

EN LIGNES



REVUE BIMESTRIELLE
N° 56 - juillet - août 2003 - € 7,00
BUREAU DE DEPÔT : 1180 BRUXELLES 18 - EDITEUR RESPONSABLE :
KOOB J-P, SQUARE VERGOTE 6, 1200 BRUXELLES

Patrimoine Ferroviaire Touristique



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



Toeristisch Spoorpatrimonium

NOUVEAU

BALADE VICINALE EN BELGIQUE

Du plat pays au massif ardennais, de l'embouchure de l'Escaut à la vallée de la Sambre, Rail Memories et les Editions du Cabri, sous la plume d'Olivier GEERINCK, vous proposent une balade en tramway vicinal en Belgique.

Ce tour d'horizon vous emmène au fil des 176 pages en tram électrique ou en autorail Diesel sur toutes les lignes en service entre 1950 et 1975.

Plus de 350 clichés en noir et blanc et 25 en couleurs pour la plupart inédits. Huit cartes des réseaux vicinaux.

Texte bilingue français /néerlandais.

Prix : € 45 (+ frais d'envoi - 1905 grammes - voir page 59).

Parution : 10 juillet 2003.

Pour le recevoir, il suffit de se référer aux modalités reprises en page 3, en indiquant en communication : balade vicinale.

collection images ferroviaires
Balade vicinale en Belgique
Tramreis door België



Rail Memories

Les Editions du Cabri

Editorial

La saison 2003 est aujourd'hui largement entamée, et l'été marquera de son empreinte nos activités; ainsi, les dix ans d'exploitation de la ligne du Bocq seront célébrés tout au long des mois de juillet et août, et deux journées spéciales de circulation vapeur seront proposées les 20 et 21 juillet. Un opuscule retraçant l'histoire de la ligne 128 sortira de presse pour commémorer cet anniversaire.

Ceux qui ont participé à nos voyages ont pu, nous l'espérons, apprécier la diversité des programmes, que nous voulons ouverts à un public le plus large possible. Notre grand voyage en Ukraine fut inoubliable pour les 41 personnes qui y ont participé.

Les travaux d'aménagement de St. Ghislain se poursuivent, et les prochaines journées Portes Ouvertes n'auront lieu, agenda oblige, qu'à la fin de l'année.

Enfin, côté matériel, on note l'acquisition d'une voiture, le transfert de la 8061 et la poursuite des travaux de restauration de notre P8 roumaine. Parallèlement, sortiront de révision les 5941 et 4506, entièrement restaurés par des bénévoles.

Vous désirez participer à l'action du PFT ? Venez rejoindre les rangs des animateurs dont les noms sont repris en page 3.

Bonne lecture et bonnes vacances.

Petites annonces

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

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

CHERCHE : documents, sources ou personnes qui peuvent fournir la date exacte de construction de l'ancien atelier de locomotives d'Antwerpen-Dam. Réactions par E-Mail : francois.maurus@pandora.be ou ☎ 03/321.18.91

A VENDRE : wagonnets à benne basculante pour voie de 600 mm d'écartement d'une capacité d'environ 1m³ et d'un poids d'environ 250 kg. ☎ 0479/35.04.28. E-Mail : philippe.sterck@tdm.be

Rectifications EL 55

page 5 : sur la photo du haut, le train traverse non pas la chaussée de Vilvoorde, mais bien, l'**Avenue** de Vilvoorde.

page 7 : le dépôt du CFI se trouvait entre le canal et l'**Avenue** de Vilvoorde (et non pas la chaussée de Vilvoorde). Les vestiges visibles au fond de la seconde photo sont celles des cokeries du **Marly** et non celles de Haren.

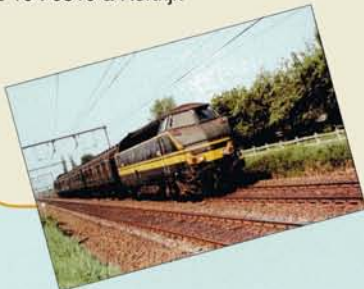
PHOTO-THEME 52

Série indissociable de 10 photos couleurs au format 10x15, de locomotives de la série 62/63 en livrée verte "1970".

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

Communication : PHOTO-THEME 52

- 52-01 : 6218 à Wetteren (voir page 10)
- 52-02 : 6287 à De Pinte (voir p. 11)
- 52-03 : 6311 à Heer-Agimont (voir page 11)
- 52-04 : 6322 à De Pinte (voir p. 13)
- 52-05 : 6282 à Geraardsbergen (voir p. 13)
- 52-06 : 6298 à Zedelgem
- 52-07 : 6309 à Bambrugge
- 52-08 : 6224 à Zedelgem
- 52-09 : 6234 à Dendermonde
- 52-10 : 6319 à Kortrijk



page 25 : High Speed Alliance (HSA) n'est pas un groupe de travail réunissant les NS, la KLM et la SNCB, mais bien une entreprise néerlandaise qui a introduit une demande de concession pour l'exploitation de la ligne à grande vitesse Bruxelles-Amsterdam pour une période de 15 ans. En outre, l'appel d'offre ne fait pas mention d'un nombre de 16 rames, ni de voitures à 2 niveaux.

PFT-agenda

Circulations touristiques sur la ligne 128 entre Ciney et Dorinne-Durnal

Dimanches 6, 13, 27 juillet; 10, 15, 17, 24 et 31 août : autorail
Service renforcé à la brocante de Spontin le 3 août
Train vapeur les 20 et 21 juillet

Samedi 9 août :

train anniversaire des dix ans de la ligne du Bocq : en vapeur de Bruxelles à Spontin. Programme pour amateurs et toursites. Tous les détails et horaires en page 6.

Samedi 30 et dimanche 31 août 2003

Navettes en autorail entre Court-St-Etienne, Bousval et Genappe.

Samedi 21 et dimanche 22 septembre

Navettes en autorail entre Leuze et Frasnes-les-Anvaing.

Du 14 au 24 juillet 2005

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

EN LIGNES

Revue bimestrielle éditée par l'ASBL

PFT

PATRIMOINE FERROVIAIRE TOURISTIQUE



Rédacteur en chef : Jean-Luc VANDERHAEGEN.

Comité de rédaction

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

Remerciements (par ordre alphabétique)

Dominique ALLARD, Felipe ARANDA, Armand BEERLANDT, William BOECKX, Roger CRIKELAIRE, Philippe GOUSSET, Marc GRIETEN, Dave HABRAKEN, Michel HANSSENS, Philippe HOMBROECKX, Louis HUYGHEBAERT, Hans JOOSEN, Lars LAENEN, Georgy LEJEUNE, Serge MARTIN, Tomas MEYER EPPLER, Eric PAULUS, Serge PLETGEN, Geoffroy QUINET, Philippe SCHOLL, la SNCB, Philippe STERCK, Yves STEENEBRUGGEN, Claude VANDECASTEELE, Johan VAN DER EYCKEN, Christian VANHECK.

EN LIGNES

Les articles publiés n'engagent que la seule responsabilité de leurs auteurs. Aucun article ne peut être reproduit sans accord écrit du PFT.

Adresse

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

Numéro de TVA : BE 435.339.562

Abonnement 2003

Pour recevoir "EN LIGNES" 6 fois par an, il suffit de s'abonner en versant une cotisation annuelle de € 34 (étranger : € 39) selon les modalités de paiement reprises ci-dessous, en mentionnant en communication : "nouveau abonnement". L'abonnement débute avec le premier numéro de l'année, quelle que soit la date de l'abonnement.

Modalités de paiement (attention : modifications pour l'international)

- si vous habitez la Belgique, il suffit de verser la somme requise sur le compte bancaire 001-1201789-35 du PFT-Bruxelles.
- si vous habitez l'étranger, vous avez plusieurs possibilités :
 - vous pouvez effectuer un virement bancaire en indiquant le code international de la banque (BIC) qui est GEBABEBB ET le numéro complet du compte PFT : BE57-001120178935;
 - vous pouvez payer par carte Visa ou Eurocard, en indiquant les nom et adresse de l'émetteur, le numéro de la carte, la somme en euros, la validité de la carte et la signature;
 - vous pouvez utiliser un mandat postal international, libellé en euros;
 - si vous résidez en France, vous pouvez virer la somme sur le compte postal 1374917V026 du PFT (59900 Lille).

Changement d'adresse

Il suffit de nous envoyer vos nouvelles coordonnées.

Courrier

Pour toute correspondance, veuillez joindre une enveloppe timbrée self-adressée ou un coupon réponse international.

Restauration du matériel

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

Schaerbeek : Pierre Herbiet : ☎ +32.(0)475.71.20.28
St-Ghislain : Philippe Scholl : ☎ +32.(0)477.26.99.79
Ligne 128 : Alain Defechereux : ☎ +32.(0)477.98.91.23

Imprimerie

Imprimé en Belgique par Geers Offset nv, Oostakker.

EN LIGNES 56 - juillet - août 2003



PHOTO 56-01 Il y a 20 ans, le 23 juin 1983, les dernières 29 furent garées. Le 6 septembre 1982, la 2913 remorque un train de minerais entre Antwerpen et Monceau, ici en passage à Epegem. Cette locomotive fut arrêtée le 29 mai 1983. Jean-Luc VANDERHAEGEN.

POSTER p. 30-31 PHOTO BD-155 Le 16 mars 1956, l'ART 121 franchit le pont de la Meuse à Andenne. B. DEDONCKER, collection PFT.



PHOTO 56-03 Le Train-Auto Bruxelles-Midi - Athus mis en marche par le PFT le 26 avril, via l'"Athus-Meuse", était composé de 5 voitures couchettes, d'une voiture bar-disco et de deux wagons porte-autos; il était remorqué par la 1608 et est ici photographié peu avant le tunnel de Vonêche, à l'endroit où se trouvait le célèbre chandelier à deux branches. Philippe SCHOLL.

S O M M A I R E

PFT-Service	2
Editorial	2
Nouvelles du PFT	4
Histoire : la livrée verte "1970"	10
La libéralisation du rail	14
Actualité étrangère	22
Actualité belge	28

Statistiques	28
Locomotives électriques	28
Locomotives Diesel	33
La fin des trains postaux	36
Automotrices - autorails	44
Voitures	45
Actualité diverse	46
Sociétés privées	48
Radiations	50

Il y a ...	53
Voie étroite : l'Espagne	54
Hier - Aujourd'hui	58
PFT-Boutique	59

Nouvelles du PFT



PHOTO 56-04 *Une fois n'est pas coutume, c'est sous la pluie que s'est déroulé notre deuxième voyage de l'année, mettant en scène un Train-Autos remorqué par la 1608 entre Bruxelles et Athus via l'"Athus-Meuse" !* Philippe GOUSSET.

Voyage du samedi 26 avril

Les six semaines de temps estival des mois de mars et avril se sont terminées un jour trop tôt... C'est sous une pluie quasiment continue - une fois n'est pas coutume - que s'est déroulé le deuxième voyage de la saison. L'idée de départ était de parcourir l'Athus-Meuse avec une locomotive électrique série 16

attelée à quelques voitures internationales. Rapidement, l'actualité aidant, la composition du train a été adaptée pour célébrer par la même occasion l'adieu aux Trains-Autos, dont la disparition est programmée à brève échéance.

La SNCB n'avait pas fait dans la dentelle : cinq voitures-couchettes 15 encadraient la voiture Bar-Disco SR2, tandis qu'en queue du train, deux wagons

porte-autos complétaient le convoi. L'ensemble était tracté par la 1608 en livrée dorée... Il aurait peut-être mieux valu une locomotive plus classique mais, sous la pluie, les couleurs de la 1608 ressortaient nettement mieux que le bleu-jaune traditionnel...

Le départ est donné aux alentours de 8 heures. Direction Ronet, où un arrêt permet d'immortaliser les derniers in-

PHOTO 56-05 *La 1608 franchit la Lesse à hauteur de l'ancienne halte du château d'Ardenne.*

Alain DEFECHEREUX.





PHOTO 56-06 C'est la toute première fois qu'une locomotive électrique autre qu'une 13 ou une 3000 CFL circule par ses propres moyens sur l'"Athus-Meuse". Arrêt-photo en gare de Virton.
Yves STEENEBRUGGEN.

stants des engins présents sur le site de ferrailage. Plusieurs arrêts sont alors proposés jusque Virton, en prenant bien garde de ne pas entraver les trains de voyageurs et les trains de marchandises tracés par ce nouvel axe international. Après le changement de front, les fourgons porte-autos se retrouvent, pour le retour, en tête du train. Le dernier arrêt se passe à hauteur du Château d'Ardenne, à Houyet, où un timide soleil daigne enfin briller de quelques rayons. Un merci particulier est adressé aux conducteurs, accompagnateurs et décideurs de la SNCB, qui ont permis la circulation de ce train peu ordinaire sur une ligne fort fréquentée.

Voyage du samedi 24 mai

Un autre voyage, qui a rassemblé près de 300 participants, proposait une escapade au Grand Duché de Luxembourg, sur le

PHOTO 56-07

La 1608 en tête de notre Train-Autos prêt au départ à Athus pour le retour vers Bruxelles. Les wagons porte-autos Dd sont au crochet de la machine.

Alain DEFECHEREUX.

site touristique du "Fond-de-Gras", à Pé-tange. Le train spécial, organisé au départ de Bruxelles, mettait en scène les traditionnelles voitures K, la voiture-buffet et le *Gros Nez* 202.202 du PFT. Le premier arrêt avait pour cadre le dépôt des locomotives de Luxembourg. Les deux rotondes, dont l'une abrite le matériel historique préservé par diverses associations grand ducales, avaient ouvert grand leurs portes, pour la plus grande joie des photographes. Ensuite, une double traction de *Gros Nez* - la 1604 s'étant placée en tête - amenait le train jusqu'au

site même du *Fond-de-Gras*. Les animateurs du lieu avaient préparé à notre intention, la rame *Prince Henri* remorquée par la machine vapeur Orenstein et Koppel n°5, pour un aller-retour jusque Pé-tange. Pendant ce temps, la *Cockerill* à chaudière verticale évoluait sur le site, qui comprend également un chemin de fer minier.

Si cet été l'envie vous prend de vous rendre au Grand Duché, n'hésitez pas à visiter le site du *Fond-de-Gras*; il en vaut la peine. Le reportage photos sera présenté dans le prochain numéro.



Le Chemin de Fer du Bocq

10 ans D'EXPLOITATION DE LA LIGNE 128

Saison 2003

Dimanches & fêtes en juillet et août 2003

Juillet : 6, 13, 20, 21, 27 Août : 10, 15, 17, 24, 31

	□ □				□ □	□ □
Ciney SNCB	9.05	11.05	13.05	15.05	17.05	17.05
Braibant	9.12	11.12	13.12	15.12	17.12	17.12
Senenne	9.24	11.24	13.24	15.24	17.24	17.24
Spontin	9.28/9.30	11.28/11.30	13.28/13.30	15.28/15.30	17.28	17.28/17.30
Spontin-Src					-	
Dorinne-D.	9.37	11.37	13.37	15.37	-	17.37
Dorinne-D.	9.54	11.54	13.54	15.54	-	17.54
Spontin-Src					-	
Spontin	10.00/10.30	12.00/12.30	14.00/14.30	16.00/16.30	17.33□	18.00/18.30
Senenne	10.34	12.34	14.34	16.34	17.37□	18.34
Braibant	10.44	12.44	14.44	16.44	17.51□	18.44
Ciney SNCB	10.50	12.50	14.50	16.50	17.58□	18.50

	Adulte	Enfant (-12ans)
	Autorail / Vapeur	Autorail / Vapeur
Aller-Retour :	€ 6 / € 8	€ 3 / € 4
Aller simple :	€ 4 / € 5	€ 2 / € 2,50
Libre parcours :	€ 10 / € 12	€ 5 / € 6

20 & 21 / 07 / 2003

Circulations en Train à Vapeur

Vous voyagerez à bord de voitures de 1935 remorquées par la locomotive à vapeur 26.101 de 1943.

- CIRCULE uniquement les 20 et 21 juillet
- NE CIRCULE PAS les 20 et 21 juillet
- Retard possible

03 - 08 - 2003
Brocante de Spontin

Matériel mis en circulation :

4333: 6 juillet

4333+732.10: 13, 27 juillet et
10, 15, 17, 24, 31 août

26.101+HV: 20, 21 juillet

4506+732.10+4333: 3 août

Et en plus:

Train spécial vapeur Bruxelles-Spontin et retour le samedi 9 août 2003

- réservation obligatoire -

Ciney SNCB	7.30	9.05	10.30	12.05	13.30	15.05	16.30	18.05
Braibant	7.37	9.12	10.37	12.12	13.37	15.12	16.37	18.12
Senenne	7.49	9.24	10.49	12.24	13.49	15.24	16.49	18.24
Spontin	8.00	9.32	11.00	12.32	14.00	15.32	17.00	18.32
Spontin-Src								
Dorinne-D.	8.08	9.40	11.08	12.40	14.08	15.40	17.08	18.40
Dorinne-D.	8.12	9.44	11.12	12.44	14.12	15.44	17.12	18.44
Spontin-Src								
Spontin	8.30	10.00	11.30	13.00	14.30	16.00	17.30	19.00
Senenne	8.34	10.04	11.34	13.04	14.34	16.04	17.34	19.04
Braibant	8.48	10.18	11.48	13.18	14.48	16.18	17.48	19.18
Ciney SNCB	8.55	10.25	11.55	13.25	14.55	16.25	17.55	19.25

Samedi 12 septembre 1992... La mémoire de la vallée du Bocq est soudainement réveillée... "Tac tac, tac tac", le vrombissement d'un moteur GM se fait de plus en plus proche. Soudain, un bruit strident résonne... "Pin-pon". Sous le soleil, au détour d'un méandre de la rivière Bocq, une forme étrange de couleur rouge et jaune glisse entre quelques buissons verdoyants. LE TRAIN EST REVENU!

Plusieurs mois de travail furent nécessaires pour dégager la voie ferrée de l'impitoyable végétation ayant repris ses droits depuis 1983. Au terme de ce travail acharné, cette première circulation "voyageurs" depuis 1960 fut autorisée jusqu'à Spontin-Sources. Dès ce moment, les animateurs bénévoles du PFT entreprirent la création d'un chemin de fer historico-touristique entre Ciney et Yvoir.

Cette initiative a pour but de faire découvrir une des plus belles lignes des chemins de fer belges, de par la beauté des paysages traversés et les richesses gastronomiques et culturelles de la région. Les circulations sont assurées par le matériel-musée disponible dans la collection du PFT.

A ce jour, la quasi totalité du matériel PFT homologué par la SNCB a déjà arpenté la ligne 128, et même un autorail SNCB flamant neuf de la série 41 à l'occasion d'un voyage organisé par l'association.

Après plus de 20 ans d'abandon, les travaux d'entretien de la voie devinrent nécessaires. Aussi, depuis 1999, les bénévoles se réunissent tous les dimanches afin de mener à bien les travaux de maintenance et de reconstruction. En effet, déjà trois kilomètres supplémentaires de voie ont été remis en service en 2001, avec les moyens du bord. Le projet final est de pouvoir à nouveau relier Ciney à Yvoir par le rail... mais hélas, les contraintes administratives sont parfois plus pénibles à surmonter que les murs de ronces envahissant la voie!

Pour en savoir plus sur le Chemin de Fer du Bocq: www.pfttsp.be/cfbocq

Le Chemin de Fer du Bocq

(situation au 11 mai 2003)

Les travaux d'entretien de l'infrastructure se sont poursuivis inlassablement durant la période hivernale, et ce malgré le gel persistant. De nombreux talus ont été élagués, le travail de peignage des rochers dans la tranchée de Sovet a été poursuivi.

Une centaine de traverses supplémentaires ont été remplacées sur la section de voie entre Spontin-Sources et Dorinne-Durnal... nous avons dépassé le millier de traverses en bois substituées à la main en trois ans!!

Les dimanches du mois de mars furent mis à profit pour préparer la reconstruction de la voie d'évitement en gare de Dorinne-Durnal. 96 mètres de rails de 50kg/m y ont été acheminés par lorries depuis Spontin. Ces rails permettront de remplacer certains anciens rails de 40kg/m abîmés ou usés. Les différents matériaux utiles à cette reconstruction ont été mis en place le long du chantier (traverses, tirefonds, selles de fixation, etc.).

La phase de démontage de l'ancienne voie débuta en avril avec le détirefonnage et l'enlèvement des rails à l'aide de portiques mobiles. L'aiguillage 202 (côté Purnode) fut entièrement enlevé à la main!

Une fois les rails déposés sur le côté, les anciennes traverses ont été retirées, laissant la place à un bulldozer qui a tassé l'assiette de la voie.

Une équipe "en écolage" de la société



Le PFT au travail à Dorinne-Durnal, le 6 avril 2003. L'équipe s'affaire au démontage des rails de la voie 1.
Alain DEFECHEREUX.

SOGEPAN est attendue courant du mois de mai pour aider à reconstruire la voie I et l'aiguillage 202. Le remontage dans les temps est impératif pour le bon déroulement de la saison.

Quant à la convention, comme annoncé dans le précédent *En Lignes*, nous ne l'attendons plus pour cette année... Administration, quand tu nous tiens !

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

Nouvelles de St. Ghislain

Une nouvelle venue a été accueillie à Saint-Ghislain en ce mois d'avril : la 8061. Cette locomotive de manoeuvres vient enrichir la collection de locomotives préservées dans le cadre du Musée du Rail. Les travaux d'aménagement se poursuivent; ainsi, la section "Modélisme" s'est dotée d'un local de travail, établi dans les anciennes douches. Divers contacts sont toujours pris pour faire connaître le Musée. Enfin, il a été décidé de n'ouvrir les portes aux visiteurs qu'au mois de décembre, afin de parachever les travaux en cours.

PHOTO 56-08 Le lundi de Pâques, la 210.077 du PFT a assuré le transfert de matériel entre Schaerbeek et Saint-Ghislain. Dans l'ordre : la 7003, un wagon du type Hbis transportant de l'outillage du PFT, la 5936, une voiture du type AD appartenant au Stoom-Centrum Maldegem et la 8061 du PFT. Hennuyères, 21 avril 2003.
Alain DEFECHEREUX.





Vue générale de la P8 230.084 dans l'atelier de Cluj Napoca. A gauche, les essieux démontés qui viennent d'être vérifiés; au centre, le châssis qui a reçu sa cabine de conduite; à droite, la chaudière révisée. La remise en état de la P8 - grâce à vous - est bien devenue une réalité... Cluj Napoca, 10 avril 2003.

Pierre HERBIET.

Le matériel

La collection de matériel préservé s'est enrichie d'une voiture M2 de première classe : la 41025, abritée provisoirement à Schaerbeek.

D'autre part, la voiture-pilote M1 achetée l'année dernière, est arrivée à St. Ghislain; elle permettra la radiation d'une voiture de même type.

Nouvelles de notre P8

Du 5 au 15 avril, Pierre Herbiet, sans nul doute un pilier du PFT, s'est rendu en Roumanie pour superviser l'avancement des travaux de notre P8, à l'atelier de Cluj-Napoca...

On peut avancer que ce rêve un peu fou est réellement en train de se concrétiser. Le reportage photo en dira certainement plus qu'un long texte...

La cabine de conduite a été complètement reconstruite, selon le modèle calqué sur la 64.045 de Leuven. Elle est ici en cours de remontage sur le châssis de la locomotive.

Pierre HERBIET, 10 avril 2003.

L'expérience acquise avec la 26.101 permet de ne pas renouveler des erreurs et manquements dûs à des néophytes; ainsi, durant la visite sur place, un agent agréé de la SNCB a procédé aux ultrasons des roues de la locomotive; un des essieux étant mauvais, il a fallu procéder à son remplacement par un de la 230.021.

Cette opération permettra, lors du retour en Belgique, d'éviter un levage de la locomotive.

Parallèlement, un agent de la société AIB-Vinçotte, qui procède à l'agrément des chaudières, a effectué les tests nécessaires et a déclaré la chaudière de notre P8 "bonne pour le service".



Ci-contre : Le châssis de la P8 a reçu les berceaux sur lesquels sera posée la chaudière. Les cylindres semblent attendre impatiemment les coups de piston...

Au milieu : un détail des travaux effectués sur la chaudière.

Pierre HERBIET.

La cabine de conduite a été complètement reconstruite, suivant modèle belge; le châssis est maintenant prêt à recevoir la chaudière, qui doit encore être retubée. Quant au tender, celui d'origine présentait plusieurs avaries nécessitant d'importants travaux. Comme l'occasion se présentait, il a été remplacé par celui de la 230.321, qui se trouvait à Sibiu. Ce tender, prévu pour la chauffe au fuel, sera modifié pour la chauffe au charbon. L'essai hydraulique de la chaudière, retubée, est programmé pour le mois de juillet, avec contrôle sur place par AIB-Vinçotte. On envisage maintenant son retour en Belgique au printemps de l'année prochaine. L'événement 2004 ?

Vous désirez participer à la restauration de la P8 ?

Venez rejoindre le rang des donateurs... Par tranche de 250 euros, vous recevez un certificat attestant votre don, ainsi qu'un contrat en bonne et due forme. Il suffit de verser votre don - quel qu'il soit - sur le compte 035-4029004-53 du PFT, spécialement ouvert à cet effet; les diverses modalités ont été reprises dans le numéro 52.

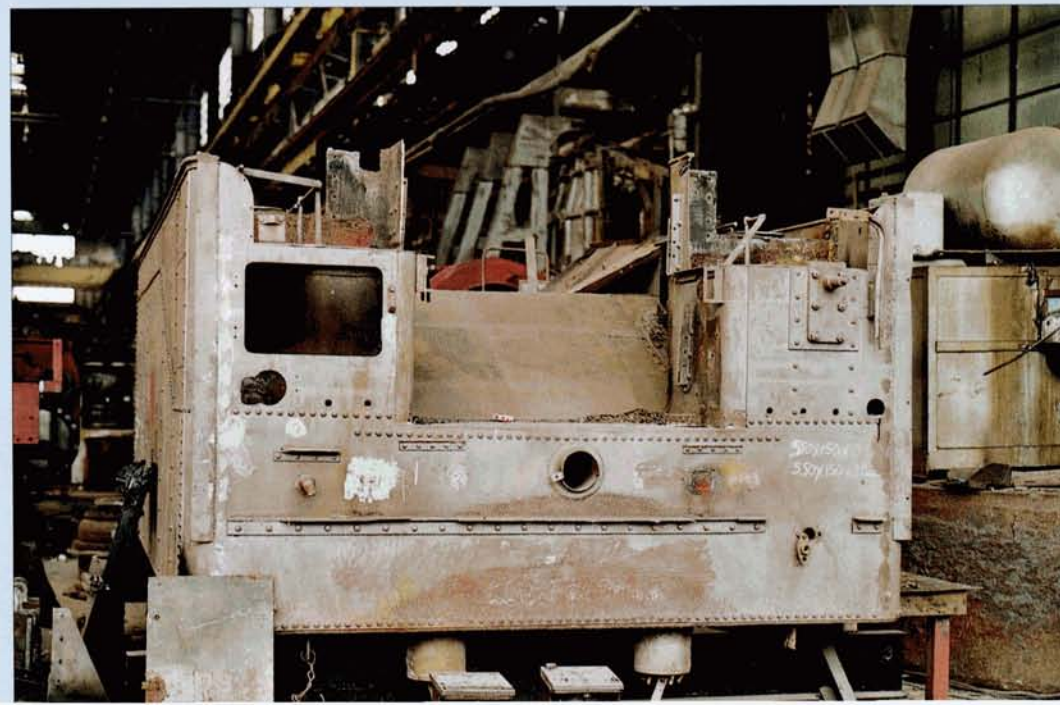
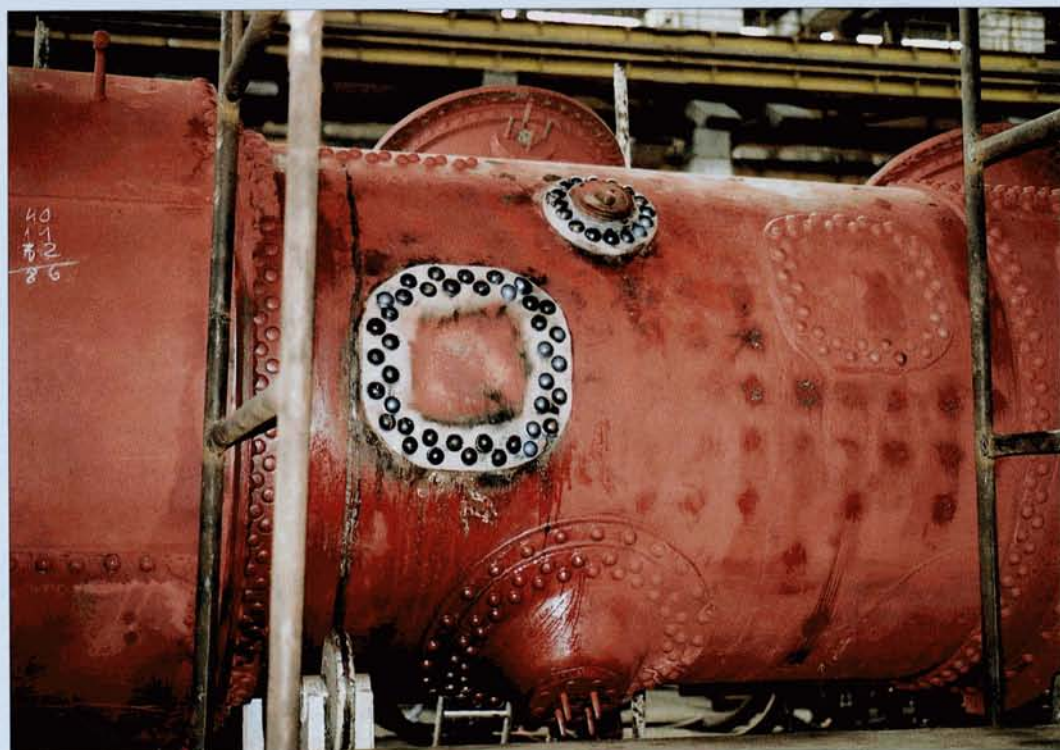
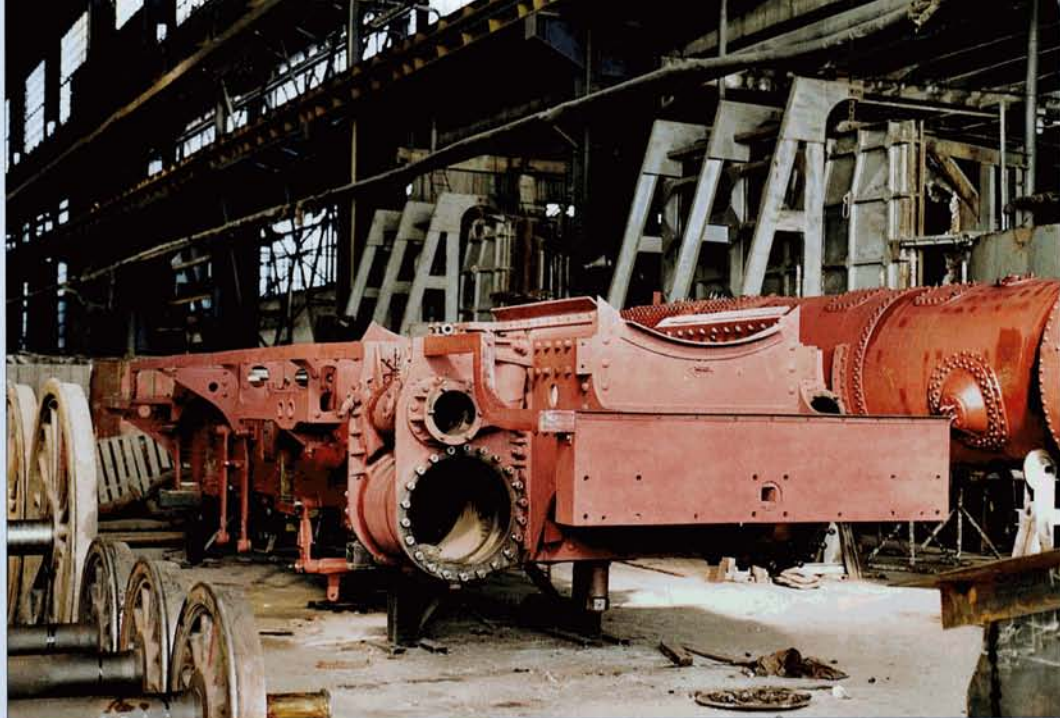
Toutes les informations peuvent être obtenues aux adresses reprises en page 3.

LE PFT RECHERCHE

Peut-être avez-vous dans vos collections des phares et lanternes de locomotives vapeur SNCB ? La future P8 et la 26.101 nécessitent de tels agrès.

Vous désirez vous en séparer, ou tout simplement participer à l'oeuvre de remise en état de la P8 ? N'hésitez pas à nous contacter; le PFT trouvera certainement une parade en remerciement de votre geste !

Ci-contre : le tender d'origine ne sera pas accouplé à la locomotive, les avaries y étant trop nombreuses. Il sera remplacé par celui de la 230.321. Pierre HERBIET, 10 avril 2003



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



PHOTO-THEME 52 La 6218 en tête de l'omnibus 7010 Gent-St. Pieters - Mechelen, à Wetteren, le 22 mai 1980. Il s'agit d'une des huit locomotives sur lesquelles la grosse bande jaune atteignait le dessus des blocs de phares sans raccord arrondi. Elle sortit de révision repeinte dans la livrée jaune le 8 août 1981. Jean-Luc VANDERHAEGEN.

Suite du numéro 55.

2. VARIANTE À PETIT NUMÉRO

L'atelier de Kortrijk résolut le problème de l'insertion du nouveau numéro à quatre chiffres sur les faces avant en l'apposant en petits caractères de 100 mm de hauteur. Il s'intercalait entre la fine et la grosse bande jaune de manière à ne pas devoir modifier le dessin de la livrée "1970" modèle du 31 janvier 1970.

Au total, 18 locomotives, toutes affectées au dépôt de Kortrijk, reçurent des petits

numéros lors de leur peinture en vert "1970" (opération réalisée à Kortrijk) : les 6211, 6218, 6224, 6231, 6234, 6282, 6286, 6287, 6290, 6292, 6296, 6298, 6303, 6309, 6311, 6318, 6319 et 6322.

Sur toutes ces machines, la décoration était conforme au plan du 30 janvier 1970, à l'exception de deux points :

- la partie inférieure de la grosse bande jaune n'englobait pas entièrement les blocs de phares, mais se terminait à mi-hauteur (voir photo de la 6296 ci-dessous);

- la grosse bande jaune atteignait le dessus des blocs de phares sans raccord arrondi, sauf sur les 6218, 6224, 6231, 6234, 6282, 6287, 6296, 6311 et 6322.

Une seule particularité est à signaler : sur les 6282 et 6322, les numéros des faces frontales étaient inscrits en caractères "Santa Fe".

Notons que certaines locomotives ont porté plusieurs variantes, comme la 6211 avec petits numéros puis avec grands numéros (voir EL 55 p 10).



A suivre.

Le 23 juin 1981, la 6296 arrive à Burst, en tête d'un omnibus en provenance d'Aalst. Sur les 18 locomotives à petits numéros, la grosse bande jaune n'englobait pas entièrement les blocs de phares, mais se terminait à mi hauteur (voir flèche). Pierre HERBIET.



PHOTO-THEME 52 *Le 5 mai 1980, un omnibus Gent-Sint-Pieters - Kortrijk arrive à De Pinte. Quelques jours plus tard, le 1er juin 1980, la ligne 75 sera exploitée en traction électrique. La rame de cinq voitures du type L est remorquée par la 6287. Cette machine sera repeinte en jaune le 9 août 1984.*

Jean-Luc VANDERHAEGEN.

PHOTO-THEME 52 *Le 21 août 1984, la 6311 effectua une belle balade jusqu'à Heer-Agimont, à l'occasion d'un transport de groupes d'enfants se rendant en vacances dans la région. Sur ces deux locomotives, la grosse bande jaune atteignait les blocs de phares par un raccord arrondi.*

Jean-Luc VANDERHAEGEN.





← Le 12 mai 1980, la 6287 remorquait un train de pèlerins revenant de Lourdes. La rame arrive ici à Ath. Elle est composée d'anciennes voitures de la SNCF ainsi que d'une voiture-ambulance.
Claude VANDECASTEELE.

↓ Le 28 juillet 1981, la 6319 attend le départ à Oudenaarde, en tête d'un omnibus. Sur cette machine, la grosse bande jaune atteint les blocs de phares sans raccord arrondi. On remarquera l'intéressante composition de la rame : une voiture du type L 1e classe+ fourgon et trois voitures du type K3.
Pierre HERBIET.





Deux locomotives reçurent sur leurs faces frontales des numéros en caractères "Santa Fe" : les 6282 et 6322.

PHOTO-THEME 52 Le 5 mai 1980, la 6322 remorquait l'omnibus 3957 Kortrijk - Gent-Sint-Pieters. Le train marque l'arrêt à De Pintе. La rame est composée de voitures du type L et d'une voiture BD du type K1 en deuxième position. Jean-Luc VANDERHAEGEN.

PHOTO-THEME 52 La 6282 en tête du train L 5584 Geraardsbergen - Denderleeuw. La rame est formée de 5 voitures du type K3 et d'une voiture AD du type K1 en avant-dernière position. Geraardsbergen, 15 juillet 1985. Serge MARTIN.



La libéralisation du rail en Europe

Depuis le 15 mars, de nouvelles sociétés ferroviaires actives dans le secteur du transport de marchandises ont un libre accès à la quasi totalité du réseau ferré. Le moment est donc venu d'expliquer ce que cela va changer.

L'ouverture à la concurrence : une volonté européenne

Cette libéralisation du trafic ferroviaire a commencé en 1991 avec pour objectif d'insuffler aux entreprises ferroviaires une nouvelle dynamique, en y introduisant la concurrence réciproque. Les premières directives, en vigueur en Belgique depuis 1997, préconisaient la séparation entre la gestion de l'infrastructure ferroviaire et celle du transport proprement dit. Le 15 mars, une étape supplémentaire a été franchie : de nouvelles sociétés ferroviaires peuvent utiliser, à côté des opérateurs traditionnels (tels que B-Cargo) le Réseau Trans-Européen de Fret Ferroviaire. Ce réseau s'étend sur 17 pays, et inclut les ports qui alimentent le trafic continental. En Belgique, environ 80% des lignes sont accessibles librement pour le trafic marchandises. En 2006, l'ensemble de nos lignes sera libéralisé.

Les sociétés nationales de chemins de fer peuvent s'attendre, à court terme, à

PHOTO 56-09 Le 9 avril 2003, le train DLC Zeebrugge - Dillingen fut détourné par Montzen - Köln - Koblenz et Trier. Il est photographié le long de la Moselle, à Pünderich. Jean-Luc VANDERHAEGEN.

être confrontées à une plus forte concurrence. La clientèle existante pourra disposer aussi de nouvelles offres de transport et les nouveaux clients pourront évaluer les transporteurs potentiels les uns par rapport aux autres.

Dans un nouvel Arrêté Royal, la création de deux nouveaux organismes, qui seront totalement indépendants de la SNCB, est mise en avant, à savoir :

- l'**Office Ferroviaire**, qui aura pour mission d'attribuer les sillons et de déterminer le montant des redevances. La SNCB, de par son expérience, se voit confier un rôle préparatoire et consultatif;
- l'**Institut des Chemins de fer**, avec une mission de contrôle et de conseil. Cet organisme sera chargé d'intervenir en cas de litige entre différentes sociétés ferroviaires.

PHOTO 56-10 De nombreuses sociétés de travaux de voie possèdent leurs propres engins de traction, le plus souvent acquis d'occasion. Le 8 février 1992, la firme française Drouard opérait à Lustin, à l'aide de l'ex. CC 65505 de la SNCF. J-L VANDERHAEGEN.





PHOTO 56-11 Le réseau privé OHJ-HTJ (Hong - Tollose Jerbane (1901) et Odsherreds Jerbane (1899) au Danemark a échappé à la nationalisation. Le 10 mars 1998, la MX 102 (ex. MX 1009 des DSB) remorque un train de marchandises sur la ligne Holbaek - Nykobing, ici dans les environs de Gislinge. Philippe DE GIETER.

Et le transport des voyageurs ?

Après le transport des marchandises, le secteur du transport international de voyageurs subira le même type d'ouverture à la concurrence. En effet, le mardi 15 janvier 2003, la majorité des députés européens a voté le "deuxième paquet ferroviaire". Celui-ci avance à 2006 (au lieu de 2008) l'ouverture totale à la concurrence du transport national et international de marchandises, mais prévoit aussi la libéralisation des services internationaux de transports voyageurs pour 2006, ainsi que celle des services nationaux de voyageurs pour 2008.

Les différents types d'opérateurs privés

1. LES "ANCIENS"

De nombreuses lignes de chemins de fer ont été construites à l'aide de capitaux privés, et dans un esprit de concurrence. En Belgique, les différentes compagnies privées ont été progressivement reprises par l'Etat à partir de 1870. C'est le 1er février 1948 que le dernier exploitant privé, la Compagnie de Chimay, est repris par la SNCB, créée le 1er septembre 1926 pour succéder à l' "Etat Belge".

Des scénarios similaires se sont produits dans les autres pays européens, mais certaines lignes d'intérêt local ou régional ont échappé à la nationalisation (les *Chemins de Fer de Provence* ou le *Chemin de Fer de Montevers* en France, le *WEG* en Allemagne, l'*Achenseebahn* en Autriche, l'*OHJ-HTJ* au Danemark, le *SATTI* en Italie, et la majorité des lignes de montagne suisses en sont quelques exemples).

2. LES CHEMINS DE FER INDUSTRIELS

De nombreuses industries possèdent, à l'intérieur de leurs emprises, des réseaux ferrés utilisés pour le transport de marchandises entre différents sites de production, pour la distribution des ma-

tières premières ou pour l'expédition des produits finis. Ces entreprises possèdent leur propre matériel de traction et leurs wagons, le plus souvent cantonnés à l'intérieur de l'entreprise. Les industries sidérurgiques et minières par exemple, possèdent parfois des réseaux de plusieurs dizaines de kilomètres.



PHOTO 56-12 En Angleterre, l'ensemble du trafic voyageurs et marchandises a été entièrement privatisé. Le 18 juillet 1999, l'ancienne automotrice électrique 421 846 de Connex South Central assure un train London-Victoria - Brighton, ici à Amberley. Ces rames captent l'énergie électrique par un troisième rail latéral (750 V continu). Ph. DE GIETER.

PHOTO 56-13 Un train de ballast remorqué par la 59102 (GM 1990) de la compagnie ARC vient de traverser la gare de Iver sur la ligne London Paddington - Reading. J-L VDH.



3. LES ENTREPRISES DE TRAVAUX DE VOIE

De nombreuses sociétés nationales sous-contractent leurs travaux d'infrastructure à des sociétés privées. Ces sociétés possèdent leur propre matériel de traction, souvent du matériel acheté d'occasion à l'étranger (la majorité des locomotives des séries 60, 71, 75 et 80 vendues en Italie par la SNCB l'ont été à ce type d'entreprises).

4. LES OPÉRATEURS RÉGIONAUX

Les sociétés nationales de chemins de fer ont, dans les dernières décennies, supprimé de nombreuses lignes de chemin de fer, déclarées "non rentables", malgré les protestations de la population et des autorités locales. Suite à la prise de conscience récente des problèmes de mobilité, certains gouvernements, plutôt que de supprimer purement et simplement une ligne, proposent aux autorités locales d'assurer elles-mêmes l'exploitation de la ligne, ou de la faire exploiter par un opérateur privé moyennant subsides. C'est ce scénario qui a été poussé à l'extrême en Grande-Bretagne, ou l'ensemble du trafic, tant voyageurs que marchandises, aussi bien local que national, a été cédé à des sociétés privées.

5. LES NOUVEAUX OPÉRATEURS

La directive européenne entrée en vigueur le 15 mars dernier ("premier paquet ferroviaire") concerne le trafic international de marchandises. Moyennant l'attribution d'un "certificat de sécurité" pour chaque réseau emprunté, certifiant la conformité du matériel, la formation des conducteurs etc., n'importe quelle entreprise ferroviaire peut assurer ses propres trains, de bout en bout, nonobstant les frontières intra-européennes.

Outre les nouvelles sociétés qui se sont créées pour profiter de cette ouverture (Dillen & Lejeune Cargo - DLC - est pour l'instant la seule active en Belgique), les autres types de sociétés privées décrites ci-dessus, et même certains groupes d'amateurs ferroviaires, ont étendu leur domaine d'activité.

Quelques grands groupes, très actifs

Parmi l'important nombre de petites entreprises ferroviaires créées récemment, certaines affirment d'ores et déjà de grandes ambitions en Europe. Trois exemples :



PHOTO 56-14 Arcelor possède un important réseau industriel dans les bassins sidérurgiques de Liège et de Charleroi. Le 16 mars 2003, la machine 104 pousse deux wagons-poches vers le haut fourneau d'Ougrée. Jean-Luc VANDERHAEGEN.



Les activités de la société CFD-Locorem sont diverses : location, entretien et révision de locomotives. Elle assure également des trains de travaux. Ici, l'ex. 8503 de la SNCB à Schaerbeek, le 20 avril 2002. Philippe HOMBROECKX.

PHOTO 56-16 La plupart des sociétés de travaux d'infrastructure utilise des engins acquis d'occasion, comme ici la 316-004-1 ex. RENFE en service auprès de la firme Neopol. Santo Tirso (Portugal), 12 septembre 1998. Philippe DE GIETER.



- **CONNEX**, du groupe français Vivendi, est déjà très actif. En service voyageurs, CONNEX exploite des services de transports régionaux en Allemagne et dans les banlieue de London, Lisbonne, Sydney et Melbourne, ainsi que deux relations Interregio en Allemagne : Rostock - Gera et, depuis juin 2003, Rostock - Berlin - Köln. Pour le transport de marchandises, CONNEX CARGO constitue le premier concurrent de la DB AG sur le transport de proximité et ses ambitions européennes sont énormes. Connex s'est doté par ailleurs de centres autonomes de formation à la conduite des trains;

- **r4c** (rail 4 chem) : en 1996, la firme chimique BASF a obtenu sa licence pour le transport par rail en Allemagne et elle transporte son propre fret depuis 1997, ainsi que celui du pétrolier ELF. En 2001, BASF s'est allié avec Hoyer, Bertschi AG et VTGLEHNKERING AG pour créer rail4chem, une nouvelle société de transport active en Allemagne, aux Pays-Bas et en Pologne. Rail4chem est fort intéressée par le rachat de DLC, afin d'obtenir ainsi la licence pour la Belgique. Si l'achat se réalise, ou si DLC décide de coopérer avec rail4chem, nul doute que cela aura des répercussions énormes pour B-Cargo...

- **IKEA**, le constructeur de meubles scandinave, a créé sa propre entreprise ferroviaire et, d'ici 2006, veut tripler ses volumes de transport sur l'axe Suède/Allemagne et Pologne. Une première relation a été créée le 11 juin 2002 et circule entre Älmhult en Suède et Duisburg en Allemagne.

Matériel Moteur : un nouveau business : le pool de locomotives

Les nouvelles entreprises ferroviaires créées en réponse à l'ouverture des réseaux à la concurrence sont souvent de petites entreprises ne pouvant se permettre d'investir dans du matériel de traction neuf. Dans un premier temps, ces nouveaux opérateurs ont acquis leur matériel de seconde main. L'attitude protectionniste des sociétés nationales, refusant obstinément la vente de locomotives déclassées à des concurrents potentiels, a poussé les candidats opérateurs à acquérir du matériel roulant auprès de sociétés étrangères. C'est ainsi que des locomotives série 62-63 ex. SNCB ont été acquises par ACTS, aux Pays-Bas.



PHOTO 56-17 La société Syntus assure l'exploitation des transports publics dans la région du Achterhoek aux Pays-Bas. Le 17 mars 2001, l'autorail 22 (type LINT 41 - voir EL 46 page 15) était garé à Winterswijk. Pierre HERBIET.



PHOTO 56-18 Le 17 février 2003, à Grosskorbetha, la ES 64 U2 - 005 de r4c (faisant partie du pool Siemens Dispolok) et la DE 65 du HGK (Hafen und Güterverkehr Köln) attendent leur prochain service. Une image devenant de plus en plus fréquente en Allemagne. Pierre HERBIET.

PHOTO 56-19 En Suède, la célèbre ligne du fer reliant Kiruna à Narvik a été privatisée le 1er juillet 1996. Le trafic marchandises a été repris par le MTAB (Malmtrafik AB), le trafic voyageurs par Tagkonpaniet puis Connex. La Dm3 - 1215/1245/1216 (ex. SJ) et les 91 et 95 (ex. NSB) à Kiruna, le 25 juillet 2001. Philippe DE GIETER.





PHOTO 56-20 ↑

Tout le matériel moteur de la société ACTS a été acquis d'occasion. On y trouve notamment 5 locomotives de la série 63 de la SNCB. Le 17 juin 1999, la 6703 (ex. 6391 de la SNCB) remorque un train de conteneurs à Barendrecht, entre Maasvlakte et le triage de Kijfhoek, sur la ligne du port de Rotterdam. Pierre HERBIET.

Les grands constructeurs ferroviaires européens ont immédiatement flairé un nouveau marché : le pool de locomotives. Puisque les nouveaux opérateurs n'ont pas les moyens d'acheter des locomotives neuves, Bombardier, Alstom et Siemens/Vossloh se construisent eux-mêmes un parc de locomotives, proposées ensuite en location aux exploitants ferroviaires. Comme ces locomotives sont construites le plus souvent en supplément d'une commande importante de locomotives du même type, les coûts de construction sont peu élevés et l'immatriculation est facilitée, puisque des engins du même type sont déjà en service sur les réseaux convoités.

Quelques sociétés se sont également créées pour acheter du matériel roulant neuf et le proposer en location à long terme aux entreprises, comme Porterbrook, propriétaire des locomotives Class 66 utilisées sur le continent (d'où la numérotation PB 03, PB 12 et PB 14, des locomotives de DLC), et Locomotion Capital.



Le refus des sociétés nationales de revendre du matériel en occasion à d'éventuels concurrents a pour conséquence de voir l'acquisition de locomotives étrangères. Cette situation n'est pas sans déplaire aux amateurs que nous sommes ! Ci-dessus - PHOTO 56-21 ↑ - deux "Tambours de la Taïga" d'origine tchèque, les 26 et 27 du WAB (Westfälische Almetalbahn GmbH) (ex. CD 781.416 et 781.418). Sangerhausen, 16 mars 2003. Pierre HERBIET.

Ci-dessous - PHOTO 56-22 ↓ - Encore une "Tambour de la Taïga" : la V200.05 du PEG (Prignitzer Eisenbahn Gesellschaft), qui ne peut cacher son origine polonaise avec ses gros phares (ex. ST 44-844 des PKP). Stolberg, 11 mai 2001. Jean-Luc VANDERHAEGEN.



DLC: le premier d'une longue série ?

En Belgique, *Dillen & Lejeune Cargo* (voir *EL 50* pages 54-56) est à ce jour le seul opérateur privé disposant du certificat de sécurité nécessaire pour utiliser les infrastructures de la SNCB. La situation stratégique de la Belgique sur le plan du transport de marchandises et surtout la présence des ports d'Antwerpen et de Zeebrugge ne manquent pas d'intéresser les sociétés des pays voisins. Ce n'est pas sans raison que la société de leasing de matériel roulant *Locomotion Capital* a installé ses bureaux à Antwerpen !

Shortlines (Pays-Bas), HHPI (Allemagne), IKEA (Suède) et rail4chem (Allemagne) ont clairement annoncé leur intention de circuler en Belgique. Euro-tunnel, l'exploitant du tunnel sous la Manche, est également demandeur. Intercontainer-Interfrigo (ICF) possède déjà sa licence depuis juillet 2002 et CMI-Traction a obtenu la sienne le 21 février dernier; le but ici était d'assurer la traction des trains de fonte en fusion entre Seraing et Ougrée jusqu'à Chertal. Ce projet a toutefois peu de chance de se concrétiser vu la fermeture programmée de la ligne à chaud de Liège.

PHOTO 56-25 ↓ Des exploitants privés sont déjà présents sur plusieurs réseaux de l'Est. La société VIAMONT a repris l'exploitation de plusieurs lignes en Tchéquie. Le 27 février 2003, la 720.604-8 (ex. CD) quitte Sokolov pour Kraslice. Cette ligne est exploitée par VIAMONT depuis mai 1998. Alain DEFECHEREUX.



La construction des locomotives de la série 145 de la DB a été poursuivie pour les exploitants privés. PHOTO 56-23 ↑ La 145-CL-202 de Ruhrkohle AG (RAG), à Gladbeck, en mars 2003. Kristof AVONDS. PHOTO 56-24 ↓ - La 185-CL-004 de HOYER, prise en leasing chez Locomotion Capital. Pierre HERBIET.





PHOTO 56-26 Le 19 février 2003, passage à Dordrecht-Zuid d'un train ShortLines remorqué par la PB 01. J-L VANDERHAEGEN.

Et chez nos voisins ?

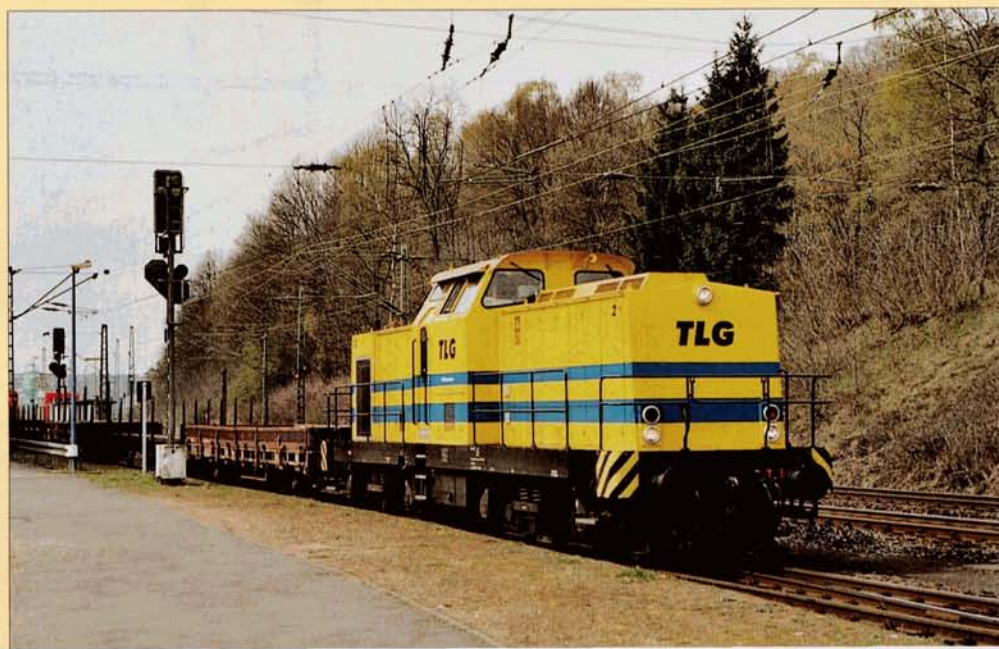
C'est en **Allemagne** que l'ouverture du réseau a été la plus spectaculaire. Le trafic ferroviaire y est complètement libéré depuis 1994. On compte aujourd'hui dans le pays près de 240 opérateurs, tant dans le secteur voyageurs que dans celui du fret. De nombreux opérateurs se sont investis dans le trafic régional voyageurs après les appels d'offres passés par les gouvernements locaux (Länders) pour la reprise du trafic voyageurs régional. Parmi les exploitants, on trouve deux groupes français : CONNEX (groupe Vivendi, voir ci-dessus) et KEOLIS / VIA CARIANE (appartenant au groupe SNCF).

En trafic marchandises, de nouvelles compagnies naissent chaque semaine, et ces sociétés, en raison de la politique de la Deutsche Bahn, qui refuse de vendre son matériel excédentaire, acquièrent du matériel roulant à l'étranger, n'hésitant pas à faire revenir du matériel vendu par la DB à des sociétés étrangères il y a plusieurs années (comme les V200 ramenées de Grèce par le PEG, voir *EL 52* page 29). C'est ainsi que l'on voit maintenant circuler en Allemagne des locomotives originaires de Norvège, d'Autriche, du Danemark, de Grande-Bretagne, de Suisse, de Pologne, de Tchéquie, d'Italie, de Grèce, d'Espagne, de Roumanie et même de Russie !

PHOTO 56-28 Passage à Stolberg de la locomotive n° 2 de TLG (Transport & Logistik GmbH). Il s'agit de l'ex. 201.999 de la DB reconditionnée par ADtranz en 1996). Jean-Luc VANDERHAEGEN.



PHOTO 56-27 L'EBM (Eisenbahnverkehrsgesellschaft im Bergisch-Märkischem Raum) a repris l'exploitation marchandises de nombreuses lignes dans l'Eifel. Le 18 mars 2003, la 202 487-5 (ex. DB) passe à Köln-West. Kristof AVONDS.



Au **Luxembourg**, tout comme en Belgique, DLC est le seul opérateur privé utilisant le réseau. Par contre, le 1er septembre 2001, la filiale ELC (Euro-LuxCargo) des CFL a acheté le NEG (Norddeutsche Eisenbahn-Gesellschaft GmbH), obtenant par cette opération sa licence pour l'Allemagne. Depuis mars 2002, ELC assure la traction de trains de marchandises entre Ehrang en Allemagne et Wasserbillig, au Luxembourg.

Les **Pays-Bas** ont également anticipé l'application des directives européennes. *Lovers Rail* a même été la première compagnie privée assurant un service voyageurs en concurrence directe avec l'opérateur historique, entre Amsterdam et Haarlem, mais sans succès. En service voyageurs, plusieurs lignes régionales ont été concédées à des exploitants privés : Syntus, Noordned et Connexion. Pour le service marchandises, ERS (European Rail Shuttle), DLC, rail4chem, Shortline et surtout ACTS sont présents aux côtés de Railion Nederland. ACTS assure également sporadiquement la traction de trains de voyageurs délaissés par les Nederlandse Spoorwegen (trains de ski et trains auto-couchettes).

En **Grande-Bretagne**, il s'agit plus d'une privatisation que d'une libéralisation. En effet, 25 compagnies privées se partagent le trafic voyageurs, mais elles disposent de monopoles régionaux, la concurrence y apparaissant plutôt marginale.

En **France**, quelques opérateurs existent aux côtés de la SNCF pour la desserte de lignes régionales (CFTA, CFD, Régie Départementale des Transports des Bouches-du-Rhône, Voies Ferrées des Landes) ou à forte vocation touristique (CFR - *Chemin de Fer de la Rhune* dans les Pyrénées, *Compagnie du Mont-Blanc* et *Chemins de fer de Provence*). Il existe aussi de nombreuses sociétés privées de travaux de voie et bien sûr Eurotunnel, l'exploitant du tunnel sous la Manche. La SNCF et le gouvernement français étant peu favorables à la libéralisation du rail, à ce jour, aucun nouvel opérateur n'a obtenu de licence auprès de RFF (Réseau Ferré de France). Eurotunnel, HHPI, DLC et rail4chem sont candidats.

Philippe DE GIETER.

PHOTO 56-32 En Italie, on trouve également de nombreux opérateurs privés. La 220.051 (ex. DB) du FER (Ferrovie Emilia Romagna) quitte la gare de Ravenna en tête d'un train de coils. Pierre HERBIET.



PHOTO 56-29 Le KEG (Karsdorf Eisenbahn Gesellschaft) a racheté 26 locomotives Diesel de la série 060 DA des Chemins de fer roumains (KEG 2101-2126). Le 17 février 2003, les 2119 et 2120 quittent Grosskorbetha en tête d'un train de citernes. Pierre HERBIET.



PHOTO 56-30 Les décorations appliquées par les sociétés privées sont autant colorées que diversifiées, de quoi rendre encore ce matériel plus attrayant pour les amateurs. L'automotrice VT 90 du Kahlgrundbahn (KVG) à Kahl Main, le 2 mars 2003. Yves STEENEBRUGEN.



PHOTO 56-31 L'ACTS a acquis auprès d'un ferrailleur 5 locomotives de la série 1200 des NS. De temps à autres, ACTS assure des trains spéciaux internationaux, tel celui-ci assuré par la 1252, photographié à Geldermalsen le 21 juillet 2001. Pierre HERBIET.



Portugal

CP : régression de la traction Diesel

Avec la progression de l'électrification au sud de Lisboa vers l'Algarve, de Porto vers la frontière espagnole (Barca de Alva), ainsi que dans la banlieue de Porto, jumelée à une réduction du service voyageurs le long de la côte Algarve, la traction Diesel a connu en 2002 un nouveau recul, avec la réforme de deux séries : les 1200 (Bo'Bo') et les 1800 (Co'Co').

Les 1200 furent construites à 25 exemplaires de 1961 à 1964 par SOREFAME, sous licence Brissonneau & Lotz. Elles étaient identiques aux BB 63500 de la SNCF et étaient équipées d'un moteur Diesel SACM (MGO type V12 ASHR) de 606 kW, dont 442 disponibles pour la traction. Malgré cette puissance très faible et leur vitesse limitée à 80 km/h, elles étaient utilisées essentiellement pour le trafic local voyageurs, surtout en Algarve (16 machines), ainsi que pour la traction de trains de marchandises légers et les manoeuvres. Les dernières 1200 ont été retirées du service régulier au début de 2003. Plus



PHOTO 56-33 La 1801 (English Electric 3882/1968) fut repeinte dans la décoration bleue et blanche d'origine des CP en mai 1998. Elle fut retirée du service en septembre 2000. Barreiro, 8 septembre 1998. Philippe DE GIETER.

sieurs locomotives ont été vendues à diverses firmes portugaises de travaux de voies.

Au nombre de 10, les locomotives de

la série 1800 étaient d'origine britannique, basées sur la Class 50 des British Rail. Entièrement construites en 1968 et 1969 par English Electric, elles étaient équipées d'un moteur Diesel

PHOTO 56-34 Le 13 avril 1995, la 1803 (English Electric 3884/1969) remorque un IC Faro - Barreiro (Lisboa), ici photographié dans les environs de Pereinas, sur la ligne Tunes - Funcheira. Jean-Luc VANDERHAEGEN.





PHOTO 56-35 *Départ de Faro d'un IC à destination de Vila Real Santa Antonio, remorqué par une 1800.*

J-L VDH, 13 avril 1995.

type 16 CSVT de 2011 kW, dont 1509 disponibles pour la traction. D'une masse totale de 110,3 t, elles pouvaient circuler à 140 km/h maximum. Durant les années '70 et au début des années '80, les 1800 étaient engagées entre Lisboa - Porto et vers la frontière espagnole. Par la suite, elles émigrèrent vers le sud du pays, principalement pour la remorque de trains Inter City.

PHOTO 56-36 → *La 1204 repeinte dans sa livrée d'origine, à Campolide (Lisboa) le 5 septembre 1998. Philippe DE GIETER.*

PHOTO 56-37 ↓ *Un train local remorqué par la 1223 marque l'arrêt à Sao Marcos Santana da Serra. Cette pittoresque gare, comme beaucoup d'autres sur le réseau des CP, a pu traverser les ans en conservant son aspect d'origine.*

Jean-Luc VANDERHAEGEN, 12 avril 1995.



Allemagne : la Rübelandbahn restera électrifiée !

La Rübelandbahn a la particularité d'être la seule ligne allemande électrifiée en courant monophasé 25 kV 50 Hz. Cette ligne, reliant Blankenburg à Tanne (29 km), fut mise en service le 15 octobre 1886 par le Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn (HBE). Pour franchir la forte dénivellation (rampe jusqu'à 60 ‰), un tronçon de 6,5 km fut muni d'une crémaillère système Abt. Celle-ci fut toutefois supprimée en 1921, lorsque de lourdes locomotives-tenders du type 1'E1' T furent mises en service (plus tard, série 95⁶⁶ à la DR). Comme les autres lignes privées de la RDA, le HBE fut absorbé par la DR le 01-01-1950. A la suite de l'énorme augmentation du trafic marchandises, notamment pour le transport de chaux, la DR décida d'électrifier la ligne. Le 25 kV 50 Hz fut choisi afin de servir de banc d'essai pour la mise au point de grosses CC construites par LEW à Hennigsdorf, dans la perspective de leur exportation en Bulgarie, Roumanie, Yougoslavie et URSS. Il faut préciser que la Rübelandbahn n'avait aucun point de contact avec le réseau électrifié en 15 kV. La traction électrique fut mise en service le 1er août 1966 entre Blankenburg et Königshütte, tandis que le tronçon vers Tanne fut fermé. Pour l'exploitation de la ligne, LEW livra en 1965 quinze CC numérotées E 251 001 à 015 à la DR (numéros de construction 10416 à 10430). Ces machines de 126 t et d'une puissance de 3660 kW peuvent remorquer des charges de 300 t en rampe de 63 ‰ à 40 km/h. En 1992 elle furent renumérotées dans la série 171 de la DB. Depuis le 30 mai 1999, le trafic voyageurs a été suspendu entre Elbingerode et Königshütte, entraînant la fermeture complète de la section Hornberg - Königshütte (4 km). Depuis novembre 2000, le trafic voyageurs est assuré en traction Diesel par des locomotives de la série 218. En raison de la vétusté de l'équipement d'alimentation électrique, il fut décidé de supprimer la traction électrique le 15 décembre 2002. Toutefois, à la suite de vives protestations des habitants de la région et du monde politique local, il a finalement été décidé de conserver la traction électrique au moins jusqu'en 2018, et de moderniser l'équipement. Les locomotives de la série 171 pourraient soit circuler jusqu'en 2018, soit être remplacées par des machines bitension de la série 185 vers 2007.



PHOTO 56-38 Le 13 mars 2001, un train de chaux remorqué par la 171 014-5 (ex. E 251 014, LEW Hennigsdorf 10429/1965), franchit le viaduc de Kreuztal près de Neuwerk. Philippe DE GIETER.

Suisse

Vers la fusion des réseaux à voie normale ?

Le Directeur de l'Office Fédéral Suisse du Transport a présenté un scénario de réforme du rail visant à fusionner tous les réseaux à voie normale avec les

CFF. Le but recherché est d'améliorer l'offre de transport public et de placer les CFF dans une meilleure position face à la concurrence européenne.

BLS : mise en service des Re 485

Le 3 décembre 2002, le BLS a présenté à la presse la Re 485 001-2, la

première des 10 Re 485 commandées à Bombardier. Ces locomotives bifréquence (15 kV 16,7 Hz - 25 kV 50 Hz) sont identiques aux Re 482 des CFF et 185 de la DB (voir EL 54 page 20). Habillées de la nouvelle décoration du BLS, les Re 485 circuleront en pool avec les 185 085 à 150 de Railion (DB Cargo) sur l'artère Freiburg - Spiez - Domodossola.



CFE : réforme des Ee 3/3 II prototypes

La dernière locomotive électrique prototype de manœuvres du type Ee 3/3 II a été radiée le 21 décembre 2002 à Basel. Les 6 machines de cette série, les 16501 à 16506, ont été mises en service de 1957 à 1958. La partie mécanique a été construite par SLM, tandis que la partie électrique a été fournie par BBC (16501-16502), MFO (Oerlikon) (16503-16504) et SAAS (Sécheron) (16505-16506). Destinées aux manœuvres dans les gares frontières avec le réseau français, elles étaient bifréquence 15 kV 16,7 Hz et 25 kV 50 Hz. Elles développaient une puissance continue de 504 kW (537 kW pour les 16503-16504) et pouvaient circuler à 45 km/h. Leur masse totale s'élevait à 46 t. Ces locomotives furent utilisées pour assurer les manœuvres dans la gare de Basel, notamment du côté de la gare française. Lors de manœuvres sur des voies de tensions différentes, le changement de tension s'effectuait automatiquement au passage de balises. La 16502 a été radiée en décembre 1994, après avoir été équipée, sans succès, d'un équipement à thyristors. La 16503 fut réformée le 31 mars 2001, et les 16501, 16504, 16505 et 16506 dans le courant de 2002. Le service a été repris par les Ee 3/3 II 16512, 16513, 16514, 16516 et 16517 (ex. locomotives de la série C20150 de la SNCF rachetées par les CFE en 1971).

Le 27 mars 2003, les 485 005 + 485 003 accomplissent leur premier parcours d'essai entre Thun et Brig, accompagnées par une Re 465 et une Re 4/4 du BLS, ici en passage à Reichenbach. Le train en provenance de Limbourg transporte de l'argile destiné aux industries de céramique de la région de Reggio Emilia en Italie. Michel HANSENS.

Fusion du FO avec le BVZ = Matterhorn Gotthard Bahn

Le 1er janvier 2003, les compagnies du Furka-Oberalp (FO) et du Brig-Viège-Zermatt (BVZ) ont fusionné pour former le Matterhorn Gotthard Bahn (MGB). Cette union permettra d'effectuer une importante baisse des coûts d'exploitation, notamment en mettant en commun le matériel roulant et les installations.



PHOTO BD-154 La Ee 3/3 II 16504 fut présentée à l'Exposition Universelle de Bruxelles en 1958. Le 21 février 1958, elle était embarquée sur une remorque routière en gare de Jette pour son transfert vers l'esplanade du Heysel. Bruno DEDONCKER, collection PFT.



Luxembourg

Remise en état de la 455 des CFL

Après presque 20 ans de garage dans l'enceinte du dépôt de Luxembourg, la locomotive CFL 455 (Deutz 55540/1953) a fait ses premiers tours de roue par ses propres moyens le 15 mars 2003. Cette machine diesel-hydraulique, descendant directement de la famille des V36 allemandes, a été cédée par les CFL au Service des Sites et Monuments Nationaux qui est, entre autres, propriétaire de la célèbre 1604, de l'autorail De Dietrich Z 105 ainsi que de l'autorail Westwaggon 208/218. Ce matériel, bien qu'appartenant à l'Etat luxembourgeois, est géré par l'asbl *1604 Classics* (Internet : <http://webplaza.pt.lu/splet/>) qui se compose de représentants des deux associations luxembourgeoises GAR et 5519. Revenons au locotracteur 455, qui après la fin des Journées du Patrimoine Ferroviaire (26 + 27 avril 2003), sera restauré et sporadiquement présenté au public et éventuellement utilisé pour la traction de trains spéciaux. La 455 est la seule survivante de sa série, qui compta 5 unités, et fut mise hors service au début des années 80.

Une G1206 en leasing aux CFL

Les CFL ont pris en leasing chez Vossloh pour une période de 3 ans une locomotive du type G1206. Elle est utilisée entre Wasserbillig et le port de Mertert. Par ailleurs, une seconde G1206 est louée par EuroLuxCargo S.A. (ELC), une société filiale des CFL, dont le but est la commercialisation des activités fret des CFL. En rachetant le NEG (Norddeutsche Eisenbahn-Gesellschaft mbH) le 1er septembre 2001, ELC a obtenu une licence pour la circulation en Allemagne. Depuis mars 2002, ELC assure des trains de marchandises transfrontalier jusqu'à Trier et Ehrang, à l'aide de la G1206 et de la 203 001 (ex. DB 202 349) louée à la DB.

Pays-Bas

Les 204 en service

Les 204 acquises par Railion Nederland ont débuté leur nouvelle carrière dans l'enclave de la Zeeuws Vlanderen (voir *EL* 54 p. 51). Au début du mois d'avril, les locomotives de la série 2200/2300 n'assuraient plus que la réserve.

PHOTO 56-67

Le 1er avril 2003, la 204 366-9 RN quitte Terneuzen avec un train pour la Belgique. Jean-Luc VANDERHAEGEN.



La 455 des CFL devant la rotonde du dépôt de Luxembourg. Marc PLETGEN, mars 2003.



PHOTO 56-66 La G1206 de de Vossloh en leasing aux CFL. On remarquera que la machine n'a pas été renumérotée aux CFL. Mertert, 11 avril 2003. Jean-Luc VANDERHAEGEN.





PHOTO 56-39 Le parcours inaugural des nouveaux autorails Desiro des CFR fut réalisé le 9 avril dernier entre Bucaresti et Cluj. C'est l'autorail 96-2506/2006 qui réalisa le parcours, passant ici à Gărbau. Pierre HERBIET.

■ ROUMANIE : mise en service des premiers autorails "Desiro"

Les Chemins de fer roumains (CFR) ont mis en service en avril 2003 les premiers autorails doubles du type "Desiro". Pour rappel, les CFR ont passé chez Siemens une commande de 120 autorails de ce type, assortie d'une option pour 104 rames supplémentaires. Le montant de la commande s'élève à plus de 3 millions d'euros. Ces autorails sont semblables aux 642 de la DB (voir *EL 48* page 22). D'un grand confort et climatisés, ils peuvent transporter 123 voyageurs assis, dont 12 en première classe. Chaque voiture est équipée d'un moteur Diesel 6 cylindres de 275 kW, et d'une transmission mécanique. Seuls les deux bogies extrêmes sont moteurs (B' - 2 - B'). Les nouveaux autorails, classés dans la série 96.2000/2500 (96.2001 / 2501 à 2120 / 2620), sont engagés sur des Intercity au départ de Bucaresti vers Craiova, Cluj, Arad et Timisoara.

■ étranger en bref...

CROATIE

● Les Chemins de fer croates (HZ) ont planifié l'électrification de la ligne Ogulin - Split et la réélectrification de la ligne Moravice - Rijeka - Sapjane (de 3000 V continu en 25 kV 50 Hz). Pour assurer le service, les HZ sont fort intéressés par la 185 de Bombardier ou la Taurus de Siemens.

ALLEMAGNE

● Les 103 toujours actives !

Les légendaires locomotives électriques de la série 103 de la DB continuent de bénéficier de sursis successifs. Alors que la série entière avait été garée le 15 décembre 2002, la DB a dû réactiver une dizaine de machines au début de 2003, pour palier au manque de locomotives.

● *Connex* a inauguré le 15 juin dernier une troisième ligne entre Köln et Rostock, via Kassel et Berlin (912 km). Cette relation quitte Köln à 07.57 pour rejoindre Rostock à 20.11 (Kassel 12.12, Halle 15.33, Berlin-Schönefeld 17.15, Berlin-Lichtenberg 17.34, Berlin-

Hohenschönhausen 17.42). En sens inverse, le train quitte Rostock à 06.18 et arrive à Köln à 18.19 (Berlin-Lichtenberg 08.52, Halle 10.59, Kassel 14.17). La relation circule tous les jours. Les voyageurs ont le choix entre trois catégories : "voyageur", "économique" et "Business". Pour rappel, *Connex* exploite deux autres lignes : Gera - Rostock et Zittau - Stralsund.

ITALIE

● Le SATTI change de nom

A dater du 1er janvier 2003, les deux transporteurs publics de la ville de Torino - le SATTI et l'ATM - ont fusionné pour former la nouvelle société *Gruppo Torinese Trasporti* (GTT). Rappelons que le SATTI a racheté 11 automotrices des types 54-55 et 56 de la SNCB (voir *EL 52* pages 33 à 39).

SUISSE

● Swiss Rail Cargo Italy (SRC Italy), la filiale de CFF Cargo (voir *EL 54* p. 26) a commandé trois locomotives Diesel du type G2000 à Vossloh. Dès leur livraison, elles remorqueront des trains d'acier entre Chiasso et Lecco.

● Les CFF ont vendu les 18 locomotives

de la série Ae 477 (ex. MThB, ex. E 242 DR) à deux opérateurs privés allemands : 5 à *Berliner Rail Logistik GmbH* et 12 au *Westfälische Almetalbahn*. Elles ont été acheminées à l'atelier du WAB (Westfälische Almetalbahn) à Altenbeken, le 7 mars 2003.

SERBIE-ITALIE

● Nous annonçons dans notre *EL 52* p. 30 le rachat des 19 locomotives du type 491 et des 6 machines du type 492 des FS par les Chemins de fer serbes. Cet achat a cependant été annulé, les chemins de fer serbes n'ayant pas trouvé les moyens financiers nécessaires.

Voici maintenant 16 années que ces engins, qui n'ont jamais été mis en service, cherchent désespérément un acquéreur !

ROYAUME-UNI

● La compagnie du *First Great Western* (FGW) étudie la possibilité de construire une ligne à grande vitesse (320 km/h) entre London et la Galle du sud. Le FGW espère ainsi réduire les temps de parcours au départ de London à 32 minutes pour Swindon, 49 minutes pour Bristol, 70 minutes pour Cardiff et 2h20 pour Plymouth.

LIVRAISONS <i>(la date communiquée est celle de la réception provisoire partielle)</i> 4184 : 18-02-03 FKR 4192 : 30-01-03 FKR 4195 : 14-02-03 FKR	5403 : 15-06-03 MKM 5407 : 15-06-03 MKM ENGINS SORTIS DE PARC 641 : 23-01-03 M 652 : 20-02-03 M ENGIN RENUMÉROTÉ 7162 7092 ² (16-05-03) (voitures composant de l'automotrice 709 - voir page 44)	8058 : Schaerbeek 03-2003 VENTE 4405 : SCM 03-2002 ABBREVIATIONS DMS : fourgon DMS ER : rame à vide du train x FBC : Braine-le-Comte FBK : Blankenberge FBM : Bruxelles-Midi FBN : Bruxelles-Nord FBPI : Bruxelles Petite-Île FCL : Châtelet FCR : Charleroi-Sud FDD : Denderleeuw FDK : Adinkerke FGRA : Geraardsbergen FGSP : Gent-St. Pieters FHS : Hasselt FKGLF : Genk-Ford FKR : Merelbeke FLS : Aalst FLV : Leuven FM : Mechelen FMS : Mons FNND : Antwerpen-Noord FNO : Trois-Ponts FPP : Poperinge FSR : Schaerbeek FTY : Tournai FZT : Zottegem LC : révision confort	LK : Kortrijk LL : Arlon LNC : Monceau LQ : Erquelines LT : révision technique LVRS : La Louvière-Sud LZR : Zeebrugge LUX : Luxembourg M : modernisée MKM : Stockem MTB : Etterbeek NK : Kinkempois NTP : ne roule pas pendant période touristique RE : rame à vide pour le train x RG : révision générale RI : révision intermédiaire RI2 : 2e révision intermédiaire RIK1 : 1e révision intermédiaire RIK2 : 2e révision intermédiaire RSD : Roosendaal RTP : roule pendant la période touristique U : en unité multiple ZR : rame à vide du train x ① : le lundi ② : le mardi ③ : le mercredi ④ : le jeudi ⑤ : le vendredi ⑥ : le samedi ⑦ : le dimanche = : parcours de la loco à vide
ENGINS RADIÉS 709 : voiture 7092 : 01-05-03 NK 716 : voiture 7161 : 01-05-03 NK 5101 : 15-06-03 FNND 5105 : 15-06-03 FNND 5142 : 15-06-03 FNND 5143 : 15-06-03 FNND 5167 : 15-06-03 FNND 5174 : 15-06-03 FNND	SORTIES DE RÉVISION 709 : 16-05-03 M + réparation 1186 : 11-04-03 RI 2131 : 19-03-03 RIK2 2149 : 16-04-03 RIK2 2150 : 16-05-03 RIK2 2371 : 06-03-03 LT 2379 : 08-04-03 LC 2505 : 05-05-03 RG 2618 : 17-03-03 LC 2704 : 12-05-03 RG 2617 : 12-05-03 RG 2714 : 25-03-03 RG 5507 : 09-04-03 ATB-Indusi 7363 : 21-05-03 RG 7394 : 20-03-03 RG 8270 : 11-04-03 RG		
MUTATIONS 2247 : GCR → NK 09-04-03			
ENGINS MIS DE PARC 961 : 10-04-2003 962 : 10-04-2003 964 : 10-04-2003 968 : 10-04-2003 969 : 10-04-2003 970 : 10-04-2003 971 : 10-04-2003 972 : 10-04-2003 974 : 10-04-2003 975 : 10-04-2003 5216 : 15-06-03 MKM 5401 : 15-06-03 MKM			
	DÉMOLITIONS 5113 : Schaerbeek 06-2003 5160 : Schaerbeek 06-2003		

Locomotives électriques

série 13

● La mise au type des locomotives de la série 13, c'est-à-dire l'adaptation pour circuler à la fois sur la LGV2 et sur le réseau SNCF jusqu'à Saint-Louis, se poursuit, ce qui augmente la souplesse d'exploitation.

Les problèmes liés à la TBL2 ne sont toujours pas résolus, ce qui provoque encore quotidiennement des remplacements de 13 par des 21 ou 27 sur les IC-A Oostende ↔ Eupen avec détournement concomittant via la ligne 36.

série 15

● Depuis le mois d'avril, les locomotives de la série 15 sont enfin engagées sur les IR 4016, 4017 et 4028 Liers - Gouvy. Il arrive toutefois encore de voir des 55 bleues en tête de ces trains. Le roulement valable depuis le 15 juin comprend deux journées :

A501 ①-⑤ : FVY - **7486 (train composé d'une seule voiture, du type I10)** - FNO 08.40 - **ER 7486** - 09.29 FL = LSLF **4017** FVY

A502 ①-⑤ : FVY **4028** LSLF - **4016** - FVY (⑥⑦) : FVY 13.02 - **RE 4016** - 14.14 FL **4016** FVY)

Dans le cas où les 15 ne seraient tou-

jours pas utilisées, la traction sera assurée par des 13. Le train P 4027 est assuré par une 3000 CFL.

série 20

● Les IC J Bruxelles-Luxembourg assurés en rames de M6 depuis le 15 juin sont remorqués par des 20. De ce fait, le roulement des 20 s'est vu gratifier de deux services supplémentaires, passant de 12 à 14 journées (voir l'actualité des voitures page 45).

série 22

● Le 15 juin dernier, le roulement des 22 s'est vu réduire de 14 à 12 journées. Le nouveau roulement est publié à la page 33. Un seul parcours circule le samedi : voir journée A208; aucun le dimanche.

● La 2247 a été transférée de Charleroi-Sud à Kinkempois le 9 avril 2003 pour servir d'allège supplémentaire sur les plans inclinés de Liège-Guillemins à Ans.

● Au début du mois de mai, la 2221 a perdu sa livrée "L'en-Train de Noël" (voir EN LIGNES 54 page 33).

La 1501 en tête de l'IR 4028 Gouvy - Liers à Chanxhe, le 24 avril 2003. Philippe STERCK.





↑ Le 9 avril 2003, le train P 4028 Gouvy - Liers fut assuré par la 1501 pour initiation du personnel de conduite. Trois autres locomotives étaient incorporées dans la rame comme véhicules : une seconde 15 et deux 55 bleues. A noter que ce train ne comprend que trois voitures. Notre document montre le P 4028 à son arrivée à Herstal. Michel HANSENS.

Le samedi 29 mars, l'opération *Télévie*, organisée chaque année dans le but de récolter des fonds en faveur de la lutte contre le cancer, a affrété un train spécial. La rame était composée de 7 véhicules : 5 voitures du type M4 modernisées, la voiture Bar-Disco 17.903 et un fourgon Dms. La traction était assurée par deux locomotives série 13 encadrant la rame : les 1357 et 1360. Le train a fait arrêt successivement dans les gares de Ans, Soignies, La Louvière-Sud, Charleroi-Sud, Jambes et Luxembourg-Ville.

↗ *Ci-dessus*, le train *Télévie* traversant l'ancienne gare de Haine-Saint-Pierre. Dominique ALLARD.

→ *Ci-contre*, la 1357 en tête du train *Télévie*, à La Louvière-Sud. Alain DEFECHEREUX.





ART 121



MEUBLES
STADLER
29, Rue du Pont, Ardenne
- A 30 METRES

JAMAIS CAFE ETYELS



La venue des 22 dans la région de Liège n'est plus prévue dans le roulement régulier (sauf les allèges sur les plans inclinés). Pourtant, le 22 mars dernier, la 2230 fut sollicitée pour remorquer la rame vide de minerais 34215 entre Kinkempois et Antwerpen-Zandvliet. Le train est ici visible sur la ligne 24 dans les environs de Bassenge.

Michel HANSSSENS.

PHOTO 56-40 *La circulation d'une locomotive de la série 25 dans la région liégeoise est tout autant exceptionnelle. En avril 2003, la 2508 effectua une rotation entre Antwerpen-Noord et Montzen. Elle est ici photographiée à Fourons (ligne 24) lors de son retour vers Antwerpen.*

Pierre HERBIET.



ROULEMENT DE JOUR DES LOCOMOTIVES DE LA SERIE 22

Sauf mention contraire, tous les trains circulent du lundi au vendredi. Aucun service de jour les samedis et dimanches.

A201 : FDK 7996 FGSP 8995 FDK

A202 : LNC 08.25 - 77070 - 10.37 FLN 10.37 -- FMS 14.19 - 47003 - 15.32 FDD 15.43 - 49072 - 18.00 FMS

A203 : FZT 7967 FBM = FSR 15.15 - RE 8066 - 15.38 FBM 8066 FGSP 8996 FDK

A204 : FDK 7909 FSR 8902 FDN 15.15 (durant la période touristique : FRST 6714 FBK 6764 FRST)

A205 : FDK 7995 FGSP 7075 FDD 08.57 - ER 7075 - 09.27 FGSP = FKR 18.22 - 44755
③④⑤ - 20.00 FNND = FGZH

A206 : LBH 7741 FSR 8741 LBH 18.40 - ER 8741 - 18.50 LVRS

A207 : FTY 7513 FSR 8511 FTY

A208 : FGSP 7073 FBM 7889 FBC 7893 FSR - FCR = LNC 16.38 - 67608 ②-⑤ - 17.01
FCL 17.59 - 67605 ②-⑤ - 18.22 LNC 19.24 - 67610 N167 - 19.50 FCL
⑥ : FGZH 11.32 - 59721 14.40 LNC

A209 : FGRA 7953 FGSP = FGZH 09.09 - 69408 - 12.00 LZR 12.50 - 69401 - 13.55 FGZH
= FGSP 8952 FGRA = FLN 19.02 - 77051 - 20.37 - LNC

A210 : FLS 7074 FBM 8067 FLS

A211 : LK 7001 FSR = MTB 8001 - FPP ((durant la période touristique : MTB 8008 LK)

A212 : FPP 7008 MTB 8008 LK

Locomotives Diesel

série 51 : C'EST FINI !

● Sans surprise, les six dernières locomotives de la série 51 ont été radiées le 15 juin dernier (5101, 5105, 5142, 5143, 5167 et 5174), mettant ainsi un terme à ces engins caractéristiques. Leurs services ont été partagés entre les séries 55, 62/63 et 77. Le tout dernier parcours commercial fut assuré le samedi 14 juin par la 5105. Plus de détails dans notre prochain *EN LIGNES*.

séries 52-54

● Les 5216, 5401, 5403 et 5407 ont été placées en parc à dater du 15 juin 2003. Cette mesure s'explique par le surplus d'engins engendré par l'arrivée de 77 à Stockem et la diminution temporaire du nombre de trains de travaux. Les 54 ont été choisies du fait qu'elles ne possèdent pas de frein rhéostatique; et la 5216 suite à son grand nombre de kilométrage.

série 55

● La 5507, dernière des 5 locomotives "Rhin d'Acier", est sortie de révision de l'Atelier Central de Salzinnes le 9 avril dernier. Le parcours d'essais dynamiques de l'ATB entre Kinkempois et Venlo s'est déroulé dans la nuit du 15 au 16 avril.

● Depuis le 15 juin, un nouveau roulement a été créé pour les 55 "Rhin d'Acier". Ce roulement, dénommé GN, possède deux journées. En réalité, il n'y a qu'un seul service assuré par deux locomotives accouplées en unité multiple. Il s'agit de deux allers-retours entre Genk-Ford et Roosendaal (trains d'automobiles circulant vers le port de Vlissingen suite à la perte de ce trafic au port de Zeebrugge). Tous ces trains circulent du lundi au vendredi :

GN01 + GN02 :

47683 : FKGLF 02.24 - RSD 04.39 (1)

49681 : RSD 10.36 (① 10.37) - FKGLF 13.22

47682 : FKGLF 14.20 - RSD 16.34 (1)

49683 : RSD 22.21 - FGKLF 00.49

(1) retour à vide vers le dépôt d'Antwerpen-Noord, puis parcours à vide vers Roosendaal.

● Les 5517 et 5526 sont revenues de leur location chez l'ACTS respectivement les 14 et 26 mai 2003.

La 5507 est sortie de révision de l'Atelier Central de Salzinnes le 9 avril 2003. Pour son parcours d'essais en charge, elle a assuré la traction du train 44207 Aulnoye - Aachen-West entre Monceau et Kinkempois en allège de la locomotive titulaire 2349. Monceau, 9 avril 2003.

Christian VANHECK.



Le 14 mars 2003, le train 33762 Genk Goederen - Châtelet fut tracté par la 5505 bleue et la 5523 "Rhin de Fer". Il est ici photographié dans les environs de Hoeselt, sur la ligne 34 entre Hasselt et Tongeren.

Michel HANSENS.



Le 6 mars 2003, la 5501 TVM remorqua exceptionnellement le train Volkswagen 47263 Ruisbroek - Montzen, en remplacement d'une locomotive de la série 20. Le train débouche ici du tunnel de Lixhe. *Michel HANSENS.*

série 77

● Les essais dynamiques de l'ATB des 7771, 7773 à 7779, et des 7781 à 7784, ont été réalisés de nuit entre le 14 avril et le 28 mai, entre Kinkempois et Venlo.

● Depuis le 15 juin dernier, des 77 sont engagées dans l'extrême sud du pays, au départ de l'atelier de Stockem. A cette fin, trois machines sont arrivées à Stockem dès le milieu du mois de mai pour l'écolage du personnel.

série 85

● Les 8510 et 8520 ont été transférées de l'atelier d'Antwerpen-Noord à Athus le 22 avril dernier. Début mai, elles ont rejoint leur domicile : le chantier de ferrailage LuxFer d'Aubange. Toutefois, la 8510 fut mutée peu après par camion dans un autre chantier : Sertic et Cie S.A. à Saulnes près de Longwy en France.

PHOTO 55-99 → *La 8510 chez son nouvel employeur : le chantier de ferrailage d'Aubange.* *Pierre HERBIET, 15 mai 2003.*

PHOTO 55-41 ↓

Le 15 avril 2003, les 6228 et 5517 louées à la société néerlandaise ACTS remorquent le train 60221 Botlek - Coevorden. Il circule ici sur la ligne portuaire du port de Rotterdam, à Barendrecht. *Kristof AVONDS.*





PHOTO 56-42 De mois en mois, le rayon d'action des 77 s'étend. Le 16 avril 2003, les 7749 et 7752 de Kinkempois remorquent un train diffus entre Genk-Goederen et Kinkempois. La rame traverse l'ancienne gare de Winterslag. Kristof AVONDS.

PHOTO 56-43 Le 18 mars 2003, le train diffus 64411 Genk Goederen - Kinkempois est tracté par la 5540, ici immortalisé peu après la gare de Winterslag. Serge MARTIN.



LA FIN DES TRAINS POSTAUX



Le vendredi 28 mars 2003, les services postaux reliant le centre de tri de Bruxelles-Petite Ile à ceux de Charleroi-Sud, Liège-Guillemins et Antwerpen-Berchem ont circulé pour la dernière fois. Seul subsiste encore pour quelques semaines le service vers Gent-Sint-Pieters, qui sera supprimé à son tour au plus tard en décembre prochain.

Le 25 mars 2003, le train postal 15507 assuré par l'automotrice 968 quitte le centre de tri d'Antwerpen-Berchem en direction de Bruxelles-Petite Ile. Dans trois jours, cette liaison sera supprimée.
Armand BEERLANDT.

Le saviez-vous ?

Le premier train postal européen circula en Belgique le 15 septembre 1840, entre Bruxelles et Antwerpen. L'année suivante, une seconde relation fut mise en marche le 1er décembre 1841 entre Bruxelles et Tubize, prolongée plus tard à Mons. L'Arrêté Royal du 30 janvier 1850 homologua le transport postal par train. A ce moment, de nombreuses relations virent le jour.

Dans le cadre de son plan de réorganisation intitulé "POSTE 90", dont l'ensemble de la réalisation était programmé sur une période de 5 ans, la Poste instaura à partir de 1993 un nouveau système pour ses transports par rail. Cinq échanges cadencés par jour furent établis entre le centre de tri principal du pays à Bruxelles, et ceux de Gent, Liège, Antwerpen et Mons, et une liaison entre Gent et Antwerpen.

L'acheminement du courrier se faisait à l'aide de petits conteneurs dont l'usage avait déjà débuté à partir de 1990. Les départs des trains étaient calculés de façon à ce qu'ils arrivent tous en même temps à Bruxelles pour l'échange national. Après leur arrivée à Bruxelles, les conteneurs étaient échangés et les trains repartaient 30 à 45 minutes plus tard vers les quatre centres de tri provinciaux.

PHOTO-THEME 53 La 109 fut la première automotrice transformée en rame postale et renumérotée 963. La voici en passage à Tienen, lors du retour de son premier parcours d'essai réalisé le 28 janvier 1988 entre l'Atelier Central de Mechelen et Landen. La 963 porte la livrée dessinée par la SNCB suivant le modèle "IC-IR". Avant sa mise en service commercial, elle recevra la décoration "POSTE 90".
Pierre HERBIET.



C'est le 23 avril 1993 que démarra l'exploitation du raccordement postal du nouveau centre de tri de Bruxelles-Petite Ile, en remplacement de celui de Bruxelles-Midi. Ce raccordement disposait de deux voies pouvant réceptionner chacune deux automotrices.

C'est également en 1993 que fut mis en activité le nouveau centre de tri d'Antwerpen-Berchem, lequel remplaça celui d'Antwerpen-Centraal.

En 1996, le nouveau centre de tri de Charleroi fut à son tour inauguré, entraînant la suppression de celui de Mons.

En 1999, la liaison entre Antwerpen-Berchem et Gent-St. Pieters fut supprimée.

Pour assurer ces transports, la SNCB mettait à la disposition de la Poste une série de 15 automotrices spécialement adaptées : les 961 à 975. Elles provenaient de la transformation d'anciennes rames du type "54" (série 051 à 128), opération réalisée de 1987 à 1988 par l'Atelier Central de Mechelen. Elles permirent la radiation des anciennes automotrices postales 001 à 008 (ex. 951 à 958, ex. 801 à 858, ex. automotrices de 1935 transformées en 1968).

Les nouvelles rames pouvaient



PHOTO-THEME 53 La première automotrice postale fut présentée à la presse le 14 mars 1988 en gare de Bruxelles-Midi. Il s'agissait en réalité de la 963 renumérotée pour l'occasion 961. Elle conserva son faux numéro jusqu'au 22 avril 1988. Pierre HERBIET.

transporter 86 conteneurs d'une masse totale de 32 t.

Depuis quelques mois, des bruits courraient d'une suppression possible des acheminement postaux par rail. La raison invoquée par la Poste était le coût prohibitif de ce mode de transport. Précisons que, d'après certaines sources, la SNCB avait signé avec la Poste un contrat de location des 15 automotrices

postales, dont le montant s'élevait à 5,70 millions d'euros pour une période de 10 ans. Ajoutons que la transformation de chaque automotrice avait coûté 370.000 euros.

La date du 1er janvier 2003 avait initialement été choisie pour la suppression des trains. Toutefois, à la suite de fortes pressions du Gouvernement fédéral, la Poste avait fait marche arrière.

PHOTO-THEME 53 Le 20 août 1988, un train postal en provenance de Gent et formé de la 965 (ex. 117) accouplée à une ancienne rame de 1935, approche de Bruxelles. Jean-Luc VANDERHAEGEN.





↑ PHOTO-THEME 53

Le 12 décembre 1990, en début de nuit, quatre automotrices postales sont en cours de chargement sur les anciennes voies 1 et 2 de Bruxelles-Midi.

Jean-Luc VANDERHAEGEN.



← PHOTO-THEME 53

Le 7 août 1992, la 973 assure une relation vers Mons. Elle passe ici à Ruisbroek, un site aujourd'hui entièrement remanié.

Jean-Luc VANDERHAEGEN.



← PHOTO-THEME 53

La 970 en provenance de Liège-Guillemins traverse la gare de Landen en direction de Bruxelles-Midi, le 26 octobre 1990.

Jean-Luc VANDERHAEGEN.

PHOTO-THEME 53

Le 8 décembre 1995, passage à Duffel de la 973 en provenance du centre de tri de Berchem. Jean-Luc VANDERHAEGEN.

La disparition des trains postaux s'est finalement effectuée en deux étapes. La première, qui fut aussi la plus importante, est intervenue le vendredi 28 mars 2003, avec la suppression de 3 des 4 relations : celles vers Liège, Charleroi et Antwerpen-Berchem, tandis que la liaison vers Gent était temporairement conservée.

Ce jour là, en fin de matinée, la situation était la suivante : arrivée à Bruxelles-Petite Ile de la 964 en provenance de Charleroi-Sud, suivie dans l'ordre des 961 (Gent), 968 (Antwerpen) et 965 (Liège). Les quatre rames repartirent dans l'ordre suivant : 968 (Charleroi), 964 (Antwerpen-Berchem), 965 (Gent) et 961 (Liège). En fin de soirée, le dernier train vers Antwerpen-Berchem fut assuré par la 964, vers Charleroi par la 971 et vers Liège par la 961.

Depuis lors, chaque automotrice postale est remplacée par trois nouveaux camions semi-remorques ! Au total, 18 parcours postaux supprimés sont remplacés par 54 trajets routiers...

La seconde étape sera la suppression de la liaison subsistante, entre Bruxelles et Gent. Celle-ci devrait se terminer au plus tard au mois de décembre.

Les 961, 962, 964, 968, 969, 970, 971, 972, 974 et 975 ont rapidement été mises en parc, dès le 10 avril 2003, tandis que les 965, 966 et 973 étaient maintenues en service pour assurer la dernière relation vers Gent.

A noter que les 963 et 967 furent réformées respectivement le 1er février 1996 (à la suite d'un déraillement à la bifurcation de Welle à Denderleeuw le 9 novembre 1995) et le 1er novembre 2002 (à la suite d'un incendie électrique).

La SNCB n'a pas tardé à réagir, puisque dès le courant du mois d'avril, les caténaires et la voie du raccordement postal de Berchem étaient déjà démontés, tandis que celui de Liège et de Charleroi étaient mis hors tension et hors service, rendant alors improbable une hypothétique remise en service...

On peut réellement se demander quelle

PHOTO-THEME 53 Le 23 octobre 2000, le train postal 15547 quitte Charleroi-Sud en direction de Bruxelles-Petite Ile. Jean-Luc VANDERHAEGEN.



politique est menée en matière de transport de marchandises. Celle menée par la Poste est-elle la bonne pour promouvoir le rail, endiguer les embouteilla-

ges permanents de nos routes et diminuer la pollution causée par les camions ? Drôle de politique que celle de l'Etat qui se fait concurrence à lui-même...

ROULEMENT DU DERNIER SERVICE POSTAL

FKR = FGSP 14.05 - **15517** - 14.43 FBPI 15.15 - **15512** - 15.51 FGSP 19.28 - **15518** - 20.45
FBPI 21.15 - **15519** - 22.19 FBPI 23.40 - **15514** - 00.21 FGSP = FKR





*La 968 fut la première rame ayant subi une révision intermédiaire. A cette occasion, elle revêtit une nouvelle décoration postale. Sortie de l'Atelier Central de Mechelen le 2 février 1998, elle circula durant quelques jours sans les logos de la Poste. La voici à l'atelier de Kinkempois le 26 février 1998.
Roger CRIKELAIRE.*

Durant leurs quinze années d'utilisation, les automotrices postales ont connu deux livrées avec, comme nous allons le décrire, quelques particularités.

Au moment de sa sortie de transformation le 28 janvier 1988, la première rame, la 963 (ex. 109), avait reçu la livrée IC-IR :

- caisse en rouge bordeaux;
- toiture grise, bandes jaunes de visibilité sur les faces avant entre les phares;
- bandeaux blancs le long des parois latérales;
- portes coulissantes blanches;
- au milieu des parois latérales, inscriptions "POSTE BELGE" - "BELGISCHE POSTEREI" en blanc, entre lesquelles était apposé le logo de la Poste;
- monogramme B au milieu des faces

avant entre les deux pare-brise.

Toutefois, avant sa mise en service commerciale, elle fut repeinte dans une nouvelle décoration dont la couleur de fond était le rouge utilisé par la Poste.

Deux bandes de visibilité jaunes étaient apposées entre les phares et débordaient légèrement sur les côtés.

Sur la paroi latérale des deux voitures, l'inscription "POSTE 90" ("POST 90" de l'autre côté) était apposée dans des caractères dont la taille dépassait la hauteur de la caisse. Cette inscription était appuyée par une série de 4 longues bandes blanches ce rétrécissant l'une par rapport à l'autre.

Sur la face avant, le monogramme B de la SNCB était uni au logo de la Poste.

A noter que, pour sa présentation à la

presse le 14 mars 1988, la 963 fut renommée 961. Elle retrouva son véritable matricule le 22 avril 1988.

Sur les 14 autres rames, l'inscription était limitée aux mots "POSTE" ou "POST", le 90 ayant disparu.

De 1998 à 2001, toutes les rames sauf les 963 et 967 toutes deux hors service, subiront une révision intermédiaire. A cette occasion, elle reçurent les nouveaux logos de la Poste en remplacement de l'inscription "POSTE-POST" et des bandes blanches.

La 968 fut la première automotrice révisée. Elle ressortit le 2 février 1998 sans les logos postaux dont l'impression sur un support en papier autocollant avait pris du retard. Elle circula ainsi durant quelques semaines.



PHOTO-THEME 53

Ce parallèle entre la 967 et la 975 permet de comparer l'ancienne et la nouvelle décoration des rames postales. A ce moment, la 967 était déjà réformée (mise hors exploitation le 1er juin 1996). Elle ne reçut donc jamais la nouvelle livrée. Atelier Central de Mechelen, février 1999.

Pour les puristes, signalons que, lors de l'application de la nouvelle décoration, les boîtes des câblots en unité multiple étaient soit peints en rouge (961, 964, 965, 968, 975), soit en jaune (962, 966, 969, 970, 971, 972, 973, 974) - voir photos pages 40 à 43).

Pierre HERBIET.



PHOTO-THEME 53 ↑ La 973 vient de traverser la Senne à Cureghem (ligne 28) et arrivera dans quelques instants à Bruxelles-Petite Ile. Septembre 2001. Pierre HERBIET.

→ Le 21 septembre 1989, arrivée de la 962 à Antwerpen-Ost où elle sera déchargée et chargée. Le centre de tri de Berchem ne sera opérationnel qu'en 1993. Walter PINET.

N°	EX.	TRANSFORM.	RÉVISION
961	080	03-06-1988	-06-00
962	085	24-06-1988	14-09-99
963	109	07-04-1988	(1) (2)
964	086	08-07-1988	29-09-98
965	117	20-07-1988	26-06-98
966	123	02-08-1988	11-05-01
967	118	16-08-1988	(3)
968	074	08-09-1988	02-02-98
969	091	30-09-1988	17-05-01
970	093	20-10-1988	22-12-00
971	128	10-11-1988	12-07-01
972	084	21-11-1988	13-03-01
973	120	01-12-1988	03-08-01
974	110	07-12-1988	-11-00
975	111	19-12-1988	-02-99

- (1) sortie de transformation avec le numéro 963, renumérotée 961 pour sa présentation à la presse le 14-03-1988, et ce jusqu'au 22-04-1988.
- (2) réformée accidentellement le 01-02-1996, démolie en juillet 2000.
- (3) réformée à la suite d'un incendie électrique le 01-11-2002.

PHOTO-THEME 53 → Passage à Sint-Genesius-Rode du train postal 15542 Bruxelles-Charleroi. J-L VANDERHAEGEN, 21 mars 2003.





← PHOTO-THEME 53

Le 1er avril 2003, la 970 assurait la seule relation postale subsistante. Elle est ici photographiée dans le raccordement du centre de tri de Bruxelles-Petite Ile.

Pierre HERBIET.



↖ PHOTO-THEME 53

Après son chargement, la 970 quitte le centre de tri de Bruxelles-Petite Ile à destination de celui de Gent.

Pierre HERBIET, 01-04-2003.



↑ Une vue intérieure du chargement de la 962. Les petits conteneurs sont placés en trois files et maintenus en place par une barre.

Walter PINET, 28-03-2003.

← Le 28 avril, arrivée à Bruxelles-Petite Ile du dernier train postal 15537 en provenance de Liège.

Walter PINET.

→ Le dernier train postal entre Bruxelles et Liège fut assuré par la 961. Arrivée à Liège à 01.50 le samedi 29 mars, elle est ici photographiée dans le raccordement du centre de tri de Liège. Dans quelques minutes, elle le quittera pour la dernière fois.
Louis HUYGHEBAERT.



↓ PHOTO-THEME 53

Le train postal 15512 Bruxelles-Petite Ile - Gent-Sint-Pieters, photographié dans les environs d'Itterbeek sur la ligne 50A.

Pierre HERBIET.

PHOTO-THEME 53

Série indissociable de 15 photos couleurs au format 10x15, d'automotrices postales de la série 961 à 975.

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

Communication : PHOTO-THEME 53

53-01 : 963 à Tienen (voir page 36)

53-02 : 961 (ex. 963) à Bruxelles-Midi (voir p. 37)

53-03 : 965 à Anderlecht (voir page 37)

53-04 : 964 à Bruxelles-Midi (voir p. 38)

53-05 : 973 à Ruisbroek (voir page 38)

53-06 : 970 à Landen (voir page 38)

53-07 : 973 à Duffel (voir page 39)

53-08 : 968 à Charleroi-Sud (voir page 39)

53-09 : 967 - 975 à l'AC Mechelen (voir page 40)

53-10 : 973 à Cureghem (voir page 41)

53-11 : 962 à Bruxelles-Petite Ile

53-12 : 969 à Sint-Genesius-Rode (voir page 41)

53-13 : 970 au centre de tri de Bruxelles (voir page 42)

53-14 : 970 au centre de tri de Bruxelles (voir page 42)

53-15 : 966 à Itterbeek (voir page 43)



Automotrices - autorails

série 301-440 "Break"

● Depuis le 15 juin, les Break assurent les IR d'Ath / Geraardsbergen - Enghien - Bruxelles - Leuven, ainsi que les samedi et dimanche les trains L Bruxelles-Midi - Dendermonde, en lieu et place d'automotrices doubles classiques. L'utilisation de Break sur les IR d'a permis la suppression d'un agent de triage à Enghien pour l'accouplement ou le découplage des deux tranches (Ath et Geraardsbergen).

Ces transferts de roulements ont pu être réalisés à la suite de la mise en service des voitures à deux niveaux du type M6 sur les IC K Gent - Genk et les deux IC J Bruxelles-Midi ↔ Luxembourg assurés en Break. De ce fait, les Break disparaissent totalement de la ligne 162 entre Namur et Luxembourg.

série 501-570 "type 96"

● Depuis le 15 juin, des AM 96 circulent le week-end sur la ligne 73 jusqu'à De Panne. Il s'agit du train 2128 en provenance d'Arlon, scindé à Gent : 2 AM vers Oostende, 2 AM vers De Panne et, en sens inverse, du train 2119.

série 700

● La 709 est ressortie de réparation le 16 mai, recomposée des voitures 7091 et 7162. Elle a simultanément été rénovée et arbore donc la nouvelle décoration. Pour rappel, la 709 fut accidentée à Pérot et la 716 à Aiseau.

série 900

● La suppression des compartiments fumoirs des automotrices de la série 900 s'est achevée au mois d'avril. C'est en

raison de l'incommodation des conducteurs par les fumées que la décision de leur suppression avait été prise; ces compartiments étaient en effet situés juste à l'arrière des cabines de conduite.

autorails série 41

● Vu le surplus d'automotrices, les 41 sont engagés depuis le 15 juin sur certains trains auparavant assurés par du matériel électrique sur des relations locales entre Charleroi-Sud - Erquelinnes, Charleroi-Sud - La Louvière via Luttre, Kortrijk - Zottegem, ainsi que sur les trains P 7211 ↔ 8211 Turnhout ↔ Antwerpen. Le roulement de Charleroi-Sud s'est ainsi vu gratifié de 4 jours supplémentaires (trains ne circulent en 41 que du lundi au vendredi) :

CO08 : FCR 4255 LVRS 4277 FCR 7752 LQ 08.51 - à vide - 09.29 GCRA - 15.43 - à vide - 16.22 LQ 8752 FCR 8751 LQ 18.38 - à vide - 19.09 LNC

CO09 : (en double avec CO08) FCR 4255 LVRS 4277 FCR 7752 LQ 08.51 - à vide - 09.29 GCRA

CO10 + CO11 : (en double) FSR à vide LQ 4775 FCR 4756 LQ 4777 FCR 4758 LQ 4779 FCR à vide GCRA

L 89 : trains L Kortrijk-Zottegem : 1657, 1659, 1661, 1663, 1665, 1667, 1669 et 1671; trains L Zottegem-Kortrijk : 1676, 1678, 1680, 1682, 1684, 1686, 1688, 1690 et 1692; ainsi que les trains L 7958 Zottegem-Oudenaarde, 7959 Oudenaarde-Kortrijk, 7961 Oudenaarde-Zottegem et 8965 Kortrijk-Zottegem.

Ajoutons encore que les 41 assurent le dimanche le train P 8220 Neerpelt 19.47 - St. Joris-Weert 21.37, et que tous les trains L Hasselt ↔ Mol sont fusionnés ou scindés à Mol avec les IRE Neerpelt ↔ Antwerpen.

TGV

Eurostar repris par Thalys ?

● Thalys International serait en pour-parler pour reprendre Eurostar Group. Cette perspective permettrait de résoudre deux problèmes : l'excédent de rames Eurostar et le manque de rames Thalys face à la demande toujours croissante entre Bruxelles-Midi et Paris-Nord.

Si ce rachat se réalise, les actuelles rames Eurostar seraient repeintes aux couleurs de Thalys, et circuleraient également entre Bruxelles-Midi et Paris-Nord.

Vu la suppression prévue de pratiquement tous les Eurostar Bruxelles-Midi - London-Waterloo pour le 15 décembre prochain (voir EN LIGNES 55 page 24), des rames Thalys circuleraient entre le terminal Eurostar de Bruxelles-Midi et de Lille Europe (en zone stérile), en correspondance avec les Eurostar Paris-Nord - London-Waterloo.



Les deux derniers 41 lors des dernières touches de finition chez Alstom à Barcelona. Tomas MEYER-EPPLER, 27 mars 2003.



Voitures

voitures M2 : c'est fini !

● Les dernières voitures du type M2 ont été retirées du trafic régulier le 15 juin dernier. Pour rappel, depuis le 15 décembre 2002, il ne subsistait plus en service que 12 rames totalisant +/- 64 voitures (voir *EL 54* page 48).

Plusieurs facteurs sont à l'origine de leur réforme : le remplacement de rames tractées par des automotrices doubles classiques, elles-mêmes libérées par des autorails de la série 41 (voir pages précédentes), par les automotrices Break de la relation IR d et la remise en service de 18 voitures K4 de retour des Pays-Bas.

Cinquante voitures sont toutefois maintenues en état de marche comme "réserve réseau".

voitures type M6

● Comme prévu, depuis le 15 juin, plusieurs rames de voitures à double étage du type M6 sont engagées sur les IC J Bruxelles-Midi ↔ Luxembourg en remplacement notamment des deux allers-retours assurés par des automotrices Break, lesquelles ont de ce fait déserté la ligne du Luxembourg. Un plus grand nombre de trains, au total 9, sont assurés par les M6 le samedi et dimanche, notamment durant la période touristique. Il s'agit des trains suivants :

- 2104 ⑥⑦ LL - LUX (RTP)
- 2110 ⑥⑦ FBM - LUX (RTP)
- 2112 ⑥⑦ FBM - LUX (RTP)
- 2116 ①-⑤ FBM - LUX
- 2117 ①-⑤ LUX - FBM
- 2118 ⑥⑦ FBM - LUX (RTP)
- 2120 ①-⑦ FBM - LUX (RTP)
- 2121 ⑥⑦ FBM - LJ (⑦ : NTP)
- 2128 ①-⑤ LUX - FSD
(FBM-FSD : RTP)
- 2129 ①-⑦ LUX - FBM (⑥⑦ RTP)
- 2131 ⑥⑦ LUX - FBM
- 2137 ⑥⑦ LUX - FBM (RTP)
- 2139 ⑥⑦ LUX - FBM (RTP)
- 2140 ⑥⑦ LUX - FBM (⑦ : NTP)

Plusieurs parcours à vide circulent entre Arlon et Luxembourg, et un entre Oostende et Bruxelles-Midi :

PHOTO 56-44

Dans le courant du mois de mai, deux voitures du type M6 ont séjourné en gare d'Arlon pour l'écologie du personnel d'accompagnement.
Geoffroy QUINET.

La M2 de Blankenberge déménage à Oostmalle

La voiture M2 SNCB 42458 (UIC 50 88 2048 758-7) qui avait été exposée sur le "Pier" de Blankenberge du 30 juin 2000 au 30 juin 2002 (voir *EL 43* page 43), a été acquise par un particulier et érigée en monument sur le parking de l'ancien magasin de jouet Kemba à Oostmalle. Le nouveau propriétaire des lieux, Bervers Holding, organisera des brocantes dans le grand hall du bâtiment, et a décidé de préserver une voiture.



La M2 42458 érigée en monument devant le bâtiment Kemba à Oostmalle.
Walter PINET, 17 avril 2003.

RE 2117 FSD 16.23 - FBM 17.33.

Du fait que ces voitures sont entretenues à Châtelet, un parcours à vide est mis en marche après avoir assuré l'IC 2129, entre Bruxelles-Midi et Châtelet, et retour en milieu d'après-midi afin d'assurer l'IC 2116 :

ER 2129 FBM 09.46 - FCL 11.09

RE 2116 FCL 15.20 - FBM 16.16

Tous ces trains sont remorqués par une locomotive de la série 20. Afin d'éviter les remises en tête à Luxembourg aux heures de pointes, les IC 2128 et 2129 sont encadrés entre Luxembourg et Arlon par une locomotive série 20 et une locomotive série 26.

Les M6 assurent toujours une grande partie des IC K Gent ↔ Genk, ainsi que plusieurs trains IC, P et touristiques :

- IC K Gent ↔ Genk : 2206, 2207, 2211,

2212, 2213, 2215, 2216, 2218, 2219, 2220, 2221, 2228, 2229, 2232, 2234, 2236, 2237, 2238, 2241, 2242, 2243.

- trains P :

5904 LL 04.40 - LUX 05.05

7003 FSD - FSR

7004 LK - FSR

7006 FSD - FSR

8003 FSR - FBK

8005 FSR - LK

8006 FLD - FSD

- trains IC et touristiques :

T 6721 ①-⑤ FBN 08.52 - FBK 10.02

T 6722 ①-⑤ FBN 09.52 - FBK 11.03

IC 6729 ①-⑤ FHS 07.07 - FBK 09.39

IC 6730 ①-⑤ FHS 08.07 - FBK 10.39

IC 6731 ①-⑤ FHS 09.07 - FBK 11.39

T 6771 ①-⑤ FBK 17.50 - FBN 19.08

T 6772 ①-⑤ FBK 18.57 - FBN 20.08

IC 6779 ①-⑤ FBK 17.09 - FHS 19.35

IC 6780 ①-⑤ FBK 18.09 - FHS 20.35

IC 9781 ①-⑤ FBK 19.09 - FHS 21.35



Divers

La fin des premières classes ?

La suppression de la première classe est une idée qui fait lentement mais sûrement son chemin. La Direction de la SNCB estime qu'elle devrait disparaître à terme. Elle n'est intéressante que dans le cas où elle apporte un confort supplémentaire justifiant la différence de prix. Or, ces dernières années, le confort de la seconde classe augmente sans cesse à tel point que la différence entre les deux classes n'est parfois même plus visible. Sur le matériel conçu ces dix dernières années, un nouveau concept a été introduit, de telle sorte que chaque voyageurs dispose d'un siège individuel et d'air conditionné, quelle que soit la classe (voitures I11, automotrices type 96). La seule différence subsistant entre les deux classes est l'espacement entre les sièges, leur disposition (1 + 2 de front en première classe), une finition plus soignée (éclairage, décoration), et des sièges inclinables. Sur le matériel plus récent, ces différences se sont encore réduites (voitures à 2 niveaux M6, autorails série 41). Il est donc devenu logique de songer à supprimer une des deux classes. La SNCB semble s'orienter vers la fin des premières classes, du fait que l'opération serait moins coûteuse et permettrait d'offrir davantage de places.

Signalons qu'en 2002, la SNCB a transporté 6.262.000 voyageurs en première classe, contre 144.580.000 en deuxième classe. Ces 10 dernières années, le nombre de voyageurs en première classe reste stable, alors qu'en seconde classe il a augmenté de près de 20 %. En 2001, le chiffre d'affaire pour les deux classes s'élevait à 88,7 millions d'euros (première) et 416,3 millions (seconde). Seulement 15 % des passagers de première classe paient un billet à prix plein. Dernière précision : seuls 12 % des voyageurs de première classe sont âgés de moins de 60 ans.

Suppression de guichets de gare en vue ?

La situation financière dramatique dans laquelle se trouve la SNCB la pousse à rechercher de nouvelles économies. Parmi celles-ci, il est envisagé de supprimer les guichets d'une cinquantaine de gares, là où le chiffre d'affaire de la vente des billets et autres produits est le plus bas. Une liste a été établie et comprend les gares suivantes : Amay, Anzegem, Appelsterre, Assesse, Aywaille, Bastogne, Bockstael, Boitsfort, Boussu, Bruxelles-Congrès, Chastre, Courcelle-Motte, Couvin, Dilbeek, Erquelinnes, Flémalle-Haute, Galmaarden, Gavere-Asper, Gedinne, Godinne, Groenendael, Herne, Herseaux, Idegem, Ingelmunster, Lebbeke, Lillois, Limal, Manage, Munkzwalm,



A la suite de la collision d'une rame Thalys avec un camion survenue sur un chantier à Zaventem le 2 avril 2003, la circulation des trains a été interrompue toute la journée entre Bruxelles et Leuven. De ce fait, pour remplacer la relation Thalys Köln - Bruxelles qu'aurait dû assurer la rame impliquée dans l'accident, la DB a dû mettre en marche un train spécial composé de voitures de la DB. Cette vue montre le retour à vide de la rame vers l'Allemagne, lors de son passage à Ans.

Michel HANSENS.

ROULEMENT DES 436000 DE LA SNCF EN BELGIQUE

Depuis le 15 juin, les locomotives de la série 436000 de la SNCF ont reçu un roulement de quatre jours en Belgique. Tous les trains ont pour destination Schaerbeek, sauf un destiné à Zeebrugge-Voorhaven West. Il n'y a pas de circulation le lundi. Ces machines sont desservies par du personnel de conduite d'Aulnoye et de Mons. Du mercredi au samedi, deux locomotives sont garées à Schaerbeek dans l'après-midi (de 14.00 à 21.00 et de 16.00 à 01.00). Du 12 au 16 mai, des parcours d'étude de ligne pour les machinistes français furent organisés entre Aulnoye et Schaerbeek, via les deux lignes de ceinture de Bruxelles (L26 et 28).

971 : Somain 14.00 - **47303** ②-⑥ - Mons : 17.01/19.51 (⑥) : passage à 17.34, (⑦) : passage à 16.15) - Zeebrugge : 22.40 (⑥) : 20.42, (⑦) : limité à Brugge 19.02) - Zeebrugge 23.50 (⑥) : 21.41) - **43700** ①-⑥ - Somain 05.00

972 : Schaerbeek 02.00 - **43778** ②-⑦ - 08.00 Somain 16.13 - **43741** ②-⑦ - Aulnoye : 19.08/22.51 - 01.05 Schaerbeek

973 : Aulnoye 02.35 - **42867** ③④⑦ - 04.40 FSR 06.10 - **43742** ②-⑦ - 09.00 Somain 10.30 - **43759** ②-⑦ - 13.46 Schaerbeek 22.59 - **42864** ②③⑥ - 00.46 Aulnoye

974 : Schaerbeek 01.30 - **43774** ②-⑦ - 05.00 Somain 08.00 - **44843** ②-⑥ - 10.40 Mons à vide Somain 12.30 - **43767** ③-⑥ - 16.00 Schaerbeek (⑦) : Aulnoye 13.40 - **43767** - 14.15/20.15 Mons - 22.15 Schaerbeek).

En complément à notre article concernant la réfection du viaduc de Moresnet (voir EN LIGNES 55 pages 30-34), voici une photo montrant le convoi exceptionnel servant à transporter les nouveaux tabliers et les portiques. Montzen, 18 mars 2003.

Roger CRIKELAIRE.



Namèche, Naninne, Pépinster, Philippeville, Piéton, Poulseur, Quévy, Schoonaarde, Sint-Katelijne Waver, Statte, Testelt, Thuin, Tilly, Trois-Ponts, Virton, Weerde, Wevelgem, Zeebrugge et Zingem. A noter que certaines d'entre elles - Bastogne, Boussu, Couvin - sont déjà fermées, alors que d'importants travaux viennent d'y être menés (Couvin, Bastogne) ou sont encore en cours (Boussu) !

Parallèlement, le Comité des Usagers exhorte la SNCB à rouvrir les points d'arrêts fermés dans le passé (234 gares en 1984). Il dénonce également la déficience de l'accueil dans les gares dont le manque d'entretien, y compris de leurs abords, amène un sentiment d'insécurité. Sur ce dernier point, si la décision est prise de supprimer certains points de vente, il est à craindre qu'il y aura encore moins d'entretien et plus d'insécurité...

Omnibus Flémalle-Haute - Liège

Depuis le 15 juin, en semaine, les trains L Namur ↔ Herstal sont supprimés entre Flémalle-Haute et Herstal. En compensation, les IRc Antwerpen ↔ Liège sont prolongés jusqu'à Flémalle-Haute en desservant toutes les gares.

Durant les opérations d'échange des tabliers, les trains sont détournés entre Montzen et Aachen-West par les lignes 39 et 37, via Welkenraedt et Aachen-Hbf. Tous les trains sont encadrés par 4 à 6 locomotives, de façon à faciliter le changement de front à Aachen-Hbf.

→ *Le 17 mars, passage à Ruyff sur la ligne 39 en direction de Welkenraedt d'un train de coils remorqué par deux locomotives de la série 225 de la DB.*

↓ *Un train détourné descend la ligne 37 entre Aachen-Hbf et Welkenraedt, ici à Lontzen. Michel HANSENS, 16-03-03.*



Le 18 avril 2003, un train complet à destination de l'usine Ford de Genk traverse le viaduc de Moresnet, dont les deux premières travées ont été remplacées les trois jours précédents. Les deux portiques ayant servi au transport des tabliers et au démontage des anciens, sont toujours en place.
Roger CRIKELAIRE.



Sociétés privées

CFD LOCOREM

Le contrat qu'avait CFD-Locorem pour assurer les manoeuvres à la base de travaux de Schaerbeek a expiré le 31 mars. La BB du type 432 qui était utilisée pour ce service (voir *EL* 47 p.44) a été transférée chez Locorem à Sclessin le jour même. Depuis le mois de mai, elle est réutilisée à la base travaux d'Antwerpen-Noord en remplacement de la machine allemande du type V211 louée par CFD-Locorem à GENIFER (voir *EL* 52 p. 57), laquelle est retournée en France. En outre, une locomotive BB Brissonneaux & Lotz auparavant utilisée par les mines du Limbourg et aujourd'hui propriété de CFD-Locorem arrivera prochainement à Antwerpen-Noord.



La BB du type 432 de CFD-Locorem lors de son retour de Schaerbeek vers Sclessin, en passage à Herent.
Johan VAN DER EYCKEN.

Nouvel avenir pour les locomotives 71 à 73 de Cockerill

Cockerill Mechanical Industries (CMI) va réactiver 3 des 4 locomotives Fauvet-Girel : les 71, 72, 73 (la quatrième machine portant le n° 70 est garée en mauvais état), et les donner en leasing chez DUFERCO à La Louvière. Auparavant, elles seront modernisées, équipées d'une nouvelle transmission hydrostatique en remplacement de leur actuelle transmission électrique, et pourvues d'un équipement de télécommande. La machine 72, qui se trouve toujours chez DUFERCO à Clabecq (voir *EN LIGNES* 43 page 52), sera prochainement transférée directement à La Louvière dans son état actuel; elle sera modifiée ultérieurement. Pour rappel, ces quatre machines furent construites pour Espérance-Longdoz et utilisées aux hauts fourneaux de Seraing. Les 70 à 72 ont été livrées en 1960, la 73 en 1965. Ces grosses BB d'une masse de 80 t (72 t pour la 73) sont pourvues d'un moteur Diesel Poyaud de 600 CV (400 CV pour la 73). Ce type d'engins était spécialement conçu pour les réseaux industriels. Elles pouvaient circuler à vitesse très lente et constante pour effectuer, par exemple, le chargement ou le déchargement de wagons, ou le triage à la bosse. Leur grande force de traction leur permet de remorquer sans peine des charges très lourdes sur des profils difficiles. Elles furent principalement utilisées jusque dans le milieu des années 90 aux hauts fourneaux de Seraing. (voir *EN LIGNES* 45 page 42 et *EN LIGNES* 47 page 45). La 72 avait été remise en service et louée à DUFERCO à Clabecq à partir de mars 2000, et ce jusqu'à l'arrêt du haut fourneau fin 2001. Chez DUFERCO à La Louvière, elles remplaceront les anciennes locomotives General Electric à deux essieux.



PHOTO 56-45 Les locomotive Fauvet-Girel 71 et 73 peu avant leur entrée dans les ateliers CMI d'Ougrée pour modernisation.
Kristof AVONDS, 17 avril 2003.

Voici quelques précisions concernant la quatrième relation assurée depuis le mois de mars par DLC, dont nous faisons mention dans notre précédent numéro.

Il s'agit d'un train d'autos circulant une fois par semaine, le vendredi, à vide entre Mosolf (Berlin) et Genk-Ford, et à charge en sens inverse, le mercredi, entre Antwerpen-Waaslandhaven et Mosolf, selon l'horaire suivant :

80419 : Mosolf - Viersen 09.52 - Rheydt 10.03 - Aachen-West 10.59/11.36 (devient 46519) - Montzen 11.58 - Genk-Ford 12.55

46518 : Antwerpen-Waaslandhaven - Visé-Haut 07.19 - Montzen 07.41 - Aachen-West 07.54/08.18 (devient 80537) - Rheydt 08.33 - Mosolf.

Entre Mosolf et Aachen-West, ces parcours sont remorqués par une locomotive électrique du type *Taurus* de DLC (voir *EN LIGNES* 50 page 56).

→ *La PB03 en tête du train DLC 46304 détourné le 17 mars via les Pays-Bas (Aachen-West - Weert - Neerpelt - Herentals - Antwerpen), ici lors de son passage à Mol. On remarquera à l'extrême droite au fond de l'image les travaux de construction de la nouvelle gare.*
Johny BRAUNS.

↓ *Le train DLC 48999 Zeebrugge - Dillingen sur l'"Athus-Meuse" à Wiesme, le 23 avril 2003. Depuis le mois de mai, ce train ne circule plus via la Belgique, mais bien par les Pays-Bas jusqu'au port de Vlissingen.* Michel HANSENS.



Pour l'initiation des conducteurs des CFL qui assuraient la conduite du train DLC Zeebrugge - Dillingen à partir de Virton (voir EN LIGNES 55 pages 36-37), la PB12 a séjourné quelques jours au dépôt de Luxembourg à partir du 14 février 2003. Marc PLETGEN.



Radiations

Après la grande vague de réformes qui a secoué les mois de mars et avril - au total 49 engins -, les mois de mai et de juin ont été fort calmes, puisqu'aucune radiation n'est intervenue.

Tous les regards se portent sur les 51, dont les six dernières survivantes devraient être arrêtées au moment où votre magazine sortira de presse.

Autre série à surveiller : les automotrices postales, dont les 961, 962, 964, 968, 969, 970, 971, 972, 974 et 975 ont été mises en parc le 10 avril

2003. La suppression des dernières relations circulant encore entre Bruxelles et Gent se fera dans les prochaines semaines, au plus tard en décembre 2003.

La livraison des nouvelles voitures à deux étages du type M6 pourrait bien entraîner indirectement un nouveau recul de l'utilisation des locomotives de la série 22 et un premier pas vers l'amortissement des automotrices de la série 151 à 270. En effet, la mise en service des M6 libère principalement des automotrices des type

"Break" et "96", lesquelles reprennent en cascade des relations assurées par des automotrices classiques. Il faut préciser que cela fait maintenant quelques années que les automotrices 151 à 270 ne passent plus en révision, de sorte que certaines unités pourraient rapidement arriver à limite de révision (les dernières révisions furent réalisées en 1998). De même, le remplacement par des autorails de la série 41 de certains trains locaux auparavant assurés par des automotrices classiques, ne fera qu'accélérer les choses.

5117

Livraison à la SNCB : 29-01-1963 (Cockerill 3885)

Numérotation :

200.061 :	29-01-1963 - 31-12-1970
5161 :	01-01-1971 - 01-03-1985
5117" :	23-12-1986 - 01-12-2002

Dépôts successifs :

Hasselt :	29-01-1963 - 02-06-1984
Antw.-Dam :	02-06-1984 - 01-03-1985
Monceau / Charleroi-Sud :	23-12-1986 - 16-06-2002
Antw. Dam/Noord :	16-06-2002 - 01-12-2002

Mise hors exploitation : 01-12-2002 (avarie au moteur Diesel)
La 5161 fut réformée le 01-03-1985. Elle fut reconstruite avec des éléments provenant de la 5117 et renumérotée 5117".

PHOTO 56-46 Ghislenghien, 3 mai 2002. Pierre HERBIET.



5178

Livraison à la SNCB : 20-05-1963 (Cockerill 3902)

Numérotation :

200.078 :	20-05-1963 - 31-12-1970
5178 :	01-01-1971 - 01-02-2003

Dépôts successifs :

Schaerbeek :	20-05-1963 - -1966
Kortrijk :	-1966 - 02-06-1984
Monceau :	02-06-1984 - 01-06-1983
Hasselt :	01-06-1984 - 29-05-1988
Antw. Dam/Noord :	29-05-1988 - 01-02-2003

Décorations successives : livrée d'origine : 02-1963
vert "1970" : 02-1975
jaune : 03-1986

Mise hors exploitation : 01-02-2003

PHOTO 56-47 Bruxelles-Midi, 14 mai 1982. J-L VDH.



5214

Livraison à la SNCB : 01-08-1955 (AFB 126)

Numérotation :

203.007 :	01-08-1955 - 31-12-1970
5307 :	01-01-1971 - 13-12-1982
5214 :	14-04-1983 - 01-02-2003

Dépôts successifs :

Latour :	01-08-1955 - 14-04-1983
Ronet :	14-04-1983 - 27-05-1990
Latour :	27-05-1990 - 14-06-1996
Stockem :	14-06-1996 - 01-02-2003

Cabines flottantes : 14-04-1983

Mise hors exploitation : 01-02-2003 (tamponnement Virton)

PHOTO 56-48 Bouvigne, mai 1984. Pierre HERBIET.



7605

Constructeur : Allan/Schneider (02-1957)

Livraison à la SNCB : 03-07-1995

Numérotation : NS 2308 : -02-1957 - 29-05-1994
SNCB 7605 : 03-07-1995 - 01-09-2002

Dépôts successifs : Schaerbeek : 03-07-1995 - 01-09-2002

Mise hors exploitation : 01-09-2002 (avarie au moteur Diesel)

PHOTO 56-49 *Bruxelles-Petite Ile, 09-2001. Pierre HERBIET.*



7622

Constructeur : Allan/Schneider (03-1956)

Livraison à la SNCB : 02-06-1995

Numérotation : NS 2238 : -03-1956 - 19-01-1992
SNCB 7605 : 02-06-1995 - 01-09-2002

Dépôts successifs : Schaerbeek : 02-06-1995 - 01-09-2002

Mise hors exploitation : 01-09-2002 (avarie au moteur Diesel)

PHOTO 56-50 *Schaerbeek, 19 juin 2002. J-L VDH.*



932

Livraison à la SNCB : 07-08-1989 (La Brugeoise et Nivelles)

Numérotation : 932 : 07-08-1989 - 01-03-2002

Dépôts successifs : Schaerbeek : 07-08-1989 - 26-09-1993
Hasselt : 26-09-1993 - 24-05-1998
Schaerbeek : 24-05-1998 - 01-03-2003

Mise hors exploitation : 01-03-2003 (suite catastrophe de Pécrot du 27 mars 2001)

PHOTO 56-51 *Haacht, 9 novembre 1990. J-L VDH.*



1505

Livraison à la SNCB : 15-01-1963 (La Brugeoise et Nivelles)

Numérotation : 150.012 : 15-01-1963 - 31-12-1970
1505 : 01-01-1971 - 01-03-2003

Dépôts successifs : Bruxelles-Midi : 15-01-1963 - 28-05-1990
Oostende : 28-05-1990 - 02-06-1996
Kinkempois : 02-06-1996 - 01-03-2003

Livrées successives : livrée d'origine : 01-1963 - 02-1983
livrée bleue et jaune : 02-1983 - 03-2003

Mise hors exploitation : 01-03-2002 (déstandardisation)

PHOTO 56-52 *Kijkuit, TEE 82 Amsterdam-Paris, 8 février 1979. Jean-Luc VANDERHAEGEN.*



9108

Livraison à la SNCB : 18-05-1961 (Cockerill 3823)

Numérotation : 230.008 : 18-05-1961 - 31-12-1970
9008 : 01-01-1971 - 02-09-1976
9108 : 02-09-1976 - 01-11-2002

Dépôts successifs : Ronet : 18-05-1961 - 10-01-1964
Kortrijk : 10-01-1964 - 28-05-1990
Merelbeke : 18-05-1990 - 01-06-1993
Schaerbeek (INFRA) : 01-06-1993 - 01-11-2002

Mise hors exploitation : 01-11-2002 (déstandardisation)

PHOTO 56-53 *leper, 16 janvier 1981. J-L VANDERHAEGEN.*



9112

Livraison à la SNCB : 01-09-1963 (Cockerill 3947)

Numérotation : 230.102 : 01-09-1963 - 31-12-1970
9112 : 01-01-1971 - 01-11-2002

Dépôts successifs : St. Ghislain : 01-09-1963 - 01-06-1992
Monceau / Charleroi-Sud : 01-06-1992 - 01-11-2002

Mise hors exploitation : 01-11-2002 (déstandardisation)

PHOTO 56-54 *Tournai, juillet 1986. Pierre HERBIET.*



9121

Livraison à la SNCB : 04-11-1963 (Cockerill 3947 / ABR)

Numérotation : 230.111 : 04-11-1963 - 31-12-1970
9121 : 01-01-1971 - 01-11-2002

Dépôts successifs : Schaerbeek : 04-11-1963 - - 02-1962
Schaerbeek (service Voie - INFRA) : 02-1962 - 01-11-2002

Mise hors exploitation : 01-11-2002 (déstandardisation)

PHOTO 56-55 *Atelier Central de la Voie, Schaerbeek, 18 mars 1985. Jean-Luc VANDERHAEGEN.*



9137

Livraison à la SNCB : 06-08-1963 (La Brugeoise et Nivelles / Cockerill 3947)

Numérotation : 230.127 : 06-08-1963 - 31-12-1970
9137 : 01-01-1971 - 01-11-2002

Dépôts successifs : St. Ghislain : 06-08-1963 - 25-10-1963
Schaerbeek : 25-10-1963 - 25-02-1966
Merelbeke : 25-02-1966 - 16-05-1974
Stockem : 16-05-1974 - 01-06-1992
Monceau / Charleroi-Sud : 01-06-1992 - 01-11-2002

Modernisation : 16-05-1974

Mise hors exploitation : 01-11-2002 (déstandardisation)

PHOTO 56-56 *Monceau, 22 avril 1994. J-L VANDERHAEGEN.*



il y a 40 ans ...



PHOTO BD-156 Il y a 40 ans, le 13 juillet 1963, la 150.001 en double avec une locomotive Diesel du type 204, démarre de la gare d'Aulnoye avec l'Express 129 Paris-Nord - Amsterdam. Le lendemain, la traction électrique sera officiellement mise en service entre Aulnoye et Quévy. Bruno DEDONCKER, collection PFT.

PHOTO 56-65 Le 14 juillet 1983, un omnibus Charleroi-Sud - Mariembourg quitte la gare de Cour-sur-Heure. La rame de voitures M1 est remorquée par la 6013 du dépôt de Monceau. Dès le 2 juin 1984, les 60 seront évincées de la ligne 132. Pierre HERBIET.

il y a 20 ans ...



L'Europe à voie étroite



PHOTO 56-57 Sur l'île de Mallorca, le Ferrocarril de Soller est resté quasiment inchangé depuis son ouverture en 1929. L'entièreté du matériel roulant est à caisse en bois. Le 24 décembre 2001, la motrice n° 2 approche de San Sardina. *Philippe DE GIETER.*

L'Espagne : suite du EL 55

FGV - Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana

L'exploitant régional pour la communauté de Valencia est le FGV (Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana). Son réseau comporte 164 kilomètres de voie métrique, dont 72 électrifiés en 1500V continu. Le FGV est aussi responsable du métro et des trams de Valencia.

Sur le réseau électrifié, assurant principalement la desserte de banlieue de Valencia, 10 automotrices triples série 3600 construites par Babcock & Wilcox et 40 automotrices doubles série 3700 construites par CAF, Macosa et SIG sur le modèle du tram express d'Utrecht (Pays-Bas) sont utilisées, tandis que la ligne 3 vers Rafelbunol dispose de 18 automotrices quadruples construites par CAF et Alstom.

La ligne Alicante - Denia (92 km), via Benidorm, n'est pas électrifiée. Huit autorails doubles MAN série 2300 et deux autorails triples Esslingen achetés d'occasion au FGC en 1986 assurent le service voyageurs régulier, tandis que les trois locomotives Alstom série 1000 assurent le "Limon Express", un train spécial permettant aux touristes de bénéficier des paysages exceptionnels de cette ligne tracée le long de la Costa del Sol, et composé de voitures des années '30.



Le FGC assure la desserte de la banlieue de Valencia à l'aide de diverses séries d'automotrices modernes, parmi lesquelles les 40 rames doubles 3701 à 3740 mises en service de 1986 à 1988. Ici, deux automotrices accouplées à L'Alcudia en novembre 1998. Felipe ARANDA.

→ L'autorail 2315 du FGV dans les environs de Montiboli, sur la ligne Alicante - Denia.

Felipe ARANDA, août 2000.



→ L'autorail 2305 à Benissa, en avril 1995. Felipe ARANDA.



↓ Un train spécial, le "Limon Express", permet aux touristes de découvrir les paysages splendides de la Costa del Sol. Le train est composé de voitures des années '30 remorquées par une ou deux locomotives Alsthom de la série 1000. Le Limon Express franchit ici l'impressionnant viaduc de Barranco del Quisi. En tête, les BB 1030 + 1032.

Felipe ARANDA, avril 1995.



PHOTO 56-58 *La locomotive 1004 du MSP à Villablino, mars 1981.*

Pierre HERBIET.

MSP - Minero Siderúrgica de Pontferrada

Le réseau du *Minero Siderúrgica de Pontferrada* (MSP) est, comme son nom (Mines Siderurgiques de Pontferrada) l'indique, un réseau minier. Il possède cependant toutes les caractéristiques d'un vrai réseau ferroviaire et a de tout temps attiré l'amateur de trains, surtout au temps de son exploitation en traction vapeur jusqu'en 1986.

La ligne Pontferrada - Villablino (64 km) raccorde deux mines au réseau national. Le transport de minerai est assuré par des locomotives de type Bo'Bo' de deux types: les 1001 à 1004, construites en 1981 et les 1005 à 1008, en réalité des locomotives à voie large achetées d'occasion à la RENFE (série 313) et adaptées pour la voie métrique.

Mallorca : SFM - Serveis Ferroviaris de Mallorca et FS - Ferrocarril de Soller

L'Espagne possède également de nombreuses îles en Méditerranée et dans l'Océan Atlantique. Une seule dispose d'un réseau ferré : l'île de Mallorca, une des destinations de vacances préférées de nombreux européens.

Le chemin de fer a été introduit dans l'archipel en 1875, année d'ouverture de la ligne Palma - Inca, construite avec un écartement de 914 mm. Le réseau s'est progressivement étendu et comptait 261 kilomètres en 1965, avant de connaître une crise importante, entraînant la fermeture de nombreuses lignes. En 1981, seules les lignes vers Soller (FS) et Inca étaient encore exploitées. C'est alors qu'il fut décidé de transformer la ligne Palma - Inca en ligne à voie métrique et d'y engager des autorails Esslingen rachetés d'occasion à la FEVE. Il faudra ensuite attendre le 13 janvier 1994, date de la création du SFM (Serveis Ferroviaris de Mallorca), pour voir le réseau évoluer.

Le SFM dessert 63 kilomètres de lignes à voie métrique au départ de Palma de Mallorca, la capitale de l'île. Dans le cadre de la politique du gouvernement local visant à réduire la congestion automobile qui menace la qualité de vie sur l'île, le SFM développe actuellement à un rythme rapide son offre de transport et rouvre progressivement les lignes fermées pendant les années difficiles.



PHOTO 56-59 ↑ *Sur l'île de Mallorca, un train Palma - Inca, composé d'un autorail double (6104-6103) accouplé à un autorail triple (6112-6204-6111), traverse le site de la gare d'Empalme. Cette gare, située à la bifurcation des lignes vers Sa Pobla et vers Manacor, vient d'être rouverte en même temps que la ligne vers Manacor.*

Ph. DE GIETER, 28-12-2001.

↓ *Arrivée à Inca d'un train en provenance de Palma et à destination de Sa Pobla. En tête, l'autorail en nouvelle décoration TIB (Transports de les Illes Balears).*

Tomas MEYER-EPPLER, 24 mars 2003.



Alors que son réseau se limitait à l'axe Palma - Inca lors de sa création, il a été prolongé jusque Sa Pobla en janvier 2001. La ligne vers Manacor vient d'être rouverte, le 25 avril 2003. La création de lignes desservant l'université et l'aéroport de Palma et la prolongation de la ligne de Sa Pobla jusqu'à Escudia sont aussi à l'étude.

Un service cadencé est offert sur toutes les lignes, grâce à 11 automotrices modernes série 6100 (5 doubles et 6 triples).

A Palma de Mallorca, lorsqu'on quitte les installations ultra-modernes de la gare SFM (ci-dessus), il suffit de traverser la rue Eusebia Estades pour faire un bond dans le temps de 75 ans. La ligne du Ferrocarril de Soller (28 km) est en effet restée en grande partie dans son état d'origine, et c'est sans doute ce qui lui assure ses dizaines de milliers de voyageurs annuels. Alors que toutes les autres lignes à voie étroite espagnoles sont à écartement de 1m, le chemin de fer de Soller se distingue par son écartement de 914 mm et sa tension d'alimentation de 1200 V.

Le FS relie Palma de Mallorca à la ville de Soller. Seules 4 automotrices construites à Zaragoza en 1929, avec équipement électrique Siemens et caisse en bois, sont utilisées mais avec de nombreuses remorques, vu la quantité importante de voyageurs transportés à chaque parcours, notamment sur le "Turistica", train à supplément qui quitte Palma à 10h40 et propose aux voyageurs un arrêt de quelques minutes à Punyol d'en Banya pour jouir du panorama sur la vallée de Soller.

Arrivés à la gare de Soller, où se trou-

ve le dépôt du FS, un tram assure la correspondance pour la baie de Puerto de Soller avec du matériel datant de 1914. Quelques trams Brill en provenance du réseau CARRIS à Lisboa sont également disponibles pour des parcours spéciaux. Lors d'une visite à Mallorca, le trajet Palma - Puerto de Soller est assurément un voyage à ne pas manquer !

Philippe DE GIETER.

PHOTO 56-60 ↗ *La motrice n° 1 du Ferrocarril de Soller, à Bunyola, est en service depuis près de 75 ans !*

PHOTO 56-61 ↗ *Le tramway de Soller affiche quant à lui pas moins de 90 ans ! Ici, la motrice n° 1 accouplée à deux baladeuses à Soller, le 27 décembre 2001. On remarquera l'état impeccable de la voie et du matériel.*

PHOTO 56-62 → *La motrice Brill n° 20, originaire du réseau CARRIS à Lisboa, effectue un service spécial. Philippe DE GIETER, 27 décembre 2001.*



Hier



Une rubrique "Hier - Aujourd'hui" un peu particulière, puisqu'elle traite non pas d'une gare ou d'un site, mais bien d'un engin moteur. L'actuelle rame postale 974 est issue de la transformation de l'automotrice type "54" 110, construite par Familleureux/Germain pour la partie mécanique et par les ACEC et SEM pour la partie électrique. Elle fut livrée à la SNCB à l'atelier de Schaerbeek le 30 janvier 1956, avec le numéro 228.110. Elle changera plusieurs fois d'atelier d'entretien : Oostende (01-06-1956), Ronet (01-10-1956), Schaerbeek (01-10-1965), Kinkempois (22-05-1966), Ronet (26-05-1968), Kinkempois (27-09-1970), Stockem (03-06-1984) et enfin Ronet (01-10-1984). En 1988, elle fera partie des 15 automotrices choisies pour être transformées en rame postale, et entrera à l'Atelier Central de Mechelen le 6 septembre 1988, pour en ressortir le 7 décembre 1988 entièrement transformée et renumérotée 974; elle sera affectée à l'atelier de Kinkempois. Avec la suppression de pratiquement tous les trains postaux le 1er avril 2003, la 974 sera mise en parc le 10 avril 2003. Ci-dessus - PHOTO 56-64 - la 110 entre Sint-Martens-Bodegem et Dilbeek, le 7 décembre 1988. Ci-dessous - PHOTO 56-63 - la même automotrice en version postale, dans les environs de Serskamp sur la ligne 50A, le 8 janvier 2003. Pierre HERBIET.

Aujourd'hui



PFT-Editions

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



Autres éditions

- Vapeur en Belgique - tome I (par Phil Dambly) €48,34 1390 g
- tome II (par Phil Dambly) €48,34 1905 g
- Petite histoire de la gare de Namur €7,93 390 g
- La ligne 128 Ciney - Yvoir €7,31 550 g
- La ligne du Luxembourg (Ed. CFFL) €24,60 7650 g
- Les locos polycourant de Paris-Bruxelles - volume I €36,69 400 g
- volume II €36,69 550 g
- Les Vicinaux du groupe de Leuven €24,54 800 g
- En Belgique sur les rails d'autrefois (Ed. du Cabri) €32,23 750 g
- Les Vicinaux du Brabant €42,14 1300 g
- Les locomotives à vapeur types 64 et 81 €32,23 850 g
- Trams en Ardennes (Tramfan - Zoom n°2) €20,00 750 g
- BRUXELLES - TERVUREN (Ediblanchart) €57,00 1250 g
- Architecture des gares (tome I) €46,64 1050 g
- Tram Antwerpen (en néerlandais) €20,00 450 g
- Croix de Hesbaye €24,00 990 g
- La gare de Morlanwelz €17,00 950 g
- BALADE VICINALE EN BELGIQUE** € 45,00 1905 g

VOIR PAGE 2.

En Lignes

En Lignes

- abonnement 2003 Belgique € 34,00
- étranger (Europe) € 39,00
- étranger (hors Europe) € 49,00
- numéros 19 à 20 par numéro : € 3,97 100 g
- numéros 29 à 31 par numéro : € 5,45 100 g
- numéros 39, 40 par numéro : € 5,95 100 g
- numéros 41 à 45 par numéro : € 7,50 210 g
- numéros 46 à 52 par numéro : € 7,50 260 g
- numéros 53 à 55 par numéro : € 7,00 260 g
- reliure pour EN LIGNES € 11,16 550 g

En Lignes hors série

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



Photos

Photos EN LIGNES

Les photos publiées dans les EN LIGNES et portant un numéro (par exemple PHOTO 56-24) peuvent être obtenues au format 10x15 cm en couleurs, sauf les numéros suivis de la mention NB (par exemple PHOTO 56-29 NB) qui sont des photos noir et blanc. ATTENTION : numéro(s) à préciser à la commande sur carte postale, lettre, internet ou fax. Date limite de commande : le 30-08-2003; date de livraison: +/- 15-10-2003. Les photos des EN LIGNES précédents ne sont plus disponibles !

Renseignements et commandes :

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

- Prix par photo € 1,00 7 g

Photos BD (Bruno DEDONCKER)

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

- Prix par photo € 3,72 7 g

Photos-thèmes

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

- N° 6 : Les automotrices ex. SNCB en Italie € 10,00 75 g
- N° 23 : Les voitures M3 ex. SNCB en Italie € 10,00 75 g
- N° 24 : Locos série 15 sur les lignes 125-130 € 10,00 75 g
- N° 30 BD ■ : Un samedi-midi à Lot (EL 38 p. 12) € 30,00 75 g
- N° 31 : Voyage PFT au Danemark (15 photos) € 15,00 105 g
- N° 36 : Locos à vapeur préservées par la SNCB € 10,00 75 g
- N° 38 : Les signaux mécaniques de Florenville € 10,00 75 g
- N° 39 : Trains de minerai Cockerill-Sambre € 10,00 75 g
- N° 40 : La gare de Schaerbeek-Formation € 10,00 75 g
- N° 41 : Locomotives série 51 en vert "1970" € 10,00 75 g
- N° 42 : Locomotives séries 52-53-54 en vert "1970" € 10,00 75 g
- N° 43 : Locomotives série 55 en vert "1970" € 10,00 75 g
- N° 44 : La locomotive 8275 € 10,00 75 g
- N° 45 : Locomotives série 59 en vert "1970" € 10,00 75 g
- N° 46 : Les automotrices Budd SNCB sur le SATTI € 10,00 75 g
- N° 47 : Les 60/61 en vert "1970" (15 photos) € 15,00 105 g
- N° 48 : L'atelier de Bertrix € 10,00 75 g
- N° 49 : Les 62/63 en vert "1970 Salzinnes" € 10,00 75 g
- N° 50 : Les 62/63 en vert "1970 Latour" € 10,00 75 g
- N° 51 : Voyage d'adieu des locos série 80 € 10,00 75 g

PHOTO-THEME 52 : LOCOMOTIVES SERIES 62/63 EN VERT 1970 "Kortrijk" : voir page 2
PHOTO-THEME 53 : AM POSTALES : voir page 43



Articles divers

Pin's - CD-Rom

- Pin's locomotive Diesel type 201 € 2,48 16 g
- Pin's locomotive Diesel série 60 verte € 2,48 16 g
- Pin's locomotive Diesel série 60 jaune € 2,48 16 g
- Pin's locomotive électrique 101.012 bicolore € 2,48 16 g
- Pin's locomotive électrique 101.012 vert foncé € 2,48 16 g
- Pin's locomotive à vapeur type 81 € 2,48 16 g
- CD-rom : la ligne 128 € 15,00 150 g

Cassette vidéo

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

LA LIGNE 128
en vidéo



Les commandes sont reçues uniquement par virement sur le compte bancaire 001-1201789-35 du PFT Bruxelles. Pour les lecteurs résidant à l'étranger : voir les modalités de paiement à la page 3. Tous nos articles sont disponibles lors des journées "Portes ouvertes" de notre abri-musée de St-Ghislain. La plupart des articles sont également disponibles lors des voyages ou activités diverses.

FRAIS D'ENVOI : calculez le poids des articles commandés et ajoutez le montant des frais d'envoi à votre commande

	BELGIQUE	ETRANGER
jusque 50 g	€ 0,90	€ 0,90
jusque 100 g	€ 0,90	€ 1,15
jusque 350 g	€ 1,40	€ 2,60

Cartes postales

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

Calendriers LOCO

- Années disponibles : 1979, 1980, 1982-1989, 1991-1993, 1995, 1997, 1998, 2001 : par calendrier : € 5,00 550 g
- 2003 € 5,00 550 g

Commande et frais d'envoi

jusque 500 g	€ 2,60	€ 4,70
jusque 1000 g	€ 3,30	€ 5,00
jusque 2000 g	€ 3,90	€ 10,90
jusque 3000 g	€ 5,60	€ 14,50
jusque 4000 g	€ 6,45	€ 14,50
jusque 5000 g	€ 7,20	€ 14,50

ARTICLE EN VOIE D'EPUISEMENT

