidmont nous présentera la technique de construction de la voiture I11 et de l'automotrice "96"
- samedi 11 novembre :** voyage en autocar à Cologne avec visite de l'exposition ferroviaire géante
- samedi 12 et dimanche 13 novembre :** le CFFL fête ses 10 ans. Exposition sur le thème La grande ligne du Luxembourg.
- vendredi 18 novembre :** Claude DEFECHEREUX fera une rétrospective sur le matériel disparu ou transformé sur les lignes supprimées ou modifiées.
- samedi 10 décembre :** Christian DOSOGNE présentera l'actualité de la SNCB du premier semestre 1994.

RENSEIGNEMENTS ET RESERVATIONS : CFFL, Alain DEFECHEREUX, Avenue de Winterberg 42, 1330 Rixensart, ☎ 02/654.05.79



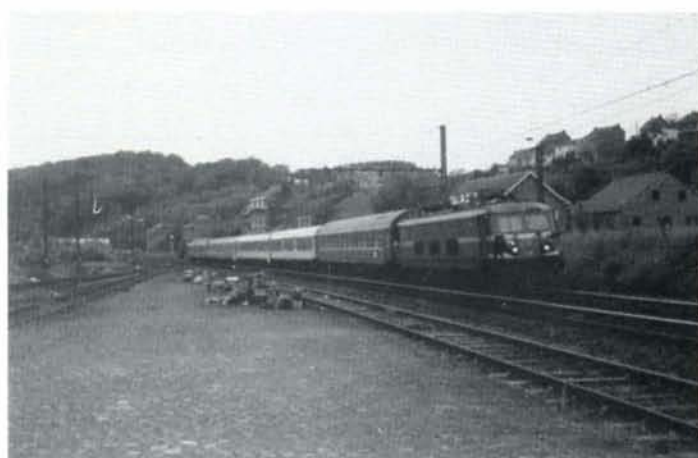
Le train 49910 Athus-Ronet remorqué exceptionnellement le 22 avril par un couplage de deux locomotives de la série 1800 des CFL (1803 en tête) et de deux locomotives SNCB série 53, photographié à Gendron-Celles. A partir du prochain service d'hiver 1994-1995, ce train devrait être tracté par un couplage d'une 1800 CFL et d'une 52-53 ou 54 SNCB.

Photo : Tanguy et Georges BADIE.



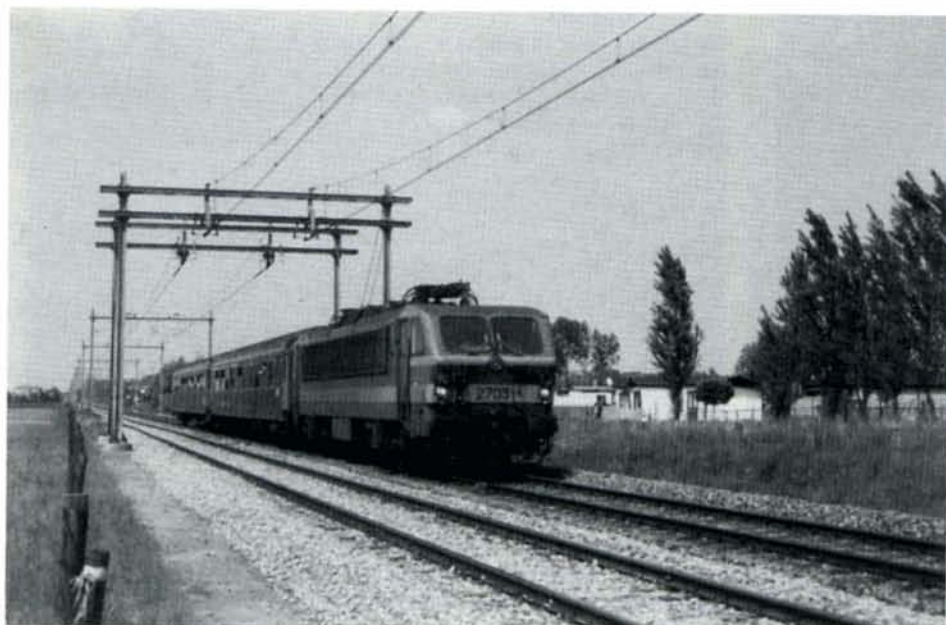
La 1804 des CFL évolue en gare de Maastricht le 2 mai 1994 après y avoir amené un train spécial Luxembourg - Amsterdam via Maastricht et Lisse-Keukenhof.

Photo : Pierre BERCHEM.



Le 27 mai, le dernier INT 241 Ost-West Express - désignation illogique, il serait plus exact de parler du West-Ost Express dans ce sens de circulation - a relié Paris à Moscou. La 2361 remorquait une voiture-lits russe et 4 voitures polonaises, à savoir un fourgon, une voiture de 2ème classe, une voiture-couchettes et une voiture-lits. Flawinne, 19h06.

Photo : Pierre BERCHEM.



Le 13 mai 1994, la 2705 remorquant l'INT 495 Maastricht - Basel franchit "pantos baissés" le site de l'"écluse" de Gronsveld (NL), la section de séparation entre la tension d'alimentation hollandaise (1,5 kV) et belge (3 kV) de la caténaire.

L'INT 495 était jusqu'à sa suppression à la fin de l'horaire d'hiver 1993/1994 le court train international circulant sur le réseau belge, plus précisément sur la ligne 40. Généralement remorqué par une locomotive de la série 27, il était composé de 2 voitures suisses, à savoir une ABm RIC type UIC et une Bm RIC type UIC.

Signalons à l'intention des modélistes qu'il est possible de reproduire cette scène tant à l'échelle HO qu'à l'échelle N. Les deux voitures suisses figurent au catalogue de Jouef et la 27 existe chez Lima. A l'échelle N, les voitures suisses sont reproduites par Hobbytrain et la 27 par Hobby Verborgh. Ph. : Pierre BERCHEM.



Le 7 juillet, une collision survenue sur la ligne 36 au passage à niveau de Vertrijk a nécessité l'interruption du trafic durant plusieurs heures. Les trains internationaux furent détournés par les lignes 139, 161 et 125 entre Leuven-Ottignies-Namur et Liège. Ci-dessus : l'IC 429 Oostende-Köln remorqué par la 1603 traverse la gare d'Ottignies.

Photo : Roger CRIKELAIRE.



Le 31 mai, un couplage constitué d'un fourgon générateur et d'une voiture restaurant TEE MISTRAL 1969 a dû être incorporé dans l'INT 286 Amsterdam - Paris en remplacement d'une voiture-restaurant SNCF classique en livrée Corail indisponible. Ce train est photographié entre Ruisbroek et Lot. Derrière la 1502, on aperçoit le fourgon générateur et la voiture-restaurant TEE Inox suivis des voitures Corail. Photo : Pierre BERCHEM.



L'IC 429 fut directement suivi par l'INT 241 "Ost-West-Express" remorqué par la 2747. On remarquera les deux anciennes voitures-lits russes situées juste derrière la locomotive. Photo : Roger CRIKELAIRE.

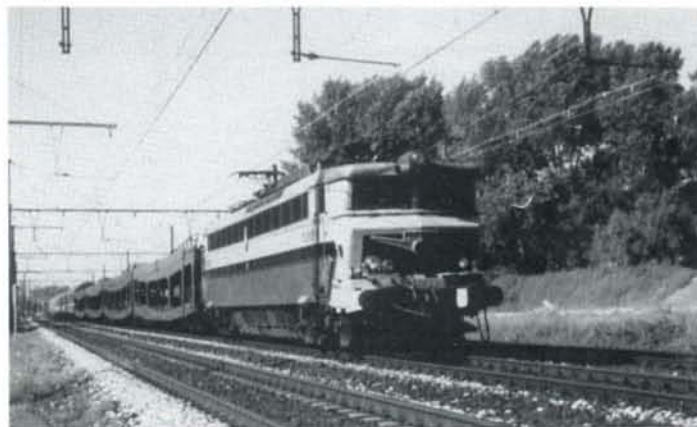


Le 28 mai dernier, la locomotive diesel historique V 200.033 de la DB a parcouru la Vennbahn au départ de Raeren. Elle est ici visible à Wevercé au côté du 4601 qui lui également effectuait une balade dans les Fagnes. Photo : Marc RIGUELLE.



Les 11 en balade! Texte et Photos : Pierre BERCIEM

Théoriquement, les locomotives de la série 11 ne sont affectées qu'à la traction (ou à la pousse) des rames réversibles Bénélux entre Bruxelles-Midi et Amsterdam. Mais parfois, elles remorquent d'autres trains dont voici deux beaux exemples. Ci-dessus à droite : le 12 mai 1994, la 1189 remorquait à titre exceptionnel l'INT 282 Amsterdam - Paris jusqu'à Quévy. Lot, 10 h28. Ci-dessus à gauche : le 8 juillet 1994, c'était au tour du TAA 1375 Schaerbeek - St. Raphaël d'être remorqué par la 1181 de Schaerbeek jusqu'à Arlon où une locomotive diesel de la série 55 bleue prenait le relais jusqu'à Thionville (F). Normalement, de Schaerbeek à Arlon ce train est confié à une 20. La 1181 remorquant 4 voitures 16 Bc, 3 voitures-lits et 6 fourgons porte-autos traverse la gare de Watermael à 18h26 le 8 juillet.



Dans EN LIGNES 17, nous évoquions le retour des TAA, ou TAC si vous préférez, sur la ligne 94. Nos collaborateurs ont observé que des locomotives électriques polytension des séries 12, 15 et 18 de la SNCB ainsi que CC 40.100 de la SNCF remorquaient les trains 1236 et 1231 Schaarbeek - Lourdes et retour sur le trajet Schaerbeek - Lille Flandres et vice versa.

A l'attention des photographes, voici un extrait de l'horaire du train 1231 Lourdes - Schaerbeek : Lille Flandres départ 8h26, Froyennes passage 8h42, Tournai 8h46/8h50, Leuze passage 9h03, Ath passage 9h12, Silly passage 9h24, Enghien passage 9h34, Halle passage 9h48, Bruxelles-Midi 10h02/10h05, Schaerbeek arrivée 10h15. Ce train circule tous les dimanches jusqu'au 25 septembre inclus et tous les mardis jusqu'au 28 août. Il est prudent d'arriver en avance à l'endroit de prise de vue choisi car l'horaire du train 1231 est détendu entre Tournai et Bruxelles. Encore une particularité des trains 1231 et 1236 : les fourgons porte-autos sont placés derrière la locomotive. A droite : la CC 40.105 à Lot le 12 juillet. A gauche : la 1505 à Buizingen le 19 juillet. Photos : C. DOSOGNE, texte Pierre BERCIEM.



Conformément à la tradition, un engin de traction "original" tracta le premier Luxembourg-Blankenberge du GAR de la saison d'été 94. Cette année, celui-ci fut encore confié à une locomotive électrique polytension, plus précisément à une "élégante française", la CC 40.107, qui habituellement ne parcourt jamais les lignes 162, 161, 50, 50A et 51 du réseau belge, tout comme la ligne 5 du réseau luxembourgeois. Ci-dessus à gauche : la CC 40.107 remorquant 2 voitures 14 A et 6 voitures Wegmann des CFL au passage à Courrière le 3 juillet. Photo : Jean-Pierre FIERS. Ci-dessus à droite : l'acheminement de la CC 40.107 à Luxembourg s'effectua le 1er juillet en queue de l'IR Liège-Luxembourg, ici photographié au passage à Bovigny. Photo : Marc RIGUELLE.

Les beaux spéciaux du mois de juin

Le mois de juin aura été fertile en circulations spéciales en tous genres, dont la plus spectaculaire fut sans nul doute la venue à Bruxelles de la locomotive à vapeur française 231K8 de la SNCF.

Cela s'est passé le 18 juin, à l'occasion d'un voyage Paris-Nord - Bruxelles et retour organisé par la grande association française FACS (Fédération des Amis des Chemins de Fer Secondaires), propriétaire de la machine.

La rame était composée de 9 voitures à l'aller et 10 au retour, dont plusieurs Pullman.

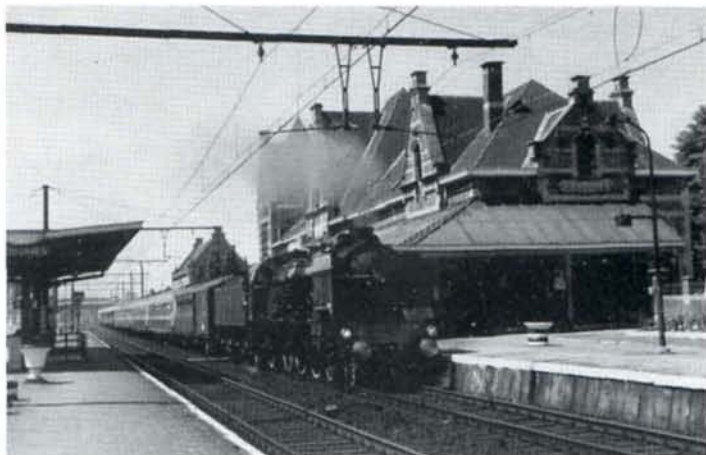
La locomotive est venue se ravitailler en eau et en charbon à l'atelier de Schaerbeek où, pour l'occasion, le PFT a sorti la 26.101 dans le but de réaliser une photo de famille. Malheureusement, suite à une erreur, la 231K8 fut directement envoyée à l'atelier alors qu'elle aurait dû être virée au triangle de la cage aux Ours. Conclusion : la machine était mal orientée par rapport à la 26.101 et au soleil, la voiture d'accompagnement et le tender rendant impossible la photo...

Au retour, après l'arrêt en gare de Mons, la Pacific eut bien de la peine pour hisser les 550 tonnes de la rame vers Quévy (section en très forte rampe). C'est en effet

PHOTO 19-22

Le parcours vers Bruxelles-Midi photographié lors de son passage devant la gare de Soignies.

Photo : Jean-Luc VANDERHAEGEN



quasiment au pas d'homme qu'elle aborda le point d'arrêt de Genly!

Le même jour, un parcours spécial Nancy-Amsterdam emprunta également la ligne 96 entre Quévy et Bruxelles, avant de poursuivre son voyage vers les Pays-Bas par les lignes 27 et 12.

Le convoi était composé de deux autorails "Picasso" : les X 4039 et X 3943, appartenant à l'association "Autorails de Bourgogne et Franche-Comté". Vu qu'il n'est pas

possible d'accoupler ce type d'engin en unité multiple, les autorails étaient chacun desservi par un conducteur!

Le retour s'effectua le lendemain, dimanche 19 juin, en fin d'après-midi.

Le mercredi 22 juin, profitant du jour de la fête Nationale Luxembourgeoise, le GAR a organisé un voyage "hors saison" "Luxembourg Blankenberge Express", à l'aide de l'autorail historique "De Dietrich" Z105, remarquablement restauré.



PHOTO 19-25 *Le retour vers Paris : la 231K8 passe à Cuesmes en s'essoufflant dans la rampe menant vers la frontière française.*

Photo : Philippe SCHOLL



PHOTO 19-23 La 231K8 en route vers Paris-Nord, dans la rampe d'Hennuyères.
Photo : Jean-Luc VANDERHAEGEN.



PHOTO 19-26 Les deux autorails "Picasso" de l'association "Autorails de Bourgogne et Franche-Comté", en route vers Amsterdam, ici sur la ligne 27 à Epegem. En tête le X 4039, en seconde position le X 3943.
Photo : Jean-Luc VANDERHAEGEN.



PHOTO 19-32 La 231K8 arrive à Aulnoye, dernière étape avant la Belgique.
Photo : Philippe GOUSSET.

Le parcours aller fut réalisé par l'Athus-Meuse jusqu'à Dinant, ensuite la ligne 161 jusqu'à Bruxelles et enfin la ligne 50. Le retour se déroula sans détour, par la grande ligne 162.

Le dernier week-end du mois de juin, outre le train d'adieu des locomotives de la série 83 organisé le samedi 25 par le PFT, l'autorail "Picasso" X4039 de l'association "Autorails de Bourgogne et Franche-Comté", a effectué le dimanche 26 une boucle en Belgique par Athus-Bertrix-Libramont et Arlon, à l'occasion de l'exposition annuelle de Modélisme de Arlon.



PHOTO 19-33 ↑ L'X4039 de l'association "Autorails de Bourgogne et Franche-Comté" en balade dans la Lorraine belge le 26 juin, ici en gare d'Athus Ph. : Philippe GOUSSET.

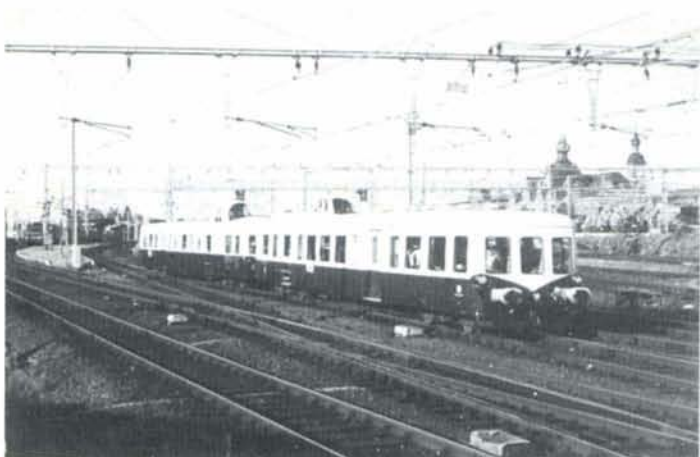


PHOTO 19-27 ↑ Deux photographies montrant le voyage du retour en France le 19 juin des deux Picasso. La première est prise en gare de Schaerbeek (X3943 et X4023); la seconde à Bruxelles-Nord (X4023 + X3943).



PHOTO 19-28 ↑ Photos : Pierre HERBIET et Jean-Luc VANDERHAEGEN.

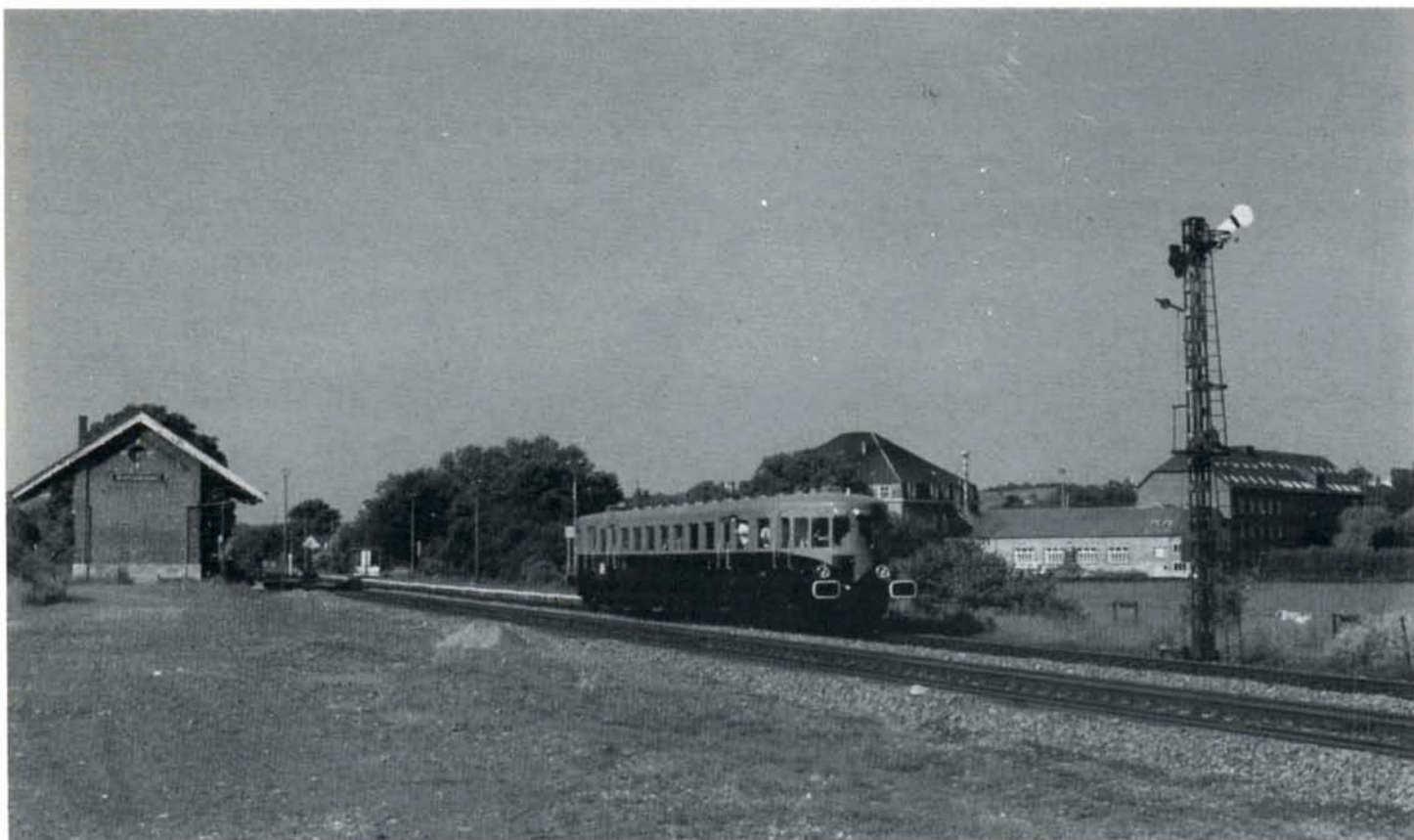


PHOTO 19-29 L'autorail "De Dietrich" Z105 du GAR, sur l'Athus-Meuse à Pondrôme, 22 juin 1994.
Photo : Jean-Luc VANDERHAEGEN.

Les autorails CFL "De Dietrich"

C'est en 1949 que les CFL ont mis en service les 10 autorails Z101 à Z110 construits par la firme française De Dietrich à Reichshofen. Ces engins étaient en tout point identiques aux 20 autorails de la série X 3.700 de la SNCF commandés simultanément en 1948. Dès leur mise en service, les "De Dietrich" furent utilisés intensivement sur pratiquement toutes les lignes du réseau avec des incursions dans les trois pays limitrophes à Arlon, Athus, Trier, Thionville et Longwy. Durant les 5 dernières années de leur carrière, de 1974 à 1978, ils étaient encore engagés sur les lignes de Kautenbach - Wiltz, Luxembourg - Bettembourg et Bettembourg - Dudelange-Usine. Le tout dernier parcours fut réalisé par le Z 110 le 28 mai 1978 à l'occasion d'un train d'adieu organisé par le GAR. Le même jour au soir, l'autorail dut assurer un parcours supplémentaire de Arlon à Luxembourg en raison d'une grève de la SNCB! Ces autorails se sont révélés extrêmement robustes et très faciles à la conduite et à l'entretien. Le GAR a heureusement sauvé le Z 105 qui, après une longue restauration a enfin repris du service. Pour la petite histoire, signalons que les Z104 et Z110 furent rachetés par la commune de Remerschen en 1978 et placés dans un pré afin de servir de salle d'exposition pour protester contre le projet de l'implantation d'une centrale nucléaire. Tout deux furent ferrailés en 1978.

CARACTERISTIQUES

type :	(1A) (A1)
moteur diesel :	2 moteurs Saurer de 160 CV
transmission :	mécanique à 4 vitesses
vitesse max. :	120 km/h
masse totale :	37,5 T
longueur totale :	26,420 m
nombre de places :	75 places assises + 6 strapontins

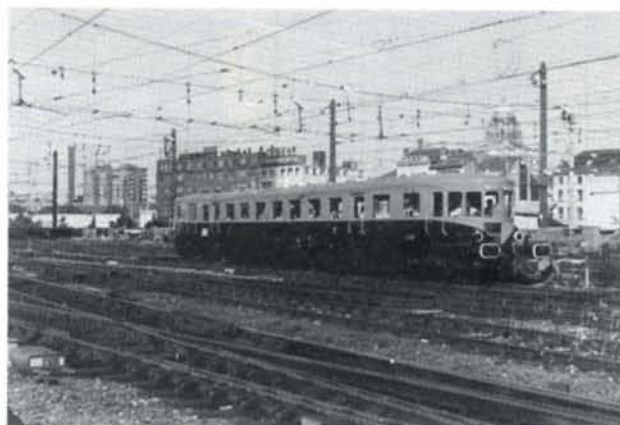


PHOTO 19-30
Le Z105 à Bruxelles-Midi lors de son retour vers Luxembourg.
Photo : Philippe GOUSSET.

A propos de la 231K8

La 231K8 est issue d'une gigantesque famille de "Pacific" qui ne compte pas moins de 462 exemplaires, acquis de 1909 à 1932 par la grande compagnie du PLM (Paris-Lyon-Méditerranée).

L'origine de la série remonte à 1909, lorsque le PLM décida d'imiter le PO (Compagnie du Paris-Orléans) en mettant en service ses deux premières locomotives Pacific (construites dans ses ateliers de Paris) : le prototype 6001 à vapeur saturée, compound à 4 cylindres et la 6101 à surchauffe, expansion simple et à 4 cylindres égaux.

La 6101 ayant donné des résultats plus convaincants, le PLM commanda une première série de 70 machines de ce type, les 6102 à 6171, livrées par Henschel et Cail de 1911 à 1912.

A titre de comparaison, une seconde série de 20 locomotives basée sur la 6001 mais dotée de la surchauffe vit le jour en 1912, construites par Henschel : les 6011 à 6030. Ce sera le début d'une longue lignée de Pacific.

Ainsi, en 1912 fut mise en service une série de 20 machines du type 6100 mais timbrées à 14 kg/cm² : les 6172 à 6191 (Batignolles); suivie de 1916 à 1919 par la livraison des 6221 à 6245 et 6246 à 6285 (Atelier de La Loire, SACM), du type 6001. Les 6011 à 6030 furent entre-temps rebaptisées 6201 à 6220.

Comme les locomotives compound avaient en définitive montré leur supériorité, toutes les 6100 furent progressivement transformées en compound jusqu'en 1930, à commencer par les 6172 à 6191, renumérotées 6051 à 6070.

Simultanément, une importante série de 230 locomotives basée sur les 6200 fut construite de 1921 à 1925 par Schneider, la Franco-Belge, les Forges et Aciéries d'Homécourt, et St. Chamont : ce sont les 6301 à 6480 (puis 231D1 à 180) et les 231D181 à 230 (ces dernières n'ayant pas connu l'ancienne numérotation).

En 1935, lors de la renumérotation générale du parc, les 6201 à 6285 sont devenues les 231C2 à 86 (la 231C86 étant l'ex-6201), et les 6100 les 231A1 à 71 (ex 6101 à 6171) puis 231E1 à 71 après transformation, et les 6051 à 6070 (ex. 6172 à 6191) les 231B1 à 20.

Une ultime série de 55 machines fut encore commandée et fournie durant 1932 : les 231F231 à 285, basées sur les récentes 6300 mais équipées de la haute surchauffe.

Le PLM disposait ainsi d'une cavalerie de 462 Pacific, la plus importante de France!

Suite aux remarquables résultats obtenus à partir de 1929 par le célèbre ingénieur

Chapelon en transformant les Pacific du PO, le PLM décida d'en faire autant mais à sa façon et d'une manière plus économique. La 231D141 servit de prototype : elle fut notamment équipée d'une nouvelle chaudière à 20 kg/cm², de l'échappement Kylchap, de nouveaux cylindres, d'un nouveau surchauffeur, d'un réchauffeur ACFI, etc. et prit à cette occasion la numérotation 231H141 puis 231H1.

En 1934, une seconde machine, la 231D21 subit des transformations plus limitées pour réduire le coût : conservation de la chaudière, nouveau surchauffeur, nouveaux cylindres BP, tiroirs allégés, échappement double, etc. Cette Pacific reçut le numéro 231G21.

Commença alors l'ère des grandes transformations entamée par le PLM et poursuivie à partir de 1938 par la SNCF, dont il serait fastidieux et assez indigeste de donner le détail mais dont voici un résumé :

- 29 locomotives prélevées dans la série 231B et 231E transformées sur base de la 231H1, → 231H2 à 30;
- plusieurs locomotives des séries 231D et toutes les 231F transformées en 231G;
- toutes les 231C (excepté la 231C1 ex 6001) et la 231C26 (cette dernière détruite durant la seconde guerre) furent améliorées par la SNCF suite à des essais effectués par le PLM sur les 231C9 et 231C17 (cette dernière étant devenue la 231H17). Ces machines furent rebaptisées 231K2 à 231K86.

Du temps du PLM, les Pacific étaient visibles sur toutes les grandes lignes du réseau, en particulier bien sûr sur la Magistrale Paris-Lyon-Marseille et Nice.

A partir de 1949, lorsque la traction électrique eut conquis un grand nombre de lignes principales du Sud-Ouest, les Pacific PLM furent ventilées dans les 5 régions de la SNCF. Elles furent ainsi utilisées sur quasiment toutes les grandes lignes et artères du réseau français.

Toutes les 231K se retrouvèrent affectées dans les régions du Nord et de l'Est. Dès février 1951, le dépôt de Tergnier et de La Chapelle les utilisaient vers la Belgique jusqu'à Bruxelles et Liège.

Déjà en 1952, les machines de ces deux dépôts furent mutées, en partie à Aulnoye. Cet établissement reçut également de 1953 à 1957 un lot de 231G qui, de concert avec les 231K, effectuaient des tournées en Belgique et ceci jusqu'à l'électrification de la ligne Paris-frontière belge en 1963.

Définitivement vaincues par la traction électrique et diesel, les 231 PLM s'éteignirent une à une dans toute la France, à commencer par la région du sud-est dans laquelle elles avaient vu le jour. C'est précisément dans la région Nord que la dernière termina sa carrière et en même temps celle des Pacific en France. Cela se passait le 11 janvier 1969, lorsque la 231K82 du dépôt de Calais remorqua pour la dernière fois le train 19 "Flèche d'Or" de Paris à Calais.

Pour perpétuer le souvenir des Pacific PLM, 4 locomotives ont heureusement été préservées :

- la 231K8 (ex. 231C8, ex. 6208, ex. 6018) par la FACS, qui fut avec la 231K82 la dernière Pacific française à circuler;
- la 231K22 en Angleterre;
- la 231K82 au musée de la Mine à St-Etienne;
- la 231H8 au musée de Mulhouse.



PHOTO 19-31 La 231K8 lors de son ravitaillement en eau et en charbon à l'atelier de Schaarbeek.
Photo : Jean-Luc VANDERHAEGEN.

Radiations

La deuxième vague de radiations de l'année a fait de nouvelles victimes, mais pas vraiment celles que l'on pensait puisque le parc diesel n'a subi aucune ponction (situation arrêtée au 31 juillet). Depuis le mois d'avril, seules 10 automotrices ont été retirées du service parmi lesquelles 5 rames de la tranche 010 à 044 : les 017, 025, 038, 042

et 044 et 5 du type "54" : les 053, 063, 102, 106 et 122. On remarquera qu'il s'agit des premières radiations non accidentelles d'automotrices type "50-53", rendues possibles suite à la disponibilité d'automotrices doubles classiques. Celles-ci ont été remplacées par des rames quadruples sur la relation IR Antwerpen - Charleroi, libérées des

IC Gent - Bruxelles - St. Niklaas où elles ont été remplacées par des "breaks" triples. Côté diesel, aucun déclassement n'est donc intervenu depuis le début de l'année à l'exception des 4 autorails de la série 46. Il faut toutefois s'attendre dans les prochaines semaines à une liste impressionnante d'engins radiés des séries 83, 84, 91 et 92.

017

Constructeur :	La Brugeoise et Nicaise & Delcuve, ACEC, SEM, 1950
Numérotation :	1950-1970 : 228.017 1970-1994 : 017
Modernisation :	24-06-1976
Radiation :	01-07-1994 suite déstandardisation
Dépôt :	Schaerbeek
Dernier parcours :	29-06-1994 : train 6489 Antwerpen Centraal - Bruxelles-Midi

PHOTO 19-37

La 017 fut la dernière automotrice de la SNCB à porter les anciennes moustaches jaunes. Elle est ici photographiée à Holleken alors qu'elle assurait un omnibus Antwerpen - Nivelles, 13 février 1983.

Photo : Jean-Luc VANDERHAEGEN.



025

Constructeur :	La Brugeoise et Nicaise & Delcuve, ACEC, SEM, 1950
Numérotation :	1950-1970 : 228.025 1970-1994 : 025
Modernisation :	29-05-1975
Radiation :	01-07-1994 suite déstandardisation
Dépôt :	Schaerbeek
Dernier parcours :	15-06-1994

PHOTO 19-38

Un train local Antwerpen-Centraal - Bruxelles-Midi assuré par les 025 et 038. Cette section de ligne est encore équipée des poteaux supports de caténaire d'origine, en béton.

Weerde, 3 avril 1985.

Photo : Jean-Luc VANDERHAEGEN.



038

Constructeurs :	L'Energie à Marcinelle, ACEC, SEM, 1953
Numérotation :	1953-1970 : 228.038 1970-1994 : 038
Modernisation :	30-01-1975
Radiation :	01-07-1994 suite déstandardisation
Dépôt :	Schaerbeek
Dernier parcours :	29-07-1994 : ER 4149 Nivelles-ATE Schaerbeek

PHOTO 19-39

La 038 approche de St. Genesius Rode. 13 juin 1986.

Photo : Jean-Luc VANDERHAEGEN.





042

Constructeurs :	L'Energie à Marcinelle, ACEC, SEM, 1953
Numérotation :	1953-1970 : 228.042 1970-1994 : 042
Modernisation :	20-11-1974
Radiation :	01-07-1994 suite déstandardisation
Dépôt :	Schaerbeek
Dernier parcours :	28-07-1994 : ER 4149 Nivelles-ATE Schaerbeek

PHOTO 19-40

La 042 assure un train omnibus Antwerpen Centraal - Nivelles. Linkebeek, 15 mars 1982. Photo : Jean-Luc VANDERHAEGEN.



044

Constructeurs :	L'Energie à Marcinelle, ACEC, SEM, 1953
Numérotation :	1953-1970 : 228.044 1970-1994 : 044
Modernisation :	11-09-1974
Radiation :	01-07-1994 suite déstandardisation
Dépôt :	Schaerbeek
Dernier parcours :	train 6484 Antwerpen - Bruxelles-Midi le 1-7-1994

PHOTO 19-46

La 044 photographiée entre Haren-Buda et Schaerbeek, 18 mai 1985. Photo : Jean-Luc VANDERHAEGEN.



053

Constructeurs :	La Brugeoise, Nicaise & Delcuve, Familleux, Raghenno, Germain, ACEC, SEM, 1954
Numérotation :	1954-1970 : 228.053 1970-1994 : 053
Radiation :	01-07-1994, suite déstandardisation
Dépôt :	St.Ghislain

PHOTO 19-41

Un train direct pour Welkenraedt débouche du tunnel de Chaudfontaine. En tête : la 053, 10 juin 1982. Photo : Jean-Luc VANDERHAEGEN.



063

Constructeurs :	La Brugeoise, Nicaise & Delcuve, Familleux, Raghenno, Germain, ACEC, SEM, 1954
Numérotation :	1954-1970 : 228.063 1970-1994 : 063
Radiation :	01-07-1994, suite déstandardisation
Dépôt :	St.Ghislain

PHOTO 19-42

Un IR Louvain-la-Neuve - Binche formé de trois automotrices de types différents. En tête : la 063, en seconde position une Budd, et en queue une 600 de couleur bordeaux. Lot, 2 juillet 1993. Photo : Jean-Luc VANDERHAEGEN.

102

Constructeurs : La Brugeoise, Nicaise & Delcuve, Familleureux, Ragheno, Germain, ACEC, SEM, 1954

Numérotation : 1954-1970 : 228.102
1970-1994 : 102

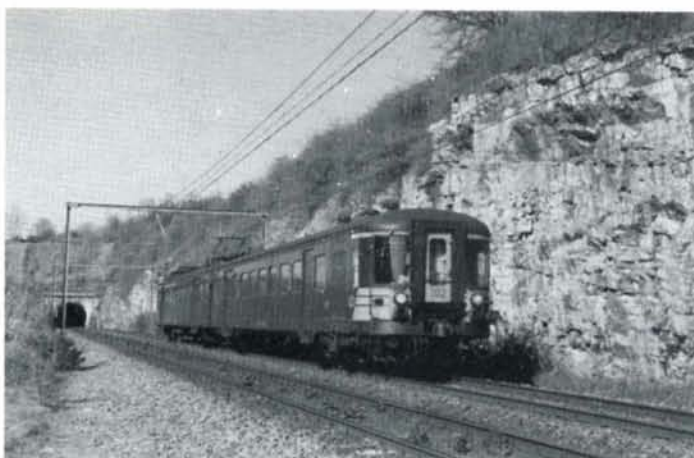
Radiation : 01-07-1994
suite déstandardisation

Dépôt : St.Ghislain

PHOTO 19-43

L'automotrice 102 à la sortie du tunnel de Château de Seilles (train local Namur - Liège), 23 mars 1989.

Photo : Jean-Luc VANDERHAEGEN



106

Constructeurs : La Brugeoise, Nicaise & Delcuve, Familleureux, Ragheno, Germain, ACEC, SEM, 1954

Numérotation : 1954-1970 : 228.106
1970-1994 : 106

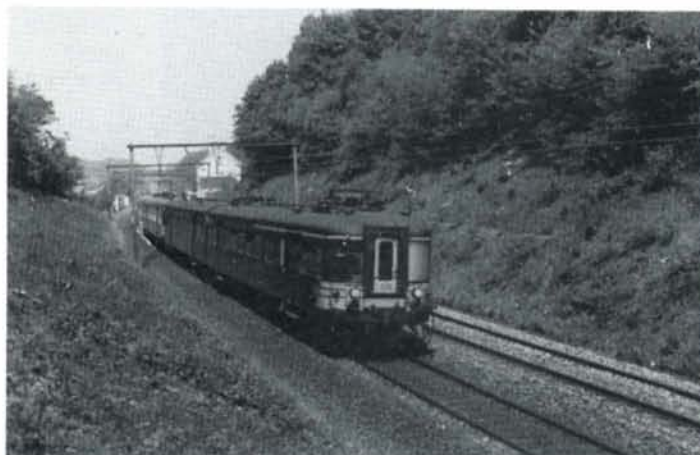
Radiation : 01-07-1994
suite déstandardisation

Dépôt : St.Ghislain

PHOTO 19-44

Un train local Ottignies - Bruxelles-Nord arrive à Profondsart, 18 mai 1989.

Photo : Jean-Luc VANDERHAEGEN



122

Constructeurs : La Brugeoise, Nicaise & Delcuve, Familleureux, Ragheno, Germain, ACEC, SEM, 1954

Numérotation : 1954-1970 : 228.122
1970-1994 : 122

Radiation : 01-07-1994
suite déstandardisation

Dépôt : St.Ghislain

PHOTO 19-45

La 122 accouplée à la 637 traverse la forêt de Soignes (train local Bruxelles-Nord - Ottignies). 1er avril 1988.

Photo : Jean-Luc VANDERHAEGEN



L'avancement des travaux TGV

Certains chantiers ont maintenant atteint leur rythme de croisière. Pour s'en apercevoir, il suffit de prendre le train entre Bruxelles et Hal ou entre Antoing et Maubray.

Nous allons donc faire le point des travaux qui concernent la ligne TGV entre la frontière française et Bruxelles (situation arrêtée au 14 juillet).

Vers Liège en effet, les restrictions budgétaires ont amené la SNCB à retarder la mise en service et donc le début des travaux. C'est ainsi que le permis de bâtir du tronçon Hélécin-Ans est attendu vers la fin de l'année, entraînant le début des travaux vers septembre ou octobre 95. Ceux-ci concerneront d'abord la rectification du tracé de la ligne 36 entre Fexhe et Ans, avec arasement de la gare de formation de Voroux sur laquelle sera par ailleurs implantée la future base travaux de cette ligne nouvelle.

En ce qui concerne le tronçon Hélécin-Bierbeek (près de Louvain), le permis de bâtir devrait être délivré au début de 1995. La mise en service de la ligne nouvelle entre Louvain et Liège se voit ainsi reportée à la mi-99.

Il n'y a donc pour l'heure que le chantier de Bierbeek (près de Louvain) qui soit ouvert (construction d'un ouvrage d'art sous l'autoroute Bruxelles-Liège).

Quant aux deux autres antennes - Liège-Welkenraedt et Bruxelles-frontière néerlandaise -, plus aucun calendrier n'est aujourd'hui évoqué.

Côté français, il est acquis que c'est la Maintenance de Lille qui procédera à la pose de la superstructure (voie, caténaire et signalisation) entre le triangle de Fréthun et la frontière (environ 8 km). Les installations de Wannchain situées en France à 1 kilomètre de la frontière (une voie de secours et un V de contre-voie) marqueront la limite de construction des parties belge et française.

A Antoing, deux piles supportant le viaduc franchissant l'Escaut sont construites. Les travaux préparatoires au lancement du tablier sont entamés grâce à une barge occupant la moitié du fleuve. Les terrassements entre la frontière française et Antoing permettent de discerner maintenant convenablement le futur tracé de la ligne.

A Antoing, la situation est la suivante :

- la tranchée de la voie de raccord LGV/ligne 78 est creusée mais le talus la prolongeant ainsi qu'un ouvrage d'art ne sont pas encore commencés;
- le PX 112 (passage supérieur de la ligne 78 par rapport à la LGV) pose toujours des problèmes de circulation sur la ligne 78. L'instabilité des terrains rencontrés a entraîné une prolongation du délai de construction de cet ouvrage et, tout le mois de mai, de juin et une



Le viaduc d'Antoing franchira l'Escaut. Deux piles et une culée sont déjà réalisées. Photo B. Dieu, 14.07.94



Une autre vue de l'avancement du chantier du viaduc d'Antoing vu vers la France. Les travaux préparatoires au lancement du tablier central sont en cours. Ph. Dieu, 14.07.94.



Ci-dessus ↑ : Lorsqu'on se retourne, voici l'assiette de la plate-forme, vers Bruxelles. Elle est actuellement utilisée par les engins de chantier amenant des terres excédentaires vers une décharge se trouvant à proximité.

Ci-contre → : Une barge occupe la moitié du fleuve. Elle opère la mise en place de poutrelles métalliques qui serviront à la construction de la travée franchissant le fleuve. Photos B. Dieu, 14.07.94





A hauteur de la future bifurcation vers la ligne 78, creusement de la tranchée à l'aide d'énormes engins de terrassement.

Photo Baudouin Dieu, 14.06.94



La courbe de raccord se détachant de la ligne nouvelle vers la ligne 78 est déjà creusée en partie. Elle sera franchissable à 160 km/h et rejoint la ligne Mons-Tournai entre Antoing et Maubray.

Photo Baudouin Dieu, 14.06.94

partie des mois de juillet et d'août, les trains ont dû être détournés les week-ends via Ath, par suite de coupure totale des deux voies entre Blaton et Tournai;

- la salle à relais du block 41 d'Antoing a été modifiée pour reprendre la commande des nouvelles installations; par contre, la télécommande de ce poste par la gare de Tournai ne sera opérationnelle que lorsque la base travaux sera démontée, c'est-à-dire, au mieux en 1997. D'ici là, c'est en 3x8 tous les jours que le block 41 est desservi;
- la nouvelle liaison franchissable à 160 km/h en voie déviée a été mise en service le 4 juillet à la vitesse de 60 km/h. En service normal, elle ne sera toutefois franchie qu'à 130km/h puisque la vitesse de référence de la ligne 78 est de 140km/h...

Les travaux de la base de St-Druon sont menés bon train. Les engins de terrassement procèdent au nivellement du faisceau d'échange et la tranchée qui sera occupée par les deux sas de manoeuvre est creusée. L'aiguillage de raccord à la ligne 78 est posé et les premiers coupons de voies (longueurs montées actuellement stockées à Saint-Ghislain) sont attendus pour le mois d'octobre.

Rappelons que la partie frontière française-Antoing doit être en service pour le changement d'horaires de mai 1996.

Entre Antoing et Ath (sauf le viaduc d'Arbre) par contre, aucun travail n'est commencé. La Région wallonne tarde à délivrer le permis de bâtir, ce qui entraînera non seulement un retard dans la mise en service - avec paiement des indemnités compensatoires vis-à-vis des autres réseaux -, mais aussi une modification majeure dans le planning de construction de la superstructure de la ligne. Nous en reparlerons dans le prochain numéro.

Le viaduc d'Arbre, entre Arbre et Mévergnies, sort de terre peu à peu. Côté

Photo ci-contre →

La ligne 78 vue vers Tournai à hauteur du PX112.

A gauche, la base de St-Druon en construction. L'aiguille d'accès vers la base travaux est déjà posée.

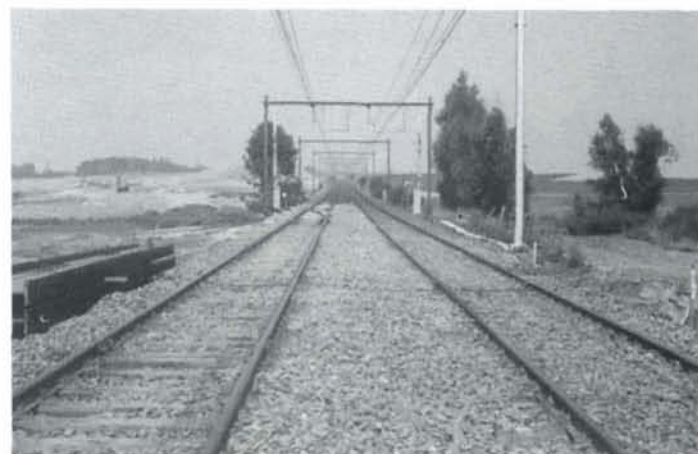


Photo ci-dessous ↘

Il y a deux mois se trouvait encore à l'emplacement de la future base de St-Druon champs et prairies... Aujourd'hui, les terrassements du faisceau de réception sont presque terminés et les 60cm de sous-couche sont mis en forme sur un tissu géotextile. Cette disposition devra faciliter la remise en état du site lorsque la base sera démontée, dans trois ans.

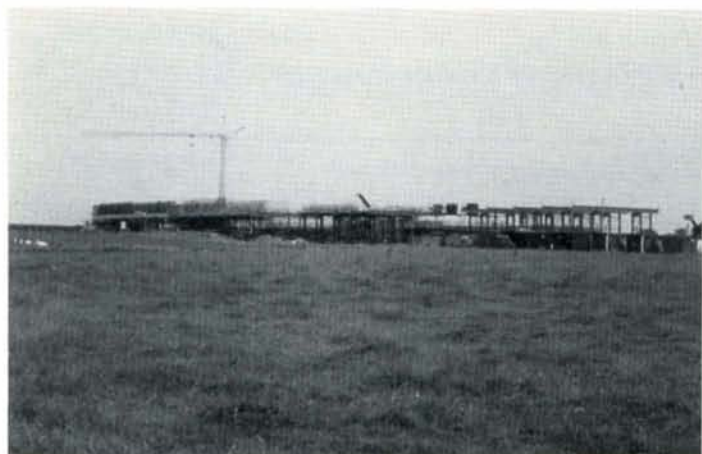


Photo du bas →

Une autre vue de ce gigantesque chantier s'étendant sur 32 hectares. Dans le fond, la tranchée où seront construits les deux culs-de-sac de manoeuvre, en courbe.

Photos B. Dieu, 14.06.94





Le viaduc d'Arbre sort de terre côté Bruxelles. Les six premières piles sont construites et le premier tablier est posé. La durée de construction de cet important ouvrage d'art a été fixée à 690 jours-calendrier.
Photo Baudouin Dieu, 14.06.94.



Une vue plus rapprochée du viaduc. Dans le fond, la première travée surplombe la route Maffle-Attre.
Photo Baudouin Dieu, 14.06.94.



Vue générale du chantier du viaduc d'Arbre qui franchira la vallée de la Dendre. La photo est prise de la ligne 90 Mons-Ath vers Bruxelles. C'est le seul chantier actuellement autorisé entre Antoing et Ath.
Photo Baudouin Dieu, 14.06.94

Bruxelles, trois piles sont construites et une travée est lancée. Les pieux sont foncés et les modifications à la caténaire de la ligne 90 (abaissement et rectification) ont été opérées.

Le retard pris par ce chantier est maintenant de l'ordre de trois mois mais ne devrait pas avoir de conséquence sur les travaux de superstructure.

Au lieu-dit "Bois du Coucou", là où la ligne LGV commence à longer la ligne 94, la décision a été prise de ne plus construire une base travaux telle St-Druon à Antoing, mais bien de se servir, pour l'approvisionnement des chantiers, de la future base de maintenance aménagée pour répondre aux besoins de construction de la LGV. Nous reviendrons dans le prochain numéro sur cette installation.

Les aiguilles d'accès à cette base ont été posées dans les voies de la ligne 94 à la fin du mois de mai. Leur commande sera réalisée par le block 24 d'Ath où les travaux de

câblage sont en cours.

A Silly, le poste de sectionnement et le block 19, qui se trouvent dans des bâtiments construits il y a une dizaine d'années (!), doivent disparaître pour laisser la place à la ligne nouvelle. Leur reconstruction de l'autre côté des voies de la ligne 94 est commencée et la nouvelle cabine de signalisation devrait être opérationnelle en décembre.

Les appareils de Silly (V de contre-voie) ont été remplacés ou déplacés à la fin du mois de mai.

Entre la base du Coucou et Tubize, l'ordre de mise à l'oeuvre a été lancé le 4 juillet. C'est donc incessamment que les engins de terrassement vont pouvoir se mettre au travail.

A Tubize, le viaduc qui enjambera la route nationale Mons-Bruxelles et la ligne 96 prend forme. Le fonçage des pieux est en

cours de réalisation. On sait maintenant que les caissons qui composeront le viaduc - tels ceux utilisés pour la construction des nouvelles voies de la gare du Midi - parviendront de Ciney (usines Ronveaux) par train, soit par bateau. Dans ce dernier cas, ils seront déchargés à Clabecq le long du canal de Charleroi et transférés par wagon sur le chantier.

A Lembeek, la gare a été démolie le 13 mai. Déjà, l'amorce du viaduc se concrétise à l'emplacement de l'ancienne cour à marchandises. Les travaux d'établissement des culées a débuté au début du même mois de même que la construction des murs de soutènement. Vers Hal, le passage supérieur de la Heerwegstraat est mis en service et les dernières habitations expropriées ont été démolies.

La nouvelle bifurcation vers la ligne 106 est opérationnelle depuis le 5 mai.

A l'entrée de Hal, un pont qu'enjambera la ligne 94 est construit et le tablier au dessus du canal Bruxelles-Charleroi est sur le point d'être lancé. Cet ouvrage doit être opérationnel en octobre de cette année. Les fondations du pont qui permettra à la ligne 96 de franchir également ce canal sont bien avancées. Il faudra ensuite ripper les voies de la ligne 94 (début 95) vers le canal, déplacer les voies de la ligne 96 sur le nouveau pont pour permettre la libération et la démolition du pont métallique de la ligne 96, et son remplacement par un ouvrage destiné à la LGV.

En gare d'Hal, trois voies nouvelles avec quais hauts sont en construction depuis la mi-juin à l'emplacement de la cour à marchandises et de la gare. Elles permettront de désaffecter les quatre voies actuelles qui seront démontées pour le creusement du futur tunnel (dont la longueur atteindra 500 mètres environ). A la sortie de la gare vers Bruxelles, le nouveau pont qui permettra à la ligne 26 de traverser les lignes 96 et TGV sort de terre; les culées sont construi-



A Lembeek, les deux voies TGV enjamberont la ligne 96 à l'aide d'un viaduc. On distingue à l'avant-plan les piles en construction. A droite, la nouvelle bifurcation de la ligne 106 vers Clabecq, déplacée de 400 mètres environ. Ph. B. Dieu, 15.06.94.



Dans l'ancienne cour à marchandises de Lembeek se construisent les murs de soutènement de la future plate-forme qui aboutira au viaduc.

Photo Baudouin Dieu, 15.06.94.



Vue générale de la gare d'Hal prise de la passerelle provisoire côté Nederhem. On voit nettement sur la droite les trois nouvelles voies en construction qui seront utilisées lors de la démolition du reste de la gare. Rappelons que les lignes TGV, 94 et 96 seront enterrées à cet endroit.

Photo : Baudouin DIEU, 15.06.94.

tes et l'ancien talus a été partiellement arasé.

Dans la voie B (vers Bruxelles) de la ligne 96, le remplacement de la superstructure est en cours. Cette voie est hors service entre Hal et la Bif. Ruisbroek depuis le début du mois de mai; il a été procédé à l'évacuation de l'ancienne sous-couche et son remplacement par une nouvelle. La nouvelle voie sera composée de traverses béton monoblocs et de rails de 60kg.

A Buizingen, un mur de soutènement est en cours de construction.

Rappelons qu'entre Lot (inclus) et Hal, en situation définitive, il y aura 5 voies (3 pour la ligne 96 et 2 pour la LGV), mais que ce nombre sera de 4 entre Lot et Forest.

A Lot, le chantier de construction du viaduc qui permettra à la LGV de s'insérer entre les deux voies de la ligne 96 vient de démarrer par le déblaiement des terres. Ce viaduc aura une longueur totale de 1200 mètres environ.

Les terrains nécessaires à l'établissement

de l'assiette de la nouvelle voie A de la ligne 96 sont déblayés et commencent à être préparés. Des appareils de voie définitifs ont été posés dans la ligne 96.

A Ruisbroek, la place de la gare est en voie d'aménagement. Un nouvel escalier permet aux voyageurs d'accéder directement aux quais en sortant du couloir sous voies. Entre Ruisbroek et Forest, les terrains destinés à recevoir le nouveau faisceau Volkswagen (près des usines ACEC) ont été déblayés de leurs vestiges ferroviaires (rails, vieilles traverses, etc.).



A Hal, côté Bruxelles, la voie B de la ligne 96 est en cours de remplacement. La photo est prise à l'endroit où se construit le nouveau pont qui permettra aux deux voies de la ligne 26 (Ceinture Est de Bruxelles) de franchir les deux voies TGV et les deux voies de la ligne 96. Photo Baudouin Dieu, 15.06.94.



La situation en gare de Buizingen. Les travaux de renouvellement de la voie B de la ligne 96 sont en cours; les nouveaux poteaux supports de caténaires sont plantés. A droite, l'emplacement de l'ancienne gare. Photo B. Dieu, 15.06.94

Le pont haubané de l'avenue de l'Humanité est maintenant lancé au dessus de la ligne 96, ce qui permet de constater la largeur de l'emplacement des voies à cet endroit.

A Forest, le viaduc qui supportera la future voie A de la ligne 96A et qui permettra aux trains venant de la gare de formation ou de Bruxelles par cette ligne de rejoindre soit la ligne 96 soit le nouveau faisceau Volkswagen est en cours de construction depuis le début du mois de juin : les piles rondes sortent de terre et l'on se prépare à y poser les premiers caissons préfabriqués.

De nouveaux appareils de voie ont été posés à la bifurcation de Ruisbroek dans les voies A et B de la ligne 96 le 6 mai.

Le pont permettant aux automobiles neuves sortant de l'usine Volkswagen de traverser les voies et être stockées de l'autre côté sera élargi et prolongé.

Au niveau de l'atelier TGV, le faisceau côté Hal est électrifié et en service tandis que les travaux se poursuivent côté Bruxelles.

Le long de la ligne 96A (côté Petite-Ile), une nouvelle voie menant des faisceaux de formation vers le car-wash est mise en service.

Enfin, à Bruxelles-Midi, la nouvelle gare prend forme. L'électrification des nouvelles voies est opérée et leur couverture se poursuit. La séparation physique entre les deux voies "Eurostar" pour le trafic destiné avec l'Angleterre et les autres TGV a été réalisée par une pose de clôtures métalliques se prolongeant d'ailleurs jusqu'à hauteur des anciens bâtiments Salik. A l'intérieur de la gare, au niveau des voies, cette séparation est matérialisée par un mur de béton alternant avec des surfaces vitrées.

Photo ci-contre →

A Ruisbroek, la passerelle pour piétons franchissant le canal a été prolongée et améliorée. A l'avant-plan, le terrassement de la voie vers Bruxelles de la ligne 96 est commencé. A cet endroit, les deux voies de la ligne 96 encadreront les deux voies TGV.

Photo B. Dieu, 15.06.94



PHOTO 19-34 →

Le recouvrement des voies TGV se poursuit à Bruxelles-Midi. Comme on le voit sur cette vue, le grill d'entrée des voies 6 à 10 sera également recouvert.

606 + 092, 24 mai 1994.

Photo : Jean-Luc VANDERHAEGEN

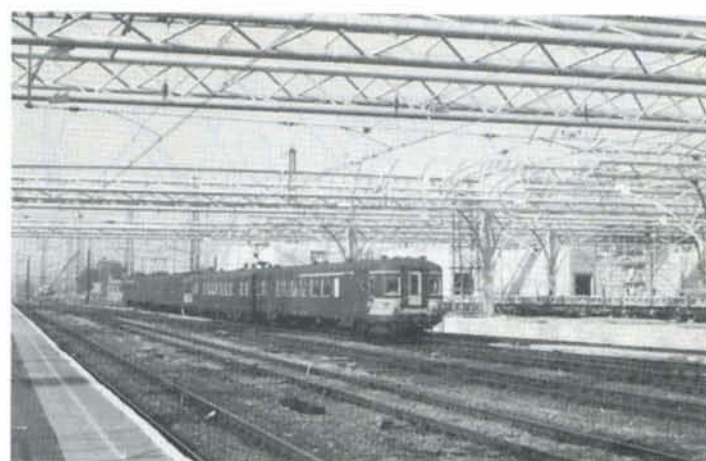


Photo du bas →

La gare du Midi reçoit sa nouvelle couverture. Les espaces translucides diffusent une lumière abondante. A droite, les deux voies destinées au trafic Transmanche sont isolées des autres par une cloison mi-vitrée mi-bétonnée.

Photo B. Dieu, 15.06.94



Baudouin DIEU

La base travaux TGV d'Antoing

La construction de la superstructure (voies, caténaire et signalisation) de la nouvelle ligne TGV Frontière française-Bruxelles nécessitera une quantité considérable de matériaux en tous genres, qui ne pourront être amenés sur place que par voie ferrée.

On voit mal par exemple acheminer des rails soudés de 244 mètres de long autrement que par un train spécialisé...

Ainsi, une estimation assez précise des besoins a été établie par TUC-Rail, la filiale de la SNCB qui prend en charge la construction de la ligne nouvelle. Ils concernent: 1.400.000 tonnes de ballast, 240.000 traverses en béton, 396 kilomètres de rail, une centaine d'appareils de voie, 3000 poteaux de caténaires, les câbles de signalisation, les armoires, etc.

Tous ces matériaux devront être disponibles à temps pour ne pas entraver la bonne marche des chantiers, une journée de perdue équivalant à environ 5 millions de francs...

C'est pourquoi la SNCB a décidé, prenant par là image sur ce qui se fait à la SNCF, de construire un base de travaux à Antoing, au lieu-dit St-Druon, à environ 1 kilomètre de la gare d'Antoing vers Péruwelz.

Initialement, il était prévu une petite gare de quelques voies, logée dans le triangle formé par la ligne 78, la LGV et la voie de raccord LGV-ligne 78. Vu la quantité de matières à manipuler, cette idée a été abandonnée au profit d'une véritable base établie sur non moins de 32 hectares, dans un quadrilatère formé par la route N52, le chemin de St-Druon, la ligne 78 et la LGV.

Le terrain y est disponible sans avoir recours à d'importantes expropriations, et la "nuisance" engendrée par l'exploitation de la base ne devrait pas gêner outre mesures les habitants du quartier, qui n'ont d'ailleurs pas l'air de se plaindre des désagréments causés par l'autoroute et les carrières toutes proches...

La construction des différents faisceaux de voies nécessitera la réalisation de terrasses horizontales dont les niveaux ont été fixés de manière à épouser au mieux le relief. Pour éviter toute pollution du site, un film étanche est posé sous les couches d'assise des voies et un réseau de drainage collecte les eaux zénithales évacuées vers le drainage de la ligne TGV.

Les 145000 m³ de bonnes terres arables enlevées seront stockées à proximité sur une surface de 72000m². La base est équipée d'un éclairage autonome, de bureaux de chantier de type "ALGECO" alignés sur deux niveaux, de divers bâtiments d'exploitation (poste E, loge pour les agents de triage, local pour la maintenance des locomotives, etc.), d'un vaste parking, d'un réseau de routes carrossables dont certaines sont goudronnées, de parc à matériaux clôturés et d'équipements logistiques importants à la fois pour les besoins des entreprises et de la SNCB (eau, électricité, groupe électrogène de secours, téléphone, télex, fax, etc.). Une surveillance sera assurée en permanence et l'accès ne sera possible que par un "corps de garde". L'ensemble est clôturé.

A l'inverse des bases travaux de la SNCF,

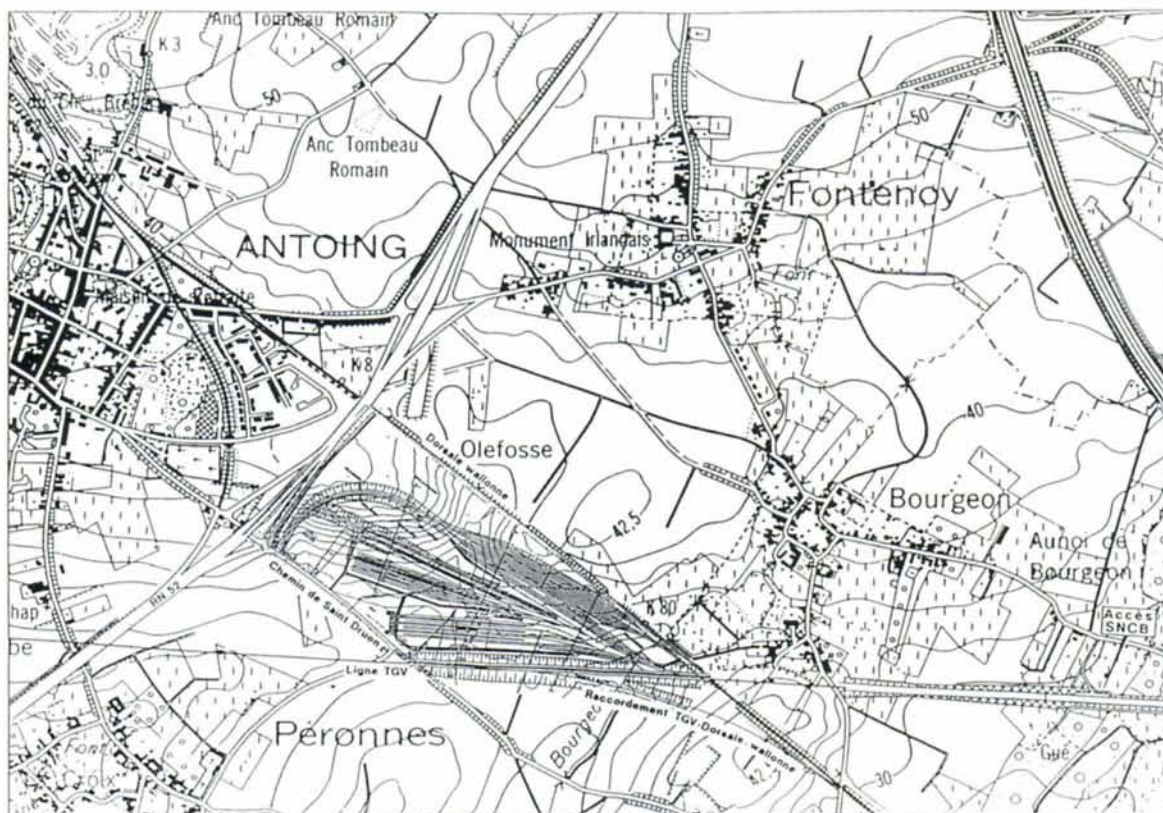
il n'y a pas de "base-vie" qui permet aux agents de loger sur place. Il faut dire qu'en France, les distances à parcourir pour regagner son domicile ne sont pas les mêmes...

Cette base de travaux, véritable gare de formation, doit être à même de pouvoir accueillir journalièrement 7 trains de ballast, 1 train de traverses béton, 1 train de longs rails, 2 trains de divers, expédier les wagons en retour, former les trains de travaux et les expédier sur la LGV en début de journée et les recevoir en fin.

Une organisation minutieuse est mise en place pour que les trains soient d'abord acheminés dans de bonnes conditions depuis St-Ghislain (gare de formation située entre Mons et Quiévrain et fermée le 30 septembre 1993), puis soient préparés pour les besoins spécifiques de la ligne nouvelle. Les wagons spécialisés, comme les wagons de ballast et les longs rails, ont un roulement particulier et serré qui ne peut pas être entravé sous peine de ralentir les travaux.

Pour mener à bien cette tâche, la base de St-Druon a été conçue et divisée en 6 parties :

- le faisceau d'échange : constitué de 11 voies d'environ 400 mètres, il permet de recevoir et d'expédier vers la ligne 78 les trains d'approvisionnement; l'accès à la ligne 78 se fait par un branchement situé dans la voie A côté St-Ghislain et il n'est pas possible de recevoir directement un train venant de



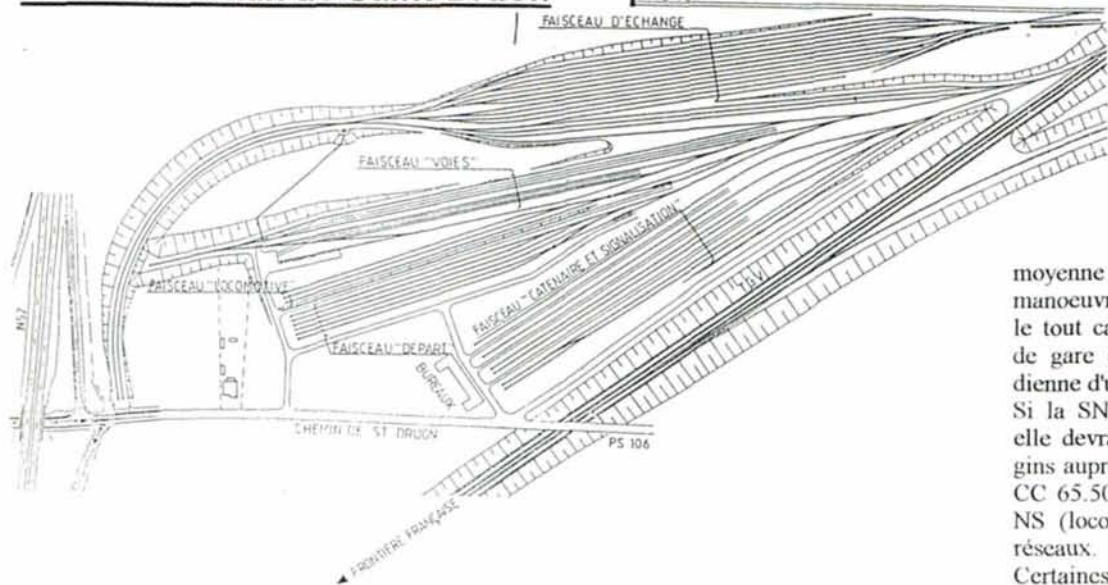
← Plan de situation de la base TGV de Saint-Druon, distante d'environ 1 kilomètre de la gare d'Antoing et située dans un triangle formé par la dorsale wallonne (ligne 78), la ligne TGV et la route nationale 52.

La superficie occupée par la base sera de 32 hectares.

Sa construction a débuté au printemps.

Lorsque la construction de la ligne TGV sera entièrement terminée, la base sera démontée, les terres arables remises en place et les terrains rendus à l'agriculture.

La base travaux de Saint-Druon



Tournai. Ce faisceau, non électrifié, est prolongé par deux culs-de-sac de manoeuvres en courbe;

- le faisceau d'accès à la LGV : il est accessible uniquement par les culs-de-sac de manoeuvres du faisceau d'échange; composé de 4 voies, il permet de diriger les convois vers la ligne nouvelle. Il ne peut pas être parcouru par d'autres engins que ceux utilisés sur la ligne nouvelle. Sur la voie extérieure viennent se greffer les 5 voies du faisceau des entreprises "Voies", les 3 voies du dépôt de locomotives, avec la fosse de visite et le remplissage de gazoil, les 6 voies du faisceau de formation des trains de route et les 6 voies pour la formation des trains caténaires et signalisation.

A peu près à hauteur du croisement par ouvrage d'art de la LGV et de la ligne 78 (PX112), a lieu la jonction entre la base de travaux et la nouvelle ligne grâce à un raccord provisoire, à voie unique en pente de 15 pour mille. Il donne accès, avec des liaisons provisoires, aux futures voies 1 et 2 de la LGV, transformées momentanément en culs-de-sac de manoeuvres.

12 kilomètres de voies parcourent la base, reliées entre elles par une soixantaine d'aiguillages et 4 traversées-jonctions doubles. Toutes ces installations sont commandées par un poste PLP (poste à logique programmable), dénommé "Poste E". Il permet, grâce à des signaux fixes conventionnels, d'effectuer les manoeuvres en toute sécurité sur le faisceau d'échange, le faisceau d'accès à la LGV, et les culs-de-sac établis de part et d'autre. Seuls les faisceaux annexes disposent d'aiguillages manoeuvrés à pied d'oeuvre, ce qui facilitera, dans ce cas, le travail des agents de traie. Le poste est tenu par deux agents mouvement qui se relaient toutes les huit heures, nuit et jour, du lundi au samedi matin. Le poste PLP, à l'inverse d'un poste tout relais, est mis en oeuvre rapidement, puisqu'il ne nécessite pas de câblage important. Un câble de fibre optique relie les dif-

férentes armoires implantées sur le terrain et la configuration du poste est réalisée par informatique; ce système permet en outre une récupération importante de ses éléments.

La configuration de la base nécessite, pour son exploitation, de nombreuses manoeuvres. Par exemple, un train complet de ballast venant de la ligne 78 et devant se rendre vers la frontière française effectuera les manoeuvres suivantes : réception au faisceau d'échange, décrochage des deux machines SNCB et accrochage de deux locos en tête et une en queue, tirage dans le cul-de-sac côté Tournai, passage dans le faisceau d'accès à la ligne TGV jusqu'au cul-de-sac voie 1 ou 2, refoulement vers la France, le tout en une dizaine de minutes. Ce scénario se répète évidemment pour tous les trains...

Que pourra-t-on voir sur la base travaux de Saint-Druon?

Le ballet des trains aura d'abord lieu sous le vrombissement des moteurs de locomotives diesel, puisqu'aucun des faisceaux n'est équipé de caténaires. Les trains provenant du réseau SNCB seront remorqués le plus souvent en unités multiples depuis St-Ghislain, le profil en long de la ligne 78 n'étant pas trop favorable. On peut donc s'attendre à la remorque des trains par des UM de locomotives série 62-63 ou 51, ces engins étant probablement les seuls à être disponibles.

Les manoeuvres sur la base seront réglées par des locomotives ordinaires (séries 73 ou 82), par des locotracteurs série 91 ou par des machines de moyenne puissance (séries 62-63).

Les trains affectés à la ligne nouvelle seront remorqués, suivant leur charge, par une à cinq machines. On peut déjà s'attendre à retrouver nos bonnes vieilles locos série 59 au nombre de huit, puisque deux ont rendu l'âme après la construction du TGV-Nord, sans doute des locomotives série 51 et pourquoi pas des 52, 53 ou 54 qui devront être rendues disponibles. Le parc devrait s'élever à environ 65 locomotives dont 32 de forte puissance, 15 de

← La base de St-Druon. comprendra 11.715 m de voies, 57 aiguillages, un faisceau d'échange, un faisceau "caténaire et signalisation", un faisceau "voie", un faisceau "accès à la LGV", un faisceau "locomotives" et un complexe de 800 m² de bureaux.

moyenne puissance, 8 locomotives de manoeuvres et une dizaine de locotracteurs, le tout capable d'effectuer les manoeuvres de gare et d'assurer la circulation quotidienne d'une quarantaine de trains de route. Si la SNCB ne peut fournir ce matériel, elle devra s'orienter vers la location d'engins auprès de la SNCF (locomotives série CC 65.500, BB 66.000, BB 68000 et des NS (locos séries 2200/2300) ou d'autres réseaux.

Certaines entreprises pourront également venir avec leur propre matériel de traction, le plus souvent issu de réseaux ferroviaires. C'est le cas pour TSO, Drouard, Dehé-Cogifer et Seco DG, sociétés françaises qui possèdent des engins de la SNCF et de la DB.

Le nombre de wagons utilisés sera lui aussi impressionnant : environ 300 trémies de ballast auront une rotation de deux jours entre la base et les carrières de Quenast, une centaine de wagons plats achemineront les traverses béton, et une centaine d'autres wagons de divers types approvisionneront les entreprises.

Le personnel affecté à la base de Saint-Druon sera d'environ 600 agents de la SNCB, dont la moitié issus du "Transport" et l'autre de l'"Infrastructure".

Si les travaux de terrassement de la base ont bien commencé au mois d'avril 1994, elle ne devrait pas être opérationnelle avant le premier trimestre de 1995. La pose de la voie sur la LGV est actuellement programmée pour septembre 1995 avec mise en service partielle de la ligne nouvelle entre la frontière française et Antoing en mai 1996 et entre Antoing et Hal en mai 1997. Lorsque la ligne nouvelle sera ouverte au trafic, la base sera démantelée et le terrain retrouvera sa vocation agricole; les matériaux constitutifs de la voie seront enlevés et expédiés aux dépôts de la SNCB, le ballast sera récupéré, le film étanche enlevé. La plupart des matériaux ainsi que les locaux pourraient bien se retrouver à Voroux, où est prévue la construction d'une base de travaux pour la branche Leuven-Ans de la ligne Bruxelles-Aachen.

La SNCB avait également prévu la construction d'une base à Ath, au lieu-dit "Bois du Coucou" entre Ath et Silly, mais ce projet semble actuellement abandonné au profit d'une base de maintenance nettement plus réduite.

Le spectacle promet donc d'être passionnant, mais de courte durée. Nous verrons dans un prochain article le système d'exploitation de la ligne nouvelle dans sa phase de construction.

Curiosités ferroviaires

Durant la seconde guerre mondiale, un grand nombre de voitures de la SNCB furent déportées vers l'Allemagne. Beaucoup ne revinrent même jamais en Belgique et furent dès lors considérées comme disparues, d'autres furent détruites durant le conflit.

Au hasard de plusieurs voyages effectués en Allemagne de l'Est et en Pologne, nous avons retrouvé la trace de quelques-unes de ces voitures, plus précisément des M1 et des K1, dont voici des documents photographiques.

Photo ci-contre → *En Pologne : une ex-voiture K1 a2b7 accompagnant le train de secours de Walbrzych Gė. La voiture porte le numéro PKP 526987 XHa. Son numéro SNCB n'est pas connu mais se situe entre 20.021 et 20.110 (11 numéros possibles). Elle est équipée de bogies du type Pennsylvania lourd monobloc.*

Photo Ing. Andrzej ETMANOWICZ, 4 mars 1993. Collection Roger CRICELAIRE.

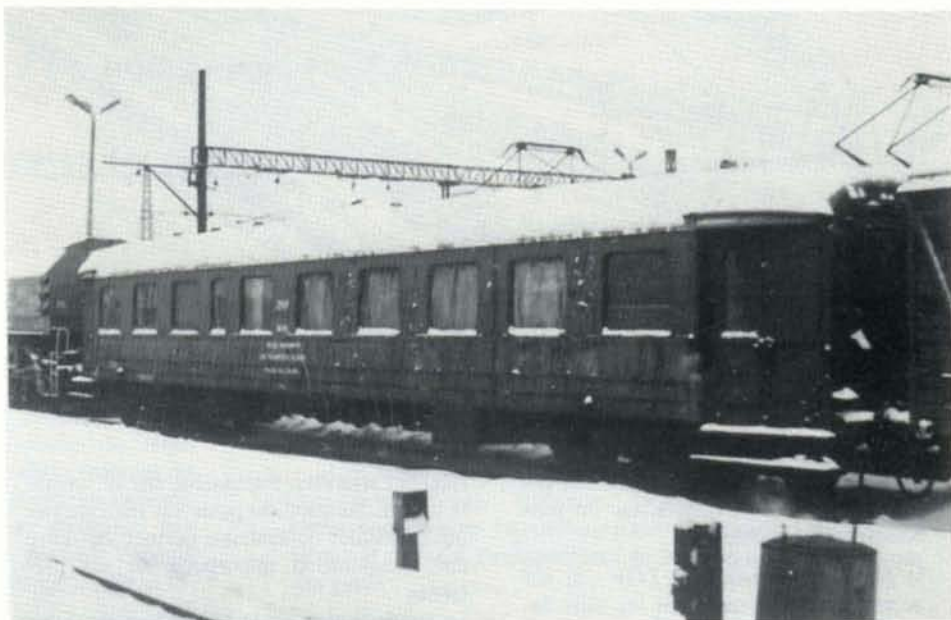


PHOTO 19-51 *Ce qu'il reste de la carcasse d'une voiture K1 b11 en cours de démolition à Jaworzyna le 22 septembre 1990. Son numéro d'origine est compris entre 23.003 et 23.247 (53 numéros possibles). On remarquera à sa droite une M1 BD et une II. Photo : Pierre HERBIET.*



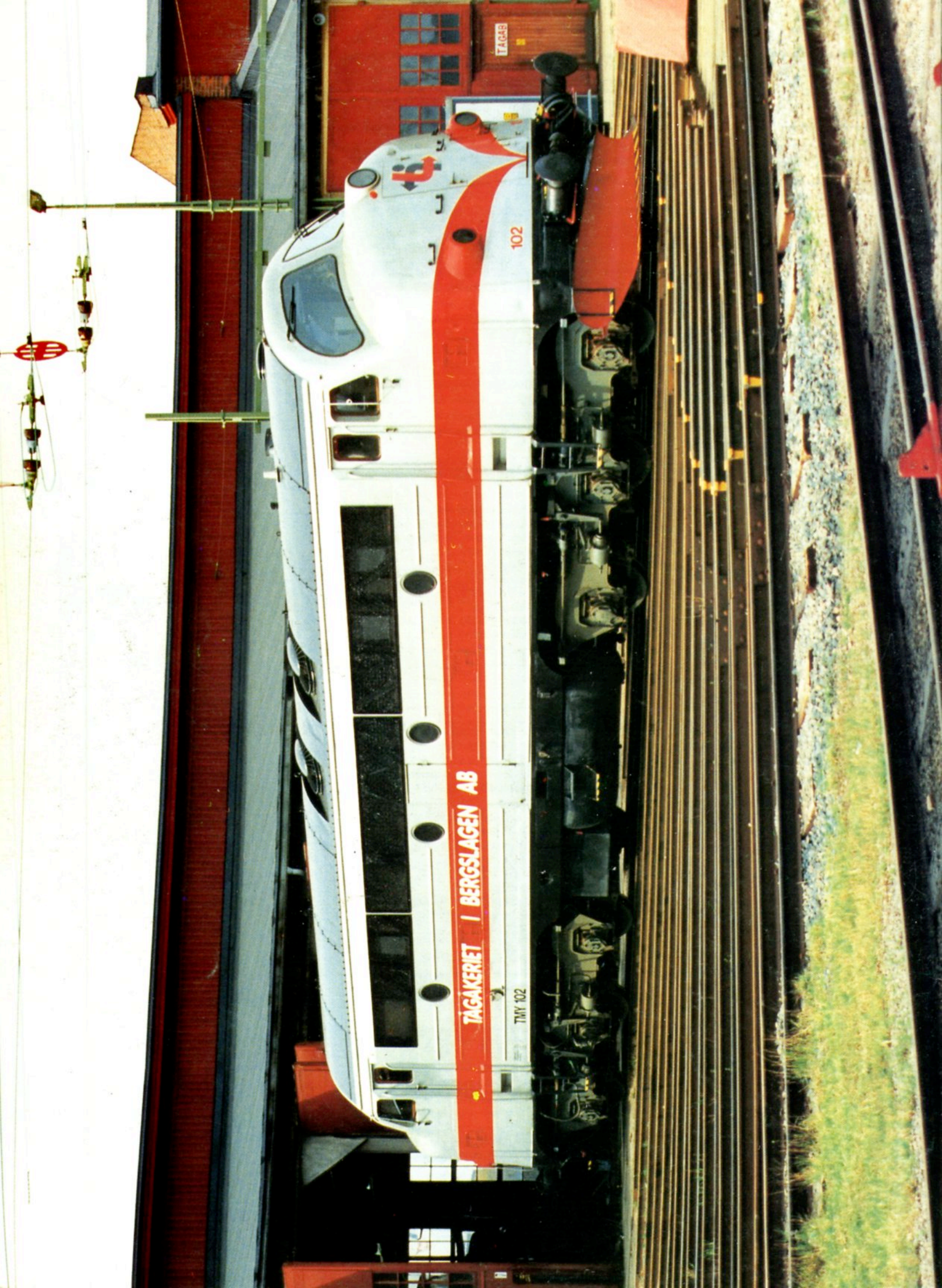
PHOTO 19-52 *Toujours à Jaworzyna, l'ex. M1 c8p 67.066 de la SNCB (Braine-le-Comte 1-1937) en bien piteux état. Elle fut d'abord renumérotée PKP 020.089 CFx puis BFx, puis 855.128 et enfin 836.047 XXk. Cette voiture est depuis lors ferrillée. Photo : Pierre HERBIET, 22 septembre 1990.*



PHOTO 19-50 *En Allemagne de l'Est : une ancienne voiture M1 c10 reconvertie en véhicule de service au dépôt de Cottbus. Le numéro d'origine n'est pas connu mais se situe entre 63.015 et 63.248 (37 numéros possibles). Ph. Pierre HERBIET, 19-02-1991.*



PHOTO 19-49 *Gros plan sur la même voiture. On remarquera les portes coulissantes remplacées par des portières à charnières et des bourellets en caoutchouc remplaçant les soufflets d'intercirculation. Photo : Pierre HERBIET.*



TAGAR

102

TAGAKERIET | BERGSLAGEN AB

TMY 102