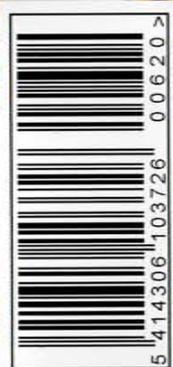


# EN LIGNES



**REVUE BIMESTRIELLE**  
**N° 62 - AOÛT 2004 - € 8,50**  
**SUISSE : CHF 13,70**  
BUREAU DE DEPÔT : 1180 BRUXELLES 18  
EDITEUR RESPONSABLE : KOOB J-P, SQUARE VERGOTE 6, 1200 BRUXELLES

Patrimoine Ferroviaire Touristique

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

Toeristisch Spoor Patrimonium

# IC-IR

## NOUVEAU

# IC-IR

Il y a 20 ans, la SNCB connaissait une mutation profonde dans l'organisation du service des trains de voyageurs. La restructuration fut baptisée "Plan IC-IR". De nombreuses lignes, gares et haltes disparaissaient sous prétexte de manque de rentabilité.

Le PFT a choisi de les faire revivre en images, par l'édition d'un livre au format A4. Quatre cents photos en noir et blanc et en couleurs présentent ces arrêts disparus; un texte simple, bilingue français-néerlandais, retrace la nécessité de ce plan et ses conséquences.

La parution de l'ouvrage est prévue pour le mois de septembre.

<b>Format :</b>	210 x 297 mm
<b>Nombre de page :</b>	216
<b>Nombre de photos :</b>	400
<b>Langue :</b>	bilingue français - néerlandais
<b>Prix :</b>	€ 35,00
<b>Poids :</b>	1250 g (frais d'envoi voir page 59)
<b>Communication :</b>	IC-IR

## Editorial

La moitié de l'année 2004 s'est déjà écoulée, et un premier bilan peut être dressé : deux voyages, qui ont rencontré un vif succès auprès des amateurs, ont été organisés ; une bourse d'échange de trains miniatures a eu lieu à Saint-Ghislain ; trois engins restaurés ont repris du service ; trois "EN LIGNES" sont sortis de presse... Beaucoup de bonnes choses donc, qui se poursuivront pendant la seconde moitié de l'année. Les Journées du patrimoine verront la sortie de presse du livre consacré au plan IC-IR de 1984, ainsi que la parution du calendrier 2005 (déjà !). Venez nombreux soutenir l'action des bénévoles qui se chargent de faire tourner le PFT, grâce à vous, lecteurs, et à vous, amateurs.

Bonne lecture.

## Petites annonces

**Annnonce privée :** gratuite pour les abonnés (max. 10 lignes sans photos ou dessins). Pour les non abonnés : € 3 pour 5 lignes. Par ligne supplémentaire : € 1. Photos et dessins € 15 / pièce

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

**CHERCHE :** des kèpis du personnel de train et de gare (chef de bord, conducteur, chef de gare, etc.). Fekete Gyula, ☎ +32 (0)479.86.06.09.

**CHERCHE :** les dates de révisions et des photos (sur la ligne 12) des automotrices type 50-53 (010 à 049), depuis les années septante jusqu'à leur radiation en 1995. Dirk Meyntjens, Zilverboslaan 82, B-2950 Kapellen.

**A VENDRE :** Märklin HO (nouveau !) loco 3085, wagons 4120, 7191, 4579, 4777, 43601, 43602, 43603; ainsi que quelques indicateurs de la SNCB. Rene CORTENBOSCH, ☎ +32(0)2.356.06.95 (vers 18.00); [rene.cortenbosch@pandora.be](mailto:rene.cortenbosch@pandora.be)

**A VENDRE :** locomotive à vapeur type 29 (HO JOCADIS) (29.072). Prix demandé : € 640. Renseignements : ☎ +32 (0)475.93.72.49

**A VENDRE :** plaques indicatrices d'itinéraires SNCB de la relation Leuven - Geraardsbergen (via Ath ou Tollembeek) et Leuven - St-Niklaas. Prix à débattre en fonction du nombre. Info : [ivo.haine@belgacom.be](mailto:ivo.haine@belgacom.be)

## PFT-agenda

**Tous les dimanches et jours fériés de juillet et août 2004 :** circulations sur la ligne 128 (voir page 7).

**Samedi 7 août 2004 :** voyage grand public sur la "Vennbahn"

**Samedi 11 + dimanche 12 septembre :** Journées du patrimoine; ouverture du musée du Rail de Saint-Ghislain; voir page 6.

**Du 25 décembre 2004 au 8 janvier 2005** Grand voyage PFT en chine.

**Du 14 au 24 juillet 2005** Voyage PFT à bord d'un train-hôtel en Biélorussie, pays Baltes et Russie.

**A VENDRE :** 12 CD-Rom comprenant +/- 5000 vues de traction à vapeur de la DR, DB et SNCB de 1967 à 1995. Albert VERDEYE, Lelieboomgaardestraat 33, 3071 Erps-Kwerps, ☎ +32 (0)2.757.2585. [hb059172@belgacom.net](mailto:hb059172@belgacom.net)

**A VENDRE :** automotrice électrique NS type IC-III (en couleur KLM et Martinair). Info : [g.w.bleumink@wxs.nl](mailto:g.w.bleumink@wxs.nl)

## Rectifications

**EN LIGNES 61** page 11 : la photo de l'autorail NS a été publiée à l'envers.

## PHOTO-THEME 61

Série indissociable de 10 photos au format 10x15, des 62 en mission au Grand-duché de Luxembourg.

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

**Communication :** PHOTO-THEME 61

- 61-01 : 6237 + Z 2015 CFL à Athus
- 61-02 : 6237 à Differdange
- 61-03 : 6237 à Bettembourg
- 61-04 : 6237 à Schifflange
- 61-05 : 6237 à Esch-sur-Alzette
- 61-06 : 6235 à Bettembourg
- 61-07 : 6244 à Schifflange
- 61-08 : 6244 à Schifflange (voir page 39)
- 61-09 : 6244 à Schifflange (voir page 39)
- 61-10 : 6237 à Schifflange (voir page 39)



# EN LIGNES

Revue bimestrielle éditée par l'ASBL

## PFT

### PATRIMOINE FERROVIAIRE TOURISTIQUE



Rédacteur en chef : Jean-Luc VANDERHAEGEN.

#### Comité de rédaction

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

#### Remerciements (par ordre alphabétique)

Dominique ALLARD, Felipe ARANDA, Kristof AVONDS, Emile BECKER, Armand BEERLANDT, William BOECKX, Guy BRIDOUX, Roger CRIKELAIRE, David DELPIRE, Michel de ESCH, Philippe GOUSSET, Dave HABRAKEN, Simon DE RIDDER, Michel HANSSENS, Christophe HOLLANGE, Jean-François HUART, Alain JANMART, Jean-Pierre KOOB, Lars LAENEN, Gilbert LAURENT, Serge MARTIN, Di MATTEO, Daniel MOENS, Charles OCSINBERG, Geert PACKET, Eric PAULUS, Serge PLETGEN, Christian RUQUOY, Philippe SCHOLL, la SNCB, Yves STEENEBRUGGEN, Daniel THIELEMANS, Marc VANAUDENAERDE, Claude VANDECASTEELE, 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  
✉ pfttsp@hotmail.com  
Internet : www.pfttsp.be

Numéro de TVA : BE 435.339.562

#### Abonnement 2004

Pour recevoir "EN LIGNES" 6 fois par an, il suffit de s'abonner en versant une cotisation annuelle de € 34 (étranger : € 42) selon les modalités de paiement reprises ci-dessous, en mentionnant en communication : "ABO 2004". L'abonnement débute avec le premier numéro de l'année, quelle que soit la date de l'abonnement.

#### Modalités de paiement

- si vous habitez la Belgique, il suffit de verser la somme requise sur le compte bancaire 001-1201789-35 du PFT-Bruxelles.
- si vous habitez l'étranger, 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.

#### Dépôt légal à la parution

# EN LIGNES 62 - AOÛT 2004



#### COUVERTURE AVANT : PHOTO 62-01

Première sortie de la 5941 après sa restauration, le 29 mai 2004, pour un périple dans le port de Gent. Un soleil particulièrement généreux fut au rendez-vous durant toute la journée.

Photo : PFT.

PHOTO 62-60 Le 29 mars 2003, la 1188 ramène de Bruxelles à Quévry un train expo composé d'anciennes voitures TEE inox, ici à Blaregnies. S. MARTIN.

L'avez-vous reconnue ? Non ? Il s'agit d'une des automotrices BUDD (série 129 à 150) de la SNCB acquises par le réseau italien FAS (Ferrovie Sangritana) entièrement modernisée ! G MORETTI/ Tutto Treno.

# S O M M A I R E

PFT-Service	2
Editorial	2
Nouvelles du PFT	4
Portrait : wagon type Ude	11
Histoire : les Trains-Autos	12
L'AC Salzennes - 150 ans	18
Actualité étrangère	26
Actualité belge	34
Statistiques	34
Locomotives électriques	34
Locomotives Diesel	36
Automotrices - autorails	41
Infrastructure	41
Actualité diverse	43
Industries	46
Radiations	49
Les travaux TGV	51
Il y a ...	56
Hier - Aujourd'hui	58
PFT-Boutique	59

# Nouvelles du PFT



**PHOTO 62-51** La première sortie de la 5941, le 29 mai. Arrêt-photo au Kluizendok, sur le tronçon de la ligne 55 qui sera désaffecté. PFT.

## ACTIVITES

Le 8 mai s'est déroulée la brocante organisée à Saint-Ghislain par la section "Modélisme". Elle a rencontré un vif succès à la fois auprès des amateurs et des exposants, au point qu'il est envisagé de reconduire le concept chaque année.

Le samedi 29 mai, au lieu du 15 comme initialement prévu, a eu lieu le voyage inaugural de la 5941.

Et c'est sous un soleil radieux que se sont présentées en gare de Bruxelles-Midi les 5183 et 5941 en tête d'un train de voitures K.

Le train s'est d'abord dirigé vers Zelzate par la ligne 55 et l'ancien tracé, le nou-

veau, entre Wondelgem et Ertvelde devant être mis en service dans le courant de l'été. Les amateurs ont ainsi pu photographier la 5941 sous deux faces... Il faut en effet savoir que la loco présente deux faces différentes : à simples phares blancs d'un côté et à doubles phares rouges/blancs de l'autre. Ensuite, le train a emprunté les lignes 216, 217 et 204 avant de se rendre à Moerbeke-Waas par la ligne 77. La journée s'est terminée par une visite de Sifferdok, un des quais du port de Gent.

On ne peut ici que féliciter les bénévoles qui ont participé à la restauration de la 5941; il n'aura en effet fallu qu'un an et demi pour remettre en état, restaurer et faire homologuer par la SNCB cette lo-

comotive acquise dans un triste état.

Dans un tout autre registre, le PFT a assuré le 1er mai le transfert de l'autorail ES102 et d'un wagon-trémie de Schaerbeek à Ciney; ces deux engins serviront pour l'entretien de la ligne 128.

Par la même occasion, trois voitures ex-USI de la SNCF ont été transférées de Mariembourg à Waterschei pour le compte du *Kolenspoor*, qui exploite l'ancienne ligne 21B entre As et Eidsen.

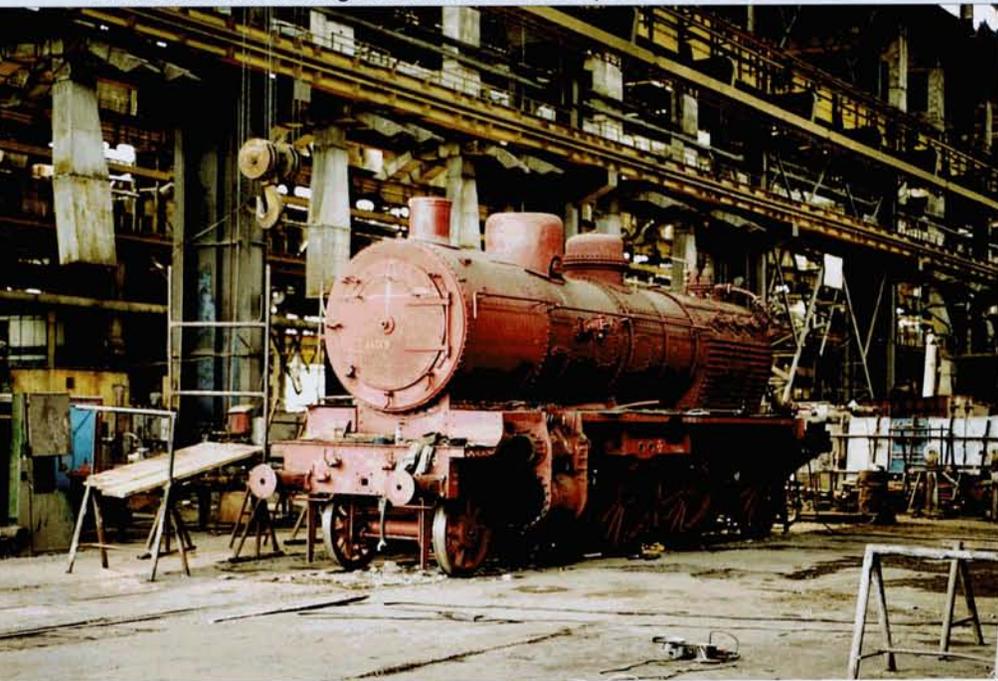
## LE MATERIEL

Trois engins ont été "mis à disposition de l'exploitation PFT" : la 5941, l'autorail ES102 et le wagon-trémie. Les travaux vont maintenant concerner, à Schaerbeek, la poursuite de la remise en état de l'autorail 553.29, et la révision de deux voitures voyageurs qui formeront un convoi destiné à la ligne 128.

A Saint-Ghislain, la 9209 est toujours en chantier, et l'activité se porte sur la préparation des engins destinés aux différentes manifestations : autorails pour la 128, locomotives pour les voyages, etc. Si ce travail est moins impressionnant que la remise en état d'une locomotive, il est néanmoins indispensable pour que les engins restaurés puissent continuer à rouler.

Vous désirez faire partie des équipes qui reconditionnent le matériel ? N'hésitez pas à appeler Pierre Herbiet au +32 (0)475.71.20.28 pour Schaerbeek, et Philippe Scholl au +32 (0)477.26.99.79 pour Saint-Ghislain.

**Au milieu du mois de mai, la chaudière de notre P8 a été homologuée par AIB-Vincotte. Les travaux de remontage final de la locomotive peuvent ainsi débiter.** Pierre HERBIET.



## LA P8 ROUMAINE

Les travaux de notre P8 ont été marqués en ce début du mois de mai par l'homologation de la chaudière par AIB-Vinçotte. Après avoir été complètement révisée, la chaudière a été remontée sur le châssis et a subi dans le courant de février une première série de tests. Après quelques rectifications, l'ensemble a été présenté au délégué de AIB-Vinçotte, organisme belge officiel d'agrément d'appareils de sécurité, qui a réceptionné la chaudière. Cette procédure, qui s'est faite en Roumanie, permet d'économiser le travail de mesures qui devrait s'effectuer en Belgique sur l'engin terminé. La prochaine étape sera l'essai de la locomotive en ligne, en Roumanie, avant son retour en Belgique. Les essais auront lieu dans le courant de l'été.

Enfin, bonne nouvelle, la nouvelle réglementation ferroviaire qui entrera en vigueur en ce début juillet prévoit un statut spécial pour les engins historiques. Il deviendrait possible, moyennant quelques concessions, de faire rouler les engins préservés sans devoir y effectuer des travaux de remise aux normes techniques. La P8, tout comme la 29.013 d'ailleurs, pourrait rouler avec le tender équipé de boîtes à paliers lisses. A suivre donc...

Vous voulez participer au financement de la P8 ? Le PFT reçoit votre contribution sur le compte 035-4029004-53 ouvert spécialement à cet effet. Chaque don de 250 donne droit à une "part" qui, contrairement aux dons effectués par la Fondation Roi Baudouin, ne génère aucune déduction fiscale.



*La restauration de la locomotive devrait être entièrement terminée pour la fin de l'été. Il ne restera alors "plus qu'à" la transférer vers la Belgique... Pierre HERBIET.*

## LE MUSEE DU RAIL DE SAINT-GHISLAIN

Le Conseil d'Administration du PFT a décidé de débloquer un crédit, en complément des fonds disponibles par le biais de la Fondation Roi Baudouin, pour refaire la toiture du bâtiment principal. Six cents mètres carrés de toiture, actuellement constituée de roofing en mauvais état, seront remplacés par un bardage métallique. Les travaux auront lieu après les Journées du Patrimoine de septembre.

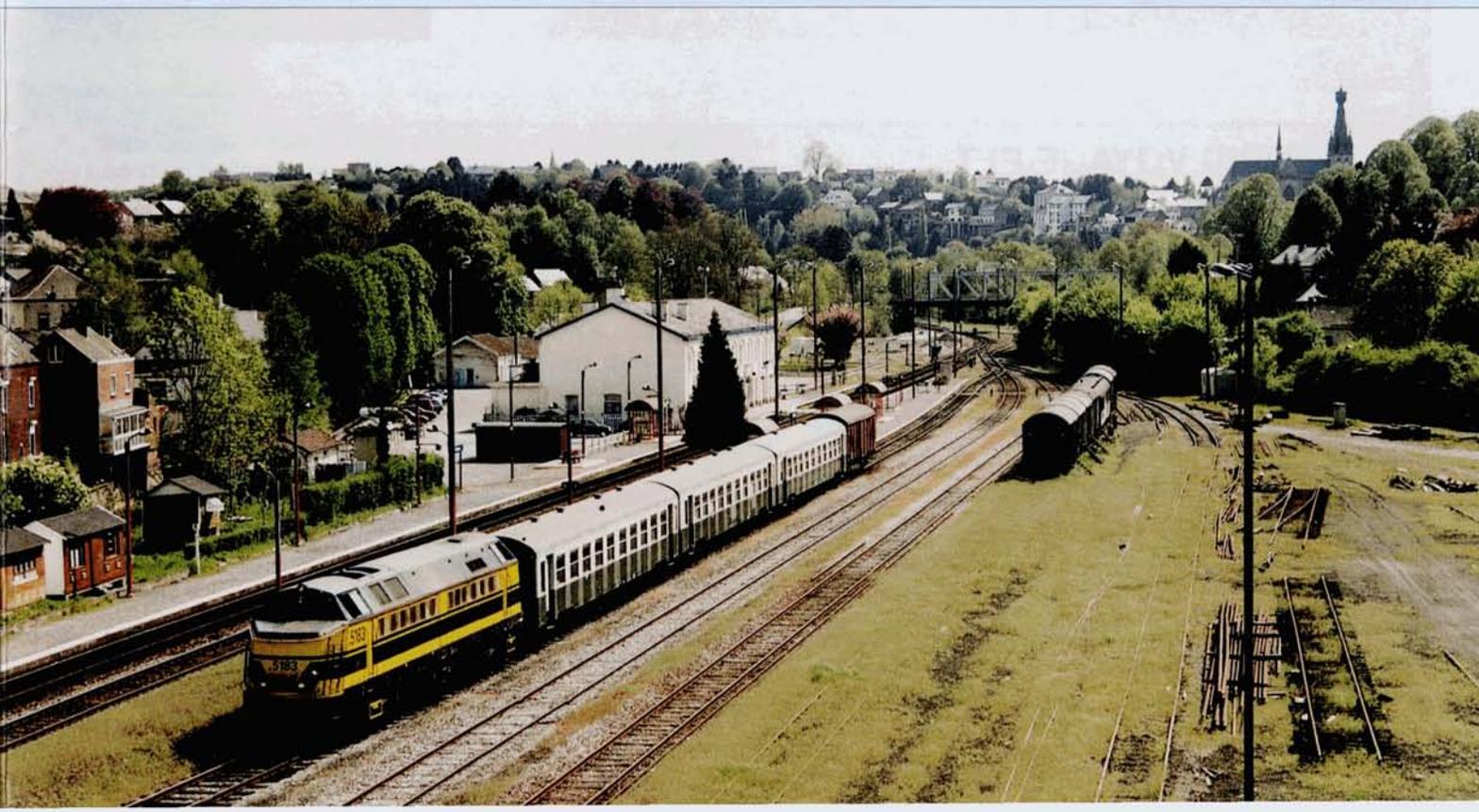
De nombreuses animations sont programmées pour animer ces deux jours : parcours en autorail entre Saint-Ghislain

et Harmignies le samedi et entre Saint-Ghislain et Terte le dimanche. Ce sera sans doute une des dernières fois que la ligne Cuesmes - Harmignies sera parcourue, le trafic marchandises étant réduit à néant depuis plusieurs mois. Le PFT assurera d'ailleurs un parcours spécial uniquement pour les amateurs. La 26.101 sera présentée sous pression.

Vous voulez participer à l'élaboration du Musée du Rail ? N'hésitez pas à appeler Philippe Scholl au +32 (0)477.26.99.79. Vous désirez participer financièrement ? La Fondation Roi Baudouin reçoit vos dons. Plus d'infos sur cet organisme dans le précédent numéro.

**PHOTO 62-54** *Le 1er mai 2004, la 5183 a muté trois voitures USI ex. SNCF rachetées par le Kolenspoor au CFV3V, de Mariembourg à Waterschei. Le train est ici photographié à Walcourt.*

Dave HABRAKEN.



# SAINT-GHISLAIN

## PORTES OUVERTES

11 + 12 SEPTEMBRE 2004



### PROGRAMME

- Exposition du matériel préservé par le PFT
- Trains miniatures et réseaux présentés par la section "Modélisme"
- la 26.101 sous pression
- navettes en autorail vers Harmignies le samedi et vers Terre le dimanche
- boutique PFT et les nouveautés
- buvette et petite restauration

Conditions spéciales pour les membres !



### GRAND VOYAGE PFT EN CHINE



Le PFT organisera du 25 décembre 2004 au 7 janvier 2005 un grand voyage en Chine à la poursuite des dernières locomotives à vapeur. Ce voyage exceptionnel se fera dans des conditions difficiles (lever tôt le matin, et conditions climatiques très rudes avec des températures pouvant descendre jusqu'à -30°). Au programme : visites des dernières lignes à traction vapeur, de complexes industriels, d'un réseau à voie étroite. Nous aurons également l'occasion de photographier des locomotives Diesel et électriques. **ATTENTION** : suite au développement rapide des choses en Chine, on peut dire avec 90% de certitude que la vapeur tiendra jusqu'à notre voyage. Le programme définitif ne sera fixé qu'au dernier moment, en fonction de la situation sur les différentes lignes.

Le voyage se fera en avion jusqu'à Beijing (Peking). Sur place, les déplacements, parfois longs, s'effectueront par train, avion ou autocar. Le prix définitif n'est pas encore fixé, mais tournera aux alentours de € 2500 maximum.

Inscription et renseignements :

Jean-Luc VANDERHAEGEN ☎ +32.(0).477.60.13.62.

PHOTO 62-53 *Le 4506 a parcouru pour la première fois la ligne 128 au-delà de la gare de Dorinne-Durnal, sur la section remise en état cet hiver. L'autorail est vu côté Yvoir.* A. D.

## LE CHEMIN DE FER DU BOCQ

Enfin, la convention que nous attendions depuis plus de dix ans est devenue réalité. C'est en effet le 22 juin, jour de la conférence de presse, qu'a été signée la *Convention d'exploitation touristique* qui lie le PFT et la SNCB. Cette étape permet maintenant de faire rouler sur la ligne, moyennant certaines conditions de sécurité, le matériel préservé par le PFT. La convention permettra, dès 2005, de prévoir une plage de jours de circulation élargie, ainsi que la mise en marche de trains spéciaux pour groupes notamment. Enfin, chose importante, la convention ouvre les portes à l'octroi de subsides régionaux. Deux mois de tractations ont été nécessaires pour faire aboutir les démarches. Mais qu'est-ce en regard des douze ans attendus ?

La saison 2004 s'est ouverte le 4 juillet. Les autorails 4605 et 554.18 y sont principalement affectés à la desserte de la ligne. Le jour de la brocante de Spontin, le dimanche 1er août, la circulation sera renforcée.

La ligne 128 est l'oeuvre exclusive de bénévoles. Venez les encourager en empruntant les trains touristiques. Vous pourrez ainsi découvrir le travail acharné qu'ils mènent sur cette ligne.

Vous désirez participer aux travaux de réhabilitation et à l'exploitation ? Contactez Alain Defechereux au +32 (0)477.98.91.23.



PHOTO 62-52 *Le 1er mai 2004, la 5183 a transféré de Schaerbeek à Ciney l'autorail ES102. Entièrement restauré, cet engin est utilisé sur le chantier de la ligne 128.* A. D.

# CHEMIN DE FER DU BOCQ

## SAISON 2004

Possibilité d'organiser toute l'année des trains spéciaux sur demande pour groupes, écoles, tournages de films, mariages, anniversaires ou autres événements.

INFOS : PFT, BP 40, 7000 Mons 1  
 ☎ : +32 (0)477.98.91.23  
 ✉ : pfttsp@hotmail.com  
 www.pfttsp.be / cfboqc

4, 11, 18, 21, 25 juillet 2004 + 8, 15, 22, 29 août 2004

Ciney SNCB	11.05	12.05	14.05	16.05
Braibant	11.12	12.12	14.12	16.12
Senenne*	11.24*	12.24*	14.24*	16.24*
Spontin	11.28	12.28/12.30	14.28/14.30	16.28/16.30
Dorinne-Durnal	11.34	12.37	14.37	16.37
Dorinne-Durnal	11.35	12.45	14.45	16.45
Spontin	11.42	12.51/13.30	14.51/15.30	16.51/17.30
Senenne*	11.46*	13.34*	15.34*	17.34*
Braibant	11.55	13.44	15.44	17.44
Ciney SNCB	12.02	13.50	15.50	17.50

\* arrêt facultatif : faire signe au machiniste

### Dimanche 1er août 2004 (brocante de Spontin)

Ciney SNCB	08.05	09.05	10.30	12.05	13.30	15.05	16.30	18.05	19.30
Braibant	08.12	09.12	10.37	12.12	13.37	15.12	16.37	18.12	19.37
Senenne*	08.24*	09.24*	10.49*	12.24*	13.49*	15.24*	16.49*	18.24*	19.49*
Spontin	08.28	09.30	10.55	12.30	13.55	15.30	16.55	18.30	19.55
Dorinne-Durnal	-	09.37	11.01	12.37	14.01	15.37	17.01	18.37	20.01
Dorinne-Durnal	-	09.45	11.10	12.45	14.10	15.45	17.10	18.45	20.10
Spontin	08.30	10.00	11.30	13.00	14.30	16.00	17.30	19.00	20.30
Senenne*	08.34*	10.04*	11.34*	13.04*	14.34*	16.04*	17.34*	19.04*	20.34*
Braibant	08.48	10.18	11.48	13.18	14.48	16.18	17.48	19.18	20.48
Ciney SNCB	08.55	10.25	11.55	13.25	14.55	16.25	17.55	19.25	20.55

## Le voyage PFT en Ukraine - suite et fin

Vendredi 23 mai 2003

C'est à 6h30 que le train spécial atteint la gare de Ivano-Frankivsk, à nouveau sous un temps maussade. Hélas, car la région peut être considérée comme le "paradis" des *Taïga Trommels* qu'on peut observer en version simple (M62), double (2M62), voire modifiée pour la remorque de rames réversibles (dans une très seyante livrée bleue et blanche). Après quelques photos en gare et au dépôt, nous nous dirigeons vers Kolomyia, dont le dépôt abrite plusieurs locomotives à vapeur qui sont la propriété de l'organisateur Dzherelo.

Après avoir assisté, au son d'une marche militaire, au départ d'un train de voyageurs à destination de Kiev, le groupe embarque dans l'autorail quadruple D1-522, en livrée ukrainienne jaune et bleue (qui a avantageusement remplacé la livrée rouge des ex-SZD), et dont l'aménagement intérieur a été entièrement refait, à la façon d'un fabricant de meubles suédois bien connu. Il est baptisé du vocable "pré-Carpates", la région touristique que nous allons parcourir pendant toute la journée.

**PHOTO 62-03** Notre autorail D1 - 522-1 lors d'un arrêt-photo sur un des très nombreux viaducs de la ligne des Carpates. Comme tous les ouvrages d'art, il est gardienné par des soldats en armes et protégé par des fils barbelés. Vorokhta, 23 mai 2003. Jean-François HUART.



**PHOTO 62-02** En 2003, certains autorails D1 ont été modifiés par le remplacement de leurs motrices par des locomotives Diesel doubles du type 2M62 (une à chaque extrémité de la rame). Voici un de ces couplages à Kolomyia, encadré par les 2M62-1051 et 2M62-1001. Jean-Luc VANDERHAEGEN, 23 mai 2003.

Cet autorail a reçu un prix au concours annuel des UZ récompensant l'atelier ayant procédé à une modernisation réussie du matériel. Néanmoins, sa motorisation n'a pas fait l'objet d'attention comme en témoignait l'énorme panache de fumée bleuâtre sortant de l'échappement ! Après quelques kilomètres en effet, c'est la panne d'un des deux moteurs, incident très ennuyant puisque

nous devons parcourir une ligne de montagne où les 1080 kW de l'autorail sont indispensables ! Après une brève discussion, il est décidé que le train sera remorqué par une locomotive Diesel heureusement disponible. Pour permettre la prise de photos, il est par ailleurs convenu qu'elle sera dételée à chaque arrêt. "Nié problem" pour ces cheminots, au comportement hautement flexible.





**PHOTO 61-04** *Durant le trajet du retour, nous avons croisé dans la gare de Yasinia un train de marchandises remorqué par la 2M62-0888. Malheureusement, seul un des participants a été autorisé à descendre de l'autorail pour le photographier. Les chemins de fer de l'ex. URSS se caractérisent par une standardisation extrême tant du matériel que des installations. Par exemple, tous les wagons de marchandises et les voitures sans exception sont équipés d'un même bogie. Toutes les voitures sont pourvues de la même caisse (sauf quelques voitures construites avec le gabarit européen), seul l'aménagement intérieur diffère. Tout ceci induit une efficacité absolue et des frais d'entretien extrêmement réduits...*

*Alain DEFECHEREUX.*

**PHOTO 61-05** *Arrêt-photo au coeur de la ligne des Carpates, dans les environs de Yasinia. Ici, le temps semble s'être arrêté il y a un siècle ! Notre locomotive de secours est décrochée pour la photo et se trouve quelques mètres devant l'autorail. Les autorails du type D1 furent construits à 605 unités par Arad, de 1963 à 1989. Ils sont généralement constitués de deux voitures-motrices encadrant deux remorques. Chaque motrice possède un moteur Diesel Ganz-Jendrassik de 540 kW. Les D1 peuvent transporter entre 400 et 410 voyageurs assis et circuler à 120 km/h.*

*Yves STEENEBRUGGEN.*



Et c'est cette composition hors du commun qui va sillonner une ligne inaugurée en 1896 du temps de l'empire d'Autriche-Hongrie, et reliant Ivano-Frankivsk à Sighetul-Marmatiei en Roumanie; les lecteurs intéressés par l'histoire incroyable de cet axe du centre de l'Europe se référeront utilement à un article de Chr. Amman paru dans le n° 439 de la revue "Chemins de fer" (96/4). Les photographes ne sont pas oubliés et l'organisateur a planifié de nombreux arrêts afin d'observer les somptueux bâtiments de gare, les viaducs et ponts (tous gardés par l'armée), les petits villages de moyenne montagne, ... A chaque fois, le rituel est identique : débarquement des photographes, décrochage de la "Chmié" (la locomotive diesel remorquante, comme elle a rapidement été surnommée), prise de photos et accouplement (via l'attelage automatique) de la locomotive et de l'autorail. Et bonne nouvelle, dès que le train a pris de la hauteur en direction des Carpates, le soleil a fait sa réapparition.

En raison du retard pris, il est décidé de ne pas se rendre à Rahiv, une des plus belles localités des Carpates ukrainiennes, mais bien de rebrousser chemin à Yasina (ce qui nous permet de réaliser un "parallèle" avec un des trois trains de voyageurs réguliers de la ligne). Trois heures plus tard, à 20h10, le train spécial arrive à Delyatin et le groupe reprend immédiatement place dans le train Dzherelo qui se dirige vers Ivano-Frankivsk. C'est lors de cette soirée qu'a lieu le banquet d'adieu où le groupe belge a procédé en musique au remerciement de tout le personnel d'accompagnement. Et cette petite fête s'est à nouveau terminée en chansons et danses sur le quai de la gare d'Ivano-Frankivsk. Sans aucun doute, la plus belle journée du voyage !

### Samedi 24 mai 2003

Le périple touche à sa fin. Au cours de la nuit, le train a rallié l'ouest du pays et c'est vers 8 heures que la (double) *Taïga Trommel* 2M62 atteint la gare de Lviv. Notre dernier dépôt est visité et les dernières photos sont prises. Nous nous dirigeons ensuite vers la gare-frontière de Chop où nous prenons congé de l'équipe Dzherelo (qui se souviendra longtemps de ce groupe de Belges "ambianceurs").

Nous attendons alors pendant près de trois heures les formalités de douane dans un triste bâtiment témoin de la période soviétique. Et puis, c'est l'heure d'embarquer dans le train D7KJ en direction de Cierna nad Tisou et de Kosi-

**PHOTO 62-07** *L'ultime arrêt-photo du voyage fut réalisé, en musique, devant le superbe bâtiment de la gare de Karpati.*  
Jean-François HUART.

EN LIGNES 62



**PHOTO 62-06** *La VL10-1338 évolue dans la remarquable gare de Lviv.*  
Jean-Luc VANDERHAEGEN, 24 mai 2003.

ce, remorqué par la 140.062 des ZSR et composé de deux voitures-lits des UZ et des ZSR. A Kosice, le groupe prend place dans le train D222 vers Prague.

### Dimanche 25 et lundi 26 mai 2003

La journée du dimanche est libre et l'occasion est donnée aux participants de visiter Prague, une des plus belles villes d'Europe.

Enfin, c'est à bord du train D352 que nous quittons Prague en direction de Frankfurt-am-Main, où nous arrivons à 6h20. D'aucuns reprennent directement la direction de la Belgique, alors que les autres (en raison du système de tarification DBAG) en profitent pour visiter la capitale financière de l'Union européenne; à 14 heures, c'est avec l'ICE 14 que nous reprenons la direction de la Belgique (assis bien entendu derrière le poste de conduite de la rame ICE3) où nous arrivons à Liège à l'heure et à Bruxelles avec 20 minutes de retard.

### Conclusion

Chers lecteurs, vous vous en doutez : résumer dix jours d'un voyage fabuleux est chose purement subjective et incomplète. Votre serviteur a essayé de vous en résumer les meilleurs moments, tout en faisant l'impasse sur de nombreuses anecdotes, sur l'ambiance et la convivialité au sein du groupe, etc.

Pour conclure cette série d'articles, il me faut adresser - au nom de l'ensemble des participants - tous mes remerciements aux organisateurs de ce voyage, et en particulier à A. Defechereux, Ph. De Gieter, Y. Steenebruggen et J.-L. Vanderhaegen. Il convient bien entendu d'associer les animateurs et employés de l'équipe Dzherelo pour leur accueil et la qualité de l'organisation. Pour les membres du PFT qui n'ont pu participer à ce voyage hors du commun, rendez-vous en 2005 pour un périple en Russie, Biélorussie et dans les Pays baltes.

Jean-François HUART.



# WAGON PLAT POUR TRANSPORT EXCEPTIONNEL

De 1870 à 1912, l'Etat belge mit en service 81 wagons plats à 4 essieux rigides pour le transport de charges extraordinaires, numérotés de 83108 à 83190.

Les dix premiers furent construits en 1870 et numérotés 83108 à 83117. Leur masse à vide s'élevait à 7,46 t.

Les 15 suivants, les 83175 à 83189, furent livrés de 1889 à 1891. Ils se différenciaient par le renforcement du châssis et l'écartement des essieux, permettant de supporter des charges de 25 à 35 t, contre 20 t pour les premiers wagons.

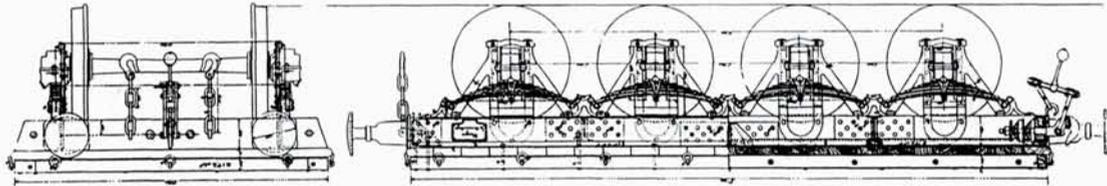
De 1898 à 1912, une série de 57 wagons numérotés de 83118 à 83174, 83190 (construction 1901) et 83191 (construction ?) furent mis en service. Ils étaient fort semblables à la série précédente, quoique légèrement plus lourds (9,180 t contre 8,645 t).

Tous ces wagons avaient un plancher identique : longueur

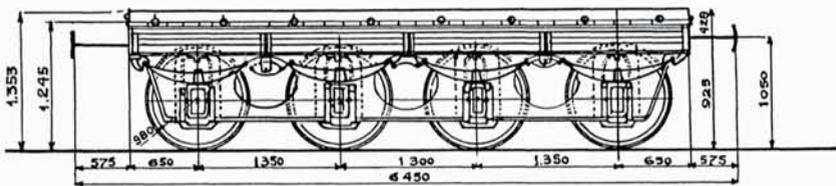
5,140 m; largeur 2,44 m; surface 12,54 m<sup>2</sup>. Leur longueur variait quelque peu en fonction des butoirs utilisés : 6,354 m pour les 83108 à 117; 6,378 m pour les 83175 à 189; et 6,450 m pour les 83118 à 174 et 190.

Une dernière série de 16 wagons fut mise en service en 1912, les 94984 à 94999, dont nous ignorons les cotes exactes, sauf leur charge de 25 t.

La SNCB les inventoria dans le type 3000 a. Vers 1955, les 83108 à 117 subsistants furent renumérotés 1.082.000 à 009, les autres 1.083.500 à 559. En 1965, les wagons toujours existants furent transformés pour le transport de coils, reçurent les numéros UIC 21 88 422 7 000 à 149 et furent classés dans le type 3000A1, 2 et 3, avec le code-lettre Laalp. Les derniers furent radiés vers 1967.



série 83108 à 83117

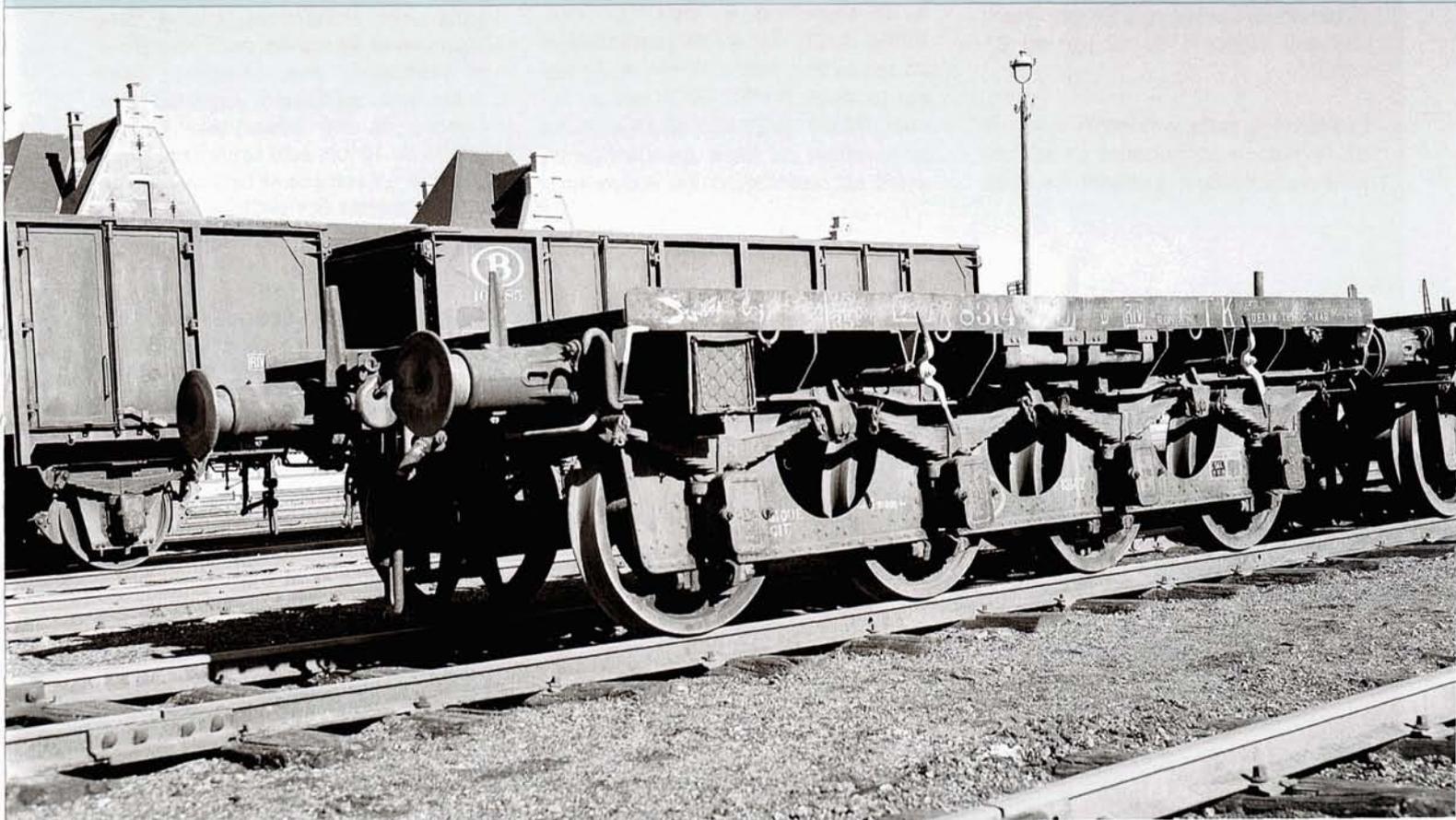


série 83118 à 83174 (83175 à 83190 : identique sauf longueur des butoirs : 527 mm au lieu de 575 m)

## wagon type 3000 a

Effectif :	.....81
N° d'origine :	.....83118 à 83190
N° UIC :	.....pas reçu
Année const. :	.1870, 1889-1891, 1898-1912
Masse à vide :	...7,46 t - 8,645 t - 9,180 t
Charge utile :	25 à 35 t (83108 à 117 : 20 t)
superficie du plancher :	.....12,54 m <sup>2</sup>
Longueur utile :	.....5,140 m
Largeur plancher :	.....2,44 m
Hauteur du plancher :	.....1,245 m

PHOTO BD-184 Le wagon 83147 à Soignies, le 9 mars 1956. Il fait partie d'un lot de 25 wagons dont la commande fut adjugée le 26 juin 1901.  
Bruno DEDONCKER, collection PFT.





**PHOTO 62-50** Le 24 avril 1982, en fin d'après-midi, la 2911 transfère exceptionnellement un fourgon porte-autos DD chargé, de Schaerbeek à Bruxelles-Midi, où il sera accouplé à un TAC.  
Pierre HERBIET.

## LES TRAINS-AUTOS A LA SNCB - 3e partie

L'année 1981 connaît peu de changements, les dispositions prises en 1980 sont confirmées et les trains occasionnels de dédoublement prévus l'été au départ de Bressoux vers Narbonne deviennent réguliers du 12 juin au 31 juillet.

Les liaisons entre le Bénélux et le sud de la France connaissent un succès toujours croissant, justifiant en 1982

un accroissement des fréquences entre s'Hertogenbosch et St.Raphaël via Avignon, qui circuleront R3/R4 du 23 juin au 19 août et R6/R7 du 29 mai au 25 septembre et, vers Narbonne, R5/R6 du 28 mai au 24 septembre et du 1er au 29 octobre, R7/R1 du 27 juin au 15 août, R1/R2 du 7 juin au 24 août, R2/R3 du 29 juin au 18 août. La composition de base mentionnée ci-avant est renforcée d'une voiture-cou-

chettes Bc (SNCB) et de deux voitures-couchettes Bc (SNCF).

Les départs de Schaerbeek ne sont pas en reste : on note l'été quatre liaisons vers St.Raphaël, quatre vers Toulouse et Narbonne, deux vers Brive et Narbonne, des voyageurs sans autos étant également acceptés pour Cahors, et une liaison vers Biarritz R6/R7 du 19 juin au 6 septembre, dont la rame se composait de 2 à 3 voitures-couchettes Bc(SNCB) + une voiture-lits T2 + une voiture-lits MU + voiture-lits facultative + 1 à 6 fourgons porte-autos DD.

La liaison vers Nantes et Quimper via Auray est assurée par la SNCF R6/R5 du 25 juin au 27 août, au moyen de 3 à 4 voitures-couchettes Bc9x + 1 à 2 voitures-lits T2 + 2 à 4 wagons porte-autos Le.

Les autres liaisons sont inchangées.

**PHOTO 62-08** Le 17 août 1986, la rame du Train Auto Accompagné 9395 à destination de Brig vient d'arriver à quai à Schaerbeek. Les wagons porte-autos seront bientôt accouplés en queue. La rame n'est composée que de cinq voitures : une Bc 13 + une Bc 15 + une voiture-restaurant + deux voitures-lits. J-L VDH.



La 5523 en tête du TAA 9271 s'Hertogenbosch - Bressoux - Narbonne, photographié à Randwijk à la sortie de Maastricht. La rame est composée de cinq voitures-lits AB, d'une voiture-buffet, de trois voitures-couchettes Bc SNCF et de plusieurs wagons portes-autos loués à des sociétés privées.

Michel HANSENS, juin 1986.



A partir de 1983, l'on entre dans une période de stabilité si l'on écarte les inévitables adaptations d'horaires, souvent mineures, et de calendrier. A noter cependant l'apparition à la SNCB de l'appellation commerciale TAA (Train Auto Accompagné) et l'ouverture des liaisons de Schaerbeek vers St.Raphaël aux voyageurs sans autos, tout au moins à certaines dates, de moins en moins restrictives au fil du temps.

L'année suivante, l'on tente une opération de courte durée (elle sera rapportée en 1985 !) qui incorpore à Bettembourg, sur les trains de s'Hertogenbosch vers Narbonne via Avignon, un wagon porte-autos, du 25 juin au 22 août.

En 1985, la liaison vers la Bretagne est amorcée à s'Hertogenbosch plutôt qu'à Schaerbeek, accessible sans restriction aux voyageurs sans autos, et acheminée via Aulnoye où elle est jointe à une

tranche en provenance de Londres via Calais. Circulation R4/R5 du 27 juin au 6 septembre.

Vers Ljubljana, la voiture-lits de type UH est remplacée par une T2.

Pour améliorer la rentabilité de la liaison entre Schaerbeek et Biarritz, la SNCB accroîtra, en 1986, sa relation avec le voyageur FTS en lui réservant une des voitures-couchettes Bc (type I3) de ce train.

**PHOTO 62-09** Comme tous les vendredis, le 29 août 1986 était un jour de grande affluence pour les Trains Autos Accompagnés à Schaerbeek. Ici, le 9275 Schaerbeek - Avignon - St. Raphaël.

Jean-Luc VANDERHAEGEN.





**PHOTO 62-10**

Le 5 août 1988, deux trains de vacanciers viennent de subir leur relais de traction à Quévy. A gauche, le TAA 9482 Schaerbeek - Narbonne, mené par la BB 22238 de la SNCF.  
Jean-Luc VANDERHAEGEN.

Sa composition, livrée par la SNCB, est alors :

1 ou 2 voitures-couchettes Bc (I3) + 2 voitures-couchettes Bc (I5) + 2 à 3 voitures-lits AB (T2 + 1 à 2 MU) + 1 à 6 fourgons porte-autos DD (Biarritz) + 1 à 2 fourgons porte-autos DD (Bordeaux).

Le *Pyrénées-Express* a trouvé son créneau et se compose alors de :

1 à 3 voitures-couchettes Bc (SNCB) (La Tour de Carol) + {Bc (SNCF) + 0 à 2 Bc (SNCB)} (Pau) + 1 voiture-restaurant + 2 voitures-lits AB (T2 + MU) + {1 à 3 voitures-couchettes Bc (SNCB) + 1 à 3 fourgons porte-autos DD} (Narbonne).

Le train vers Quimper est à nouveau amorcé à Schaerbeek, mais en 1987 son acheminement sera dévié par Tournai et Lille.

En cette année 1987, la numérotation à cinq chiffres des TAA est ramenée au code à quatre chiffres débutant généralement par un 9 en usage à la CEH (Conférence Européenne des Horaires). Pour augmenter la rentabilité de la liaison vers Ljubljana, en faisant appel à la clientèle non motorisée, ce TAA sera amorcé à Bruxelles-Midi et effectuera deux arrêts supplémentaires entre Villach et son terminus.

L'on procèdera également à l'essai d'une liaison Bénélux - St.-Gervais/Le Fayet (F) qui n'aura qu'un temps : une courte rame en provenance d'Amsterdam, comprenant une voiture-couchettes Bc61 (SNCF) + une voiture B (DB), sera associée à Bruxelles-Midi à un train en provenance de Schaerbeek (INT 1386, dont le trajet durait 10 minutes !) livré par la SNCB et composé d'une voiture B + une voiture-lits AB (T2) + 2 voitures-couchettes Bc + des fourgons porte-autos DD. Ce train était acheminé via Aulnoye et Paris-Nord où l'attendaient 3 voitures-couchettes Bc en provenance de Calais.

En 1988, le TAA vers Rennes, Auray et Quimper sera supprimé, les diverses tentatives évoquées ci-avant n'ayant pu améliorer sa fréquentation. Il en sera de même de l'éphémère TAA vers St. Gervais/Le Fayet.

Rien de particulier à mentionner en 1989.

Nouveau changement de dénomination commerciale en 1990 : l'on parlera dorénavant de " Trains Autos ".

La SNCF annonce une restructuration des sillons dans la vallée du Rhône, à la

limite de la saturation, avec peu de conséquences en ce qui concerne notre trafic.

La SNCB et les NS conviennent de ré-examiner l'ensemble des liaisons transitant par Bressoux, l'occupation des tranches provenant des Pays-Bas étant supérieure à celles fournies par la SNCB.

De son côté, la DB demande que la SNCB s'efforce d'accroître la fréquentation du *Train Autos* de Ljubljana, estimant que le nombre de voitures transportées est insuffisant pour couvrir ses coûts.

Les évolutions de ces cinq dernières années montrent que la progression du trafic auto-couchettes a ses limites et que toutes les liaisons ouvertes ne s'avèrent pas nécessairement rentables. Cette période coïncide également avec celle de la fréquentation maximale des destinations dites " à grand volume " (dans l'ordre d'importance : Narbonne, suivie de près par St. Raphaël, puis par Avignon) dont le pic fut atteint en 1988, tandis qu'une baisse sensible était déjà enregistrée deux ans plus tard. Il ne semble pas que l'on se soit soucié suffisamment rapidement d'analyser les causes de la diminution de l'intérêt des usagers pour cette formule de voyage.



Le 13 juin 1986, passage à Souverain-Pré du TAA s'Hertogenbosch - Bressoux - St. Raphaël remorqué par deux 55, dont une bleue en seconde position assurant l'alimentation électrique de la rame. Le premier véhicule est une voiture-couchettes du type I3 de la SNCB, ajoutée au train lors de son arrêt à Bressoux.

Michel HANSENS.

De 1991 à 1994, les liaisons vers Narbonne et, dans une moindre mesure, vers St. Raphaël connurent des adaptations successives : à titre d'exemple, le 1386 assurait en 1990 Brive + Toulouse R5/R6 et Toulouse + Tarbes R1/R2; en 1991 les deux circulations desserviront Toulouse + Tarbes, l'un des convois desservant précédemment Narbonne par Avignon, devenant le Brive + Toulouse + Narbonne sous le n° 9382. En 1992, le 1386 allait seulement à Tarbes; un troisième train, le 1382 (ex 9382), servait Brive R3/R4; en 1993 l'on revenait au schéma de 1990. Les deux autres circulations entre Schaerbeek et Narbonne du TA 9481 (puis 1481) via Avignon demeuraient inchangées. Les liaisons au départ de Bressoux subirent des modifications analogues, en particulier en 1993 : l'une des relations de s'Hertogenbosch vers Narbonne par Avignon, le TA 1371, qui circulait R2/R3 est maintenant acheminée les mêmes jours via Toulouse. Sur l'axe Avignon - St. Raphaël, il faut noter en 1992 l'apparition de " grandes manoeuvres " en gare de Jemelle : les NS mettent en ligne R3/R5 le TA 1385, sans arrêt commercial chez nous, le trafic au départ de Bressoux ne le justifiant pas, qui sera fusionné en gare de Jemelle avec le TA 1389 en provenance de Schaerbeek, de telle façon à constituer deux rames homogènes à destination l'une, d'Avignon, l'autre, de St. Raphaël.

Par ailleurs, toujours en 1992, l'on généralise une numérotation des *Trains Autos*



**Le TA 9275 Schaerbeek - Avignon - St. Raphaël immortalisé entre Hatrival et Libramont, le 29 juin 1990. En ce premier grand week-end de départs vers les vacances, la rame comporte quatre voitures-couchettes, quatre voitures-lits, un grand nombre de fourgons porte-autos, mais pas de voiture-restaurant ! La location en 1993 de quatre voitures-restaurants de la SNCF, suivies peu après par le rachat de quatre voitures Grill Express de la SNCF permettra de combler partiellement cet inacceptable manquement.** Michel HANSSENS.

à quatre chiffres débutant par un 1. La relation Schaerbeek - Milano, qui comportait un Schaerbeek - Brig - Milano et un Schaerbeek - Milano est restructurée et remplacée par un unique Schaerbeek - Milano - Bologna, prolongation satisfaisant une demande de la SNCB remontant à 1980 ! Il circulera R4/R5 du 11 juin au 5 septembre sous le numéro 1395. Rien à mentionner en 1993.

L'année 1994 verra la suppression du service Autos vers Milano, la desserte de Bologna étant maintenue. Cette année verra également, par souci d'é-

conomie, mais à la grande déception de la clientèle, la suppression des voitures-restaurants sur tous les Trains-Autos vers la France au départ de Schaerbeek.

Les multiples adaptations de l'offre évoquées ci-avant n'ont cependant pas freiné la diminution du nombre de véhicules transportés, en régression constante depuis 1988 : sur les liaisons dites à grand volume entre Schaerbeek et Narbonne, St. Raphaël et Avignon, le nombre total de véhicules transportés a connu une chute d'environ 33 %.

**PHOTO 62-11 Le 11 juillet 1987, le TAA 9295 s'Hertogenbosch - Bressoux - St. Raphaël, au crochet de deux 55 bleues, passe dans les environs de Honvelez, sur la section Vielsalm - Gouvy de la ligne 42. Derrière les machines : la I3 rajoutée à Bressoux.** Pierre HERBIET.



La SNCB se décide alors à confier une étude de la situation à une personne indépendante, qui confirme la dégradation du service et tente d'analyser les causes de la désaffection croissante des usagers, notamment en étudiant les lettres de réclamation adressées à la société à l'issue de la saison d'été 1994. La moitié des lettres se plaignent de la restauration (hors voitures-restaurants puisque celles-ci sont supprimées, 42 % se plaignant de cette suppression dont ils n'ont pas toujours été explicitement avertis), presque autant de voyageurs mécontents évoquent la vétusté, le manque de propreté du matériel et un prix trop élevé en regard de la qualité des services, 25 % évoquent l'absence de climatisation, et 20 % l'attitude du steward (à noter ici qu'il y a dans cette rubrique autant de commentaires positifs que de négatifs !). S'il apparaît que les plaignants ne font pas toujours la différence entre l'usure et la saleté, une impression assez générale de négligence et de manque d'hygiène est ressentie par le voyageur.

Les raisons de la baisse de fréquentation et de la discordance qui s'en est suivie entre l'offre et le demande ne se limitent sans doute pas aux seules raisons évoquées par les récriminations écrites des passagers : une étude de marché approfondie aurait sans doute été nécessaire, tenant compte de tous les acteurs intervenants dans le transport des vacanciers. Nous n'en avons pas trouvé trace.

Pareille analyse aurait dû également tenir compte de la disparité des résultats suivant les destinations : si le taux de remplissage au départ de Schaerbeek était excellent pour Toulouse et Brive, il n'était plus que de 60% pour Bologna et Tarbes, de 50% pour St. Raphaël, de 40% pour Bordeaux, Biarritz et Avignon, alors qu'il tombait à 35% pour Salzburg,

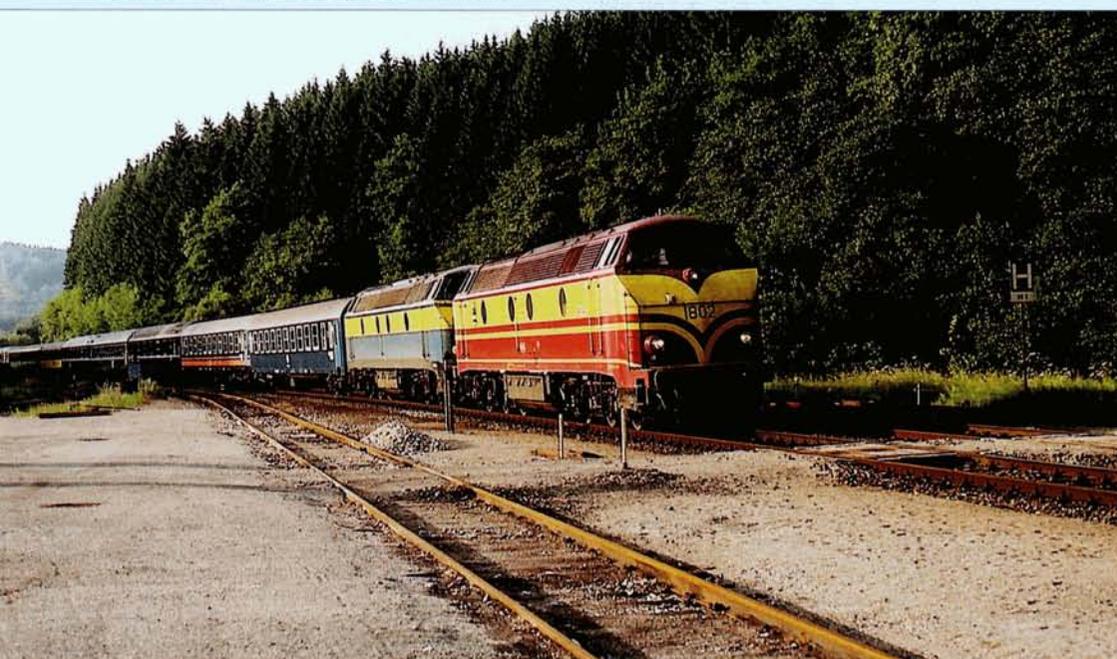
DESTINATIONS	NOMBRE DE WAGONS		NOMBRE DE CIRCULATIONS		OFFRE DE BASE EN NOMBRE DE VEHICULES	
	Le	DD	Le	DD	SCHAERBEEK	BRESSOUX
Bordeaux	1	1	15	11	110	90
Biarritz	3	4	15	11	440	270
Brives	1	1	15	17	170	90
Tarbes	-	1	-	9	90	-
Toulouse	1	1	7	25	250	42
Avignon	2	2 + 3	45	28 + 12	920	540
Narbonne	3	4 + 6	50	24 + 17	1980	900
St. Raphaël	3	6 + 3	17	28 + 12	2040	306
Salzbourg	-	2	-	12	240	-
Villach	-	2	-	12	240	-
Ljubljana	-	2	-	12	240	-
Bologna	-	4	-	17	680	-
<b>TOTAUX</b>					<b>7400</b>	<b>2238</b>

Le tableau ci-dessus montre le niveau de l'offre globale du service Train Autos en 1994.

NB : wagons type Le (wagons à deux essieux loués à la société STVA). Capacité : 6 voitures. Fourgons type DD. Capacité : 10 voitures.



Le vendredi 31 août 1990, le tableau des départs de Schaerbeek affichait pas moins de six Trains Autos. Les plus grandes compositions concernaient comme à l'accoutumée les TA vers Avignon, St. Raphaël et Narbonne. Guy BRIDOUX.



Le Train Autos 9271 s'Hertogenbosch - Narbonne, photographié lors de son passage à Clervaux, le 30 juin 1989. La 1802 des CFL a été placée en tête du train à Gouvy pour assister la 55 bleue jusqu'à Bettembourg, où les deux locomotives céderont leur place à une machine de la SNCF. Michel HANSENS.

à 30% pour Villach et à moins de 10% pour Ljubljana. Au départ de Bressoux, les résultats, qui ne concernaient que quelques destinations, étaient un peu plus équilibrés, Bordeaux et Biarritz en tête avec respectivement 68 et 66%, Brive et St. Raphaël en queue avec respectivement 40 et 38%. Il est évident que l'évolution du transport TAA dans les pays voisins devait également être pris en compte dans cette analyse.

Augmenter la demande ou diminuer l'offre, tel était le dilemme posé à la SNCB et à d'autres exploitants au début de la décennie nonante : nous y reviendrons dans la suite de cette évocation.

**Guy BRIDOUX**  
**Jean-Luc VANDERHAEGEN.**

A partir de 1990, le TA 9275 Schaerbeek - St. Raphaël fut remorqué jusqu'à Thionville par une locomotive polycourant des séries 15, 16 ou même 18. La raison était la mise en circulation des nouvelles voitures-couchettes du type l6 climatisées, qui nécessitaient une alimentation électrique continue. Auparavant, ce train était relayé de Arlon à Thionville par une locomotive Diesel de la série 1800 des CFL avec interruption de l'alimentation.

→ Le 20 juillet 1990, passage du TA 9275 à Grupont, remorqué par une 15 et allégé par la 2377, laquelle sera décrochée à Arlon.  
Michel HANSENS

↓ - PHOTO 62-12 - La rame du TA 9275 photographiée le 24 juin 1990 au faisceau de garage de Schaerbeek. Dans quelques minutes, elle rejoindra la gare de Schaerbeek. En tête, une locomotive de la série 16, assistée par la 2714. Pierre HERBIET.



*Un document exceptionnel : toujours le même TA 9271 s'Hertogenbosch - Avignon, cette fois allégé au départ de Gouvy par la 1604 des CFL, ici immortalisé à Bellain le 8 septembre 1989. En cette période de l'année, les jours commencent à raccourcir, et la nuit tombe au moment du passage du train, ce qui explique la mauvaise lumière de ce document.*  
Michel HANSENS.



# L'AC SALZINNES FETE SES 100 ANS

*L'Atelier Central de Salzennes est bien connu des amateurs. Il est en effet le seul à assurer les révisions et réparations importantes de l'ensemble des locomotives Diesel et électriques du réseau. Cette année, il fête ses 100 ans d'existence. Cet anniversaire nous donne l'occasion de retracer brièvement l'histoire de cet établissement.*

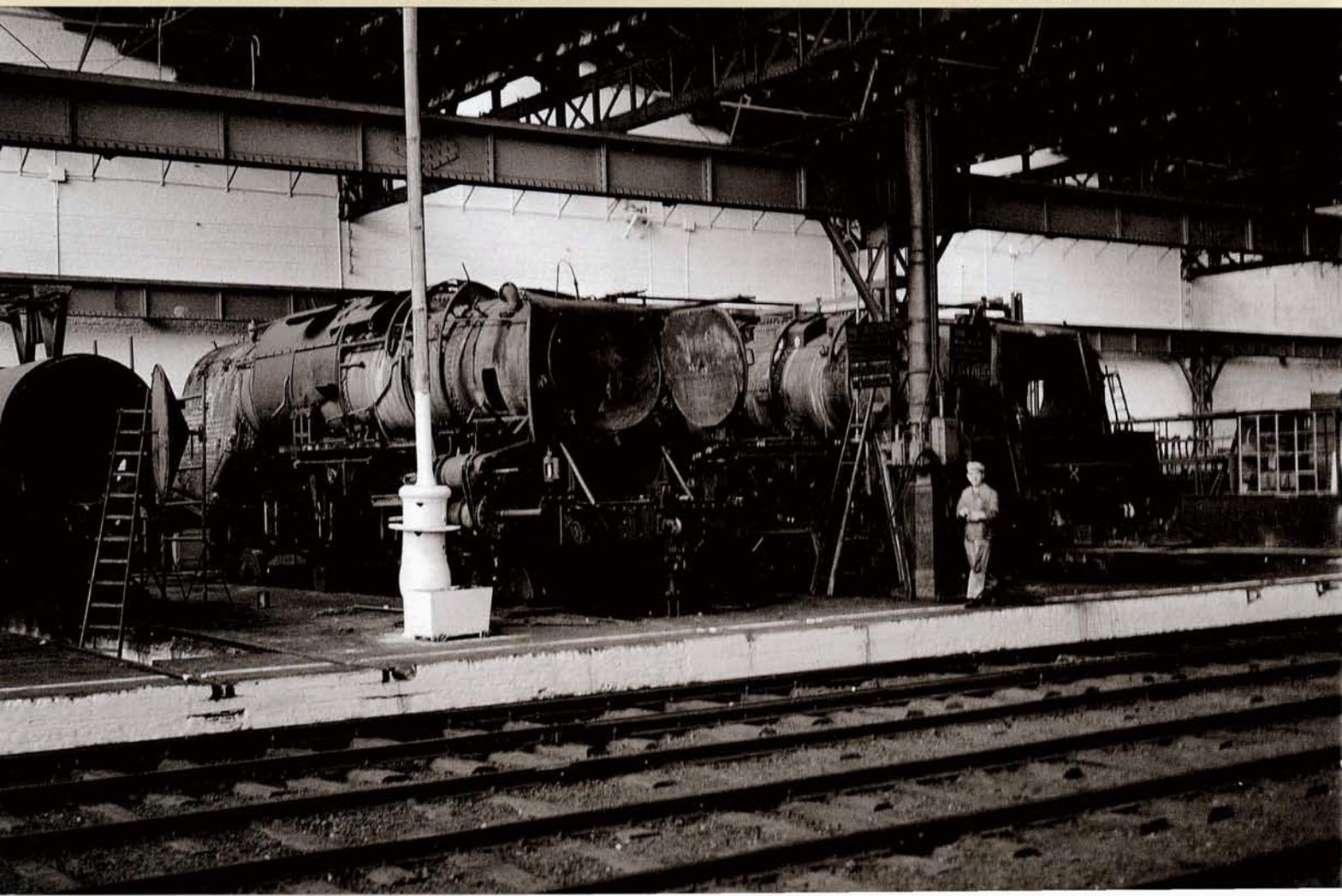
Avec l'extension continue du réseau et l'augmentation constante du trafic, le nombre d'Ateliers Centraux chargés de la révision du matériel roulant augmenta en conséquence. Le premier atelier fut celui de Mechelen, construit dès le début du rail en Belgique, en 1835. En 1875, un nouvel atelier fut érigé à Luttre, suivi peu après par ceux de Cuesmes et Gentbrugge. Un atelier central existait également à Bruxelles Quartier Léopold, construit par la *Grande Compagnie du Luxembourg*. Toutefois, trop étroit, il fut décidé d'implanter un nouvel atelier dans les environs de Namur, dans le quartier dit des Bas-Prés, à Salzennes.

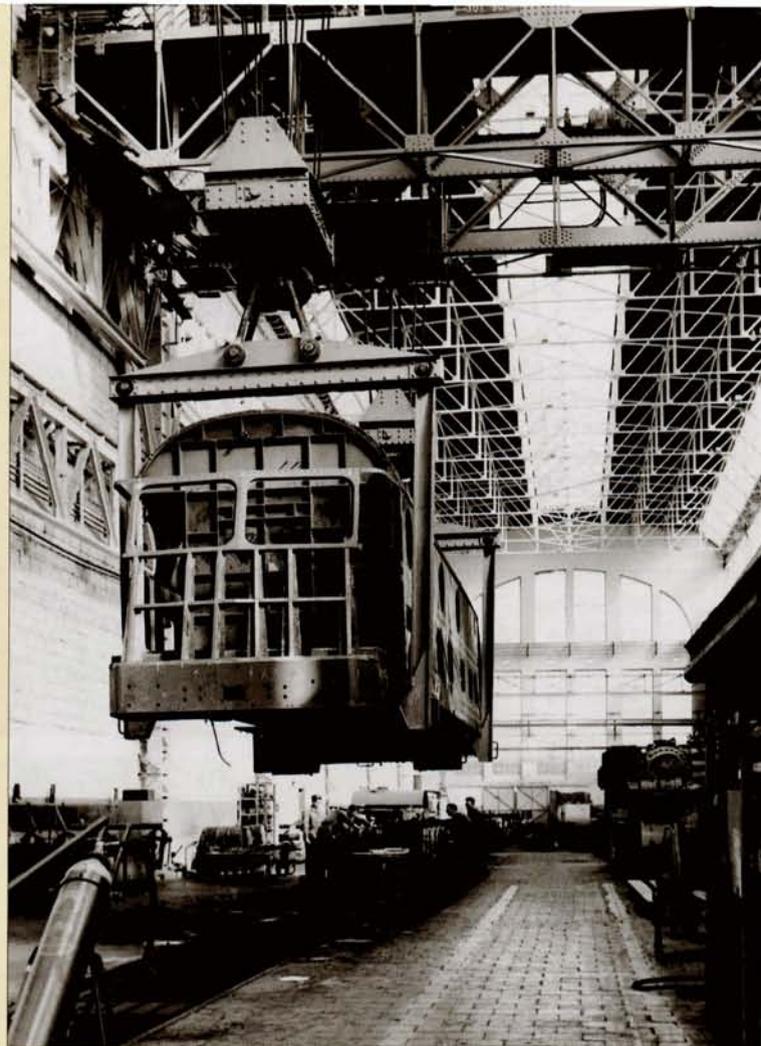
C'est en 1904 que le nouvel établissement entra en activité. Situé non loin de la ligne Namur - Charleroi mais de l'autre côté de La Sambre, il est accessible par une courte ligne (ligne industrielle 283) au départ de la gare de Ronet.



**PHOTO 62-13** Le 20 septembre 1977, des locomotives des séries 55, 59, 60 et 62 subissent une révision générale.  
Jean-Luc VANDERHAEGEN.

**PHOTO BD-087** Dans EN LIGNES 41 pages 6 à 9 (numéro toujours disponible), nous avons déjà publié une série de photos de l'Atelier Central de Salzennes du temps de la vapeur. Revoici une photo montrant deux Pacific du type 1 et, à gauche, une locomotive du type 31 en cours de révision, le 28 juin 1950.  
Bruno DEDONCKER, collection PFT.





Dès 1955, l'atelier de Salzinnes entama sa reconversion pour réviser les locomotives Diesel. En 1959, plusieurs locomotives des types 201 (série 59), 202-203 (séries 52-53) et 270 (série 70) subissaient leur première révision. Sur le document de droite, on voit la caisse de la 201.002 (5902) soulevée par un pont de 50 tonnes. Cette machine avait subi d'importants dégâts lors d'une collision avec la 97.050 à Ensival le 9 février 1959, ce qui nécessita la reconstruction complète d'une des cabines de conduite. Photos SNCB, collection PFT.

Ces installations furent agrandies en 1925 par la construction d'un grand hall de chaudronnerie, doté de ponts roulants de grande capacité.

Les activités principales de l'atelier concernaient la réparation des locomotives à vapeur et la fabrication de leurs pièces de rechange. Il accomplira cette tâche jusqu'en 1965, date de la disparition des révisions générales de ce mode de traction.

Dès 1955, Salzinnes avait déjà progressivement entamé sa reconversion en vue de lui permettre d'assurer les révisions de l'ensemble des locomotives Diesel du réseau.

Pour y répondre, de nombreux aménagements et agrandissements des installations furent réalisés.

Durant la période de transition, l'atelier assura la construction de bogies pour voitures et wagons, des châssis de locomotives Diesel du type 200

(série 51), de pièces diverses, des wagons à marchandises, des ponts roulants, etc.

Au fil des ans, l'atelier poursuivra l'extension et la modernisation de ses installations. Ainsi, en 1970 fut entamée la construction d'un vaste hall moderne, équipé d'un pont roulant de 100 tonnes, pour la révision des locomotives. Il s'agit du fameux hall 08, qui devint le cen-

tre névralgique de l'atelier.

En 1971, fut érigé un nouveau bâtiment insonorisé destiné aux essais des moteurs Diesel.

En 1975, un bâtiment social fut construit.

En 1976, l'atelier s'équipa d'un hall de peinture moderne, avec tunnel à peinture et four de séchage.

**PHOTO 62-14** La 2628 en révision générale le 1er mars 1981.  
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



*La 2715 suspendue aux crochets du pont de 100 tonnes, dans le fameux hall 08, lors des portes ouvertes des 24 et 25 avril 2004.*  
Dave HABRAKEN.

L'atelier de Salzinnes est le deuxième en importance après celui de Mechelen.

Sa superficie occupe 23 hectares, dont 7 sont bâtis. A l'entrée se trouvent les bâtiments administratifs, les bureaux techniques et les laboratoires.

Les bâtiments à usage technique comprennent :

- un hall à usages divers : réparation du petit matériel électrique, centre de formation professionnelle, installations sociales, simulateur de conduite pour la formation des conducteurs, etc.;
- un ensemble de constructions constitué par des nefs de largeurs et de hauteurs variables numérotées de 4 à 20 (4 : atelier de révision des transmissions hydrauliques; 5 : atelier de révision des moteurs Diesel et des accessoires; 6 et 7 : ateliers de tôlerie; 8 : atelier de montage; 9 : magasins; 11 : fabrication des charpentes; 13 : ateliers des bogies; 14 : ateliers des grosses machines-outils; 15 et 16 : ateliers mécaniques; 17 : forges; 18 : atelier de révision des roues; 19 : réparation des machines outils; 20 : atelier électrique). Ces halls abritent les différents ateliers et sont desservis par des ponts roulants de 1 à 100 tonnes suivant les chantiers desservis;
- des bâtiments annexes, dont un banc d'essais pour moteur Diesel, l'atelier de réparation des roues, le hall de peinture pour le matériel roulant, etc.



**PHOTO 62-15** ↗

*L'automotrice 974 au séchage dans le tunnel à peinture, le 20 octobre 2000.*

Christophe HOLLANGE.

*Le 24 avril 2001, la 1608 était à la peinture. Elle ressortit dans la livrée dorée, robe qu'elle porte toujours aujourd'hui.*

Cédric SOLTYS.



Deux vues du hall 08 prises en juillet 1977. Ci-dessus, on voit, en cours de révision, du bas vers le haut, une locomotive de la série 62, deux 51, une 52 ou 53, et une 92. Ci-dessous, on aperçoit la 5143, une 92 et la 8202.

Collection PFT.



*Un moteur Diesel General Motors d'une locomotive de la série 55 à chauffage électrique est testé sur le banc d'essai de l'atelier.*  
Collection PFT.

Aujourd'hui, l'atelier occupe près de 850 personnes de haute qualification, rompues aux multiples spécificités des techniques du rail et à l'emploi d'un équipement de pointe. Pour preuve, l'obtention en février 2003 du certificat ISO 9001 pour une grande partie de ses activités, avec comme objectif la certification complète des activités pour 2005.

Avec le déclin de la traction Diesel, c'est la révision des engins électriques qui occupe la plus grande partie du travail. Les automotrices postales, aujourd'hui réformées, ont également été aménagées par l'AC Salzinnes.

Depuis quelques années, l'atelier révisé aussi certaines voitures internationales.

Outre les révisions et réparation des matériels roulants, l'Atelier de Salzinnes effectue de nombreux travaux de sous-traitance pour le secteur privé. Il construit également des accessoires tels que le mobilier de gare et de quais (bancs, abris, ...), des tabliers de pont, etc. Il a également conçu les simulateurs de conduite destinés aux conducteurs, dont certains exemplaires ont été exportés vers des réseaux étrangers.

Avec la libéralisation du rail, une grande partie du personnel est toutefois fort inquiet pour son avenir.

**PHOTO 62-16** ↗

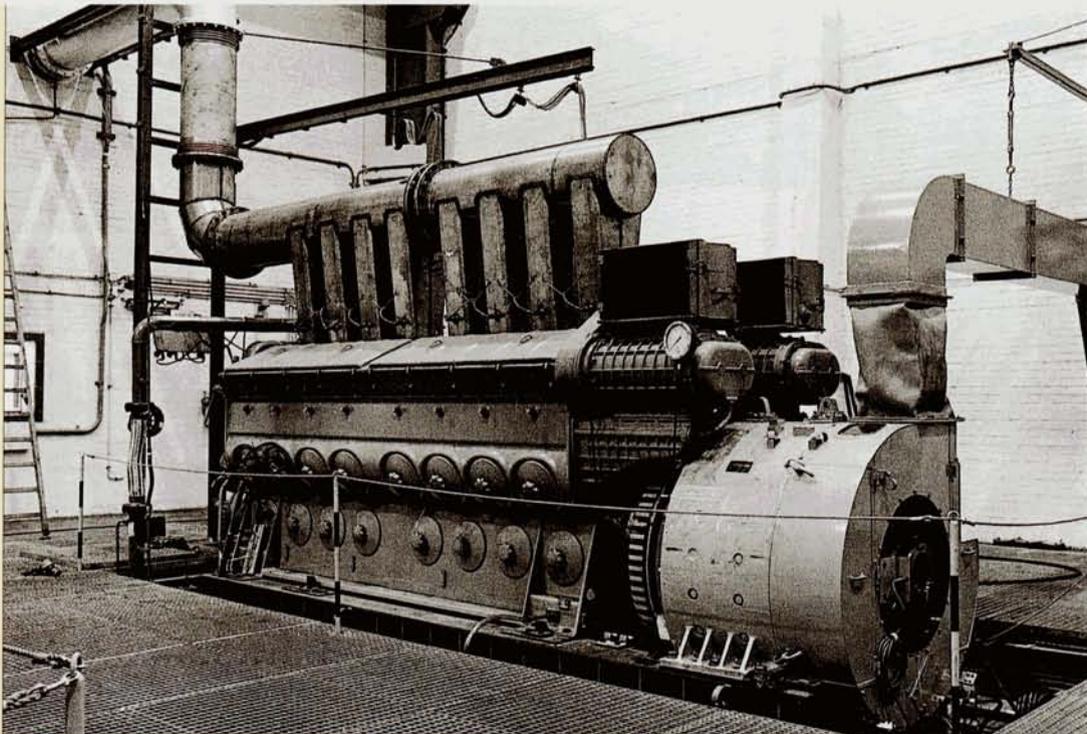
*La 6601 en cours de transformation, le 31 mars 1981. Elle ressortira renumérotée 7101.*

Jean-Luc VANDERHAEGEN.

**PHOTO 62-17** →

*la 2021 en révision intermédiaire, le 20 octobre 2000. Elle ressortira le l'atelier le 11 février 2001.*

Christophe HOLLANGE.



**PHOTO 62-18 →**

La 5306 dans le hall 08, lors de sa transformation avec des cabines flottantes, le 31 mars 1981. Rappelons qu'elle fut la première des 34 locomotives des séries 52, 53 et 54 pourvues de nouvelles cabines de conduite.

Jean-Luc VANDERHAEGEN.



**PHOTO 62-19 →**

Depuis quelques années, l'atelier de Salzinnes assure des révisions de voitures internationales du type I10. Ici, l'équipement électrique d'une voiture est testé sur une voie d'essai. La 1801 assure l'alimentation électrique. La 8068 est une des cinq locomotives actuellement affectée aux manoeuvres dans l'enceinte de l'atelier, avec les 8066, 8067, 8069 et 9147.

Pierre HERBIET, juin 2002.



**PHOTO 62-20 ↓**

Après avoir subi une révision générale, la 6006 quitte l'Atelier Central de Salzinnes en novembre 1985. Elle fut la dernière locomotive de sa série à avoir subi une révision.

HERBIET Pierre.





Le 29 juillet 1980, les 6216 et 6226 subissaient une révision intermédiaire. Après ponçage de leur caisse, la décoration d'origine réapparaît quelque peu... Les deux locomotives ressortiront dans la nouvelle livrée jaune.

Pierre HERBIET.



La 5948 en cours de révision générale, le 16 mai 1978.

Alain JANMART.



**PHOTO 62-21**

Un endroit bien connu des amateurs, puisque visible depuis la rue : le parc des locomotives en attente de révision, de réparation après accident, ou de décision concernant leur sort. En avril 2002, les engins suivants y étaient garés; de gauche à droite : la 2361 radiée le 24 avril 2003; la 2307 réformée le 13 mai 1992; la 5314 également mise hors inventaire; la 1211 pour révision; et la 5183 rachetée par le PFT en attente de transfert vers Saint-Ghislain.

Pierre HERBIET, avril 2002.

**PHOTO 62-22**

*Les 9206 et 9209 ont servi quelques années pour assurer les manoeuvres à Salzinnes. Le 4 mars 1998, la 9209 poussait la 5521 dans le banc d'essai. Aujourd'hui, cette locomotive est préservée par le PFT (acquise en 2003), tandis que la 9206 a été érigée en monument devant l'atelier.*  
Pierre HERBIET.



**PHOTO 62-23**

*La 1604 en révision intermédiaire en septembre 1997.*  
Pierre HERBIET.



**PHOTO 62-24**

*En septembre 2002, la 6225 subit une révision intermédiaire durant laquelle elle sera équipée de la TBL2 pour pouvoir circuler sur la LGV2 entre Leuven et Ans.*  
HERBIET Pierre.



## Allemagne

### ■ DB : la fin des 150

Fin décembre 2003, *Railion* a retiré les dernières locomotives de la série 150. Ces machines étaient assez discrètes, car cantonnées au seul trafic des marchandises, et leur effectif ne comptait "que" 194 unités. Elles étaient également les plus vieilles machines de la DB encore en activité.

L'origine de la série remonte à 1952, lorsque la DB étudia un vaste programme de construction de locomotives électriques unifiées pour faire face aux destructions de la guerre et aux nouvelles électrifications. Quatre catégories de machines furent commandées en 1954 :

- les E 10, puis 110 (Bo'Bo') pour les trains de voyageurs rapides et lourds;
- les E 40, puis 140 (Bo'Bo') identiques mais pourvues de rapports d'engrenages pour le trafic marchandises;
- les E 41, puis 140 (Bo'Bo'), une version plus légère et moins puissante pour les trains de voyageurs légers;
- les E 50 (Co'Co')0 une version à 6 essieux de la E 40 pour le trafic lourd de marchandises sur les lignes à profil difficile.

Commandées à 194 unités en plusieurs tranches, les E 50 furent construites de 1957 à 1973 par *AEG* (181 machines) et *Siemens* (13 machines) pour la partie électrique, et par *Krupp* (181 machines) et *Krauss-Maffei* (13 machines) pour la partie mécanique. Elles portèrent les numéros 150 001 à 139 (ex. E 50 001 à 139 jusqu'en 1968) et 140 à 194. Elles étaient équipées de six moteurs de traction développant une puissance



*La 150 001-6 dans sa version d'origine, photographiée à Oberhaun sur la ligne Kassel - Würzburg, le 21 juillet 1978. Première de sa série, elle fut mise en service le 1er avril 1957 à Würzburg, et réformée le 30 octobre 1999 à Kornwestheim. Claude VANDECASTEELE.*

totale unihoraire de 4560 kW et continue de 4080 kW. Avec une vitesse maximale limitée à 100 km/h et une masse s'élevant à 128 t (126 t pour les E 50 001 à 026), leur force de traction au démarrage atteignait pas moins de 45 t, ce qu'aucune autre série de locomotives, même moderne, n'est capable de réaliser. En simple traction, elles remorquaient des charges de 1600 t en rampe de 10 ‰ à 50 km/h.

Les dépôts suivants ont hébergé des E 50 : Kornwestheim, Nürnberg-Rbf, Aschaffenburg, Bamberg, Hagen-Ekese, Würzburg, Bebra, Augsburg, Ingolstadt et Neu-Ulm. Elles étaient engagées prin-

cipelement sur les lignes à profil difficile, ainsi que sur des services de pousse sur des sections en forte rampe.

Leur réforme débuta lentement à partir de 1993, pour s'accélérer dès 1999 lors de la livraison des nouvelles machines des séries 152 puis 185. Les locomotives subsistantes furent alors rassemblées à Kornwestheim et principalement engagées dans le sud de l'Allemagne. Les dernières 150 furent arrêtées en février 2004.

Deux locomotives sont préservées par DB-Museum : la 150 091 (verte) à Koblenz-Lützel et la 150 186 (rouge) au SEH Heilbronn.



#### PHOTO 62-25

*La 150 025-5 en tête d'un lourd train de pétrole à Linz dans la vallée du Rhin. Elle est habillée de la dernière livrée en vigueur (verkehrsrot), pourvue de doubles phares rouge-blanc et de nouveaux encadrements des fenêtres et grilles de la paroi latérale. Elle était non seulement la dernière machine active de la première série (150 001 à 025), mais également la plus ancienne machine de la DB. Elle fut retirée du service le 17 février 2004, à Kornwestheim. Jean-Luc VANDERHAEGEN.*

## Fin aussi pour les 216

Les unes après les autres, les séries anciennes disparaissent rapidement de la scène ferroviaire allemande, parmi lesquelles les dernières locomotives Diesel de la série 216.

En vue d'entamer le remplacement des locomotives à vapeur sur les lignes principales du réseau, la DB étudia au début des années '60 un nouveau type de machines Diesel universelles, à bogies, à transmission hydraulique et pourvues d'un seul moteur Diesel. Après la construction de 10 machines prototypes en 1960 et 1963, les V 160 001 à 009 (les célèbres "Lollo") et 010, la DB commanda une série de 214 engins : les V 160 011 à 224. Elles furent livrées par *Krupp, MaK, Deutz, Henschel* et *Krauss-Maffei* de 1964 à 1968.

Les V160 de série étaient équipées d'un moteur Diesel MTU de 16 cylindres en V développant 1400 kW. Leur masse totale s'élevait entre 75,7 et 77 t. Elles pouvaient circuler à 120 km/h.

Le chauffage des trains de voyageurs était assuré par une chaudière à vapeur.

Les 216 furent toujours affectées dans le centre et le nord du réseau (dépôts d'Osnabrück, Oberhausen, Giessen, Kassel,



**En avril 1975, la 216 171-9, toujours habillée de sa livrée d'origine, attend à Luxembourg le départ en tête d'un train vers Trier et Koblenz. Elle fut réformée au dépôt de Kassel le 30 septembre 1998.**  
Jean-Luc VANDERHAEGEN.

Oldenburg, Lübeck, Hamburg, Nürnberg, Hagen-Ekese, Gelsenkirchen, ...).

Les séries 215 (1968), 217 (1965), 218 (1968) et 219 (1965) héritèrent de la même caisse et des bogies des 216. Extérieurement, peu de choses les différenciaient.

La réforme des 216 s'est étalée sur une dizaine d'années, à partir de 1993. Les cinq dernières ont été arrêtées les 3 et 4 février 2004. A noter que six 216 mo-

difiées en octobre 2002 pour remorquer ou secourir les rames à grandes vitesses ICE 3 circulant sur la ligne Köln - Frankfurt sont toujours reprises aux effectifs, mais renumérotées dans la série 226.

Après leur réforme, plusieurs 216 ont pu reprendre du service auprès de sociétés privées allemandes (OHE, MKB, Wiebe, BE et NIAG) et italiennes, tandis que les 216 003, 216 106 et 216 221 sont conservées par DB Museum.

## Espagne

### Modernisation des 333

A la suite de la modernisation de 32 locomotives de la série 333 par *Alstom* (voir *EN LIGNES 53* page 30), la vitesse maximale de huit machines de la sous-série 333.3 a été portée à 145 km/h pour remorquer les trains *Talgo* Madrid - Cartagena et Alicante - Murcia. Ces locomotives ont été renumérotées dans la nouvelle tranche 333.401 à 408.

Dans le même registre, la RENFE a approuvé la modification de 28 autres 333 en 333.5, sur lesquelles la vitesse maximale sera aug-

**La 333-401 (ex. 333-330, ex. 333-044), en tête d'un Talgo Madrid - Cartagena. Sucina, février 2004.**  
Felipe ARANDA.



mentée à 200 km/h. La transformation sera réalisée par *Alstom* pour un montant de 72 millions. Leurs bogies à 3 essieux CoCo seront remplacés par des bogies à deux essieux BoBo. Comme les autres 333 transformées,

elles recevront un nouveau moteur Diesel, un nouvel alternateur, un nouveau système de contrôle et des nouvelles cabines de conduite dans le style de la PRIMA d'Alstom. La masse totale sera réduite de 120 à 90 t.

## France

### Fin de parcours pour les BB 8100 de la SNCF

Avec le garage des 16 dernières BB 8100 utilisées en ligne fin décembre 2003, s'achève la carrière d'une remarquable série de la SNCF.

L'origine de ces petites machines à 1500 V continu remonte au 12 septembre 1940, lorsque la SNCF commanda à *Alstom* la locomotive prototype BB 0401. La Seconde Guerre mondiale empêcha sa livraison, si bien que la SNCF dut attendre jusqu'au 29 janvier 1947 pour la réceptionner. Elle fut immédiatement renumérotée BB 8001.

Pour l'électrification des artères Paris - Lyon et Sète - Nîmes, ainsi que pour remplacer les locomotives détruites durant la guerre, la SNCF commanda très rapidement, le 29 novembre 1945, une série de 136 locomotives. En 1948, 35 unités supplémentaires furent commandées. Elles furent construites entre 1948 et 1955 par *Alstom* à Belfort, *MTE* au Creusot et *Oerlikon-Batignolles* à Nantes. Elles furent numérotées BB 8101 à 8271.

Ces BB de 12,930 m de longueur avaient une masse de 92 t et pouvaient circuler jusqu'à 105 km/h. Les quatre moteurs de traction délivraient une puissance continue de 2100 kW.

En début de carrière, elles étaient affectées aux dépôts de Paris-Lyon, Paris-Sud-Ouest, Villeneuve, Montrouge, Laroche et Dijon, et engagées principalement dans tout le sud-ouest du réseau, aussi bien en tête de trains de voyageurs que de marchandises. Dans les années '70, elles furent regroupées dans le district sud-est, aux dépôts de Dijon et Chambéry. En 1983, le dépôt d'Avignon fut doté de ses premières BB 8100. L'amortissement de la série débuta en 1988, parallèlement avec la mise en service des nouvelles séries BB 7200 et BB 22200.

Durant les dernières années de leur vie, les BB 8100 étaient surtout visibles en tête de trains de fret dans le triangle Avignon - Marseille - Nîmes. La livraison massive des nouvelles BB 27000 à Avignon a marqué leur arrêt définitif fin décembre 2003.

En 1993, la SNCF envisagea de transformer 27 BB 8100 pour le service des



**PHOTO 62-26** Le 6 septembre 1984, la BB 8198 affectée au dépôt de Dijon remorquait une automotrice de la série Z 7100. Le train est garé en gare de Beaune. Cette locomotive fut mise en service à Villeneuve le 23 novembre 1950 et faisait partie du dernier contingent resté en activité.  
Jean-Luc VANDERHAEGEN.

manoeuvres. A la suite du coût excessif de l'opération, seules 12 machines furent réellement modifiées (voir *EN LIGNES 25* page 17). Renumérotées 80001 à 80012, on peut toujours les voir en action à Paris-Austerlitz où elles assurent la remonte des rames vides à voyageurs. En fonction de leur kilométrage, certaines pourraient survivre jusqu'en 2010. Les 80006 et 80008 furent radiées en 2002.

Des locomotives identiques furent exportées aux Pays-Bas : 60 unités de 1950 à 1958 (1101 à 1160 des NS), et au Maroc : 14 machines livrées de 1948

à 1951 (E 701 à 714 ONCF). Toutes furent réformées pour 1998.

Au 1er mai 2004, au côté des dix 80000, il subsistait encore dix BB 8100 aux inventaires : les BB 8110, 8153, 8174, 8187, 8191, 8216, 8224 et 8229 garées à Avignon, la BB 8257 à Paris-Sud-Ouest et la BB 8212 affectée au département infrastructure et utilisée pour le dégivrage des caténaires en hiver.

Cinq locomotives sont conservées : la BB 8177 par l'APPAF à Miramas, la BB 8238 par l'AAATV à Breil-sur-Roya) et les 8122, 8194 et 8240 à Vitry-sur-Seine.  
**William BOECKX.**

**Le 22 juillet 1998, la BB 8234 remorque un train réduit à sa plus courte composition, ici photographié au milieu des étangs de Leucate entre Narbonne et Perpignan. Elle fut mise en activité le 20 décembre 1951 à Villeneuve et radiée à Avignon en décembre 1999.**  
Gilbert LAURENT.





Les travaux de la future LGV Est entraînent des détournements de trafic en Champagne-Ardenne, région voisine de la Belgique.

Ainsi, les 8 et 9 novembre 2003, la totalité du trafic voyageurs de l'axe Paris - Reims - Charleville a été détourné par l'itinéraire emprunté à l'origine par les Express Paris - Charleville - Luxembourg. C'était l'occasion de revoir (et d'entendre) les CC 72000 déambuler sur la ligne 2, alias la «Ligne des Peupliers» avec une BB 15000 en véhicule.

Ci-dessus ↑ : le train "Grandes Lignes" 1521 Paris - Charleville détourné par Trilport - Reims vient de franchir le seuil de Fère et débouche dans la vallée de la Vesle. Bazoches, 8 novembre 2003.

De la mi-décembre 2003 à la fin de mars 2004, une partie des trains circulant entre Reims et Châlons ont été détournés via le raccordement d'Epernay. Un véritable défi pour les Diesel affectés au fret qui ont alors dû affronter le dos d'âne (avec rampe de 9 ‰ sur chaque versant) qui caractérise la ligne 22<sup>5</sup> Epernay - Reims. Responsables : les travaux d'électrification de la courte section St Hilaire-au-Temple - Châlons qui permettront aux TGV de rejoindre la ligne classique Paris - Strasbourg dans cette dernière gare afin de desservir St Dizier et Bar-le-Duc.

Au milieu ↗ : la relation Reims - Dijon d'après-midi, détournée de Reims à Châlons, photographiée au cours de sa descente vers Epernay. Avenay, 10 février 2004.

Ci-contre → : de août à septembre 2003, des travaux de renouvellement de voie effectués entre Liart et Tournes (section Aulnoye - Charleville) ont causé un grand nombre de détournements. Ici, un train fret à Guignicourt entre Tergnier et Reims, remorqué par les BB 67609 et 67559, le 16 septembre 2003.

Gilbert LAURENT.



## Luxembourg

### Homologation de matériels

Afin d'obtenir l'autorisation de circulation au Luxembourg des 427000 de la SNCF ainsi que des rames TGV Réseau (en vue du TGV-Est), les 427098 + 427107 et la rame TGV Réseau 532 ont été testées respectivement en février et en mars sur le réseau CFL. L'utilisation des 427000 permettra de supprimer les échanges de traction à Thionville pour les trains de marchandises circulant entre Sibelin et Bettembourg.

Vu qu'aucune des 12 automotrices à deux niveaux (TER2N NG) série 2200 des CFL (commandées en 2002 - voir *EL* 53 p. 28) n'était livrée, une automotrice SNCF identique, la Z 24504, a séjourné du 26 avril au 6 mai au Grand-Duché de Luxembourg pour y effectuer les tests nécessaires (compatibilité avec les installations de sécurité et de télécommunications) préalables à leur mise en service. Entretiens, la Z 2201 a été livrée aux CFL le 21 mai dernier.

➤ Les 427098 et 427107 de la SNCF accouplées à une voiture de mesure, garées au dépôt de Luxembourg le 16 février 2004. *Emile BECKER.*

➔ L'automotrice TER2N NG Z 24504 de la SNCF au dépôt de Luxembourg le 26 avril 2004. *Serge PLETGEN.*



### Vossloh rachète les ME 26

Siemens Dispolok a vendu les 12 locomotives du type ME 26 (voir *EN LIGNES* 43 pages 5 à 7) à Vossloh (VSTF). Elles seront cédées en leasing au NOB (Nord-Ostsee Bahn), une filiale de Connex, qui les engagera en 2005 sur le trafic voyageurs de la Marchbahn, entre Hambourg et Westerland/Sylt, en attendant la livraison fin 2006 de nouvelles machines VSTF du type R3000. D'ici au mois de juillet, toutes les ME 26 louées par les CFL seront échangées contre des nouvelles G1206 également louées par les CFL (voir *EN LIGNES* 59 page 23). Les ME 26.03 et 26.08 ont déjà quitté le Grand-Duché de Luxembourg le 7 mai 2004.

Le 23 juin 2003, la ME 26-04 louée aux CFL remorquait un train spécial du GAR entre Luxembourg et Heidelberg. Le train longe ici la Saar dans les environs de Kanzem (ligne Trier - Saarbrücken). *Emile BECKER.*



## Le dernier été des 3600?

Avec la livraison prochaine aux CFL des 20 nouvelles locomotives TRAXX de Bombardier (voir *EN LIGNES 58* page 14), les machines de la série 3600 vivent leur dernier été. Au mois de mai, il ne subsistait plus que 5 unités en activité (3602, 3603, 3608, 3610 et 3612), pour un roulement réduit à 3 jours et publié ci-dessous. Elles assurent encore deux parcours en Belgique, vers Athus et Gouvy (LOCO 3, en gras).

*C'est vers Longwy que les 3600 sont les plus actives. La 3609 en tête du train 7862 Luxembourg - Longwy. Mont-St. Martin (frontière), 31 mars 2004. Emile BECKER.*



### ROULEMENT DES 3600 CFL (uniquement les trains de jour, pas de service le dimanche)

**LOCO 1 :** Lw 06.21 - 6882 - 07.24 L 07.26 - 41918 (pas le lundi) - 08.04 BTG - à vide - L 12.09 - 7862 - 12.42 Lw 13.18 - 7888 - 13.52 L 18.09 - 7868 - 18.42 Lw 19.01 - 507868 - 19.14 P - à vide - Es

**LOCO 2 :** Lw 06.43 - 7881 - 07.25 L - à vide - Bu 11.54 - 47900 - 12.57 Lw 14.20 - 47939 - 14.51 Bu - à vide L 17.46 - 7874 - 18.22 Lw 18.44 - 583419 - 19.16 L 19.20 - 3419 - 19.56 Eb

**LOCO 3 :** Lw 07.26 - 7882 - 07.57 L 15.20 - 6915 - **16.15 A 16.45** - 6942 - 17.40 L 18.15 - 3818 - **19.25 Gy 19.57** - 503818 - 20.04 Tv

#### SAMEDI :

**LOCO 1 :** THL 09.20 - 41918 - 09.41 BTG

**LOCO 2 :** Lw 07.43 - 47937 - 08.20 Bu - à vide - P - à vide - Bu 11.56 - 47900 - 12.34 Lw 14.20 - 47939 - 14.51 Bu - à vide - L

**LOCO 3 :** BTG 07.24 - 44881 07.50 - THL - à vide - L

**ABBREVIATIONS :** A : Athus, Bu : Belval-Usines, Eb : Ettelbrück, Es : Esch/Alzette, Gy : Gouvy, L : Luxembourg, Lw : Longwy, P : Pétange, THL : Thionville, Tv : Troisvierges.

*Du 13 au 16 mars 2004, le train de contrôle des rails de la DB (autorail 719 101 / 720 101) a parcouru le réseau luxembourgeois. A la suite d'un problème avec un des moteurs Diesel de l'autorail, une locomotive Diesel du type G 400B de Vossloh a été ajoutée devant l'autorail. Le 15 mars 2004, le train de mesures passait à Schiërem, sur la section Ettelbrück - Luxembourg. Emile BECKER.*



*Depuis le mois de mars, la ligne Kautenbach - Wiltz subit un renouvellement complet de son infrastructure, nécessitant une interruption totale du trafic pour plusieurs semaines. La locomotive 66606 (ex. SNCF BB 66606) appartenant à l'entreprise française de travaux de voie R. Vecchietti et Cie est présente sur cet important chantier. Elle est ici visible dans la gare de Wiltz, le 21 avril 2004. Emile BECKER.*





↑ **PHOTO 62-27**

*Le dimanche 28 mars 2004, à l'occasion de la Journée de la Famille, de la Croix-Rouge et de l'opération Télévie, la locomotive à vapeur 5519 a remorqué un train spécial sur la ligne Luxembourg - Troisvierges. Nous la voyons ici au Départ d'Ettelbrück en direction de Luxembourg. La rame était renforcée par la voiture "Rendez-vous" du GAR et la voiture "Vélo".*

*Pierre HERBIET.*

← **PHOTO 62-28**

*Le même jour, la 1604 a remorqué deux paires de trains IR Luxembourg - Troisvierges. Ici, l'IR 3737 Luxembourg - Troisvierges au départ du point d'arrêt de Maulusmühle.*

*Michel HANSSENS.*

## ■ **Etranger en bref...**

### **ALLEMAGNE**

● Comme déjà mentionné dans le *EN LIGNES 59* page 19, beaucoup de sociétés privées éprouvent des difficultés, surtout en Allemagne. Le KEG (Karsdorf Eisenbahn Gessellschaft) a finalement cessé ses activités le 31 janvier 2004. Les trains KEG ont été repris par d'autres opérateurs, notamment Railion, rail4chem et le HGK.

Le KEG fut fondé en 1993 pour la desserte de l'usine de ciment de Karsdorf. Au milieu des années 1990, avec la chute des transports de ciment, le KEG diversifia ses activités surtout dans le

domaine de trains de travaux et la remorque des trains de kérosène à destination de l'aéroport de München, mais aussi la révision de locomotives, la location de wagons, et la reprise de certains services voyageurs sur des petites lignes locales.

Le KEG possédait un important parc de traction comprenant une centaine d'engins, principalement des locomotives Diesel, parmi lesquelles 26 machines roumaines du type 060 DA, et une cinquantaine d'autorails légers. A l'exception de quelques autorails, l'ensemble de ce matériel avait été acquis d'occasion.

- La société privé PEG (Prignitzer Ei-

senbahn Gesellschaft) (voir *EN LIGNES 56* page 18) a été rachetée par la société anglaise ARRIVA. Les principales activités de cette société créée en 1996 sont l'exploitation voyageurs de plusieurs lignes locales et la remorque de trains de travaux. C'est le PEG qui avait rapatrié la 29.013 de Meiningen à Aachen le 7 novembre 2003.

### **FRANCE-ITALIE**

● Quatre mois après la mise en service commerciale de l'autoroute ferroviaire "Modalohr" entre Aiton et Orbasano, le bilan est bien maigre, puisque les quatre allers-retours quotidiens voyagent pratiquement à vide !

## Grèce

### Nouveaux autorails GTW 2/6...

Les Chemins de fer grecs (OSE) mettent actuellement en service une série de 29 autorails Diesel, dont 17 à voie normale et 12 à voie métrique. Construits par *Stadler-Bombardier* et assemblés par les RhB en Suisse, ils sont pourvus d'un moteur Diesel MTU de 400 kW. Ils ont été spécialement commandés pour renforcer le parc de traction en prévision des prochains Jeux Olympiques. Leur capacité s'élève à 82 places assises + 16 strapontins, et 106 places debout. Ils peuvent circuler à 115 km/h. Numérotés dans la série 560, ils sont engagés en trafic régional sur les lignes Athènes - Chalkis, Larissa - Volos, et sur le réseau à voie métrique du Péloponèse.

### ... et de nouvelles locomotives

Les OSE ont également commandé des nouvelles locomotives Diesel et électriques.

Chez *Bombardier*, une série de dix locomotives Diesel du type 220 (220 027 à 036) sont en cours de livraison. Elles viendront renforcer les 26 machines du même type mises en service de 1998 à 1999 (A 471 à A 496, renumérotées 220 001 à 026 - voir *EN LIGNES 48* page 27). Elles seront engagées en tête d'IC et de trains rapides.

En traction électrique, les OSE ont commandé chez Siemens 24 EuroSprinter. Elles seront identiques aux 6 locomotives de la série H 561 livrées en 1997 (voir *EN LIGNES 49* page 20). Leur mise en service ne devrait toutefois pas intervenir avant 2006, lorsque l'ensemble de l'artère Thessalonique - Athènes sera électrifiée.



Un des 12 nouveaux autorails à voie étroite des OSE, testé en Suisse sur les Chemins de fer Rhétiques (RhB), stationne au dépôt de Landquart du RhB. Ces autorails se composent de trois éléments : deux remorques-pilotes à plancher surbaissé, entre lesquelles est intercalé un petit module moteur à deux essieux. Michel HANSENS, 13 décembre 2003.



La commande prévue d'automotrices électriques (une version électrique des autorails Desiro de Siemens) pour la desserte de la banlieue d'Athènes, a été remplacée par l'acquisition d'autorails Desiro. Le 20 février 2004, deux autorails Desiro grecs effectuent un parcours d'essai entre Aachen et Düren, ici en passage à Stolberg. Kristof AVONDS.

## TCHEQUIE

● Le 15 mars 2004, les Chemins de fer tchèques (CD) ont commandé chez *Skoda* une série de 20 locomotives tritensions (3 kV =, 25 kV 50 Hz et 15 kV 16,7 Hz) de la série 380 destinée aux trafics internationaux voyageurs (jusqu'à 200 km/h) et marchandises dans l'Europe centrale. Elles seront



Vue d'artiste de la 380, dont le design a été réalisé par Porsche.

homologuées pour circuler en Tchéquie, Slovaquie, Allemagne, Pologne, Autriche et Hongrie. La première machine est attendue pour mars 2007, la dernière pour 2012.

## FRANCE

● Deux sociétés privées ont obtenu une licence pour circuler sur le réseau français. Il s'agit d'Eurotunnel et de Rail4Chem (r4c). Eurotunnel a l'intention d'assurer dès 2005 des trains de fret entre Dollans Moor (Royaume-Uni) et Basel. Dans un premier temps, 5 trains devraient circuler par semaine, pour atteindre 30 trains vers 2008. Pour assurer ce service, Eurotunnel a commandé auprès d'*Alstom* 3 PRIMA tritensions (1,5 kV, 15 et 25 kV) + 2 en option. De son côté, r4c assurera dès janvier 2005 des trains BASF entre Ludwigshafen (D) et Tavaux, près de Dole, à l'aide de locomotives TRAXX de la série 185 lui appartenant. Dans le courant de 2005, r4c remorquera des trains entre Saarbrücken et Dollans Moors, dont la traction sera assurée par deux PRIMA commandées par r4c.

## LIVRAISONS

7834 : xx-xx-04 FNND

## ENGINS RADIÉS

7330 : 01-05-04 GCR  
7342 : 01-05-04 MKM  
8254 : 01-05-04 NK

## MUTATIONS

6238 : FNND → INF (FKR)

## MISES EN PARC

## SORTIES DE PARC

## SORTIES DE RÉVISION

740 : 08-03-04 M  
746 : 06-04-04 M  
751 : 22-03-04 M  
770 : 23-04-04 M

## RENUMEROTATION

### VENTES

6302 : Ventura (Italie) 05-04  
8033 : Ventura (Italie) 05-04

### DÉMOLITIONS

### LOCATION

### ABRÉVIATIONS

ER : rame à vide du train x  
F : train facultatif  
FBM : Bruxelles-Midi  
FCR : Charleroi-Sud  
FHS : Hasselt  
FKR : Merelbeke  
FNND : Antwerpen-Noord  
FSR : Schaerbeek  
GCR : Charleroi-Sud  
INF : Direction Infrastructure  
M : modernisée  
MKM : Stockem

NK : Kinkempois  
UM : en unité multiple  
① : le lundi  
② : le mardi  
③ : le mercredi  
④ : le jeudi  
⑤ : le vendredi  
⑥ : le samedi  
⑦ : le dimanche  
= : parcours de la loco à vide

## Locomotives électriques

### série 16

● Un service de plus pour les 16 ! En effet, depuis le 13 juin dernier, les 16 assurent la traction du nouveau train international "Jan Kiepura" (Moscou / Minsk - Varsovie - Bruxelles-Midi) entre Aachen-Hbf et Bruxelles-Midi (INT 347/348/349 - voir *EN LIGNES* 59 page 34 et 60 page 41).

### séries 22-25

● Comme signalé dans notre précédent numéro, les 22/25 ont reçu un sursis et leur roulement s'est même vu attribuer un jour supplémentaire passant de 11 à 12 services (A201 à 212) :

#### A212 :

7021 Aalst - Etterbeek

8021 Etterbeek - Aalst

En outre, le service A202, qui était une journée de réserve, a reçu les trains suivants :

7097 Dendermonde - Leuven

ER 7097 Leuven 09.18 - Schaerbeek 10.00

RE 8397 Schaerbeek 15.48 - Leuven 16.30

8397 Leuven - Mechelen

8097 Mechelen - Dendermonde

Les autres journées sont restées inchangées : voir roulement publié dans le *EN LIGNES* 59 page 26.

● Durant la période touristique s'étendant du 26 juin au 31 août 2004, les 22/25 assurent également les trois relations touristiques suivantes :

- 6771 Blankenberge 17.52 - Bruxelles-Nord 19.09 (la rame circule à vide de Kortrijk (départ 15.40) à Blankenberge (arrivée 16.38)).

- 6714 Aarschot 08.39 - Blankenberge 10.44

- 6764 Blankenberge 18.13 - Aarschot 20.20.

- 6716 Turnhout 08.54 - Blankenberge 11.25. La rame est ensuite transférée à vide à Oostende pour nettoyage puis réexpédiée à Blankenberge) (Blankenberge

12.22 - Brugge 12.32/ 13.10 - Oostende 13.20 / Oostende 17.02 - Brugge 17.12/17.44 - Blankenberge 17.55)

- 6766 Blankenberge 19.00 - Turnhout 21.20.

## LA SNCB COMMANDE DE NOUVELLES RAMES À GRANDE VITESSE

En prévision de la mise en service de la ligne à grande vitesse Bruxelles - Amsterdam en avril 2007, la SNCB et les NS ont passé commande le 24 mai 2004 à la société italienne *Ansaldo-Breda* de 12 automotrices à grande vitesse, assortie d'une option pour 14 rames supplémentaires. Trois rames appartiendront à la SNCB et 9 aux NS. Le montant total de la commande s'élève à 260 millions, dont 62 millions à charge de la SNCB.

Chaque automotrice se composera de 8 voitures, dont 4 seront motrices. La capacité totale s'élèvera à 548 places assises dont 139 en première classe. La vitesse maximale sera fixée à 250 km/h. Elles pourront fonctionner sous les trois tensions rencontrées dans les deux pays : 1,5 et 3 kV continu et 25 kV 50 Hz.

Ces nouvelles rames permettront de relier les deux villes en 1h30 dès avril 2007.



Vue d'artiste des futures rames à grande vitesse commandées par la SNCB et les NS. ANSALDO-BREDA.

Avec la fermeture des derniers charbonnages français qui étaient situés dans la région de Forbach, trois trains de charbon circulent du lundi au vendredi au départ du port d'Antwerpen pour alimenter la cokerie de Creutzwald. Deux de ces trains sont tracés par l'"Athus-Meuse" et remorqués par deux locomotives de la série 13 : le 49813 Antwerpen-Zandvliet 09.42 - Creutzwald 20.16 et le 49815 Leuven 13.51 - Creutzwald 22.16. Le 49813 est composé de wagons du type Fals en livrée verte "B-Cargo". Creutzwald est située sur la ligne Thionville - Sarreguemines. Il s'agit des seuls trains remorqués par des 13 sur cette ligne. Le 15 avril 2004, le 49813 passe à Ukange. Michel HANSENS.



A plusieurs reprises au mois de mars, la 2223 a assuré des échanges de rames de nouvelles voitures à deux niveaux entre Kortrijk et Châtelet. Ce fut le cas le 18 mars, ici en passage dans les environs de Carnières sur la ligne 112 (La Louvière - Marchienne), en direction de Châtelet. Dominique ALLARD.



**PHOTO 62-49** Le train-expo "Train Européen contre le Cancer", organisé par la firme pharmaceutique Aventis, a séjourné en Belgique les 28 et 29 mars. Le 29 mars, il regagne la France, remorqué par la 1188, à Cuesmes. Serge MARTIN.





Retour des trois 77 (7771 + 7774 + 7773) de Sittard à Kinkempois en tête du train 49667 (Veendam - Hermalle-sous-Huy). Geleen, 28 avril 2004. Michel HANSSENS.

## Locomotives Diesel

### séries 55 et 77/78

● Après plus de trois ans de discussions émaillées de nombreuses tracaseries et autres manoeuvres dilatoires, l'homologation des 77 et des 55 sur le réseau allemand a connu un sérieux coup d'accélération en ce printemps 2004. Le remplacement des personnes chargées de l'homologation des engins Diesel au sein de l'EBA (Eisenbahn Bundesamt ou Office Fédéral allemand des chemins de fer) n'y est certainement pas étranger.

Dans ce cadre, des parcours de validation du fonctionnement combiné des systèmes de sécurité belge (Memor), néerlandais (ATB) et allemand (PZB 90) ont eu lieu les 5 et 6 mai entre Kinkempois et Heerlen via Montzen et Herzogenrath.

Le 5 mai fut consacré aux 7773 et 7774 circulant en UM, accrochées avec les petits capots aux extrémités afin de garantir une bonne visibilité des signaux nains à fleur de sol implantés à droite sur les réseaux néerlandais et allemand. Le 6 mai, ce fut au tour de la 5533.

Ces parcours, auxquels ont participé des délégués de la SNCB, de l'EBA et de la DB, se sont parfaitement déroulés.

Auparavant, les 29 et 30 avril, les 7771, 7773 et 7774 ont remorqué en unité triple le train 48640/48642 entre Kinkempois et Sittard. En temps normal, ce parcours est tracté par une locomotive Diesel de la série 6500 de *Railion Nederland*, en double avec une 25.5 (voir *EN LIGNES 61* page 20). Au retour, elles remorquèrent le parcours d'équilibre de cette relation : le train 49667. Le but de cette utilisation était l'initiation à la conduite des 77 d'un instructeur du dépôt de Montzen parlant

l'allemand et devant accompagner les parcours des 5 et 6 mai en Allemagne.

### série 62/63

● La fin des 62/63 affectées à la Direction Train pourrait intervenir dans les prochains jours. En effet, les conducteurs de Mons et de Geraardsbergen ont suivi une initiation sur les 77/78, de telle sorte que les trois derniers services prévus en 62/63 du dépôt de Charleroi-Sud et l'unique service de Merelbeke seront prochainement repris par les 77/78.

● La 6302 a été vendue à la société italienne *Ventura*. Avant son transfert, elle subira une remise en état chez CFD-Lo-corem.

### série 73

● Le déclin de la série 73 se poursuit, avec la mise hors exploitation au 1er mai 2004, de la 7330 de Charleroi-Sud, à la suite de la cassure du vilebrequin du moteur Diesel, et de la 7342 endommagée lors d'une collision à Athus.

### série 82

● Suite à une avarie à son moteur Diesel, la 8254 de Kinkempois a été mise hors service le 1er mai 2004.

*A Heerlen, le 5 mai 2004, durant le changement de front, les 7774 et 7773 cotoient la nouvelle machine de manoeuvre 711 de NedTrain (voir EN LIGNES 60 page 23), ce qui nous vaut ce parallèle de locomotives construites par Vossloh.*

Christian VANHECK.





↑ Le 28 avril 2004, les 7771 + 7774 + 7773 manoeuvrent à Sittard pour se mettre en tête du 49667. Michel DE ESCH.

→ Le 6 mai, passage de la 5533 à Herzogenrath, lors de son retour de Heerlen vers Kinkempois via Aachen-West. A sa droite, on voit deux autorails Talent VT643.2 de la DB et l'automotrice 425.570-9. Michel HANSENS.

↓ Le 5 mai, les 7774 et 7773, de retour vers Kinkempois, stationnent quelques instants en gare d'Herzogenrath afin de laisser passer le RB 11067 pour Aachen-Hbf, assuré par une ET 425. A la voie 3 stationne un autorail Talent VT643.2 (train RB 11567), pour Stolberg-Alstادت. Christian VANHECK.





## DES 62 EN ACTION AU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG



Du 24 mars au 25 avril 2004, les 6235, 6237 et 6244 ont opéré au Grand-Duché de Luxembourg en tête d'un train de travaux sur la ligne Bettembourg - Esch. Il s'agit probablement de la première incursion d'une locomotive de la série 62 au Luxembourg (à l'exclusion de la 6215 à l'époque de son attache à Kinkempois, lorsqu'elle était bleue).

### ↑ PHOTO-THEME 61

Le 21 mars 2004, passage à Differdange d'un train de criblage, lors de son transfert de Arlon à Bettembourg, tracté par les 6237 et 6244. Philippe GOUSSET.



### ↖ PHOTO-THEME 61

Toujours le 21 mars 2004, arrivée du train de criblage à Bettembourg. A droite : passage d'un train rapide remorqué par la 115062 de la SNCF arborant la nouvelle livrée "en voyage". Pierre HERBIET.

### ← PHOTO-THEME 61

Le 27 mars, la 6235 était garée à Bettembourg en attendant d'être engagée sur le chantier. Pierre HERBIET.



**PHOTO-THEME 61 ↑**

*Le 4 avril, après une journée de travail, le train de criblage retourne vers sa base et traverse la gare de Schiffflange.*  
Philippe DE GIETER.

**PHOTO-THEME 61 →**

*Le même jour, la 6244 en tête d'un train de traverses à Schiffflange.*  
Pierre HERBIET.

**PHOTO-THEME 61 ↓**

*Toujours à Schiffflange le 4 avril, la 6244 tractant cette fois un train de ballast.*  
Philippe GOUSSET.





**PHOTO 62-29**

Les quatre locomotives de la série 51 acquises par la société italienne Ventura en avril 2004 - les 5104, 5127, 5133 et 5142 - sont remises en ordre de marche par la firme CFD-Locorem avant leur envoi en Italie. La première machine prise en main est la 5104. La voici devant l'atelier de CFD-Locorem à Wandre sur l'île de Monsin, peu après son arrivée, le 5 mai 2004. Derrière la 5104, on voit l'ex. 8503 SNCB appartenant à CFD-Locorem. Rappelons que CFD-Locorem a déménagé ses ateliers en décembre 2003 de Sclessin à Wandre. Michel HANSENS.



Pour rappel, la 8062 a été vendue au réseau touristique allemand MKO Museu-meisenbahn Küstenbahn Ostfriesland ([www.mkoev.de](http://www.mkoev.de)), qui exploite la ligne Norden - Dornum dans le nord de l'Allemagne non loin de Emden. Après avoir quitté la Belgique le 14 janvier 2004, elle est arrivée le 22 janvier à Norden où se situe l'atelier du MKO. La 8062 a immédiatement été prise en main pour non seulement la mettre en conformité avec la réglementation allemande, mais également pour la mettre dans la version d'origine des V60 allemandes. Elle perdra donc probablement ses caractéristiques belges comme les phares et les tampons. Arno VERHAGEN.

↓ Le nettoyage d'un talus à Gemmenich offre une vue spectaculaire sur la ligne 24. Ici, passage d'un train remorqué par les 5521 + 5541, circulant à contre-voie en direction de Montzen (le sens normal de circulation des trains sur la section Montzen ↔ Aachen-West est en effet à droite). Michel HANSENS, 23 avril 2004.



## Automotrices - autorails

### AM 96

● Depuis le 13 juin, tous les IR h Bruxelles-National-Aéroport ↔ Gent-St. Pieters sont assurés par des automotrices du type 96 en remplacement d'automotrices Break (série 301-440). Il s'agit des AM 96 qui étaient auparavant engagées du lundi au vendredi sur les IC I Charleroi-Sud ↔ Antwerpen-Centraal.

### série 301-440 "Break"

● Les Break ont perdu deux relations le 13 juin :

- les IR d Leuven - Bruxelles - Enghien - Ath - Lessines - Geraardsbergen / Herne - Geraardsbergen, reprises par des automotrices de la série 600/700 modernisées;
- les IR h cédés aux automotrices du type 96 (voir ci-dessus).

### série 41

● Depuis le mois de mars, la face avant de tous les autorails de la série 41 sont progressivement pourvus du numéro de l'engin. Le numéro est placé à droite du monogramme "B". Même le 4117 gravement avarié après un incendie le 9 mars 2002 et garé depuis lors en attente d'une décision quant à son sort, a reçu des numéros frontaux !

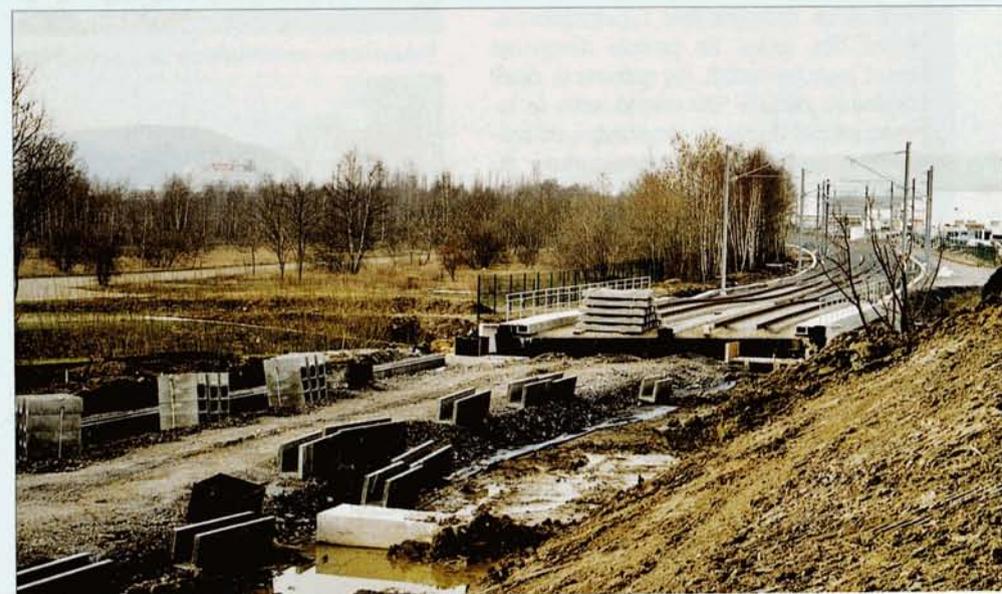
## Infrastructure

### Ligne 171

La reconstruction de la section frontalière de la ligne 167 entre Athus et Mont-Saint-Martin (ex. ligne 171 englobée dans la ligne 167 Autelbas - Athus le 2 octobre 2002) prend du retard du côté belge où les travaux à la plate-forme n'étaient toujours pas terminés au mois de mai. Côté français, les travaux sont entièrement achevés. Au vu de l'état d'avancement des travaux, il est certain que la mise en service ne se fera pas avant la fin de l'été...

*Les travaux de reconstruction de la ligne 167 Athus - Mont-Saint-Martin. L'aménagement de l'assiette n'était pas encore achevée en avril côté belge. Par contre, côté français, les travaux sont entièrement terminés jusqu'au point-frontière, matérialisé par le pont.*

*Pierre HERBIET, 26 mars 2004.*



## Mise en service du raccordement Solvay d'Yves-Gomezée

Comme déjà signalé dans notre EL 57 p. 33, les choses bougent très fort à la carrière Solvay d'Yves-Gomezée. L'entreprise, en pleine phase d'extension, va en effet évacuer une grande partie de sa production par chemin de fer, et ce vers des fours à chaux situés à Rheinberg en Allemagne.

### Heureuse coïncidence

Tout a commencé en 1970. Les barrages de l'Eau d'Heure sont à cette époque en construction. La ligne 132 Charleroi - Mariembourg, sera submergée en aval de Cerfontaine; elle doit soit disparaître, soit emprunter un autre tracé. La SNCB choisit heureusement la deuxième solution. D'anciens tracés de lignes hors service sont réhabilités et de nouvelles bifurcations réalisées. C'est le cas à Saint-Lambert, où une nouvelle courbe permet de relier Walcourt à Philippeville sans changement de front à Florennes. A cette occasion sont effectuées des études géologiques qui permettent aussi à un entrepreneur, Monsieur Fourdin, de démarrer en 1973 l'exploitation d'une carrière située le long de cette nouvelle courbe. Aucun raccordement à la ligne 132 n'est par contre réalisé.

### Solvay arrive

Pour alimenter la soudeuse de Couillet, usine mère du groupe, Solvay achète ensuite le site et y extrait du calcaire très pur : teneur de 99 % pour la chaux. Les pierres, d'un calibre inférieur à 40 mm, et le poussier récupéré des eaux de lavage sont eux réservés au génie civil. En 1994, l'usine de Couillet est arrêtée et le calcaire est expédié vers les fours à chaux allemands, assurant ainsi 30 % de l'approvisionnement.

### Production beaucoup plus importante en vue

Les carriers se sentant à l'étroit, décidèrent de passer à la vitesse supérieure. A terme, une première zone de 110 ha sera exploitée et 1.550.000 t de matières premières seront extraites par an. Ils assureront à ce moment tout l'approvisionnement des fours. Le permis d'exploiter court jusqu'en 2037, les gisements étant exploités jusqu'à 100 mètres sous le niveau primitif du sol ! Augmentation de production, mais aussi augmentation du nombre d'emplois : 9 ou 10 personnes vont rejoindre les 19 carriers déjà présents sur le site et la dizaine de sous-traitants.

Le produit fini, c'est-à-dire 650.000 t par an, sera chargé sur des wagons qui, au départ du nouveau raccordement, emprunteront la ligne 132 vers Walcourt et Charleroi, puis la dorsale wallonne vers Kinkempois pour atteindre Montzen. Les trains seront remorqués par trois locomotives de la série 77/78.



Vue d'ensemble de la carrière et de son raccordement. A gauche, la ligne 132, sur laquelle on voit un autorail s'éloigner vers Couvin. Joseph XXXXX.

Ce nouveau trafic remplacera la noria de camions qui effectuent actuellement le trajet Yves-Gomezée / Pont-de-Loup où ils chargent les péniches de 1350 t (+/- 45 camions par bateau !). La fin des nuisances est en vue pour les habitants de Gerpinnes...

### Les travaux

L'aiguillage d'accès au raccordement a été posé dans la nuit du 22 mai. La voie passe ensuite sur le Ry des Gates et se divise en un faisceau de 2 voies de +/- 500 mètres. Cette traversée-jonction double donne accès dans l'autre sens à une voie de 450 mètres passant sous le portique de chargement.

Un locotracteur télécommandé effectuera les opérations de manoeuvre des rames. Le chargement du premier train de 2700 t devrait être effectué début juillet et la cadence serait d'un train par

jour sauf le dimanche. Rendez-vous dans notre prochain numéro pour la mise en service de cette nouvelle desserte.

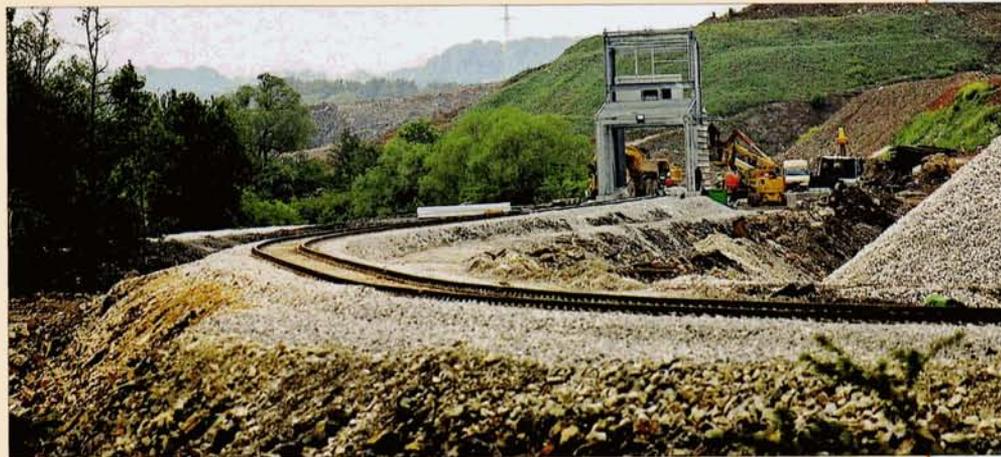
Un grand merci à M. Derijcke, directeur de la carrière pour avoir autorisé notre visite et à Luc Taxhet pour l'avoir organisée et commentée. David DELPIRE.

#### 48555 ①-⑥

racc. Les Petons :	14.54
Walcourt :	15.19
Monceau :	15.53/17.59
Namur :	18.51
Kinkempois :	19.55/20.03
Montzen :	20.57/21.51

#### 48556 ①-⑤

Montzen :	22.08
Monceau :	00.35/07.41 (⑥ 07.19)
Walcourt :	08.35/08.36 (⑥ 07.51)
racc. Les Petons :	09.01 (⑥ 08.12)



Travaux de construction du raccordement et du portique de chargement des trains.



## Divers

### Ouverture de deux haltes

Le 13 juin dernier, deux points d'arrêts ont été ouverts : Zolder, sur la ligne 15 Hasselt - Mol (gare supprimée le 28 mai 1994) et Wolfstee sur la ligne 15 entre Lier et Herentals (nouveau point d'arrêt provisoire : voir *EL* 60 p. 42).

### CRS : Cologne Rail Shuttle

Sous l'initiative de CTS (Container-Terminal GmbH Köln) en collaboration avec IFB (Inter Ferry Boats) et B-Cargo, le HGK (Hafen und Güterbahn Köln) a mis en route le 3 février une nouvelle relation de containers entre le terminal CTS de Köln et celui de Muizen. Cette relation, baptisée "CRS - Cologne Rail Shuttle" circule trois fois par semaine et a une capacité de 60 TEU. A moyen terme, le CRS devrait circuler cinq à six fois par semaine.

### Gent-Sint-Pieters

La gare de Gent-St-Pieters sera prochainement entièrement modernisée. Quotidiennement, 37.000 voyageurs transitent par cette gare, ce qui la place en troisième position pour le réseau et en première place en Flandre. Parmi les travaux, les quais seront élargis de 2 à 3 mètres par la suppression des quais de service situés entre chaque voie et inutilisés depuis plusieurs années. Les deux passages souterrains feront place à un spacieux hall avec de nombreux commerces.

A noter que le bâtiment proprement dit a déjà récemment fait l'objet d'une modernisation.

Un hangar à vélo de 5000 places sera construit à proximité des arrêts de trams et bus, et un parking pouvant accueillir 2500 voitures sera aménagé. Côté infrastructure, outre les importants travaux en cours côté Brugge, le nombre d'aiguillages sera réduit de 114 à 77 afin d'accélérer la vitesse des trains et diminuer les frais d'entretien et le niveau sonore.

**PHOTO 62-32** La première présentation en public de l'année de la 29.013 eut lieu à l'Atelier Central de Salzines les 24 et 25 avril, à l'occasion du centenaire de cet établissement. Elle était exposée aux côtés des 7830, 1306 et 204.004. A noter que la 1820 des CFL était également visible dans le banc d'essai de l'atelier, derrière la 1306. Cette machine a subi une révision en Belgique après un incendie électrique. Serge MARTIN.



**PHOTO 62-30** L'association anglaise ADL a arpenté une nouvelle fois le réseau belge les 24 et 25 avril 2004. Le 24 avril, elle a parcouru la ligne industrielle 287 Ath - Ghislenghien (ancien tracé de la 94), au crochet de la 5407. Serge MARTIN.



**PHOTO 62-31** Après son grand retour en Belgique le 8 novembre 2003, la 29.013 fut placée en hivernage. Le 1er avril 2004, elle a réalisé un parcours d'essai de Schaerbeek à Merelbeke et retour. Ici, une vue du trajet de retour, peu après la gare de Schellebelle. Lars LAENEN.





*Depuis le 14 décembre 2003, les 436000 de la SNCF sont visibles sur la ligne 130 jusque Ronet. Ci-dessus : arrivée à Ronet du train 43310 (voir EL 59 page 40). Flawinne, 9 avril 2004. Geert PACKET.*



*Ci-contre - PHOTO 62-33 - Le train 44236 prêt au départ à Châtelet, le 1er avril 2004. Jean-Luc VANDERHAEGEN.*

↓ Depuis 2002, la livraison des nouvelles automotrices Desiro de Siemens se poursuit, pour le compte des sociétés anglaises First Great Eastern et South West Trains (voir EL 55 p. 29). Chaque semaine, au moins une rame traverse la Belgique entre Aachen-West et Jeumont via Kinkempois et Charleroi. Le 17 avril 2004, en plus d'une rame Desiro de la Class 450 destinée au South West Trains, le train acheminait des nouveaux wagons du type Box pour la société anglaise Network Rail. Le convoi, remorqué par 241 803-6 de Railion, est ici photographié sur la section frontalière entre Aachen-West et Montzen, à Gemmenich. Michel HANSENS, 17 avril 2004.



## Les priorités du rail wallon

Le gouvernement wallon a défini le 28 avril dernier les nouvelles priorités pour le rail wallon (en sus du RER vers Nivelles et Ottignies). Le premier projet est celui de la ligne *Eurocap-Rail* qui reliera Bruxelles à Strasbourg. Pour la réalisation de ce projet, le gouvernement souhaite que les travaux entre Ottignies et Luxembourg soient réalisés en priorité. Les études de faisabilité du nouveau tronçon prévu entre Ciney et Libramont doivent être réalisées avant 2007, ainsi que les premiers travaux d'*Eurocap-Rail*. (voir *EN LIGNES 60* page 39).

Le gouvernement souhaite également moderniser la ligne 130 Charleroi - Namur afin de séparer le trafic voyageurs de celui des marchandises entre Auvélais et Namur.

Autres priorités : la construction d'une gare à l'aéroport de Gosselies, avec liaisons vers les lignes 124 (Charleroi-Bruxelles) et 140 (Charleroi-Ottignies), et la modernisation des gares de Mons et Charleroi.

L'ancien projet d'une nouvelle dorsale wallonne figure toujours parmi les priorités du gouvernement, et devrait relier la frontière française à la frontière allemande, parallèlement à l'autoroute. Les études à ce sujet doivent être réalisées entre 2004 et 2007.

Il reste à définir le financement de ces projets, sachant que la SNCB n'a pas les moyens de les financer avant 2007. Le gouvernement wallon est d'accord de les préfinancer partiellement, tandis que la SNCB ou un organe public devra emprunter les fonds nécessaires.

## De nouveaux trains-autos

La société néerlandaise *Euro Express Traincharter* devait mettre en circulation depuis le 16 juin deux trains-autos au départ de s'Hertogenbosch, l'un à destination d'Avignon, le second pour Bologna.

L'horaire du premier train a déjà été communiqué dans notre *EN LIGNES 60* page 41 (trains 1401-1402). Il quittera s'Hertogenbosch à 18.05 avec retour à 08.05.

La seconde relation circule également les vendredis au départ de s'Hertogenbosch (19.12) pour arriver à Bologna-Centrale le lendemain à 11.52. Le retour s'effectue le samedi (Bologna 20.27) avec arrivée le dimanche à s'Hertogenbosch (13.25).

Par ailleurs, la société *The Train Company* souhaite mettre en route trois trains-autos entre les Pays-Bas et Bologna, Avignon - Fréjus et Toulouse - Narbonne.



**PHOTO 62-34** Le 25 mars 2004, le train de désherbage de la SNCF a effectué une incursion sur le réseau belge, afin de traiter les deux sections frontalières entre Lille et le point-frontière de Mouscron, et entre Lille et le point-frontière de Blandain. Arrivée à Tournai du train 811764 en provenance de Mouscron, remorqué par les 467528 et 66160. Pierre HERBIET.

**PHOTO 62-35** Le train de désherbage de la SNCF en gare de Tournai. Pierre HERBIET.



**PHOTO 62-36** La 8040 du Stoomcentrum Maldegem est photographiée à Gontrode lors d'un transfert de voitures de Saint-Ghislain à Maldegem le 21 avril 2004. Les 3 voitures M1 sont destinées au SCM, les deux voitures K aux restaurants Colmar. Marc VAN AUDENARDE.



## Industries

# Cmi

Cockerill Mechanical Industries a présenté à la presse le 14 mai dernier sa nouvelle locomotive hydrostatique RH 300 B. Cette machine a été construite sur base d'un châssis existant d'un ancien locomoteur Cockerill.

Elle est équipée d'un moteur Diesel Caterpillar C10 de 350 CV

La transmission est du type hydrostatique, un équipement dont lequel CMI a acquis une très grande expérience.

L'effort de traction maximum est constant depuis 0 km/h jusqu'aux environs de 10 km/h sans échauffement.

La RH 300 B présente de nombreux avantages, comme le coût de la modernisation peu élevé, une diminution considérable des frais de maintenance, des performances très élevées pour une même puissance grâce à un accroissement du rendement global, une conception souple et modulaire garantissant une accessibilité parfaite à tous les organes, une réduction de consommation de gasoil, le respect de l'environnement, un design moderne, une fiabilité et longévité optimales, une souplesse d'utilisation et de faibles nuisances sonores. De nombreuses options sont disponibles,



**PHOTO 62-37** Deux locomotives Cockerill / CMI avant et après transformation. Seraing, 14 mai 2004. Kristof AVONDS.

comme un dispositif anti-patinage et anti-blocage des roues, le frein automatique, un attelage automatique, un graisseur de boudins, un sécheur d'air, un dispositif de veille automatique, la radiocommande à distance, l'utilisation en unité multiple.

CMI transforme actuellement de la même manière les locomotives Fauvet-Girel 70 à 73 (voir *EN LIGNES* 43 p. 52 et *EN LIGNES* 45 p. 42), lesquelles seront désignées dans le type RH 700 BB.

Voici donc une nouvelle gamme de beaux engins qui devrait intéresser de très nombreux clients.

## Cmi RH 300 B

<b>Moteur Diesel :</b>	Caterpillar C10
<b>Puissance :</b>	350 CV
<b>Transmission :</b>	CMI hydrostatique
<b>Masse totale :</b>	30 à 40 t
<b>Vitesse maximum :</b>	30 km/h
<b>Effort de traction :</b>	12 t
<b>Diamètre des roues :</b>	920 mm
<b>Ecartement de voie :</b>	tous
<b>Longueur totale :</b>	6625 mm
<b>Largeur :</b>	2800 mm
<b>Hauteur :</b>	3460 mm

**PHOTO 62-38** Les deux premières RH 300 B de CMI lors de la présentation à la presse le 14 mai 2004 à Seraing. Numérotées 301 et 302, elles seront utilisées au haut fourneau de Carsid à Marcinelle. On remarquera l'absence de bielles et de faux-essieu. Michel HANSENS.





### Une locomotive zairoise en Belgique !

Une locomotive Diesel zairoise construite par CMI est revenue en Belgique pour être remise en ordre de marche par les ateliers CFD-Lo-corem. Elle fut transférée du port d'Antwerpen à l'île de Monsin en camion le 30 mars 2004. Nous la voyons ici à son arrivée aux ateliers CFD-Lo-corem. Michel HANSENS.



Comme indiqué dans notre précédent numéro, depuis le 15 mars 2004, DLC a repris à Railion Nederland la traction d'un train de conteneurs entre Born et Antwerpen-Berendrecht circulant 3 fois par semaine. Le 26 avril 2004, la PB14 de DLC attend le départ dans le Rail Terminal de Born. Michel de ESCH.





Le 26 avril, un train de mesures néerlandais a parcouru la section frontalière de la ligne Maastricht - Liège. Il était composé d'une ancienne automotrice postale du type mP 3000 transformée en automotrice de mesure. Ce parcours a circulé jusqu'en gare de Visé, où il lui a été possible de rebrousser chemin vers Maastricht. Vu que l'automotrice ne fonctionne que sous 1.500V continu, la locomotive Diesel 302328 de Strukton (ex. 2328 des NS) a assuré la traction sur la partie belge.

↑ PHOTO 62-39 Le train de mesures prêt au départ à Visé, tandis que la 5515 passe à vide vers Kinkempois et la 2312 se dirige vers Montzen. Pierre HERBIET.

← PHOTO 62-40 Départ du train vers Maastricht; la 302328 de Strukton pousse l'automotrice jusqu'au point-frontière. Pierre HERBIET.

Autre matériel étranger présent en Belgique depuis plusieurs mois : les autorails Diesel du Midland Main Line construits par Bombardier à Brugge. Avant leur acheminement outre-Manche, chaque rame est testée au départ de Brugge, généralement de nuit. Le 30 mars, une rame composée de 10 voitures fut transférée de jour de Brugge à l'atelier d'Oostende, ici photographiée à Zandvoorde. Daniel MOENS.



Ce printemps a été pour le moins calme, puisque l'on ne déplore que trois mise hors exploitation, toutes intervenues le 1er mai. Il s'agit de deux locomotives de la série 73, dont le déclin se poursuit donc : la 7330 de Charleroi-Sud à la suite de la cassure du vilebrequin du moteur Diesel, et la 7342, une machine pourtant de la seconde tranche, endommagée lors d'une collision à Athus.

La troisième réforme concerne celle de la 8254 de Kinkempois, à la suite d'une

avarie à son moteur Diesel.

Avec la mise en application des nouveaux roulements intervenue le 13 juin dernier, il faut s'attendre à de nouvelles radiations dans le rang des 62/63. En principe, celles-ci auraient dû perdre leur dernier roulement à la Direction Train au profit toujours de la série 77/78.

La fourniture des 25 dernières 77/78 permettra non seulement de radier les loco-

motives de la série 73 subsistantes de première tranche (7301 à 7335), mais également d'entamer la réforme des 82.

En traction électrique, les 22 et 25 subsistantes bénéficient d'un sursis, à la suite du manque d'engins moteurs engendré par la mise en service des nouvelles voitures à doubles étages du type M6 (notamment les IC I Charleroi-Sud ↔ Antwerpen-Centraal qui doivent être assurés par des rames encadrées par deux 21/27 vu l'absence de voitures-pilotes).

## 7616

**Origine :** NS 2261

**Livraison à la SNCB :** 24-08-1995

**Numérotation :** 2261 NS : 12-1956 - -01-1994  
7616 : 08-1995 - 01-03-2003

**Dépôts successifs :** Schaerbeek : 08-1995 - 01-03-2003

**Mise hors exploitation :** 01-03-2003

**PHOTO 62-41** *Schaerbeek, 29 novembre 1995.*  
Pierre HERBIET.



## 7617

**Origine :** NS 2219

**Livraison à la SNCB :** 03-05-1995

**Numérotation :** 2219 NS : 01-1956 - -05-1992  
7617 : 08-1995 - 01-03-2003

**Dépôts successifs :** Schaerbeek : 05-1995 - 01-03-2003

**Mise hors exploitation :** 01-03-2003

**PHOTO 62-42** *Epepegem, 29 septembre 2001.*  
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



## 7618

**Origine :** NS 2205

**Livraison à la SNCB :** 02-06-1995

**Numérotation :** 2205 NS : 12-1955 - -09-1991  
7618 : 02-1995 - 01-03-2003

**Dépôts successifs :** Schaerbeek : 02-1995 - 01-03-2003

**Mise hors exploitation :** 01-03-2003

**PHOTO 62-43** *7618 + 7614, Bruxelles-Midi, 14 juin 2001.*  
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



# 7619

**Origine :** NS 2213

**Livraison à la SNCB :** 02-06-1995

**Numérotation :** 2213 NS : 07-1955 - -01-1991  
7619 : 07-1995 - 01-03-2003

**Dépôts successifs :** Schaerbeek : 06-1995 - 01-03-2003

**Mise hors exploitation :** 01-03-2003

**PHOTO 62-44** *Antwerpen-Dam, 1er juin 1999.*  
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



# 7620

**Origine :** NS 2214

**Livraison à la SNCB :** 02-06-1995

**Numérotation :** 2214 NS : 07-1955 - -01-1991  
7620 : 06-1995 - 01-03-2003

**Dépôts successifs :** Schaerbeek : 06-1995 - 01-03-2003

**Mise hors exploitation :** 01-03-2003

**PHOTO 62-45** *Antwerpen-Dam, 22 janvier 1998.*  
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



# 7621

**Origine :** NS 2274

**Livraison à la SNCB :** 07-1995

**Numérotation :** 2318 NS : 04-1957 - -05-1993  
7621 : 07-1995 - 01-03-2003

**Dépôts successifs :** Schaerbeek : 07-1995 - 01-03-2003

**Mise hors exploitation :** 01-03-2003

**PHOTO 62-46** *Schaerbeek, 20 octobre 1996.*  
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



# 7623

**Origine :** NS 2258

**Livraison à la SNCB :** 28-04-1995

**Numérotation :** 2258 NS : 10-1956 - -05-1993  
7623 : 04-1995 - 01-03-2003

**Dépôts successifs :** Schaerbeek : 04-1995 - 01-03-2003

**Mise hors exploitation :** 01-03-2003

**PHOTO 62-47** *Schaerbeek, 1er mai 1995.*  
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



# LE POINT SUR LES TRAVAUX TGV

*Depuis le dernier compte-rendu, l'avancement des divers chantiers TGV s'est poursuivi à un rythme soutenu, à tel point que certaines infrastructures des deux lignes en travaux sont quasiment terminées. La situation est arrêtée au 31 mai 2004.*

## L1 Halle - Bruxelles

Ce chantier ne concerne plus que l'entrée de la ligne 1 à Bruxelles. Entre Forest-Midi et Bruxelles-Midi, les voies du nouveau faisceau M sont posées, et leur électrification a commencé. Pour rappel, un train-wash et quatre voies de garage directement accessibles par une voie de circulation depuis Bruxelles-Midi sont prévues. Ce faisceau doit être mis en service en novembre.

La nouvelle voie B de la ligne 96 est posée entre le pont de la rue du Charroi et l'entrée de la gare du Midi; sa mise en service a eu lieu à la mi-juin. L'assiette pour la pose des deux voies TGV est terminée; les travaux concernent maintenant la construction des piles du viaduc à hauteur du faisceau "Gand" (côté rue de France), ce qui permettra alors la pose des ponts-bacs. Les travaux du grill de Bruxelles-Midi devraient être achevés en novembre 2006.

## L2 Bruxelles - Liège

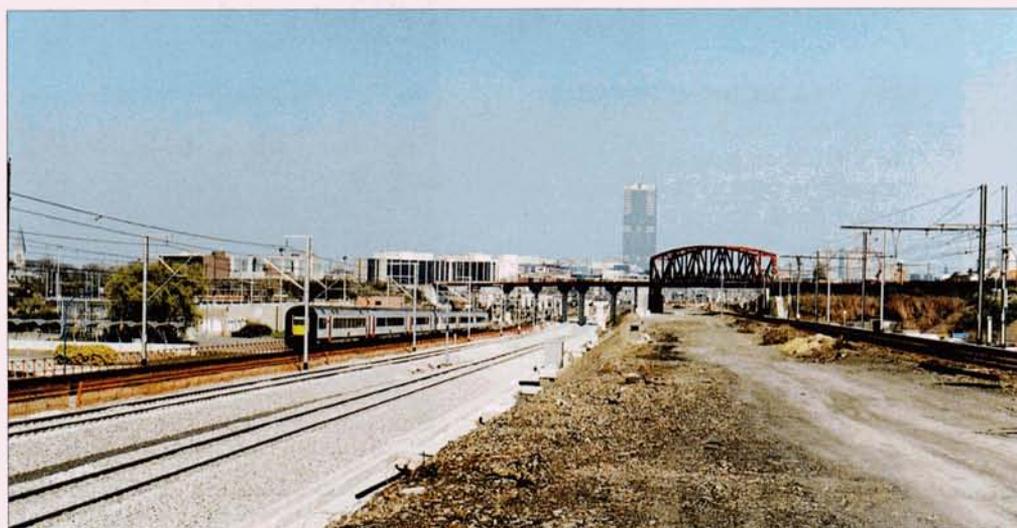
Un important chantier est ouvert dans le quadrilatère de Bruxelles-Nord, entre cette dernière gare et Schaerbeek. Des ouvrages d'art devant permettre le passage des deux voies TGV sans cisaillement des autres voies sont en cours de construction. Ils seront prolongés, après la gare de Schaerbeek vers Leuven, par un talus, déjà érigé depuis plusieurs années, et un passage supérieur. Ce dernier sera constitué de travées en ponts-bacs et d'un ouvrage métallique type "bowstring" de 130 mètres, identique aux nombreux ouvrages de ce type déjà construits. Il permettra aux voies TGV de rejoindre la ligne 36 à hauteur du point d'arrêt de Haren-Sud, après être passée au-dessus des voies de la ligne 25 et de l'ancienne voie "lente" de la ligne 36, qui sera rebaptisée voie A. Actuellement, la culée de ce viaduc est construite côté Bruxelles, et les piles sortent de terre. La mise en service reste prévue pour la fin de 2006.

*Entre Bruxelles-Nord et Schaerbeek, des ouvrages d'art en construction doivent permettre le passage sans cisaillement des voies TGV.*

*Baudouin DIEU, 25 avril 2004.*



*Le faisceau M de Forest, coincé entre l'atelier TGV et la ligne 96, est presque achevé. À gauche, les installations du train-wash; à droite, l'usine Volkswagen. B. DIEU, 30-03-04.*



*L'entrée de la gare de Bruxelles-Midi vue depuis Forest; de gauche à droite : les deux voies de la ligne 50A, en service; la voie de circulation Midi - Forest; la nouvelle voie B de la ligne 96. Au centre, l'assiette des deux voies TGV et la voie A de la ligne 96, surélevées par rapport aux autres. Dans le fond, le pont de la ligne 28A qui relie Forest-Est à Cureghem. Forest, 30 mars 2004.*

*Baudouin DIEU.*



Au-delà de Haren vers Leuven, jusque Herent, les deux voies nouvelles de la ligne 36 sont en service tout le long du tracé, ce qui a permis le dégagement de l'emprise des anciennes voies pour y effectuer les travaux de terrassement là où ils n'étaient pas commencés. L'accès des camions aux chantiers est matérialisé par des passages à niveau provisoires établis régulièrement.

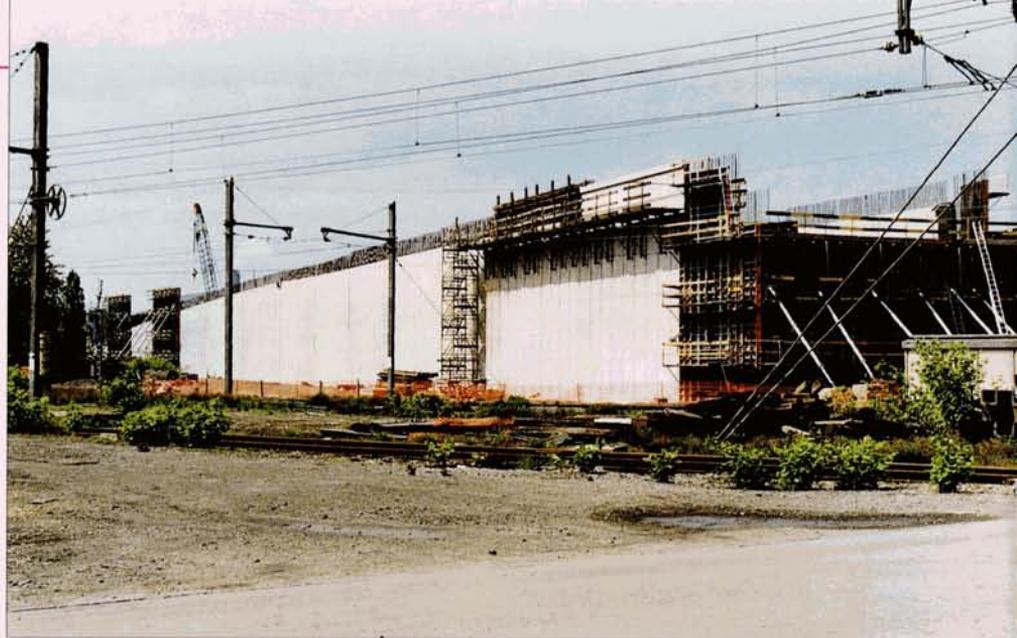
En gare même de Leuven, outre les travaux aux voies autres que celles TGV (5 à 9), il reste à renouveler les cinq voies latérales côté Bruxelles; le nouveau faisceau F a été mis en service le 13 juin dernier. Cette infrastructure servira essentiellement au futur RER.

En ce qui concerne la base de travaux de Voroux, contrairement à ce qui a été annoncé, elle est toujours active en attendant le transfert de certaines installations, comme le dépôt, vers celle de Schaerbeek. Pour l'instant, on y assure toujours les visites périodiques des engins de traction utilisés par TUC-RAIL sur tous ses chantiers. Le personnel qui y était encore employé sous le régime d'utilisation temporaire a été repris sous contrat TUC-RAIL.

## Liège-Guillemins

Les travaux en sont à la phase C, qui concerne le parking de Cointe, la construction de la nouvelle gare jusque la voie 7 et l'aménagement des faisceaux côté Meuse.

Côté colline de Cointe, la construction du parking est bien entamée, et on distingue aujourd'hui les différents étages. La passerelle qui donnait accès à ce quartier depuis la voie 13 a été reportée sur les nouveaux quais.



Le viaduc qui enjambera les faisceaux de garage de Schaerbeek prend naissance devant le bâtiment administratif. Voici l'état d'avancement de la culée côté Bruxelles, le 25-04-04.



↑ Les piles du viaduc de Schaerbeek doivent s'insérer dans les voies des faisceaux de garage. Dans le fond, la culée et le bâtiment administratif. Le viaduc, dont le tablier sera par endroit à une hauteur de vingt mètres, doit franchir la future voie A de la ligne 36 pour s'y insérer. Schaerbeek, 25 avril 2004. Baudouin DIEU.

✓ A Liège-Guillemins, le parking voitures qui sera directement relié à l'autoroute prend forme. On aperçoit ici les trois étages et la dalle supérieure; à gauche, l'accès aux différents niveaux par une trémie en colimaçon. Baudouin DIEU, 16 avril 2004.

↓ Les voies 1 à 7 de la nouvelle gare des Guillemins. Seules les voies 3 à 7, accessibles des deux côtés, sont utilisées régulièrement. Les voies 1 et 2, dont la première a d'ailleurs perdu ses caténaires, ne sont momentanément plus accessibles. B. DIEU, 16-03-04.



Les voies 1 et 2 de la nouvelle gare sont provisoirement hors service, tandis que sont en service les voies 3 à 7; comme anciennes voies, il ne reste que les voies 12 à 14, utilisées essentiellement par les trains de la ligne 34 (Liège-Palais).

Côté Meuse, les travaux de rectification du tracé de la ligne 37 sur quelques centaines de mètres s'achèvent.



*Vue générale de la nouvelle gare des Guillemins prise le 16 avril 2004. A droite, sept voies sont posées, dont cinq utilisées régulièrement. A gauche, l'accès aux voies 12 à 14 s'effectue, côté Namur, par une voie unique sur laquelle passe une automotrice Break se dirigeant vers les quais.*  
Baudouin DIEU.

## L2 Liège - frontière allemande

Le percement du tunnel de Soumagne se poursuit inlassablement. Aujourd'hui, 4700 mètres sont creusés sur les 5.950 que compte l'ouvrage. Vers l'Allemagne, la tranchée couverte qui le prolonge est presque achevée. Entre la sortie du tunnel de Soumagne et le plateau de Herve, différents ouvrages, comme la tranchée couverte d'Elsaute, sont toujours en construction, et on peut estimer à 50% environ l'avancement du génie civil.

Depuis le 13 juin, à la suite des travaux du raccordement de la ligne 37 au tunnel de Soumagne, la section Angleur - Trooz est exploitée à simple voie, ce jusqu'au 11 décembre. De ce fait, le point d'arrêt de Chenée est temporairement fermé et sa desserte remplacée par bus. Simultanément, un remaniement complet des horaires des trains IR, L et P de la ligne 37 est intervenu.

La ligne nouvelle rejoint l'autoroute E40 près de Herve, où deux viaducs importants doivent être érigés : celui de José, d'une longueur de 300 mètres, et celui de Battice, long de plus d'un kilomètre. Tous les deux auront la même physiologie : des piles en forme de V sur lesquelles viendront prendre appui des poutrelles de béton. Au-delà de Herve vers l'Allemagne, certains terrassements de l'assiette ne sont pas encore commencés; les travaux de l'ouvrage qui permettra à la ligne nouvelle de passer sous l'autoroute avant de rejoindre la ligne 37, à hauteur de Eynatten, viennent de débuter. Il semblerait que le chantier ait pris un retard de quelques mois, et que l'ouverture de la ligne Liège - Allemagne soit maintenant envisagée pour la mi-2007 au lieu de 2006.



*La configuration des terrains, la nature des lieux et les desiderata des riverains ont entraîné la construction d'ouvrages supplémentaires, comme la tranchée couverte d'Elsaute, entre Battice et Welkenraedt. On voit ici la sortie de l'ouvrage côté Allemagne, et une vue générale des chantiers, dans le fond. Elsaute, 17 mai 2004.*  
Baudouin DIEU.

*L'ouvrage sans conteste le plus important après le tunnel de Soumagne est le viaduc de Battice, qui franchit la vallée et l'échangeur des autoroutes E40 et A27. Il est construit sur des piles en forme de V qui soutiendront les poutrelles en béton. Battice, 17 mai 2004.*  
B.D.



La gare d'Antwerpen-Dam a perdu le sympathique débit de boissons qu'elle abritait... Provisoirement ? C'est devant la gare que débouche le pertuis de la Jonction Nord-Sud. La voûte du tunnel présentera un dôme qui cachera, malheureusement, une partie de la façade de l'ancienne gare. Antwerpen-Dam, 19 mai 2004. Baudouin DIEU.

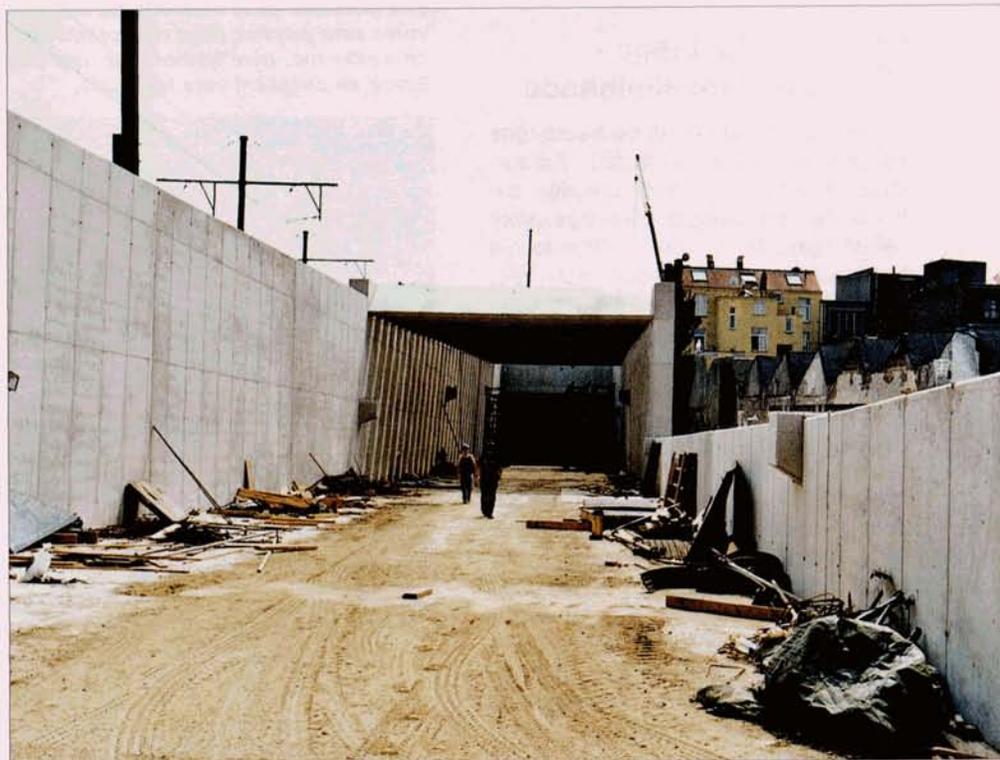
Quant à la pose de la superstructure (voie, caténaire et signalisation), il n'est pas encore certain que la SNCB y participera comme elle l'a fait pour les autres lignes ; en effet, il n'y a aucune base de travaux prévue, et moins encore de moyens (traction et personnel notamment). La solution envisagée serait la responsabilité entière des approvisionnements et des circulations par les entreprises elles-mêmes. Du tout routier, même le ballast ? Sans doute...

### L3 Bruxelles - frontière néerlandaise

Ici par contre, les délais semblent tenus. Entre Berchem et Antwerpen-Centraal, les voies de surface sont en service, et les trains auparavant limités à Berchem, ont retrouvé le hall d'Antwerpen-Centraal, où les six voies du niveau +1 sont opérationnelles. Au milieu de ces six voies existe aujourd'hui un trou béant, futur puits de lumière qui baignera jusqu'au niveau -2. Le tunnel gare centrale - Dam est achevé, et la SNCB a même organisé pour le public une visite pédestre de cet ouvrage constitué de deux pertuis parallèles.

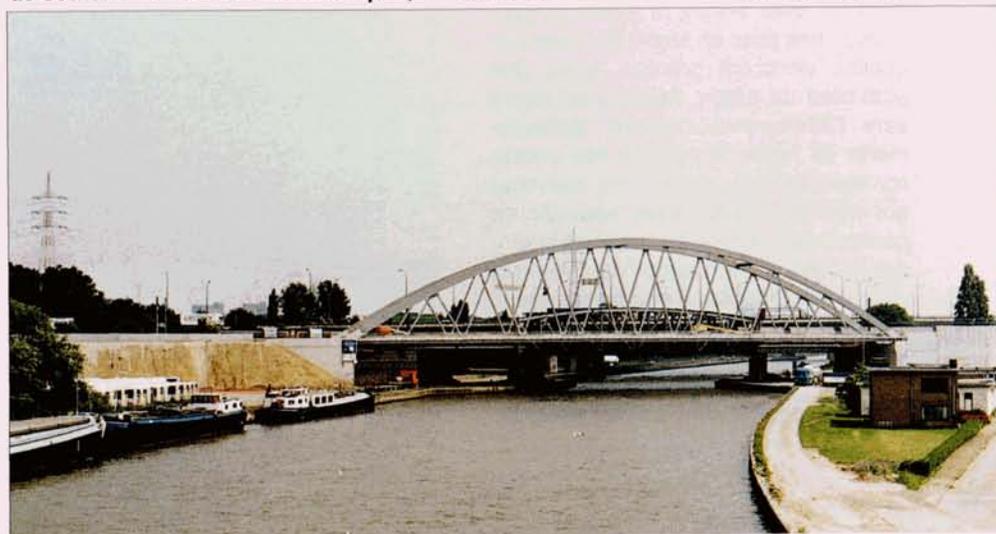
Au débouché du tunnel, à la Viséstraat, le chantier d'approvisionnement est en cours de démontage, et les travaux du parc paysager qui le remplacera débuteront en 2005. L'ancienne remise de l'atelier d'Antwerpen-Dam a perdu ses portes... et trône au milieu d'un vaste terrain nettoyé et aujourd'hui sans utilisation.

Sur la place, devant l'ancien bâtiment de la gare déserté par le débit de boissons qui l'occupait, se construit la trémie d'accès au tunnel ; il y a aura donc à cet endroit un énorme bloc de béton qui cachera, malheureusement, une partie de la gare. La sortie du souterrain a lieu entre le Dam et la Ijzerlaan, en contrebas des voies des lignes 12 et 27A. Une rampe assez soutenue permet à la ligne de franchir, par un ouvrage de type "bowstring" long de 115 mètres, le canal Albert. Quatre voies de la nouvelle gare de Luchtbal (1 à 4), au croisement de la Groenendaallaan, sont en service ; seules les voies 3 et 4, qui correspondent à la ligne 12, voient s'arrêter des trains de voyageurs.



Le débouché de la Jonction Nord-Sud, entre le Dam et le pont de l'Ijzerlaan. A gauche, en surélévation, les voies des lignes 12 et 27A. Antwerpen, 19 mai 2004. Baudouin DIEU.

Le franchissement du canal Albert par les deux voies de la ligne nouvelle a nécessité la construction d'un ouvrage métallique type « bowstring » fort élégant. Il est complété, à gauche vers Noorderdokken, par un talus, et à droite, vers Dam, par un mur de soutènement en béton. Antwerpen, 19 mai 2004. Baudouin DIEU.



**A hauteur de la Groenendaallaan se trouve la nouvelle gare de Luchtbal. Quatre voies sont en service ; il reste à construire les deux voies de la nouvelle ligne, qui seront également desservies par des quais. Une vue de l'avancement des travaux ce 19 mai 2004.** Baudouin DIEU.

Les deux voies de la ligne 25 - la ligne nouvelle est numérotée 25 de Bruxelles au complexe de Noorderdokken - sont en construction. Les piles et culées qui recevront les poutrelles sont construites, et ce sont les accès aux quais, cages d'ascenseurs et passages sous voies qui font l'objet des travaux. Au-delà de Groenendaallaan vers Noorderdokken viendra prendre place un important complexe d'appareils de voies qui permettra, de manière souple et rapide, de passer d'une ligne à l'autre. Un saut-de-mouton sur lequel passeront les deux voies de la ligne nouvelle, enjambera la voie A de la ligne 12 ; les piles sont construites et une partie des poutrelles de recouvrement sont en place. Après cet ouvrage existera le complexe d'aiguillages, et la ligne s'engouffrera ensuite dans le tunnel, déjà construit, qui lui permettra de passer sous la voie B de la ligne 12 et les deux voies de la ligne 27A. Jusque la frontière hollandaise, les travaux les plus importants ont lieu à hauteur de Meer, où l'autoroute E19 doit être déplacée d'une quarantaine de mètres pour permettre l'établissement de la ligne nouvelle à la place de deux bandes de circulation. Un nouveau pont, long de 88 mètres a été mis en place dans le cadre de ces travaux.

Quant à la base de travaux d'Antwerpen-Noord, elle commence à recevoir le personnel qui opérera sur les trains de chantier dès le mois d'août prochain.

**Baudouin DIEU.**

➤ **Entre Groenendaallaan et Noorderdokken, un important complexe d'appareils de voies permettra de passer d'une ligne à l'autre. Les deux voies de la ligne nouvelle - appelée ligne 25 jusque ce complexe - passeront au-dessus de la voie A de la ligne 12 par un viaduc de plusieurs centaines de mètres de long. On voit sur cette photo prise le 19 mai 2004 l'amorce du viaduc située à l'extrémité du quai de la gare de Groenendaallaan.**

→ **Avant de s'engouffrer dans le tunnel - déjà construit - de la Havanastraat, la ligne nouvelle enjambera la voie A de la ligne 12, qui sera ripée sur l'assiette visible au premier plan. Antwerpen, 19 mai 2004.** Baudouin DIEU.

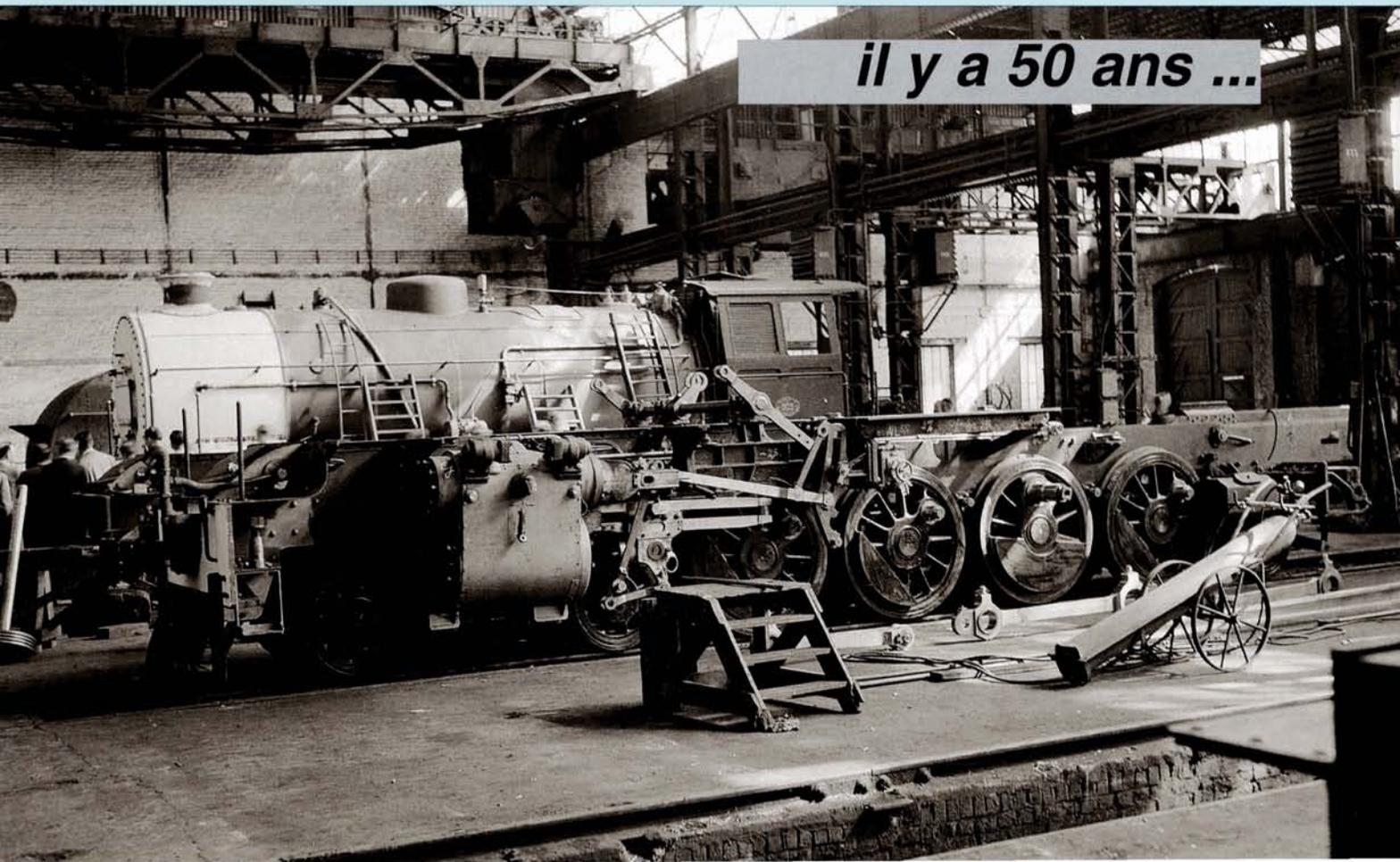


*il y a 50 ans ...*



**PHOTO BD-185** Il y a 50 ans, la SNCB mettait en service ses six premières locomotives Diesel : les 270.001 à 270.006, futures 7001 à 7006. Elles seront suivies quelques mois plus tard par les types 201, 202, 203, 250, 271 et 272. Construites par Baume et Merpent, les 270 furent mises en service entre le 18 avril et le 26 mai 1954. La 270.002 fut livrée au début du mois d'avril. Durant quelques jours, elle fut testée à l'atelier de Schaerbeek et sera ensuite mise en service commercial le 28 avril 1954 au dépôt de Ronet. Le 23 avril 1954, elle manoeuvrait des wagons à hauteur de la gare voyageurs de Schaerbeek. Bruno DEDONCKER, collection PFT.

**PHOTO BD-186** En 1954, l'industrie belge construisait encore des locomotives à vapeur, entre-autres les 12 Beyer-Garrat 2-4-1 + 1-4-2 construites par les Forges, Usines et Fonderies d'Haine-Saint-Pierre (FUF), pour le réseau du BCK-KDL (Bas-Congo-Katanga - Katanga-Dilolo-Leopoldville), n° 901 à 912 (FUF 2097 à 2108). Ces monstres à voie métrique (1,067 m), les plus puissants construits en Belgique, affichaient une masse de 136 tonnes à vide et 185,5 tonnes en état de marche, et pouvaient circuler à 70 km/h. Ces machines étaient identiques aux 12 Garrat livrées par FUF un an auparavant au Mozambique. Notre document montre une des Garrat en cours de construction à Haine-Saint-Pierre, le 26 juin 1954. Bruno DEDONCKER, collection PFT.



*il y a 50 ans ...*

*il y a 40 ans ...*



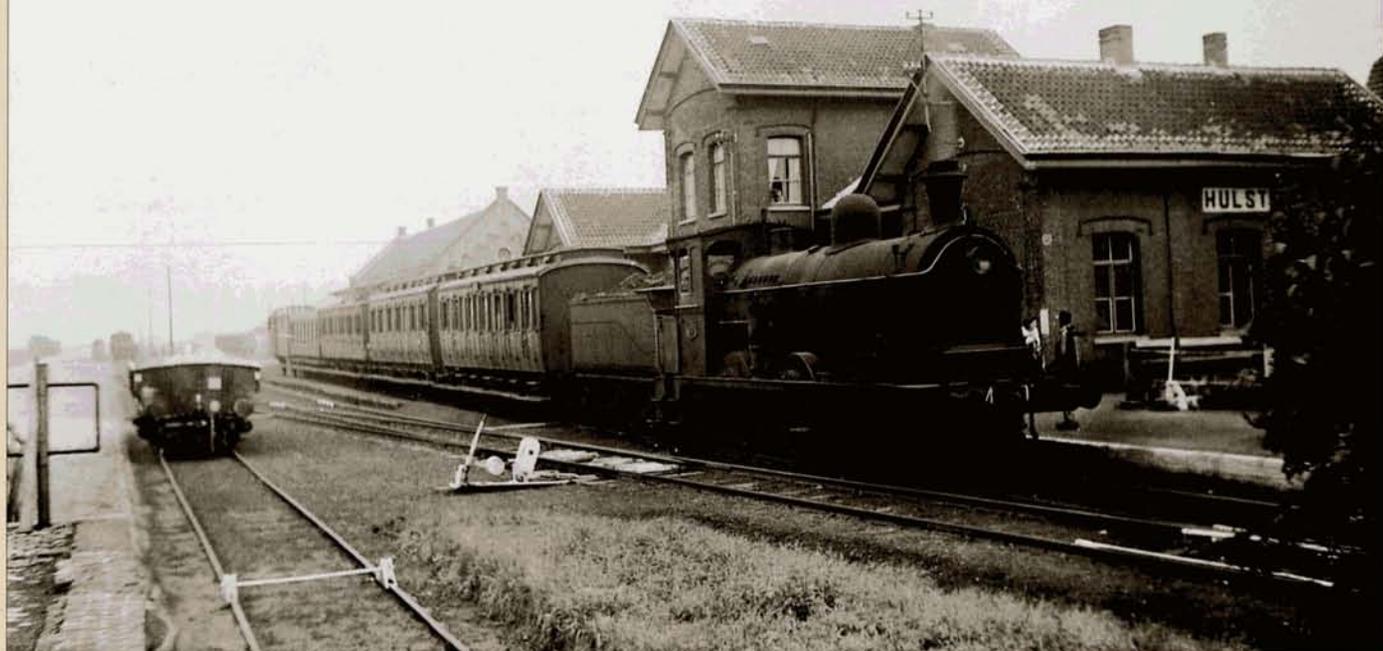
**PHOTO BD-187** Le 30 mai 1964 était livrée la première locomotive Diesel de série du type 210 : la 210.007, future 6007. Elle sera suivie jusqu'en 1966 par les 210.008 à 091 (6008 à 6091) et 210.201 à 215 (6101 à 6115). La 210.019 ici illustrée fut mise en service le 21 août 1964. On la voit à Statte en juin 1966, en tête d'un omnibus à destination de Namur. Bruno DEDONCKER, collection PFT.

**PHOTO 62-48** Après révision générale à l'Atelier Central de Salzinnes, la 5922 réalisa le 15 juin 1984 le traditionnel parcours d'essai. Elle est vue ici à Godinne en compagnie de la 5202, lors du retour vers Namur, en tête de l'IC 1983 Dinant - Namur. Par la suite, une seule 59 subira encore une révision intermédiaire : la 5938, ressortie de Salzinnes le 23 octobre 1984. Jean-Luc VANDERHAEGEN.

*il y a 20 ans ...*



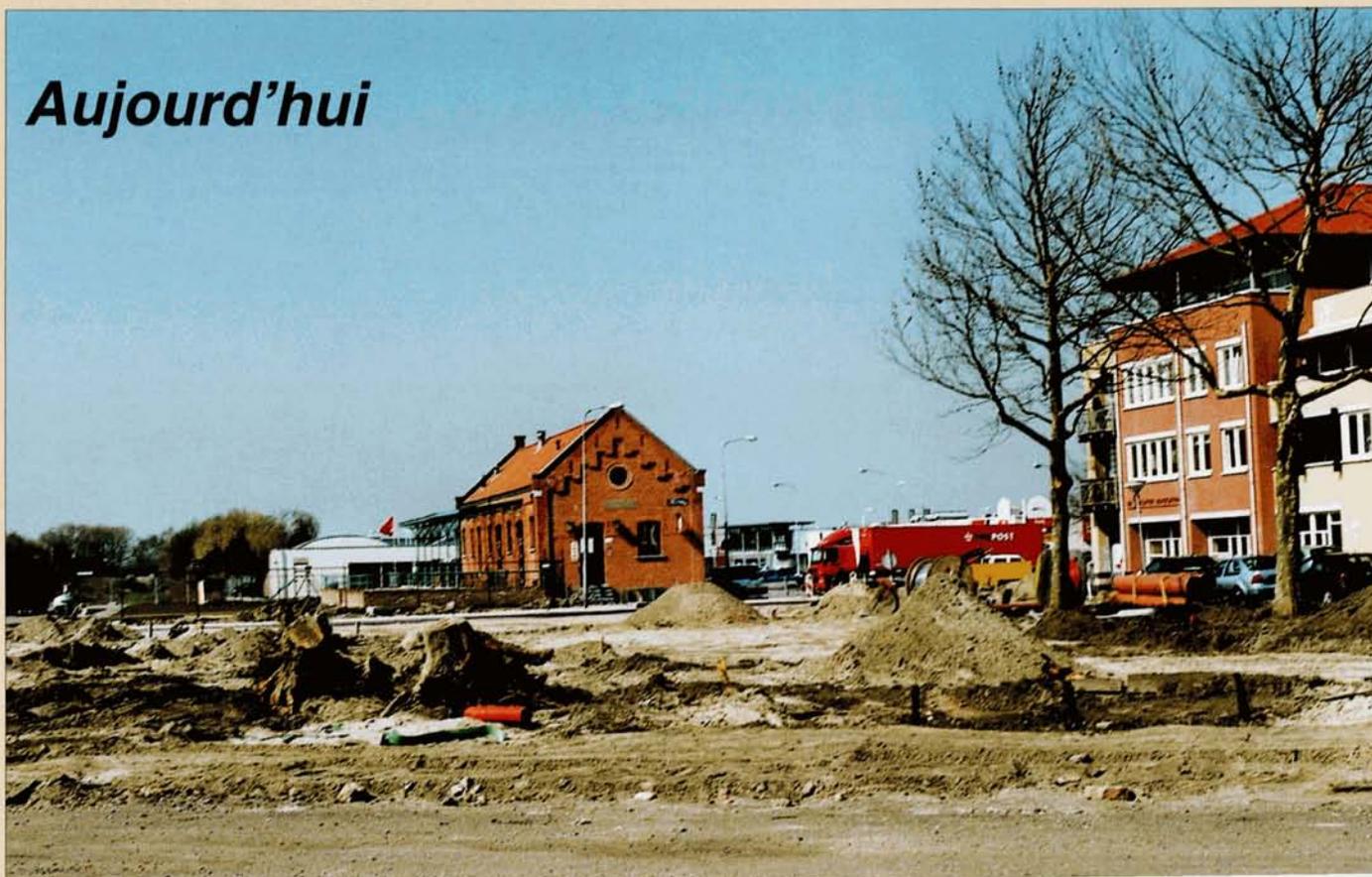
## Hier



Pour une fois, nous nous rendons à l'étranger, à Hulst aux Pays-Bas. Cette gare frontalière était située sur l'ancienne ligne de la Société du chemin de fer international de Malines à Terneuzen (M.T.). C'est le Roi Léopold 1er qui accorda une concession pour la construction d'une ligne devant relier Malines à Hulst, afin de relier Mechelen au Pays de Waes et à l'enclave néerlandaise de Terneuzen. Quelques jours plus tôt, le ministre de l'intérieur des Pays-Bas avait déjà accordé la concession de Hulst à Terneuzen. Le M.T. fut créé le 27 août 1868, et la ligne ouverte en quatre phases : Mechelen - Sint-Niklaas le 27 août 1868; Sint-Niklaas - De Klinge au début de 1871; De Klinge - Sluiskil le 26 août 1871 et Sluiskil - Terneuzen le 1er mars 1869. Le M.T. cessa ses activités le 19 janvier 1948, et fut incorporé à la SNCB et aux NS le 21 janvier 1948. Le M.T. fut ainsi la dernière compagnie reprise par la SNCB. Notre photo ci-dessus, datant de la période 1933-1938, montre un train de voyageurs composé de voitures prussiennes remorqué par la locomotive M.T. 25. Cette 0-3-0 fit partie d'une série de 7 machines commandées en 1922 pour reconstituer le parc de traction qui avait souffert lors de la Première Guerre mondiale. Numérotées 25 à 31 et livrées par Ragheno de 1923 à 1934, elles étaient identiques au type 32 de l'Etat Belge (puis type 44). Lors de la reprise du M.T. par la SNCB, toutes furent garées puis démolies de 1949 à 1951. Le trafic voyageurs de la section Hulst - Terneuzen fut supprimé le 6 octobre 1951, et le trafic des marchandises subsista encore jusqu'au 27 mai 1968. Aujourd'hui, seul subsiste le hangar à marchandises, transformé en restaurant. Une place a été aménagée à l'emplacement de la gare.

H.G. Hesselink, Editions du Cabri - Jean-Luc VANDERHAEGEN, 6 juillet 2004.

## Aujourd'hui



## PFT-Editions

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



## NOUVEAU IC-IR

VOIR PAGE 2

- 400 photos
- 216 pages
- Textes bilingues
- € 35,00
- Frais de port : 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 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 €145,00 1905 g
- LA GARE ET LA VILLE €119,00 850 g

UN SIECLE DE VAPEUR



# En Lignes

## En Lignes

- abonnement 2004 Belgique € 34,00
- étranger (Europe) € 42,00
- étranger (hors Europe) € 49,00
- numéros 19 à 20 par numéro : € 3,97 100 g
- numéros 27 et 29 à 31 par numéro : € 5,45 100 g
- numéros 39, 40 par numéro : € 5,95 100 g
- numéros 41 à 45 par numéro : € 7,50 210 g
- numéros 46 à 52 par numéro : € 7,50 260 g
- numéros 53 à 58 par numéro : € 7,00 260 g
- numéros 59 à 61 par numéro : € 8,50 260 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 62-24) peuvent être obtenues au format 10x15 cm en couleurs, sauf les numéros suivis de la mention NB (par exemple PHOTO 62-29 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: +/- 15-10-2004. 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

Sauf indication, pochettes de 10 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 ■ : Un samedi-midi à Lot (EL 38 p. 12) € 30,00 75 g
- N° 31 : Voyage PFT au Danemark (15 photos) € 15,00 105 g
- N° 36 : Locos à vapeur préservées par la SNCB € 10,00 75 g
- N° 38 : Les signaux mécaniques de Florenville € 10,00 75 g
- N° 40 : La gare de 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° 44 : La locomotive 8275 € 10,00 75 g
- N° 45 : Locomotives série 59 en vert "1970" € 10,00 75 g
- N° 46 : Les automotrices Budd SNCB sur le SATTI € 10,00 75 g
- N° 47 : Les 60/61 en vert "1970" (15 photos) € 15,00 105 g
- N° 48 : L'atelier de Bertrix € 10,00 75 g
- N° 49 : Les 62/63 en vert "1970 Salzinnes" € 10,00 75 g
- N° 50 : Les 62/63 en vert "1970 Latour" € 10,00 75 g
- N° 51 : Voyage d'adieu des locos série 80 € 10,00 75 g
- N° 52 : Les 62/63 en vert "1970 Kortrijk" € 10,00 75 g
- N° 53 : Automotrices postales (15 photos) € 15,00 105 g
- N° 54 : Les 62/63 en livrée transitoire € 10,00 75 g
- N° 55 : Locomotives série 51 (15 photos) € 15,00 105 g
- N° 56 : Locomotives série 64 en vert "1970" € 10,00 75 g
- N° 57 : Locotracteurs série 91 € 10,00 75 g
- N° 58 ■ : Les Trains-Autos (7 photos) € 10,00 75 g
- N° 59 : Les 5122 et 5135 en Italie € 10,00 75 g
- N° 60 : Vapeur chinoises € 10,00 75 g
- N° 61 : Les 62 en activité au Luxembourg (voir page 2) € 10,00 75 g

# Articles divers

## Pin's - CD-Rom

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

## Cassette vidéo - DVD

- La ligne 128 Ciney-Spontin-Yvoir (VHS) € 21,00 300 g
- La 26.101 du PFT (copie DVD de la version VHS) € 21,00 300 g

LA 26.101 en DVD



## Cartes postales

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

## Calendriers LOCO

- Années disponibles : 1979, 1980, 1982-1989, 1991-1993, 1995, 1997, 1998, 2003 : par calendrier : € 5,00 550 g
- 2004 épuisé

# Commande et frais d'envoi

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

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

	BELGIQUE	ETRANGER
jusque 100 g	€ 1,05	€ 1,85
jusque 250 g	€ 1,50	€ 3,50
jusque 350 g	€ 1,50	€ 3,50

jusque 500 g	€ 2,60	€ 5,90
jusque 1000 g	€ 2,60	€ 5,90
jusque 2000 g	€ 3,60	€ 11,90
jusque 3000 g	€ 5,80	€ 16,50
jusque 4000 g	€ 6,65	€ 16,50
jusque 5000 g	€ 7,50	€ 16,50

ARTICLE EN VOIE D'ÉPUISEMENT

