

# EN LIGNES



**REVUE BIMESTRIELLE**  
**N° 63 - OCTOBRE 2004 - € 8,50**  
SUISSE : 13,70 CHF  
BUREAU DE DEPÔT : 1180 BRUXELLES 18  
EDITEUR RESPONSABLE : KOOB J-P, SQUARE VERGOTE 6, B-1200 BRUXELLES

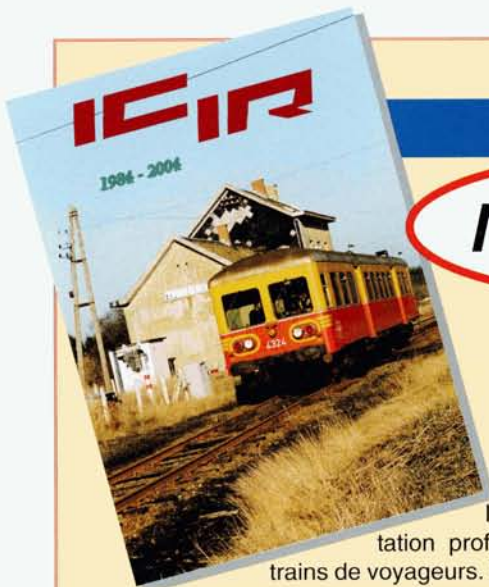
Patrimoine Ferroviaire Touristique



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



Toeristisch Spoorpatrimonium



**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.

Pour commander cet ouvrage, il suffit de virer la somme correspondante sur le compte 001-1201789-35 du PFT-Bruxelles, ou de se référer aux modalités reprises en page 3.

<b>Format :</b>	210 x 297 mm
<b>Nombre de pages :</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

C'est sous la pluie qu'a commencé le voyage d'adieu à la Vennbahn, le 7 août dernier. Près de cinq cents voyageurs, tous des amateurs, s'étaient inscrits à cette excursion, qui a nécessité la remise en service de deux voitures K achetées lors de la liquidation de ... la Vennbahn ! Même si tous les arrêts-photos n'ont pu être assurés faute de temps, ce voyage restera dans les mémoires, d'autant que le soleil a rapidement remplacé la pluie !

Un autre événement a eu lieu au début de l'été, le 22 juin précisément : la convention qui lie la SNCB et le PFT pour l'exploitation touristique de la ligne 128 a été signée entre les deux parties. Un réel développement de la ligne du Bocq peut maintenant être envisagé.

Preuve que la convention est d'application : l'autorail 554.18 a assuré la majorité des circulations estivales entre Ciney et Dorinne-Durnal.

Prévoyez déjà dans vos agendas la date du 11 décembre : comme tous les ans, le Musée du rail de St-Ghislain ouvrira ses portes pour les fêtes de fin d'année. Nul doute que vous trouverez à la Boutique le livre ou l'objet rare que vous recherchez !

Enfin, si la lecture vous passionne, réglez-vous en découvrant la dernière publication : IC-IR 1984-2004, maintenant disponible..

Bonne lecture.

## Petites annonces

**Annonce 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

**Annonce commerciale** : € 25 par surface de 6 x 9 cm. Photos et dessins 3 25 / pièce. A envoyer par courrier, FAX ou E-mail.

**CHERCHE** : photos de la 6299, de préférence en couleurs. Jean-Pierre RONSSE, Kwaadstraat 13, 9810 Eke-Nazareth, ☎ +32.(0)9/385.50.08, ronssejp@skynet.be

**A VENDRE** : monnayeurs de sacoche de receveur T.B., monnayeur SYRO (4 tubes) et numéroteur latéral de standard T.B. à réparer. marc.vincent@village.uunet.be

**A VENDRE** : "Au Fil du Rail" de Fernand Lebbe; "La Vie du Rail" du n°1 (1938) à nos jours; "Het Spoor" NMBS (1956 à nos jours). Faire offre avant décembre 2004. GODTBIL Jean-Claude, Golfweg, 13 B-9000 GENT.

**A VENDRE** : 12 CD-Rom comprenant +/- 5000 vues de traction à vapeur de la DR, DB et SNCB de 1967 à 1995. Albert VERDEYE, Lelieboomgaardenstraat 33, B-3071 Erps-Kwerps, ☎ +32 (0)2/757.2585. hb059172@belgacom.net

**A VENDRE** : anciens numéros à la pièce de "Op de Rails", "Voie Etroite", "Steam Railway", "En Lignes" e.a. ☎ +32.(0)2/733.10.32.

## PFT-agenda

- **11 et 12 septembre 2004** : Journées du Patrimoine au Musée du Rail de Saint-Ghislain; entrée gratuite, nombreuses animations, 26.101 sous pression.
- **2 et 3 octobre 2004** : inauguration du viaduc de Moresnet; nombreuses animations organisées par *Via Giulia* et la SNCB; les autorails PFT assurent la navette entre Montzen et le tunnel de Botzelaer.
- **samedi 9 octobre 2004** : voyage PFT. Ultime adieu à la Vennbahn : en autorail de Trois-Ponts à Sourbrodt et Bullange.
- **Du 25 décembre 2004 au 8 janvier 2005** : grand voyage PFT en Chine. ATTENTION LE VOYAGE EST COMPLET ! (places éventuellement disponibles en cas de désistement. INFO : ☎ +32.(0)477/60.13.62).
- **Du 14 au 24 juillet 2005** : voyage PFT à bord d'un train-hôtel en Biélorussie, Pays Baltes et Russie. INFO : ☎ +32.(0).477/60.13.62.

## PTVF

Le Petit Train à Vapeur de Forest organisera sa traditionnelle grande fête de la vapeur le week-end des 25 et 26 septembre.

INFOS : PTVF, 323B, Chaussée de Neerstalle B-1190 FOREST (Bruxelles).

☎ +32 (0) 2.376.69.96

Internet : [www.ptvf.be.tf](http://www.ptvf.be.tf)

## ALAF

L'ALAF organise son traditionnel week-end portes ouvertes les 6 et 7 novembre 2004, de 9.00 à 17.00.

Prix d'entrée : € 2,5 (enfant : € 1,25).

Adresse : rue de la gare, 77 à Seraing

Renseignements : ☎ +32.(0)4/225.13.88 ou +32.(0)472/79.38.15

[jfmagnee@belgacom.be](mailto:jfmagnee@belgacom.be)

[www.ibelgique.com/alaf](http://www.ibelgique.com/alaf)

e-mail : [alafinfo@ibelgique.com](mailto:alafinfo@ibelgique.com)

# 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, Fons DE COSTER, David DELPIRE, Simon DE RIDDER, Pascal DUBOIS, Michel de ESCH, Laurent GARY, Jean-Claude GIRARD, Philippe GOUSSET, Dave HABRAKEN, Marc HUYBENS, Michel HANSENS, Gregorz KOTLARZ, Jean-Pierre KOOB, Lars LAENEN, Gilbert LAURENT, Joseph LAURENT, Serge MARTIN, Julien Mulpas, Charles OCSINBERG, Eric PAULUS, Serge PLETGEN, Geoffroy QUINET, Peter ROEKENS, Christian RUQUOY, Philippe SCHOLL, la SNCB, Yves STEENEBRUGGEN, Daniel THIELEMANS, Claude VANDECASSTEELE, Laurence VANDERHAEGEN, Christian VANHECK, Michel VERLINDEN.

#### EN LIGNES

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

#### Adresse

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

Numéro de TVA : BE 435.339.562

#### Abonnement 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 63 - OCTOBRE 2004



#### COUVERTURE AVANT :

##### PHOTO 63-01

La 2514 avec, en toile de fond, les hauts fourneaux de Clabecq, lors du voyage d'adieu des 22 et 25 organisé par le PFT le 26 juin 2004.

Photo : PFT.

Une vue du transfert de 14 locomotives de la série 51 d'Antwerpen-Luchtbal à Montzen. Tunnel de Veurs, 7 juin 2004. Michel HANSENS.

PHOTO 63-65 Le 25 mai, la 1608 remorquait un train de pèlerins de retour de Lourdes, entre Tourcoing et Charleroi, ici en passage à Saint-Ghislain. Serge MARTIN.

# S O M M A I R E

PFT-Service 2

Editorial 2

Nouvelles du PFT 5

Histoire : les Trains-Autos 9

Actualité étrangère 18

Actualité belge 27

Statistiques 27

Locomotives électriques 27

Locomotives Diesel 31

Automotrices - autorails 37

Voitures 38

Infrastructure 39

Actualité diverse 41

Industries 45

Radiations 46

Il y a ... 50

Chine : le dernier paradis 52

Hier - Aujourd'hui 54

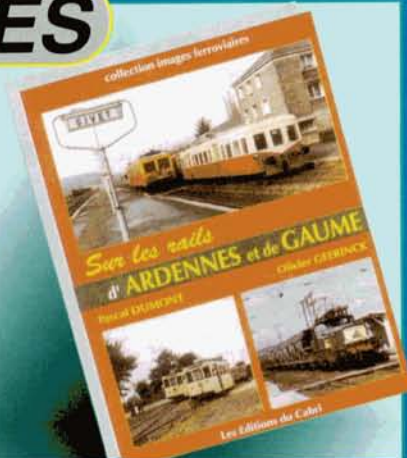
Portrait : wagon type Hcf 58

PFT-Boutique 59

L'édition 2005 du calendrier LOCO propose onze photos en couleurs et une en noir et blanc de matériel belge et luxembourgeois :

- IC Vauban à Burgdorf (Suisse);
- IR 111 à Bellain (Gd Duché de Luxembourg);
- locomotive de manœuvres 8009 dans le port de Bruxelles;
- vapeur 64.104 à Willebroek;
- locomotive électrique 2312 à Lembeek;
- deux locos Diesel série 51 + train de citernes à St-Vincent-Bellefontaine;
- locotracteur 9125 à Neuvillers;
- CC40105 SNCF à Hennuyères;
- Auto-Train 1235 à Comblain;
- locomotive Diesel prototype 6005 à Neffe;
- autorail + remorque Uerdingen sur le viaduc de Luxembourg;
- rame à grande vitesse ICE à Korbeek-Lo.

Il est présenté au format A3, sur papier brillant, avec reliure spiralée. Son prix de vente est de € 10 (frais d'envoi en sus - 550 grammes, voir page 59). Ne tardez pas à le commander avant qu'il ne soit épuisé ! Communication : LOCO 2005.



## SUR LES RAILS D'ARDENNE ET DE GAUME

Olivier GEERINCK et Pascal DUMONT ont uni leurs efforts pour réaliser cet ouvrage sur une région passionnante, les Ardennes. Publié dans la collection «Images Ferroviaires» des Editions du Cabri, cet ouvrage de 160 pages est richement illustré par plus de 260 photos d'archives en noir et blanc et une centaine de photos couleurs. Il aborde aussi bien l'histoire des grands réseaux que celle des modestes vicinaux et secondaires de la région.

Prix : € 39 + frais d'envoi (poids 1000 gr - voir page 59). Communication : "Ardennes".

## COURRIER DES LECTEURS

De M. Pierre MARLIERE, de Tournai.

*Pour quelle raison certaines portions de voies sont-elles consolidées par un ou deux rails supplémentaires ?*

Il ne s'agit pas de consolider la voie, mais bien de limiter les conséquences d'un déraillement dans certaines zones bien précises. Ils ont pour but de réduire les déplacements transversaux des véhicules dont un ou plusieurs essieux seraient déraillés. Ces rails offrent alors la possibilité de guidage des roues déraillées.

Trois cas principaux imposent l'emploi de rails «de sécurité» : la présence de viaducs d'au moins 50 m de long; la protection des obstacles proches de la voie (les culées d'un pont par exemple); et dans le cas où la chute d'un véhicule déraillé pourrait être aggravée par la géographie des lieux (pont au-dessus d'une rivière, d'une route ou d'une autre voie ferrée, etc.). Ces rails sont placés à l'intérieur de la voie, près de la file de droite si on veut limiter l'ampleur des déplacements vers la gauche ou, inversement, sur la file de gauche, pour les déplacements vers la droite.



Les deux voies de la ligne 162 franchissant le pont au-dessus de la Meuse à Namur sont pourvues de deux files de rails pour limiter les conséquences d'un éventuel déraillement.

## Rectifications

EN LIGNES 62 page 39 :

- la photo du haut à été prise à Noertzange (comme d'ailleurs indiqué sur le panneau de la gare).

50e anniversaire du Club Ferroviaire de l'Est de la Belgique.

## EXPOSITION DE MODELISME FERROVIAIRE

Salle omnisport de THEUX

**11-12-13-14  
NOVEMBRE 2004**

## PHOTO-THEME 62

Série indissociable de 10 photos au format 10x15, montrant des autorails sur des lignes et dans des gares supprimées avec la mise en oeuvre du plan IC-IR 84.

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

Communication : PHOTO-THEME 62

- 62-01 : 4502 à Rosière
- 62-02 : 4507 + remorque 734 + 45 à Ourt
- 62-03 : 4304 à St. Vincent-Bellefontaine
- 62-04 : 4309 à St. Maria-Oudenhove
- 62-05 : 4310 à Bourcy
- 62-06 : 4315 à Messancy
- 62-07 : 4324 à Bastogne-Sud
- 62-08 : 4001 à Izegem
- 62-09 : 4005 à Zedelgem
- 62-10 : 4007 à St. Denijs-Boekel-Ned.



# Nouvelles du PFT



**PHOTO 63-02** A l'occasion des manifestations commémorant les 150 ans de la ligne Antwerpen - Roosendaal, les 3 et 4 juillet, le PFT présente à Roosendaal (NL) les 5183, 202.020 et 5941. Le 2 juillet, les 5941 et 202.020 posent sous la remarquable passerelle à signaux. PFT.

## ACTIVITES

Le samedi 26 juin, le PFT organisait l'adieu aux locomotives électriques des séries 22 et 25. Même si ces engins reçoivent de mois en mois un sursis supplémentaire, ils sont irrémédiablement condamnés. Et le PFT a préféré leur adresser un adieu tant qu'un nombre encore respectable de locomotives est encore disponible...

A 8h29, le train spécial, composé de voitures K4 (ex USI SNCF) encadrées par les 2224 et 2514, démarre de Bruxelles-Midi en direction de Clabecq, où a lieu le premier parallèle de la journée : les deux locomotives du train viennent encadrer le train de marchandises 37865 Marcinelle - Clabecq, remorqué par deux 23. Sont ainsi côte à côte, la 2224, la 2374 et la 2514.

Après la traditionnelle photo avec le haut fourneau 6 en toile de fond, le convoi spécial se rend à Feluy-Zoning, sur la ligne 269 réservée uniquement au trafic marchandises. Là, la 2514 se positionne en tête d'une rame de wagons citernes. Ensuite, direction La Louvière-Sud, pour le second parallèle : la 2240, désignée pour assurer le train P 7741

du lundi, est immortalisée avec les 2224 et 2514. C'est la 2240 qui assurera la traction du train spécial jusque Binche et retour à Louvière-Sud, où il est procédé à l'échange des locomotives. Le convoi prend ensuite la route de Quévy, en marquant plusieurs beaux arrêts à La Louvière Gare industrielle, Soignies, Jurbise, Cuesmes et Blaregnies. Un ultime parallèle des deux locos du train a lieu sur les voies commutables 1 et 2 en gare de Quévy avant de repartir, rame encadrée, jusque Quiévrain. La 2514 est découplée et positionnée devant le

bâtiment de la gare, dont l'avenir est incertain. En effet, suite à l'état de délabrement avancé du lieu, le personnel est logé dans des locaux provisoires en attendant le sort qui sera donné à la bâtisse : vente, réhabilitation, démolition ou mort naturelle...

La journée se termine après un dernier arrêt à la sortie de Quiévrain, avant que le convoi ne regagne Bruxelles. Un très beau voyage, émaillé de nombreux arrêts-photos très bien organisés, une bonne ambiance sans stress. Du tout bon PFT !



**PHOTO 63-03** Le parallèle organisé en gare de Binche le 26 juin lors du voyage d'adieu des 22 et 25. PFT.



PHOTO 63-04 Le parallèle réalisé à Clabecq rassemblant les deux vedettes du jour avec la 2374.

PFT.



PHOTO 63-05 Le transfert des 5128 + 202.020 + 5941 de Schaerbeek à Roosendaal, ici sur la section frontalière aux Pays-Bas.

PFT.

Le week-end des 3 et 4 juillet avait lieu à Roosendaal (Pays-Bas) la principale manifestation commémorant les 150 ans de la ligne Antwerpen - Roosendaal. C'est en effet le 3 juillet 1854 que les deux villes furent reliées par le rail... Alors qu'elle aurait dû revêtir un caractère international, la manifestation n'a pas suscité l'intérêt de la SNCB. Dommage...

Pourtant, les organisateurs, parmi lesquels figurent nos fidèles lecteurs Arno Verhagen et Pascal Martens, n'avaient pas lésiné sur les moyens : deux locomotives à vapeur sous pression - les 23.023 et 23.071 ex. DB appartenant au SSN et au VSM -, la 189.047-4 de *Railion*, du matériel moderne, des locomotives électriques et Diesel et des automotrices historiques, du matériel d'opérateurs privés, comme la locomotive électrique 1251 d'ACTS, et les locomotives 5183, 5941 et 202.020 du PFT. Sans oublier les nombreuses animations en ville, les stands de plusieurs exposants dont le PFT, des modèles réduits, des réseaux pour les enfants. L'acheminement des trois locomotives du PFT, par leurs propres moyens de Schaerbeek à Essen et par une locomotive Diesel de la série 6400 de *Railion Nederland* de Essen à Roosendaal, a eu lieu le vendredi 2 juillet avec retour le lundi 5. Nul doute que ces trois engins belges ont rehaussé de leur présence cette manifestation très réussie, où l'on a compté 12.000 entrées.



PHOTO 63-06

A Roosendaal, le 2 juillet, la 5941 côtoie une automotrice historique et une "Hondekop".

Marc HUYBENS.



**PHOTO 63-07** Les organisateurs des festivités de Roosendaal ont réalisé un beau parallèle de locomotives historiques devant l'ancienne remise. De gauche à droite : la 1122, la 1251 toujours en activité à ACTS, la 1302, la 1501, la 2233 et la 2459. Dave HABRAKEN.

## LE MATERIEL

A *Schaerbeek*. En attendant le démarrage du chantier de réhabilitation de nos voitures M1, divers travaux d'entretien sont menés sur le matériel roulant. Ainsi, la 5183 voit ses postes de conduite rafraîchis, ainsi que son compartiment moteur. Ces travaux n'empêchent pas la machine d'être opérationnelle, comme le confirme sa présence à Roosendaal. La 202.020 a reçu une couche de peinture sur la caisse, dans le cadre de l'entretien courant; enfin, même si la 26.101 est un peu en repos forcé, sa pompe à air, qui a donné du fil à retordre aux équipes de conduite lors de son dernier voyage le 9 août 2003 sur la ligne 128, a été réparé. La 26 pourra ainsi participer aux Journées du Patrimoine à Saint-Ghislain.

Vous êtes intéressés par les travaux de restauration à Schaerbeek ? N'hésitez pas à contacter Pierre Herbiet au +32.(0)475.71.20.28.

A *Saint-Ghislain*. C'est dans le Musée du rail que se préparent les engins qui doivent participer aux différentes manifestations. Ainsi, le 554.18, qui n'avait plus roulé depuis 2002, a repris du service pour les circulations estivales sur la ligne 128. Il a donc subi une révision profonde de sa motorisation; le 4605, qui l'épaula sur la 128, a également été préparé pour la circonstance.

### PHOTO 63-66

Toujours à Roosendaal, les trois locomotives du PFT : les 5183, 202.020 et 5941. Toutes les heures, un des moteurs Diesel était lancé devant le public : une attraction qui a attiré de nombreux curieux. PFT.

## Le Musée du Rail et la Fondation Roi Baudouin

La *Fondation Roi Baudouin* encourage par son action le développement de projets sociaux et culturels, et c'est dans ce cadre que lui a été soumis le projet de réhabilitation de l'atelier des wagons de Saint-Ghislain, à transformer en Musée du Rail.

Le procédé mis en place par la *Fondation Roi Baudouin* est simple : un numéro de compte est attribué au projet, et tous les versements qui y arrivent sont fiscalement déductibles. Une attestation est établie par elle chaque année pour les donateurs de montants supérieurs à € 30, et le montant du don est fiscalement déductible.

De nombreux travaux ont déjà pu être effectués grâce au soutien financier des donateurs, comme la sécurisation du lieu, le remplacement de volets mécaniques, le remplacement de boiseries extérieures. Les prochains travaux, qui commenceront en octobre, concerneront le renouvellement de la toiture du bâtiment principal. Ceux qui sont venus nous rendre visite lors de Journées du Patrimoine ont pu se rendre compte de la bonne utilisation de leurs dons.

Pratiquement, les dons sont obligatoirement affectés à l'aménagement du site de Saint-Ghislain; ils doivent être effectués sur le compte 000-000004-04 de la Fondation Roi Baudouin, rue Brederode, 21 à 1000 BRUXELLES. En communication du bulletin de virement, il est indispensable de mentionner, sous peine de ne pas voir le montant attribué au projet, le terme : "L78599-asbl Patrimoine Ferroviaire Touristique".

Les dons peuvent aussi être reçus de l'étranger, la Fondation faisant partie du réseau TGE (Transnational Giving Europe) qui regroupe des institutions ayant les mêmes buts. Tous les renseignements peuvent être obtenus en consultant le site Internet [www.kbs-frb.be](http://www.kbs-frb.be).

Un grand merci à ceux qui soutiennent la création du Musée du Rail de Saint-Ghislain et qui se verront directement récompensés par le biais de la déduction fiscale. Sans cette aide précieuse, il est certain que les travaux ne pourraient être menés à bien.



D'autres travaux d'entretien sont menés sur les 4333 et 4506 dans le cadre de leur participation aux journées inaugurales du viaduc de Moresnet. Enfin, la 1805 a été préparée pour son transfert à Oignies (France) où elle a participé, les 28 et 29 août, au Festival organisé par le CMCF, qui avait pour thème les 40 ans de Trans-Europ-Express entre Paris et Bruxelles. Elle y a côtoyé la CC40101 SNCF, préservée par cette association.

Enfin, les travaux de restauration de la 9209 se poursuivent inlassablement, ainsi que ceux de réhabilitation du Musée du Rail.

Vous êtes intéressés par les activités de Saint-Ghislain ? Contactez Philippe Scholl au +32.(0)477.26.99.79.

## ET NOTRE P8 ?

La fin des travaux de restauration en Roumanie touchent enfin à leur terme... La cabine a été replacée sur châssis, tous les appareils ont été remontés, les tôles d'habillage de la chaudière sont en place. Début août, il restait principalement à terminer les travaux sur le tender, à peindre la machine et à apposer les marquages dont son nouveau numéro 64.169.

Les premiers parcours d'essais en ligne se dérouleront en principe au milieu du mois de septembre.

Nous espérons rapatrier la locomotive pour la fin de l'année, ce qui constituera alors un bien beau cadeau de Saint-Ni-

colas pour le PFT !

Pour mener à bien ces travaux coûteux, le PFT a ouvert un compte bancaire affecté uniquement aux dons destinés à la restauration de la P8 roumaine 230.084.

Des parts symboliques de € 250 sont attribuées chaque fois qu'un don de ce montant est effectué, en une ou plusieurs fois. Contrairement au fonds géré par la *Fondation Roi Baudouin* (voir le Musée du Rail), les dons offerts pour la 230.084 ne donnent droit à aucune attestation fiscale ni aucun droit quelconque sur la locomotive. Votre générosité a permis à ce jour de délivrer plus de cinquante-cinq certificats de € 250. Merci encore aux généreux donateurs.

## LE CHEMIN DE FER DU BOCQ

C'est le samedi 19 juin qu'ont été transférés de Saint-Ghislain à Ciney les autorails 4605 et 554.18, désignés pour assurer la saison touristique entre Ciney et Dorinne-Durnal. Avant l'ouverture de la saison, programmée le dimanche 4 juillet, a eu lieu la traditionnelle conférence de presse. Celle de cette année revêtait un caractère "historique", puisque c'est au cours du trajet inaugural qu'a été signée la convention qui lie dorénavant le PFT et la SNCB. Même si cette signature était symbolique (ce n'était pas les documents originaux !), il est maintenant acquis que le PFT exploite sa propre ligne touristique. Il aura fallu douze ans pour que soit enfin matérialisé l'acte qui permet au PFT de travailler en toute légalité et pour son propre compte. Le PFT peut aujourd'hui envisager le développement de l'activité sur la ligne du Bocq, et espérer l'ouverture d'intéressantes perspectives, en matière de subsides notamment. Il restera maintenant à convaincre les autorités régionales et locales de délier les cordons de la bourse, si toutefois l'on veut une accélération des travaux de renouvellement de l'infrastructure et le prolongement vers Yvoir...

Signe que la convention est bien d'application : le 554.18, immatriculé mais non autorisé à circuler sur le réseau à cause de son frein Westinghouse jugé non conforme par la SNCB, peut assurer le service sur la 128. Cet autorail, une des premières acquisitions du PFT, est en livrée à deux tons de vert et se marie parfaitement aux sites traversés. C'est lui qui a assuré le service de base tous les dimanches et jours fériés, alors que le 4605 servait de réserve et de véhicule de renfort pour les journées de pointe comme la brocante de Sponstin du 1er août.

La ligne 128 vous intéresse ?  
Contactez Alain Defechereux au +32.  
(0)477.98.91.23.

**Un moment historique : la signature de la convention liant le PFT et la SNCB pour l'exploitation de la ligne 128, pour une durée de 25 ans !**

**Ci-contre : le 554.18 à Dorinne-Durnal, lors du parcours mis en marche lors de la conférence de presse le 22 juin.** PFT.







**PHOTO 63-08** Le 18 avril 2003, le AT 1442 Bressoux - Narbonne vient de traverser la gare d'Esneux. La rame est composée d'une voiture-lits type AB30, d'une voiture-couchettes type I6, d'une voiture de seconde classe du type 110 et de trois fourgons porte-autos bien chargés. A Jemelle, il sera fusionné avec la tranche en provenance de Denderleeuw. Pierre HERBIET.

## LES TRAINS-AUTOS A LA SNCB - 4e partie

Nous avons terminé le chapitre précédent, en 1994, sur le constat d'une baisse de fréquentation des Auto-Trains entraînant une distorsion entre l'offre et la demande, et sur une analyse des plaintes des usagers enregistrées par la SNCB. L'analyse de la situation, sans doute un peu tardive, ne s'est bien entendu pas limitée à ces premiers éléments d'information : quitte à bousculer certains "prés carrés", elle a voulu examiner toutes les facettes de l'activité de-

puis la conception du produit, sa vente et la mise en œuvre des prestations, de l'accueil des passagers jusqu'à la livraison des véhicules à destination.

Au stade de la conception du produit, il est rapidement apparu que le retour d'informations venant du terrain était incomplet, parfois peu fiable et souvent mal exploité. Les données concernant les passagers sans voiture étaient fragmentaires et les comptages imprécis; ainsi, les

données concernant les voitures-lits des trains à destinations multiples étaient globales et non ventilées par destinations. On constatait enfin que l'on ne s'était jamais soucié de l'origine et de la destination finale des usagers des Auto-Trains, pas plus que des caractéristiques sociales et des motivations de ces groupes de voyageurs. Une information claire sur les possibilités de restauration en cours de voyage et la qualité de ce service, ont été largement sous-estimées.

Le 26 juin 1991, le Train-Autos 9295 s'Hertogenbosch - St. Raphaël passe à Barvaux sur la ligne 43 Liège - Marloie. En tête, les 6215 et 5515. Michel HANSENS.





**Le Train-Autos 1412 Ljubljana - Villach - Schaerbeek à Radovljica (ligne Ljubljana - Jesenice) en Slovénie. La rame, réduite à sa plus simple composition est tractée par une locomotive électrique de la série 342 des SZ (Chemins de fer slovènes). Michel HANSENS, juin 1992.**

La vente, quant à elle, commence par l'information concernant le produit; or, celle-ci est disponible avant tout dans les gares et dans quelques agences de voyages. Le candidat passager d'un Auto-Train fréquente-t-il assidûment les gares ? Rien n'est moins sûr ! Le comportement des agences de voyages agréées par la SNCB posait aussi problème car il est apparu que les agents de voyage étaient peu enclins à vendre ce produit ! Le problème résidait ici dans la grande complexité du calcul du prix du voyage : les risques d'erreurs et de contestations joints à la difficulté d'obtenir, en cas de doute, une réponse rapide et précise d'un responsable SNCB étaient des facteurs dissuasifs.

C'est sans doute au niveau des gares que la satisfaction était la plus grande : bien que ne disposant pas de directives structurées, le personnel d'accueil faisait montre d'une efficacité et d'un dévouement souvent exemplaires.

A ce stade déjà, certaines mesures correctives pouvaient être appliquées, à commencer par faire connaître le produit par une publicité mieux ciblée : un

budget put être libéré à cet effet. Améliorer la vente par la mise à disposition des vendeurs d'un système automatisé du calcul du coût en fonction de tous les paramètres du voyage, fut une action déterminante, associée à une remise à jour complète de la documentation de vente après analyse des questions pratiques soumises aux vendeurs. Une action de réduction de certains prix fut également entreprise par le biais d'une négociation avec la SNCF. A ces actions de promotion des ventes fut associée la présentation d'un logo " Auto-Train ".



Restaient des aspects matériels : à défaut de la volonté d'acquérir de nouvelles voitures-couchettes et voitures-lits, diverses actions de modernisation furent entreprises : la climatisation fit son apparition dans les voitures-lits, et l'on entreprit de réintroduire des voitures-restaurants, ce qui impliqua l'achat de quatre voitures ex-Gril-Express à la SNCF et la transformation de quatre

voitures l10 climatisées en surnombre, ce dont "En Ligne" rendit compte en son temps.

Pendant que ces diverses améliorations étaient progressivement mises en oeuvre, le trafic évoluait.

En 1995, l'offre ne fut pas sensiblement modifiée : un service supplémentaire Schaerbeek - Avignon fut établi, qui n'était pas un train supplémentaire mais une desserte ajoutée à une liaison vers St.Raphaël. On note également dès la saison d'été un plus large usage de voitures Bc modernisées.

Dans la mesure où les destinations finales des auto-trains deviennent de plus en plus variées, et où il sera ajouté des fourgons porte-autos à des trains « ordinaires », nous adopterons la convention suivante : les destinations non ouvertes aux autos figureront entre crochets; par exemple : {Quimper}.

C'est en 1996 que l'on vit apparaître le nouveau sigle " Auto-Train " et que fut mise en oeuvre une tarification plus claire et entièrement automatisée. La destination de {Ancona} via Rimini prolonge alors la liaison vers Bologna, R5/R7 du 7 juin au 29 septembre, tandis que des voitures-restaurants sont remises en service entre Schaerbeek et Avignon / St.Raphaël, et entre Schaerbeek et Bologna / {Ancona}.

Autre événement durant l'année : la circulation du dernier Auto-Train en traction Diesel, le 31 mai, entre Bressoux et Gouvly.

**Le Train Auto 1413 Schaerbeek - Villach - Ljubljana arrive à la gare frontière de Rosenbach en Autriche. La 110 450 de la DB poursuivra jusqu'à Jesenice en Slovénie. La rame circule pratiquement à vide, avec un fourgon porte-auto sans charge, une voiture-couchettes type l5 et une voiture-lits. Michel HANSENS, juin 1992.**



L'année 1997 voit la disparition de l'Auto-Train vers Salzburg, Villach et Ljubljana, et son remplacement par une nouvelle liaison vers Innsbruck. La mise en service de cette nouvelle destination est invoquée pour mettre en évidence un problème d'encombrement à Schaerbeek et justifier le report de la gare de départ de ce train à Denderleeuw. Partant d'Oostende via Denderleeuw et Wörgl (A), le nouvel INT 1219/1218 comporte deux tranches, l'une vers {Klagenfurt} et l'autre vers Innsbruck. Par ailleurs, une voiture-restaurant est ajoutée aux relations Schaerbeek - Narbonne.

En 1998, il n'y a guère de modification des services, sauf l'ajout d'une voiture-restaurant à la liaison vers Bordeaux / Biarritz, et l'ajout de voitures-lits T2 (SNCB) desservies par du personnel belge au départ de Bressoux. Commercialement, l'on voit apparaître la notion de carte de fidélité sous la forme d'une "Carte-Club" pour les usagers réguliers, tandis qu'une réduction de prix est accordée aux remorques des véhicules transportés.

C'est à ce moment que la SNCB établit un premier bilan de l'action entreprise pour revigorer l'activité, qui se veut optimiste : le document, daté du 9 juillet 1998, annonce pour la dernière période hivernale un accroissement de 15% par rapport à l'année précédente, la croissance étant plus marquée vers Avignon et St.Raphaël (26%) que vers Toulouse et Narbonne, ainsi qu'une quasi saturation des réservations au départ de Schaerbeek pour le mois de juillet en cours, quelques places restant disponibles au départ de Bressoux. Des mesures de rationalisation seront opérées, ainsi que le lecteur le découvrira ci-après, soit en ajoutant des fourgons DD à des trains internationaux «ordinaires», soit en remplaçant de tels trains par des auto-trains en prolongeant leur parcours sans modification du service «auto».

A l'été 1999, l'on voit apparaître une nouvelle liaison auto-train vers Livorno et Roma/Tuscolana : l'INT 1295/1294 circulant R7/R2 sous le nom de «Frecia del Tirreno». Ce train remplaçait dans une certaine mesure la liaison quotidienne avec Roma, via Milano, simultanément supprimée, qui portait les mêmes numéros et était, à l'aller, associée jusque Basel à l'INT *Edelweiss*, mais il était cette fois acheminé via {Genova} et {Pisa}. Sa composition, fournie par la SNCB, comportait une voiture B du type I6, cinq voitures-couchettes Bc, une seconde voiture B, deux voitures-lits MU, quatre fourgons porte-autos, dont deux pour Roma et deux autres pour Livorno.



**En gare de Fréjus - St. Raphaël : mise en quai du Train-Auto 9298 à destination de Bressoux et s' Hertogenbosch. Les fourgons porte-autos seront accouplés en queue de la rame. En tête, la BB 22324 de la SNCF.** Michel HANSENS, septembre 1992.



**Le 31 juillet 1994, le Train-Auto 9298 St. Raphaël - s'Hertogenbosch, remorqué par les 3617 et 3605 des CFL, approche de Troisvierges.** Michel HANSENS.

**Le dernier Auto-Train remorqué en traction Diesel circula le 31 mai 1996 au départ de Bressoux. Il s'agissait du AT 1397 s'Hertogenbosch - Bressoux - St. Raphaël, remorqué par les 5541 et 5515, ici à Tilff. Dès le lendemain, cette relation circulera entièrement en traction électrique, via la ligne 43 Liège - Marloie.** Michel HANSENS.





**PHOTO 63-09** Passage à l'ancien point d'arrêt de Pipaix sur la ligne 94 Bruxelles - Tournai du Train-Auto 1236 Schaerbeek - Lourdes, tracté par une locomotive de la série 12 jusqu'à Lille. Philippe DIEU, juin 1994.



Deux photos de l'Auto-Train 1413 Schaerbeek - Villach - Ljubljana, prises le 17 juin 1996. Ci-dessus : lors de son arrêt dans la gare frontalière de Rosenbach. Ci-dessous : après l'échange de traction à Jesenice. Jean-Claude GIRARD.



Une liaison vers la Bretagne est lancée à titre expérimental par la SNCB R7/R2 du 20 juin au 14 septembre : Schaerbeek - Nantes - Auray - {Quimper}, avec 2 + 2 fourgons porte-autos DD, une voiture B (I6), 2 à 5 voitures-couchettes Bc (I6) et une voiture-lits MU.

En hiver, le *France-Alp Express* Schaerbeek - {Bourg-St. Maurice}, train de skieurs circulant le week-end, de Noël à la mi-avril, se voit complété de un ou deux fourgons porte-autos DD à destination de Moûtiers, dans la vallée de la Tarentaise; cette expérience ne sera pas renouvelée à l'été 2000.

Au cours de la décennie qui s'achève ici, la SNCB n'était pas la seule à s'interroger sur la rentabilité et le devenir de l'Auto-Train. Un dossier de six pages publié par *La Vie du Rail* le 20 octobre 2000 fait état d'un rapport SNCF constatant entre 1990 et 1993 une baisse de 30% du nombre de voitures transportées suivie d'une stagnation, attribuées essentiellement au développement autoroutier. Si ce n'était jugé politiquement incorrect, la SNCF aurait abandonné ce service qui s'adresse à une clientèle favorisée, par ailleurs peu intéressée par le train, parisienne à 75% et impliquant des efforts importants très délimités dans le temps. Elle relativise l'impact écologique : lorsque quelque 85.000 voitures traversent sur une journée le tronçon autoroutier Lyon-Orange, la SNCF transporte au mieux 1600 véhicules, toutes directions confondues. A défaut d'un abandon, la relance passe par une réduction des charges en matériel et en traction impliquant un recentrage sur les liaisons les plus rentables (région PACA, abandon des Calais-Italie, Paris-Madrid, etc.), la réduction du parc de matériel spécialisé, et ...une révision à la hausse des prix.



*L'Auto-Train 1481 Schaerbeek - Narbonne était prolongé jusqu'à Port Bou pour les voyageurs sans autos. Le 21 juillet 1998, la tranche Narbonne - Port Bou était tractée par la BB 22243, ici au milieu des Salins de Sainte-Lucie à Port-la-Nouvelle. Le train est formé d'une voiture B I6, de 3 voitures-couchettes I5, d'une voiture-restaurant ex. Grill Express et de deux voitures-lits T2 et AB 30. Gilbert LAURENT.*

Dans sa recherche d'une réduction des coûts, la SNCF a transporté des voitures par messageries, voire à titre d'essai par camions à deux niveaux (!), pendant que les voyageurs étaient acheminés le lendemain en TGV. Succès mitigé. A noter que, à ce moment, les Anglais et les Autrichiens avaient déjà cessé cette activité, les Hollandais étant proches d'une décision d'abandon.

Une petite révolution apparaît en l'an 2000 : le 28 mai, tous les services Auto-Trains précédemment assurés au départ de Schaerbeek sont transférés à Denderleeuw, la gare de départ de plu-

sieurs trains devenant Oostende. La liaison auto vers Innsbruck, qui a vécu trois ans sans recueillir le succès escompté, est supprimée et remplacée par Salzburg dans la tranche de l'INT 1219/1218 qui a toujours {Innsbruck} comme destination, et Villach dans la tranche du même train se dirigeant vers {Klagenfurt}. Sa composition : 5 voitures-couchettes (Oostende-Innsbruck) + 2 voitures-couchettes et une voiture-lits AB 30 (Oostende-Klagenfurt) + 2 fourgons porte-autos (Denderleeuw-Villach) + 1 à 2 fourgon porte-autos (Salzburg). La nouvelle liaison vers Roma est confirmée, mais il s'y ajoute en gare de

Jemelle, une tranche originaire de Bres-soux comportant une voiture-lits MU, une voiture-couchettes Bc et deux fourgons porte-autos DD (un par destination auto).

Autre nouveauté, toujours vers l'Italie, de un à trois fourgons porte-autos DD sont ajoutés certains jours à l'INT 299/298 Bruxelles - Milano (prolongé en été R6/R7 vers Venezia), dont le départ est alors reporté à Denderleeuw avec arrêt à Bruxelles; c'est le cas vers Milano/San Cristoforo R2/R3, et R4/R5 pour l'été (et R7/R1 pour l'hiver 2000/2001), ainsi que vers Venezia R6/R7.

*Le 16 août 1998, l'Auto-Train 1378 St. Raphaël - Schaerbeek vient de s'immobiliser à Luxembourg avant de rebrousser vers Bruxelles. Depuis Metz, il était exceptionnellement remorqué par la 181 214-8 de la DB, avec la BB 22254 de la SNCF comme véhicule. Cette dernière avait assuré la traction du train entre Cannes et Metz et avait procédé au découplage de la voiture-couchettes St. Raphaël - Metz. C'est alors que l'on se rendit compte que le mécanicien de relève était absent ! Le chef de service décida de réutiliser une locomotive de la DB et un conducteur disponibles pour mener le train jusqu'à Luxembourg, la BB 22254 terminant le voyage comme véhicule ! Michel VERLINDEN.*





*Depuis le début du mois de juillet 2001, la traction de l'Auto-Train 1430 "Pyrénées Express" Bressoux - Denderleeuw - Tarbes - Lourdes est assurée par une locomotive polycourant de la série 15 entre Bressoux et Tourcoing. Le 13 septembre 2002, ce service était confié à la 1501, que nous voyons ici à Tilleur sur la ligne 36A Kinkempois - Voroux. Michel HANSENS.*

Autre événement important de la saison d'été 2000 : la suppression des auto-trains des NS en provenance de s'Hertogenbosch, et notamment des 1331 vers Irun via Bordeaux et Biarritz, 1335 vers Toulouse et Narbonne, 1371 vers Avignon et Narbonne et 1397 vers Avignon et St.Raphaël. Ces suppressions vont profondément modifier le trafic au départ de la région liégeoise. Contrairement à ce que l'on pouvait prévoir, la clientèle néerlandaise se rabatit plutôt sur Denderleeuw que sur Bressoux.

Les passagers embarquant à Bressoux se voient offrir R5/R6 une liaison vers Narbonne dans un train composé d'une

voiture-couchettes Bc, d'une voiture-lits T2, et de un à deux fourgons porte-autos DD, fusionné en gare de Mons avec l'INT 1362 venant d'Oostende via Denderleeuw, et une liaison vers Avignon et St.Raphaël par un train de composition identique + un DD pour Avignon, circulant R3/R4, R5/R6 et R7/R1 via Jemelle où il est fusionné avec l'INT 1375 venant lui aussi d'Oostende via Denderleeuw. Tant qu'à parler de suppressions, notons également celle, maintenant effective, des auto-trains de la SNCF au départ de Calais, qui eut l'effet positif de ramener à Denderleeuw une partie de la clientèle anglaise.

Autre nouveauté, l'INT 1430 "Pyrénées Express" Schaerbeek - {Lourdes} devient un Bressoux Brive - Toulouse - Tarbes - {Lourdes} via Denderleeuw, circulant R5/R6. Sa composition au départ de Bressoux : une à deux voitures-lits MU + une voiture-restaurant + 3 à 4 voitures B et couchettes Bc (Lourdes) + un DD (Toulouse) + un DD (Brive). Il s'y ajoute à Denderleeuw un DD (Tarbes) + un à deux DD (Toulouse) + un DD (Brive).

Un autre auto-train prend son origine à Bressoux, c'est, R3/R4, l'INT 1486 à destination de Biarritz via Denderleeuw, {Mons} et {Aulnoye} et Bordeaux. Sa composition au départ de Bressoux était : une voiture B + 4 voitures-couchettes Bc + une voiture-restaurant + 2 voitures-lits MU + un à deux DD (Biarritz) + un DD (Bordeaux) et l'on ajoutait à Denderleeuw 3 à 4 DD (Biarritz) + un DD (Bordeaux).

Comme ce fut le cas en 1999 sur la liaison vers Roma, des DD sont maintenant ajoutés R5/R6 de la mi-juin à la mi-septembre à l'INT 499/498 {Bruxelles} - {Brig}, à destination de St-Moritz (CH).

**Encore l'Auto-Train 1481 Schaerbeek - Narbonne - Port Bou, au milieu de l'étang de Leucate.**

*Gilbert LAURENT, 21 juillet 1998.*



**Passage à Ezemaal (ligne 36 section Tienen - Landen) de l'Auto-Train 1219 Oostende - Denderleeuw - Salzburg - Villach / Zell am See - Innsbruck, remorqué par la vaillante 2229. La rame est composée, dans l'ordre, d'un fourgon porte-autos DD, d'une voiture I6 A, de deux voitures-couchettes I5, d'une voiture Resto, d'une voiture-lits MU, d'une seconde voiture Resto et d'une voiture-couchettes I5.** Pierre HERBIET.

Ce train est amorcé à Oostende avec une tranche pour {Brig} : un fourgon Dms + 2 voitures-lits MU et AB 30 + 2 voitures-couchettes Bc auxquels on ajoute à Denderleeuw 2 DD pour St.Moritz et, à Bruxelles, une rame fournie par les CFF : une voiture-couchettes et une voitures-lits {Brig} + une voiture-couchettes et une voiture-lits {Chur} + une voiture B + une voiture Bt + un fourgon Dms {Basel}.

Par ailleurs, par manque de fréquentation, la liaison vers Quimper via Nantes et Auray est supprimée.

En 2001, l'offre est maintenue mais la plupart des trains qui avaient eu leur origine reportée à Oostende partent de Denderleeuw. Une troisième liaison hebdomadaire R7/R1 est opérée vers Milano/Christoforo; par contre, la liaison vers {Ancona} est maintenant limitée à Rimini. Sur l'INT 499/498, les fourgons porte-



autos DD sont placés dans une tranche séparée à Basel et limitée à Sierre, tandis que les fourgons Dms à destination de Basel et de Sierre sont supprimés. Le nombre de voitures-couchettes vers Innsbruck est réduit de cinq à trois. L'INT 1364/1363 vers Narbonne et {La Tour de Carol} part maintenant de Bressoux avec arrêt à Denderleeuw, tandis que l'INT 1481/1482 vers Narbonne via {Avignon} est prolongé jusque {Cerbère}.

En 2002, l'offre est globalement maintenue. L'on note le report du terminal autos de Milano/Christoforo à Milano/Porta Garibaldi. Une modifica-

tion intervient par ailleurs sur l'axe vers Narbonne, par la mise en service d'un auto-train supplémentaire appelé *Flandres-Roussillon Express* partant de Denderleeuw via {Quévy}, {Lyon}, et {Nîmes}, circulant R5/R6 du 28 juin au 1er septembre et composé de matériel climatisé livré par la SNCB : WLT2 + WL30 + Bc + WR + 4 x Bc + WLMU + 6 à 7 DD. A ces dates, l'INT 1481/1482, rebaptisé *Camino Azul* (du fait de la suppression de l'INT 1277/1270), part de Bruxelles plutôt que de Denderleeuw, via Jemelle où il collecte la tranche de Bressoux, sa destination finale étant {Port-Bou}.

**PHOTO 63-10 La 2719 en tête de l'Auto-Train 1349 Denderleeuw - St. Raphaël, photographié entre Ciney et Leignon.** Pierre HERBIET.





**Denderleeuw, le 16 juillet 2003, grand jour de départ. La 2151 vient de mettre à quai la rame de l'AT 1439 à destination de Narbonne.** Guy BRIDOUX.

De même, l'INT 1375/1378 est baptisé *Azur Express* (l'INT du même nom étant également supprimé) et voit son terminus reporté de St. Raphaël à {Vintimiglia} lors des circulations R5/R6.

La liaison vers l'Autriche subit une nouvelle modification : l'on note la disparition de la desserte de Villach; l'auto-train INT 1219/1218, maintenant amorcé à Denderleeuw au lieu d'Oostende, ne comporte plus de tranche vers {Klagenfurt}, ni de porte-autos vers son terminus {Innsbruck}, sa composition étant limitée à 4 à 5 voitures-couchettes Bc, une voiture-lits AB30 et 2 à 3 fourgons porte-autos DD (Salzburg).

L'offre de ces trois dernières années, telle que restructurée après la disparition du trafic en provenance de la Hollande, reste de haut niveau et ne laisse en rien présager la débâcle qui s'annonce dès le début de 2003. Une conférence de presse du 20 septembre 2002 déclarait en effet que : "*Une des activi-*

*tés principales de la SNCB est le transport international des voyageurs*", "*Les Auto-Trains ont remporté un vif succès en 2001, 17800 véhicules ont alors été transportés par le train*". L'offre auto-train vers la France était intégralement maintenue et l'on annonçait un renforcement des voitures-lits au départ de Bressoux. Par contre, la suppression des liaisons vers St.Moritz, vers Venezia et vers Salzburg et Innsbruck était décidée. Cette même conférence annonçait le régime des "prix du marché" pour les trains de nuit gérés par la SNCB et pour toutes les liaisons avec l'Allemagne.

La brochure prenant cours au changement d'horaires du 15 décembre 2002 va cependant bien au-delà : si elle témoigne des disparitions annoncées, elle y ajoute celles des services à destination de Bordeaux et Biarritz, de Brive et de Tarbes, pour la France, et enfin de Livorno et Roma, de Milano, et Rimini

pour l'Italie. Toulouse ne sera plus desservie après le 30 mai 2003; au passage du service d'été, Narbonne conserve trois liaisons hebdomadaires du 2 juin au 13 septembre, Avignon et St .Raphaël, trois services également jusqu'au 27 septembre, et Bologna, un service R5/R6 jusqu'au 27 septembre. Un addendum à cette brochure, publié en avril, annonce la suppression définitive du service et des restrictions complémentaires applicables dès le 1er août !

La cause principale de ce retournement de situation doit être cherchée dans la modification des modes de calcul des coûts entre prestataires internationaux auxquels s'ajoutent ceux, non négligeables, excessifs suivant certains, du Département Matériel de la SNCB. La séparation comptable entre Infrastructure et Exploitation imposée par les règles européennes a entraîné une augmentation importante du coût des sillons tant en France qu'en Italie, tandis que le coût global d'un train mis en ligne ne faisait plus l'objet d'une répartition des recettes mais devait être supporté intégralement par la compagnie qui le gérait, par le recours aux fameux «prix de marché». La répercussion de ces coûts sur le prix des passages a été estimée excessive et a entraîné la cessation de l'activité.

C'est donc le dimanche 28 septembre à 11h08 à Denderleeuw, par l'arrivée du dernier Auto-Train n°1436, que se termina l'épopée de 47 ans que nous avons tenté d'évoquer ici en texte et en images.

Quelle est la situation en 2004 et quelles sont les perspectives d'avenir ?

L'auto-Train de la DB Berlin - Bordeaux INT 1354/1357, qui traversait notre pays sans arrêt commercial, via Kinkempois et Jeumont, R3/R4 de mai à octobre, a également cessé de circuler après 2003.

**Le 28 juillet 2002, l'Auto-Train 1281 Bressoux - Narbonne approche de la gare de Bomal sur la ligne 43 Liège - Marloie. La composition et le chargement des wagons porte-autos sont bien faibles. A Jemelle, la rame sera fusionnée avec la tranche en provenance de Denderleeuw.** Lars LAENEN.





La société néerlandaise *Euro-Express-Treincharter* basée à Delft a recommencé à exploiter des liaisons entre les Pays-Bas (s'Hertogenbosch) et le sud de la France, avec du matériel ex-SNCB (voitures-lits et fourgons porte-autos DD) et des NS (voitures-couchettes et restaurant), ceci sans arrêt commercial en Belgique, aucun point d'embarquement de voitures dans notre pays n'étant actuellement ouvert, ni même envisagé. Satisfaite de son exploitation vers Avignon-Sud au cours du présent exercice, cette société prévoit de développer cette activité en 2005 avec un train hebdomadaire vers Avignon-Sud comprenant 2 voitures-lits AB, une voiture-restaurant, 6 voitures-couchettes Bc et 8 fourgons porte-autos, et un autre vers Narbonne (même composition, 4 fourgons porte-autos DD étant limités à Avignon), tous deux via {Visé}, {Jemelle} et {Arlon}. Elle affrètera également neuf trains de pèlerinage vers Lourdes, où les fourgons porte-autos DD seront remplacés par deux voitures-ambulances SNCF, mais ceci est une autre histoire. Rien ne laisse donc présager d'une reprise d'une activité auto-train au départ de notre pays.

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

↓ **Le tout dernier Auto-Train de la SNCB circula au départ de la Belgique le 26 septembre 2003. Il s'agissait du train 1435 Schaerbeek / Bressoux - St. Raphaël, mettant fin à 47 ans d'histoire. Ici, passage à Angleur de la tranche en provenance de Bressoux.** Michel HANSSSENS.



**PHOTO 63-11 ↑ - PHOTO 63-12 ↓ Un endroit bien connu des amateurs était l'entrée de la gare de Marloie. Les jours de pointes, en particulier le dimanche matin, il était possible de photographier le retour d'un grand nombre d'Auto-Trains après leur éclatement à Jemelle. Ici, les deux tranches de l'Auto-Train "Camino Azul" en provenance de Narbonne. Ci-dessus, la tranche vers Bressoux; ci-dessous, la tranche vers Denderleeuw.** J-L VANDERHAEGEN.



# Actualité étrangère

## Danemark

### ■ 50 ans de NoHAB

Des festivités se sont déroulées les 22 et 23 mai à Randers pour commémorer le cinquantième anniversaire de l'arrivée des premières locomotives NoHAB du type MY au Danemark. De nombreux trains spéciaux furent mis en marche, non seulement avec les MX 1001 et MY 1101, mais également avec de nombreux engins historiques Diesel, vapeur et autorail.

Une autre grand week-end de fête s'est déroulé les 14 et 15 août à Odense, où des "gros nez" de tous les pays, y compris ceux de sociétés privées, furent pour la première fois réunis (danois, norvégiens, belges, luxembourgeois et hongrois). C'est la 202.020 du PFT qui représenta la Belgique, accompagnée par les 1604 et 1820 des CFL.

**PHOTO 63-13** ↗ *Petit parallèle à Randers entre la MX 1001, la MY 1101 et la MY 1135. Cette dernière, repeinte dans la nouvelle livrée bleue des DSB, est l'unique "gros nez" encore à l'effectif, servant notamment pour remorquer des trains de mesure et de secours.*

Pierre HERBIET, 23 mai 2004.

**PHOTO 63-14** → *Toujours à Randers, les MY 1101 et MX 1001, pavoisant un panneau commémoratif des 50 ans.* Pierre HERBIET, 23 mai 2004.

**PHOTO 63-15** ↓ *Le 23 mai, les deux locomotives ont remorqué un train historique vers Viborg, ici photographié à la sortie de Randers.*

Julien MULPAS.



**PHOTO 63-16**

Depuis plusieurs années, les locomotives Diesel de la série MZ des DSB (Chemins de fer danois) sont en cours d'amortissement. Certaines ont été revendues à des sociétés privées, principalement en Suède, tandis que six autres sont affectées au Département Infrastructure (BaneDanmark) et repeintes dans une nouvelle décoration. Il s'agit des MZ 1403, 1404, 1405, 1408, 1411 et 1419). Ici, la MZ 1408 à Randers.

Pierre HERBIET, 23 mai 2004.



**■ Images de Suède**

**PHOTO 63-17** → On se rappellera qu'après leur réforme, 9 locomotives autrichiennes de la série 1043 ont été vendues à la société suédoise TAGAB (Tågakeriet i Bergslagen) (voir EL 49 p. 18). Actuellement, trois machines sont restées au TAGAB où elles sont numérotées Rc2-006, 009 et 010 (ex. 1043.006, 009 et 010), tandis que trois autres ont été revendues à Banverket (service Infrastructure) (BV ELL 0001R à 0003R - ex. 1043.001 à 003) et trois au TGOJ (1043.004, 007 et 008). Ici, la Rc2-006 du TAGAB à Kristinehamn, le 25 mai 2004.

**PHOTO 63-18** ↓ Le TAGAB utilise toujours six "gros nez" acquis d'occasion au Danemark (voir EL 43 page 26). Le 25 mai 2004, la TMY 106 (ex. DSB MY 1108) remorque un train de marchandises acheminant des voitures vers la démolition.

Pierre HERBIET.



## Roumanie

### Remise en service des autorails Malaxa !

Après quelques années de garage, les Chemins de fer roumains (CFR) ont réactivé et modernisé plusieurs anciens autorails construits par Malaxa sur base des célèbres autorails hongrois "Arpad". La rénovation est réalisée par la firme MORUP à Brasov. Outre une nouvelle décoration gris et bordeaux, ils ont reçu un tout nouvel aménagement intérieur.

Les 21 premiers exemplaires furent mis en service à la fin des années trente. De 1949 à 1950, 18 autorails similaires furent produits, suivis en 1951 par trois autorails "ministériels" utilisés par les membres du Gouvernement. Ils sont numérotés dans la série 78.0500.

Les six autorails rénovés à ce jour sont affectés au dépôt de Iasi et utilisés sur la ligne Iasi - Ungheni. Certains autorails approchent les 70 ans !

**PHOTO 63-20 → - PHOTO 63-21 ↓**  
Les autorails Malaxa 78.0787 et 78.0764 photographiés à l'entrée et à l'arrêt à Ungheni. Cette gare est située à la frontière avec la Moldavie. On remarquera sur les deux vues les lampadaires et les passerelles de surveillance des trains, ainsi qu'une des deux voies équipée de deux files de rails : écartement normal pour le matériel des CFR et large (1,524 m) pour le matériel moldave.

Pierre HERBIET, 6 mai 2004.



**PHOTO 63-19** Comme déjà écrit dans notre EL 54 p. 24, les CFR ont acquis une soixantaine d'autorails des séries 771-772 de la DB, ainsi que des remorques. Voici le 79-0132-5 à Obadeni, sur la bucolique ligne locale reliant Jebel à Giera. Pierre HERBIET, 2 mai 2004.



**PHOTO 63-22** →

Les CFR peuvent s'enorgueillir d'utiliser les plus anciens autorails d'Europe, parmi lesquels 28 petits engins à deux essieux de la série 77 datant de 1936 ! Ici, le 77.0963 fraîchement révisé, arrive à Pecica le 7 mai 2004. Pierre HERBIET.



**PHOTO 63-23** ↓

Trois autorails français de la série X4300-4500 de la SNCF ont été acquis par la société privée roumaine TRANS BV (X4401, 4403 et 4502). Dans le courant du mois de mai, les premiers exemplaires étaient en cours d'adaptation à l'atelier de Brasov. Ici, les X 4401 et X 4502. Ils conservent leur décoration SNCF, seul le logo SNCF étant remplacé par le sigle TRANS BV. A gauche, on voit deux autorails 771-772 de la DB en attente de modernisation. Pierre HERBIET, 7 mai 2004.



**AUTRICHE : CAT - City Airport Train**



Depuis le 14 décembre 2003, **City Airport Train (CAT)** relie toutes les 30 minutes la capitale autrichienne, gare de Wien-Mitte (Centre) à l'aéroport international de Schwechat. CAT est un joint-venture entre les ÖBB et la société d'exploitation de l'aéroport. Les 19 km du trajet sont parcourus en 16 minutes. Pour assurer le service, quatre rames de trois voitures à deux niveaux climatisées ont été formées et peintes dans une livrée harmonisant gris, blanc et vert pomme. Elles sont remorquées par des locomotives de la série 1014, dont les 1014 005, 007 et 010 en livrée CAT. A noter que le prix d'un trajet simple est de 9 alors qu'en empruntant la ligne S-7 du réseau RER de Wien, le prix du même trajet descend à 3 et pour un temps de parcours de 25 minutes...

**PHOTO 63-24** Retour vers Wien-Mitte d'une navette CAT remorquée par la 1014 010-1. Pierre HERBIET, 2 mai 2004.

## Portugal

### Poursuite de la modernisation du réseau CP

Ces dernières années, les Chemins de fer portugais (CP) ont entamé un vaste programme de modernisation du réseau. On y trouve l'électrification de lignes, en particulier celle vers l'Algarve, dont la dorsale Lisboa - Tunes - Faro a été mise sous tension au mois de mai; la conversion de lignes à voie étroite en voie large (voir *EN LIGNES 54* page 14); la modernisation des grands axes; l'acquisition de matériels modernes; la rénovation d'autorails et d'automotrices anciennes. De plus, les CP projettent de construire plusieurs lignes à grande vitesse. En 2009, une ligne reliera Vigo en Espagne à Porto, avec extension à Lisboa en 2013. En 2010, Lisboa sera relié à Madrid par une LGV via Elvas et Badajoz. Pour 2015 devrait être construite une ligne au départ d'Aviero (au sud de Porto) vers Medina del Campo en Espagne, en correspondance avec la ligne AVE Nord-Ouest. Le dernier projet est l'établissement d'une ligne au départ la côte d'Algarve, de Faro vers Huelva et Sevilla en Espagne, à l'horizon de 2018. L'ensemble de ces lignes sera établi à voie normale et électrifié en 25 kV.

### Nouvelles automotrices

Les CP ont terminé la mise en service des 34 nouvelles automotrices "Vitarus" de la série 3400. Construites par *Siemens* et *Bombardier* sur base des *Desiro* de *Siemens*, elles se répartissent en deux sous-séries :

- 22 rames 25 kV 50 Hz quadruples en service dans la banlieue de Porto;
- 12 rames à cinq caisses, bicourant 25 kV 50 Hz et 1,5 kV cc, utilisées sur la ligne de l'Estoril, entre Lisboa-Orientale - et Cascais, dont la section Cais do Sodré (Lisboa) - Cascais est électrifiée en continu 1,5 kV.

#### CARACTÉRISTIQUES PRINCIPALES

Constructeurs :	Siemens/Bombardier
Puissance :	1700 kW
Masse totale :	116 t (rame quadruple)
Disposition des essieux :	(articulation sur 5 ou 6 bogies) : Bo' - 2' - 2' - 2' - Bo' (rame quadruple) ou Bo' - 2' - 2' - 2' - 2' - Bo' (rame à cinq caisses)
Vitesse maximale :	140 km/h
Hauteur du plancher :	1,070 m

Départ de Vila Nova de Saia vers Ovar d'un train local assuré par la rame Vitarus 3471. Armand BEERLANDT, 4 avril 2004.



PHOTO 63-25 En mai 2004, les CP ont retiré du service les derniers autorails NoHAB. Ils furent construits à 15 exemplaires (CP 0101 à 0115) en 1948 et étaient accompagnés par 11 remorails. Ils étaient principalement utilisés sur les lignes locales dans l'est du pays. L'autorail NoHAB 01xx au dépôt de Barreiro, le 16 septembre 1998. Philippe DE GIETER.



De 1998 à 1999, les CP ont mis en service 30 automotrices quadruples à 2 niveaux basées sur les Z22500 de la SNCF (constructeurs : GEC, Alstom et CAF, puissance 3000 kW, 488 places assises + 72 debout, masse vide 221 t, vitesse maximale 140 km/h, numéros : 3501/3551 à 3530/3580). La rame 3529/3579 à Linason Oriente. A. BEERLANDT, 8 avril 2004.



Dans chaque série d'engins moteurs, les CP ont repeint un exemplaire dans sa décoration d'origine. Ici, la locomotive Diesel Alstom 9004, à Regua, le 5 avril 2004. Elle fait partie d'une série de 6 machines à voie étroite construites en 1958 pour le réseau espagnol du Ferrocarril del Tajuña, acquises par les CP en 1975.

La locomotive English Electric 1424 a également retrouvé sa robe d'origine. Cette série fut fabriquée à 67 unités (1401 à 1467) de 1967 à 1969. Les 10 premières furent assemblées par Vulcan, les autres par SOREFAME sous licence. Elles sont pourvues d'un moteur Diesel de 1000 kW et d'une transmission électrique English Electric. Masse : 64,4 t; vitesse : 105 km/h. Elles sont utilisées en trafic mixte sur l'ensemble du réseau. L'amortissement de la série a débuté. Regua, 9 avril 2004. Armand BEERLANDT.



## Espagne

La RENFE a commandé une série de 21 rames pendulaires TRD (Tren Regional Diesel) de la série 598. Ces autorails sont semblables aux 16 rames de la série 594 (voir *EL 33* p. 15), mais n'ont pas été munis des nez danois (comme sur les automotrices type 96 de la SNCB). Ils remplaceront les TRD 594 sur les lignes La Coruna - Vigo et Madrid - Salamanca. Ils peuvent transporter 184 voyageurs assis, uniquement en seconde classe. Puissance : 1352 kW; vitesse maximale ; 160 km/h.

La première rame TRD 598-001 à son arrivée à Tuleda en mai 2004. Felipe ARANDA.



## Suisse

### CFF : livraison des Re 484

Bombardier a présenté le 18 mai 2004 la première des 18 locomotives du type TRAXX MS (Multi-System - polycourant) commandées par les CFF en mai 2003. Il s'agit non seulement de la première machine de cette version produite par Bombardier, mais également la 34.000e locomotive fabriquée à Kassel depuis 1848. Numérotées dans la série Re 484, elles seront engagées sur le trafic marchandises entre la Suisse et l'Italie. D'une puissance de 5600 kW, elles peuvent circuler à 140 km/h.

### De nouvelles rames Cisalpino

Cisalpino (filiale des Chemins de fer suisses CFF et italiens FS) a commandé chez Alstom 14 rames "Cisalpino" de seconde génération, d'une valeur de 3 300 millions. D'une puissance de 5500 kW, elles seront composées de 9 voitures pendulaires, disposeront de 430 places (104 A, 308 B et 18 dans le restaurant) et pourront circuler sur les li-



PHOTO 63-98 Le 22 juin 2004, la 484 002 SR (Swiss Rail) quitte la gare de Spiez en direction de Göppenstein, en tête d'une rame de tombereaux vides servant à transporter les déblais provenant du percement du tunnel du Lötschberg. Eric VAN HOECK.

gnes à 3, 15 et 25 kV. Dès 2007, elles relieront Bern et Zürich à Milano et au-delà, via le tunnel de base du Lötschberg.

Parallèlement, Trenitalia (FS voyageurs) a commandé 12 rames identiques, mais bitensions 3 et 25 kV, destinées à remplacer les anciennes rames Pendolino du type ETR 450. Livraison de novembre 2006 à septembre 2007.



Vue d'artiste des futures rames Cisalpino.

### Pologne : les privés arrivent

Depuis le 1er avril 2002, le réseau polonais s'est ouvert aux compagnies privées. Actuellement, on compte 6 sociétés privées, parmi laquelle Chem Trans Logistic (CTL), une compagnie remorquant des trains de produits chimiques à travers toute la Pologne et vers l'Allemagne. La traction est assurée par des locomotives acquises d'occasion, dont six engins électriques (trois ET21 et trois ET22 des PKP) et 7 machines Diesel du type TEM2 russes. Fin 2003, CTL a acquis trois locomotives du type E-1000 des Chemins de fer marocains (ONCF E-1003, 1018 et 1021 - identiques aux ET 22 des PKP). Pour les trains à destination de l'Allemagne, CTL s'est alliée avec la désormais bien connue société allemande r4c.

Un train de produits chimiques CTL circulant entre Police (Szczecin) et Bierawa (en Silésie) est remorqué par la CTL RS-003 (ex. ET 22-143 des PKP). En seconde position, une ET 21 circule comme véhicule. Krzepow, août 2003. Gregorz KOTLARZ.





## Russie

### Modernisation des ChS2

Les Chemins de fer russes (RZD) ont entamé la modernisation des locomotives CoCo de la série ChS2. La principale opération consiste en la reconstruction complète de la caisse. L'équipement électrique est également renouvelé et la vitesse maximale portée de 140 à 160 km/h. Les machines rénovées sont renumérotées AChS2.

Les ChS2 (Ch pour "Cheshka" ou "filles tchèques") furent produites par Skoda de 1962 à 1973 (1958 pour les deux premières) à 942 unités, et numérotées de 001 à 874 et 877 à 944. Ces machines, fonctionnant sous 3 kV CC, disposent d'une puissance de 4200 kW. Leur masse totale s'élève à 125 t. Elles sont visibles en tête de trains de voyageurs sur pratiquement toutes les lignes 3kV du réseau russe et des anciens pays de l'URSS. Les ChS2 355 à 455 sont munies d'un frein électrique rhéostatique.

Deux photographies montrant les ChS2 avant et après modernisation.

**PHOTO 63-27** → La ChS2-748 à Biriou-levo-Tovarnaya, le 25 avril 2004.

**PHOTO 63-28** → Le 28 avril 2004, passage à Vinogradovo de la AChS2-552 fraîchement modernisée. Ph. DE GIETER.



### Luxembourg : livraison des Z 2200 des CFL

La première automotrice à deux niveaux de la série 2200 des CFL a été livrée le 21 mai 2004. Pour rappel, les CFL ont commandé en 2001 une série de 12 éléments triples auprès de Bombardier en consortium avec Alstom. Ces rames sont semblables aux TER2N NG (Train Express Régional à 2 Niveaux de Nouvelle Génération) de la SNCF (séries 24500 et 26500). Les CFL engageront les Z 2200 principalement sur l'axe Gouvy - Troisvierges - Luxembourg - Thionville - Metz.

La Z 2201 photographiée quelques heures après son arrivée au dépôt de Luxembourg. Le numéro de série ainsi que le logo officiel des CFL ne lui ont été appliqués que quelques jours plus tard. Serge PLETGEN, 21 mai 2004.



## France

### Les AGC arrivent

La livraison en série des nouveaux "Autorails à Grande Capacité" (AGC) (voir *EN LIGNES* 49 page 15) a débuté au début de l'année. Sur les 500 autorails faisant partie du marché, 361 étaient commandés de manière ferme au début de 2004, et seront livrés jusqu'en 2009. Leur assemblage est entièrement assuré par l'usine *Bombardier* de Crespin. Le site *Bombardier* de Vasteras en Suède fournit les éléments de la chaîne de traction, et l'usine de Randers les moteurs Diesel accompagnés de leur groupe de refroidissement et l'alternateur.

Les AGC se caractérisent par leur grande modularité : aménagement intérieur (intercité, grand confort ou encore première classe seule), propulsion (Diesel, électrique de mono à tricourant, ou bi-mode Diesel / électrique), transmission (électrique, hydraulique, mécanique) et capacité (deux à quatre caisses). Sur toutes les variantes, la rame est articulée sur 3, 4 ou 5 bogies (pour 2, 3 ou 4 caisses), dont seuls ceux disposés aux extrémités sont moteurs. Les voitures motrices encadrent les remorques (sauf sur la version double ou il n'y a qu'une seule motrice). La vitesse maximale est fixée à 160 km/h. Le plancher est surbaissé à 590 mm, sauf pour les compartiments situés au-dessus des bogies moteurs. L'allure des AGC est massive et puissante, grâce à ses dimensions



**PHOTO 63-29** Un autorail Diesel X 76500 sans marquage photographié entre Valenciennes et Aulnoye lors de son transfert vers son dépôt. Le Quesnoy, 8 juin 2004. Jean-Luc VANDERHAEGEN.

très généreuses.

Toutes les régions ont déjà passé une commande pour une ou plusieurs versions de l'AGC.

La version Diesel est pourvue de deux moteurs Diesel MAN du type D 2842 LE 606 de 662 kW, un par motrice. Actuellement, 126 rames à 3 caisses à transmission électrique (4 moteurs de 325 kW) sont commandées par 10 régions (numérotation : X 76500).

Les AGC électriques disposent d'une puissance de 1300 kW (4 moteurs de 325 kW). Douze régions ont opté pour cette version avec, au total, 102 rames à 3 caisses et 43 à quatre caisses (numé-

rotation : Z 27500). Elles pourront fonctionner sous les deux tensions françaises (1,5 CC et 25 kV CA). Les premières rames seront livrées en janvier 2005.

Enfin, les autorails bi-mode électrique / Diesel (numérotation : B 81500) sont commandés à 90 éléments, dont 69 à 3 caisses et 21 à quatre caisses, par 8 régions. Tous fonctionneront sous 1,5 kV.

Les AGC modifieront profondément le trafic régional dans toute la France. Ils permettront de réformer les anciens autorails "Caravelle" datant de 1963 à 1981 (X 4300, X 4630, X 4750, X 4790 et la version à 3 caisses X 4900), ainsi que les derniers X 2800 et RGP X 2700, soit près de 1000 voitures.

### Etranger en bref...

#### FRANCE

● Le 17 février dernier, les ministres des transports français et espagnol ont signé le contrat pour la construction d'une nouvelle ligne transpyrénéenne de 44,4 km à voie normale et électrifiée en 25 kV entre Perpignan et Figueras. Les travaux, d'une valeur de 952 millions, seront réalisés par un consortium de trois sociétés : TP Ferro (F), ACS (E) et Dragados (F). Le contrat comprend également les travaux d'entretien de la ligne pour une période de 50 ans. La ligne, qui comprendra un tunnel de 8,3 km sous les Pyrénées, doit être ouverte au trafic des trains à grande vitesse et au trafic des marchandises en février 2009.

#### ESPAGNE

● Afin de faire face à l'extension du réseau à grande vitesse et à la conversion de plusieurs lignes à voie large vers l'écartement standard, la RENFE a passé

commande le 25 février 2004 de nombreux nouveaux trains pour une valeur de près de 4 milliards. Cette commande comprend :

- chez *Bombardier* et *Talgo* : 26 rames à grande vitesse à écartement variable, aptes à 250 km/h, destinées au trafic à longue distance. Chaque rame sera formée de 9 voitures encadrées par deux éléments moteurs;
- 30 rames à grande vitesse du type S-102, aptes à 300 km/h (*Bombardier - Talgo*);
- 10 rames à grande vitesse du type S-103, aptes à 300 km/h, dont 16 ont déjà été commandées chez *Siemens* (dérivées des ICE 3);
- 10 rames "Tren-Hotel" à grand confort aptes à 220 km/h et comprenant chacune 19 voitures à écartement variable;
- 75 automotrices quadruples "Lanzaderas" aptes à 250 km/h. Constructeurs : CAF - Alstom, tension : 3 et 25 kV, puissance : 4000 kW, configuration : deux voitures motrices encadrant deux remorques. Trente rames destinées au trafic IC sur les lignes à gran-

de vitesse seront à écartement normal (1,435 m); 45 rames destinées au trafic régional seront à écartement variable. Ces rames seront extérieurement semblables aux nouveaux "Cisalpino" commandés par les CFF et FS (voir Suisse - Italie).

Toutes ces commandes vont de pair avec des contrats de maintenance établis sur plusieurs années.

#### PAYS-BAS

● *Railion Nederland* va réviser 18 locomotives Diesel de la série 6400/6500 et les adapter pour la circulation sur le réseau allemand. Dix machines seront en outre pourvues de l'INDUSI. Ces machines seront engagées en tête de trains de charbon au départ des ports de Rotterdam et d'Amsterdam vers le bassin industriel de la Ruhr. Ces trains seront remorqués par trois locomotives, la première étant obligatoirement équipée de l'INDUSI. Il est programmé d'assurer 10 à 12 rotations par jour. Cette utilisation permettra de supprimer les échanges de traction à la frontière.

## LIVRAISONS

(la date communiquée est celle de la réception provisoire partielle)

7833 : 09-04-04 FNND  
 7834 : 20-04-04 FNND  
 7835 : 30-04-04 FNND  
 7836 : 10-05-04 FNND  
 7837 : 26-05-04 FNND  
 7838 : 31-05-04 FNND  
 7839 : 10-06-04 FNND  
 7840 : 21-06-04 FNND  
 7841 : 30-06-04 FNND

## ENGINS RADIÉS

6248 : 02-07-04 FNND (I)  
 6326 : 02-07-04 FNND (I)

## MUTATIONS

346 : FHS → NK 13-06-04  
 347 : FHS → NK 13-06-04  
 348 : FHS → NK 13-06-04  
 6216 : FKR → NK 29-06-04  
 6288 : FKR → NK 29-06-04  
 6292 : FKR → FNND (I) 13-06-04  
 6295 : FKR → FNND (I) 13-06-04  
 7729 : GCR → MKM 13-06-04  
 7746 : FKR → GCR 13-06-04  
 7747 : FKR → GCR 13-06-04  
 7748 : FKR → GCR 13-06-04  
 7749 : FKR → GCR 13-06-04  
 7798 : FNND → FKR 13-06-04  
 7799 : FNND → FKR 13-06-04  
 7800 : FNND → FKR 13-06-04  
 7801 : FNND → FKR 13-06-04  
 7802 : FNND → FKR 13-06-04

7803 : FNND → FKR 13-06-04  
 7804 : FNND → FKR 13-06-04  
 7805 : FNND → FKR 13-06-04  
 7806 : FNND → FKR 13-06-04  
 7807 : FNND → FKR 13-06-04  
 7808 : FNND → FKR 13-06-04  
 7809 : FNND → FKR 13-06-04  
 7810 : FNND → FKR 13-06-04  
 7811 : FNND → FKR 13-06-04  
 7812 : FNND → FKR 13-06-04  
 7825 : FNND → FKR 09-07-04  
 7826 : FNND → FKR 09-07-04  
 7827 : FNND → FKR 09-07-04  
 7828 : FNND → FKR 09-07-04  
 7829 : FNND → FKR 09-07-04  
 7830 : FNND → FKR 09-07-04

## SORTIES DE RÉVISION

733 : 06-05-04 M  
 2016 : 07-05-04 RG  
 2343 : 04-06-04 RG  
 2360 : 18-05-04 LT  
 2381 : 20-04-04 LC  
 2613 : 22-04-04 LT  
 2710 : 19-05-04 RG  
 2715 : 22-04-04 LT  
 7376 : 03-06-04 RG

## VENTES

5175 : Franscesco Ventura (Italie) 06-04  
 5182 : Esposito (Italie) 06-04  
 6302 : Ventura en Calabre (Italie) 06-04  
 7608 : Stichting Historich Materieel (NL)  
 7618 : Stichting Historich Materieel (NL)  
 8450 : Atlantis Cargo 07-04  
 9118 : 06-04 Swiss Rail SME France

## DÉMOLITIONS

709 (voiture 7092) : 06-04 CW MA  
 716 (voiture 7161) : 06-04 CW MA  
 8001 : 06-04 FSR  
 8046 : 07-04 FSR  
 8050 : 07-04 FSR  
 8053 : 07-04 FSR  
 8457 : 07-04 FSR  
 8458 : 07-04 FSR  
 8460 : 07-04 FSR

## ABRÉVIATIONS

AACH : Aachen- Hbf  
 CW MA : Centraale Werkplaats Mechelen  
 ER : rame à vide du train x  
 F : train facultatif  
 FBM : Bruxelles-Midi  
 FCR : Charleroi-Sud  
 FFO : Forest-Voitures  
 FHS : Hasselt  
 FKR : Merelbeke  
 FNND : Antwerpen-Noord  
 FSR : Schaerbeek  
 GCR : Charleroi-Sud  
 GWK : Welkenraedt  
 I : Direction Infrastructure  
 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

## Locomotives électriques

### série 16

● Comme prévu, le roulement des 16 a gagné une journée le 13 juin dernier, passant de deux à trois journées, grâce à la traction du nouvel EN "Jan Kiepora" entre Bruxelles-Midi ↔ Aachen Hbf. Le détail du roulement est donné ci-après :

#### D931

- 7402 GWK 06.45 - FBM 08.50 - (FFO)  
 - à vide FFO - FSR  
 - 8002 FSR 16.08 - FSD 17.40

#### D932

- 7009 FSD 07.19 - FSR 08.53  
 - à vide FSR - FFO  
 - 8402 (FFO) - FBM 17.10 - GWK 19.12

#### D933

- à vide GWK 07.23 - AACH 07.40  
 - 348 AACH 08.01 - FBM 10.08 - (FFO)  
 - 349 ①-⑤ (FFO) - FBM 18.19 - AACH 20.30  
 - 347 ⑥-⑦ (FFO) - FBM 16.44 - AACH 18.48  
 - à vide AACH - GWK

● Le 25 mai 2004, la 1608 a assuré la traction d'un train de pèlerins revenant de Loudres entre Tourcoing et Charle-

roi-Sud. Il s'est avéré qu'il s'agissait de la toute dernière incursion d'une 16 sur le réseau français. En effet, il y a quelques temps déjà, la SNCF a retiré de ses documents les prescriptions techniques concernant les 16, les interdisant ainsi de circulation en France, mesure que semblait d'ignorer jusqu'alors la SNCB...

**PHOTO 63-30** En vue d'assurer le premier relais du train EN 348 "Jan Kiepora" Moscou - Bruxelles entre Aachen-Hbf et Bruxelles le 13 juin 2004, une locomotive de la série 16 (1605) dut être acheminée d'Oostende à Welkenraedt. Ce transfert fut assuré le 9 juin avec le train P 8402 Bruxelles-Midi - Welkenraedt qui, ce jour-là, fut donc visible avec deux locomotives de la série 16 en tête ! Le train mené par la 1608 arrive ici à Ezemaal.

Yves STEENEBRUGGEN.

### série 22

● Les Chemins de fer de Corée du Nord, dont 6000 km de lignes sont électrifiées en 3000 V continu, sont intéressés par l'acquisition de dix 22. Avant de prendre une décision définitive, une locomotive pourrait être acquise afin de la tester sur place en Corée.





*Le 18 mai 2004, la 1201 a remorqué un train de pèlerinage Libramont - Lourdes, entre Charleroi-Sud et Mouscron. Le convoi passe ici à la bifurcation de Mariemont.*

*Dominique ALLARD.*

**PHOTO 63-31** *Ci-dessous : le même train à son retour de Lourdes, remorqué entre Tourcoing et Charleroi-Sud par la 1608. Il s'agissait de la toute dernière incursion en France d'une 16, ces locomotives n'étant en effet plus autorisées à circuler sur le réseau de la SNCF. La rame est intégralement composée de matériel français : voitures-couchettes, voitures-ambulances du type So (dont celle visible en seconde position derrière la locomotive est encore dans sa version d'origine, tandis que les deux suivantes ont revêtu la nouvelle décoration - voir à ce sujet le EN LIGNES 51 page 28) et un fourgon. Forchies, 25 mai 2004.*

*Serge MARTIN.*



Comme chaque année, l'AWIPH a fait circuler du 6 au 28 mai pour les écoliers, plusieurs "Trains du Lait", au départ de Mons et de Liège, vers Coö. Tous étaient composés de 7 voitures M2 et remorqués par une locomotive de la série 15, sauf le 18 mai où la traction du train incombait à la 29.013 assistée par la 201.010. Le 17 mai, la 1501 assure le retour vers Mons d'un de ces trains, ici sur la ligne 118 La Louvière - Mons avec en toile de fond la cimenterie d'Obourg. Julien MULPAS.



### séries 22/25

● Bien que prévu dans le roulement des 22/25, la traction du train touristique 6716/6766 Turnhout ↔ Blankenberge est assurée en pratique par une 21 ou une 27. Par contre, les 22/25 assurent la remorque de deux trains P supplémentaires, entre Braine-le-Comte (FBC) et Schaerbeek (FSR) :

7892 : FBC 07.10 - FSR 08.00

8894 : FSR 16.57 - FBC 17.51

### série 27

● Afin de pouvoir desservir les futures voitures-pilotes du type M6 (voir actualité des voitures page 38), une trentaine de locomotives de la série 27 sera adaptée techniquement et pourvue de pupitres de conduite semblables à ceux des machines du type 13. Le but recherché est d'unifier les pupitres de conduite de façon à pouvoir desservir les voitures-pilotes au départ tant des 13 que des 27 sans avoir recours à d'autres artifices, comme celui envisagé un temps d'équiper les voitures-pilotes de deux pupitres de conduite ! Les frais de transformations sont inclus dans le contrat d'achat de la nouvelle tranche de voitures M6.



Le 23 avril 2004, une prise en écharpe entre deux trains de marchandises dans la gare de triage de Monceau s'est soldée par d'importants dégâts sur les 2603, 2628 et 2309. Tous ces engins seront réparés. En outre, le contenu du premier wagon citerne s'est écoulé sur le sol et s'est infiltré en profondeur entraînant une grave pollution, qui a nécessité le déploiement de moyens très importants. Pascal DUBOIS.

Le train BASF 48513 ③-⑤ remorqué au départ d'Antwerpen (06.01) par une locomotive de la série 20, est allégé de Hasselt à Montzen (départ 09.20) par une seconde locomotive électrique. Le 9 juin, ce service incombait à la 2148. En seconde position, la 2025. Le train vient de déboucher du remarquable tunnel à deux puits de Veurs. Michel HANSENS.

### série 14

Fin juin, Siemens, Bombardier et Alstom ont remis à la SNCB les offres techniques et de prix pour les futures locomotives de la série 14. Il faudra plusieurs mois pour analyser ces volumineux documents avant de prendre une décision.

La SNCB devrait commander au total 40 locomotives. Selon nos informations, elles devraient toutes être affectées à B-Cargo en remplacement des locomotives de la série 13 circulant sur l'Athus-Meuse et dans l'Est de la France. Les 13 seraient alors uniquement utilisées en trafic voyageurs, notamment pour remorquer les nombreuses rames de voitures à deux niveaux du type M6. En cascade, les 21 et 27 ainsi libérées reprendront la place des dernières 22 et 25.





**PHOTO 63-32** Le 3 mars 2004, à Franière, la 2629 tractait le train 44482 Gremberg - Wembley entre Montzen (12.18) et Châtelet (15.13). Une automotrice électrique Desiro construite par Siemens pour la société anglaise South West Trains (Class 450) est incorporée en tête de la rame. Pierre HERBIET.

**PHOTO 63-33** Le 14 mai 2004, le train de charbon 47828 en provenance d'Antwerpen-Zandvliet à destination de la cokerie de Creutzwald, traverse la gare d'Hennyères. En tête, la 2302 et la 2344. Ce train circule tous les jours du lundi au vendredi, avec l'horaire suivant en Belgique : Zandvliet départ 15.07 - Quévy arrivée 18.04 (départ vers la France : 19.13). A Quévy, il est pris en relais par deux locomotives électriques de la SNCF, en général deux nouvelles machines de la série 427000 (voir aussi page 44). Serge MARTIN.



## Locomotives Diesel

### série 51

● Par manque de place à Antwerpen-Luchtbal et à Antwerpen-Noord, toutes les locomotives de la série 51 ont été transférées en trois lots vers Montzen. Le premier parcours fut mis en marche le 7 juin 2004, et concerna les 5177, 5143, 5158, 5136, 5141, 5181, 5102, 5146, 5186, 5132, 5168, 5173, 5110 et 5103. Les deux autres trains ont transféré les machines suivantes : 5101, 5105, 5125, 5138, 5152, 5154, 5156, 5157, 5162, 5164, 5167, 5169 à 5172, 5174, 5178, 5180, 5182, 5185, ainsi que les 6271 et 6298.

Le transfert de ces convois exceptionnels fut assuré par les deux locomotives historiques du dépôt d'Antwerpen-Noord : les 201.010 et 204.004.

● Deux 51 ont été acquises par deux sociétés de travaux de voie italiennes : la 5175 par *Salvatore Esposito*, en Sicile, où elle ira rejoindre les quatre "gros nez" norvégiens de la série Di3 (voir *EN LIGNES 59* page 21); la 5182 par *Ventura* (à ne pas confondre avec la société *Fransesco Ventura* qui possède plusieurs locomotives de la série 60 et les 5122 et 5135 voir *EN LIGNES 61* pages 22 à 25).

**PHOTO 63-34** Le transfert vers le chantier de ferrailage LUXFER d'Aubange des 5905, 5916, 5945, 5946 et de de 9 machines de la série 76, le 24 juillet 2004. La rame était encadrée par quatre locomotives des séries 52 et 53. Ici, passage à Jemelle, avec en tête les 5216 et 5307.



*L'unique service avec une locomotive de la série 82 à Gouvy (voir EN LIGNES 57 page 29) a été repris par une 62 de Kinkempois. Elle assure en particulier l'allège en queue du train de sable 47777 entre Trois-Ponts et Bellain (Hasselt 14.28 - Gouvy 19.55) circulant les mercredi et vendredi). Le 5 juillet 2004, le 47777 quitte Gouvy vers Bellain. Pierre HERBIET.*

### série 59

● En juin 2004, les quatre dernières 59 encore présentes sur le réseau ont été vendues au chantier de ferrailage LUXFER à Aubange. Il s'agit des 5905, 5916, 5945 et 5946, garées à Voroux et à l'atelier de Kinkempois. Elles ont été acheminées de Voroux à Athus le 24 juillet der-

nier, en même temps que 9 machines de la série 76.

Après leur démolition, il ne subsistera donc plus que sept 59 : 5910 et 5917 (Patrimoine Historique de la SNCB, garées respectivement à l'atelier d'Antwerpen-Noord et à l'abri musée d'Haine-Saint-Pierre), 5922 et 5930 (ex. Vennbahn, toujours garées à Raeren), 5926, 5927 et 5941 (PFT).





## LA 5533 A KÖLN !

La 5533 s'est rendue à Köln le lundi 5 juillet; le parcours était organisé sous couvert d'une autorisation spéciale - les 55 ne sont toujours pas homologuées par l'EBA - afin de tester une nouvelle version de l'ATB. Même s'il s'agit du système néerlandais, c'est lui qui gère l'indication de vitesse en Belgique et en Allemagne, d'où la raison de ces parcours d'essai de Kinkempois à Köln-Deutz et, le lendemain, de Kinkempois à Mönchen-Gladbach.

↑ PHOTO 63-35 Arrivée de la 5533 à Köln-Deutz, après avoir franchi l'imposant pont au-dessus du Rhin, surplombé par la célèbre cathédrale.

← PHOTO 63-36 Lors du trajet du retour, la 5533 à la sortie de la splendide gare de Köln-Hbf. Notons que ce n'est pas la première fois qu'une 55 atteint Köln; avant l'électrification de la ligne, elles assuraient déjà des trains internationaux au départ de Liège.



↓ PHOTO 63-37 En attendant le retour vers Kinkempois, la machine fut garée au dépôt de Köln-Deutz.

Photos : Pierre HERBIET.







## INCURSION DE LA 6324 A AACHEN-HBF !

*A la suite d'une avarie au pantographe 3 kV d'un ICE3 de la DB, la rame dut être rapatriée en Allemagne pour réparation. Le transfert entre Forest-Midi et Aachen-Hbf fut assuré par la 6324 TBL, le 22 juin 2004. La venue d'une locomotive de la série 62/63 à Aachen-Hbf est exceptionnelle, même si ce n'est pas la première fois que cela arrive. Ci-dessus : passage du convoi à Trooz. Laurent GARY.  
Ci-dessous - PHOTO 63-39 ↓ - arrivée à Aachen-Hbf. Pierre HERBIET.*





**PHOTO 63-40** La 6324 lors de son évolution en gare d'Aachen-Hbf. A droite, la 101 109-7 revêtue d'une livrée publicitaire, qui relayera dans la soirée l'EN "Jan Kiepura" Bruxelles-Midi - Minks / Moscou. Pierre HERBIET.

### série 62/63

● Le 13 juin dernier, le nombre de 62/63 affectées à la Direction Train a chuté de 27 à seulement 17 unités, tandis que leurs roulements ont entièrement été repris par les 77/78. Il ne subsiste ainsi plus que 9 machines à Kinkempois (NK), 5 à Merelbeke (FKR) et 3 à Charleroi-Sud (GCR) :

**NK** : 6216, 6225 TBL2, 6227 TBL2, 6269, 6288, 6306, 6313 TBL2, 6319, 6324 TBL2.

**FKR** : 6210, 6212, 6229, 6236, 6264.

**GCR** : 6231, 6262, 6263.

Dix-neuf machines sont mises à disposition du répartiteur, dont 10 à Charleroi-Sud, 8 à Merelbeke et une à Kinkempois, tandis que les 6292 et 6295 ont été mutées à la Direction Infrastructure en remplacement des 6248 et 6326 (voir ci-dessous) :

**GCR** : 6221, 6246, 6253, 6254, 6260, 6268, 6277, 6281, 6283, 6294.

**FKR** : 6204, 6244, 6250, 6256, 6296, 6297, 6299, 6315.

**NK** : 6331.

A Monceau, il n'est pas rare de voir jusqu'à sept 62/63 (la plupart faisant donc partie des machines disponibles) en service pour palier au manque de 77/78. Depuis le 13 juin, la locomotive de la série 73 qui assurait les manoeuvres dans la gare de Clabecq est le plus souvent remplacée par une 62/63. De même, à Kinkempois, la 82 affectée aux manoeuvres à Gouvy a également été remplacée par une 62/63. Le détail de ce service a été publié dans le *EN LIGNES* 57 page 29. Cette machine assure de plus l'allège en queue du train de sable 47777 (Balén - Pétange) entre Trois-Ponts et Bellain.



Le 3 juin, vers 7h00 du matin, un train de marchandises remorqué par la 2305 a brûlé un signal fermé à Lier et est allé s'encaster dans les 6326 + 6248 qui se trouvaient garées sur une voie en impasse; la 6326 s'est retrouvée au-dessus du passage pour piétons. Les dégâts aux deux Diesel ont entraîné leur mise hors exploitation le 2 juillet 2004. Pour les remplacer, les 6292 et 6295 ont été mutées de l'atelier de Merelbeke vers la Direction Infrastructure avec entretien à l'atelier d'Antwerpen-Noord. A. BEERLANDT - Walter PINET.





Les 62/63 ont perdu leurs derniers roulements le 13 juin dernier. Il ne subsiste plus que 17 locomotives affectées à la Direction Train, réduites le plus souvent à un rôle de réserve. Ci-dessus : le 28 mai 2004, deux 62 de Charleroi-Sud montent péniblement vers Quévy en tête du train de ciment 47052 en provenance d'Havannes (circule facultativement du lundi au vendredi : Havannes 13.19 - Quévy 16.59). Le train passe ici à hauteur de l'ancien point d'arrêt de Blaregnies. Depuis le 13 juin, ce parcours, qui est devenu facultatif, est normalement remorqué par deux 77/78. Julien Mulpas. Ci-dessous - PHOTO 63-67 ↓ Bien que la Direction Infrastructure dispose de 48 locomotives de la série 62/63, il n'est pas rare qu'elle fasse appel aux machines de la Direction Train. Ainsi, le 28 mai 2004, les 6260 et 6277 viennent de quitter l'atelier Central Infrastructure de Bascoup (partiellement visible au fond de l'image à gauche) en direction de Piéton, en tête d'un train transportant des traversées-jonctions et des aiguillages. Serge Martin.



Le 25 mai 2004, passage à Marchienne-Est de la 7748 remorquant la 832 vers l'atelier de Charleroi-Sud. En début de journée, les pantographes de cette automotrice furent avariés à la suite d'un bris de caténaire survenu à Linkebeek. Dominique ALLARD.

### série 76

● Simultanément aux quatre dernières 59, les 23 locomotives restantes de la série 76 ont également été vendues en juin 2004, dont 21 au chantier de ferrailage LUXFER à Aubange, et deux au *Stichting Historisch Materieel* à Purnerond (Pays-Bas) (les 7608 et 7618). Le transfert des quatre 59 et des neuf 76 présentes à Voroux a eu lieu le 24 juillet dernier.

### série 77/78

● Le 6 juillet 2004, l'*Eisenbahn Bundesamt* (EBA) a délivré l'autorisation de circulation en Allemagne pour la 7773. Dans le cadre de l'homologation, cette machine a été choisie par l'EBA comme référence pour sa série suite aux essais des 4 et 5 mai (voir *EN LIGNES* 62 pages 36-37). Pour les 7771, 7772 et 7774 à 7790, l'autorisation a été délivrée le 20 juillet 2004.

Les conditions de circulation en Allemagne de ces 20 machines sont les suivantes :

- elles ne peuvent circuler que sur le territoire de l'ancienne Allemagne de l'Ouest. En effet, la radio ASCOM CF-



213 des 77 (identique à celle des Thalys, locomotives séries 13 et automotrices type 96) n'est pas compatible avec les installations radio de l'ex-RDA;

- les machines doivent toujours circuler couplées en UM (2 ou 3 locomotives) avec les petits capots tournés aux extrémités, comme c'est le cas également aux Pays-Bas. La raison est de garantir la visibilité des signaux bas implantés à droite alors que les postes de conduite principaux se trouvent à gauche;
- l'équipement PZB90 (Indusi) et la radio sol-train doivent être en service.

Les 7771 à 7790 ont reçu un n° EBA qui

sera appliqué sur le châssis au niveau des marchepieds : 01K17K071 (7771) à 01K17K090 (7790).

### série 84

● Dans le courant du mois de juillet, la 8450 a été vendue à *Atlantis Cargo*, qui est une filiale de *CFD-Locorem*. La machine a été mise en leasing depuis le début du mois de juin chez ALZ à Genk en remplacement de la locomotive Moÿse dont les avaries sont trop fréquentes. Trois locomotives ex. SNCB sont actuellement utilisées par ALZ : les 8450, 8462 et 8503, toutes propriétaires de *CFD-Locorem / Atlantis Cargo*.

**PHOTO 63-41** Le 29 juin 2004, trois trains spéciaux furent mis en marche pour le "Pennenzakkenrock" à Mol, dont deux entre Antwerpen-Berchem et Mol, et un entre Hasselt et Antwerpen. Les trois rames étaient composées au total de 25 voitures du type M2. Ici, passage de la 7782 en tête d'un train spécial à Olen, lors du retour vers Antwerpen. Lars LAENEN.



## série 91

● Deux locotracteurs ont été vendus dans le courant du mois de juin : le 9118 à *Swiss Rail SME France*, un ferrailleur français. Il sera utilisé pour assurer les manoeuvres sur le chantier (le 9131 se trouve déjà sur ce site depuis fin 2003). Le 9110 a été acquis par la société italienne *Gleisfrei*.

## Automotrices - TGV

### Automotrices postales

● Une réutilisation originale des automotrices postales a été trouvée : depuis juin 2004, les 964 et 971 sont reconverties en magasins de stockage de pièces à l'Atelier Central de Mechelen. A cette fin, leur pantographe a été déposé. Deux autres rames pourraient subir le même sort.

### AM Break (301 - 440)

● Les IR d'Leuven - Bruxelles - Enghien - Ath - Geraardsbergen / Herne - Geraardsbergen sont restés assurés en automotrices Break au-delà du 13 juin 2004. Leur remplacement par des AM de la série 600-700 modernisées a été reporté au 14 décembre prochain.

### Les ICE3 autorisés sur la L2

Depuis le 1er juillet, les rames à grande vitesse ICE3 de la série 406 de la DB (et des NS) sont autorisées à circuler sur la ligne 2 entre Leuven et Ans. Il faudra toutefois attendre le 14 décembre pour les voir réellement emprunter la ligne. Leur vitesse maximale sera toutefois limitée à 250 km/h du fait que leur frein électromagnétique à courant de Foucault n'est toujours pas actif sur le réseau SNCB (équipement indispensable pour la circulation à 300 km/h).

Les temps de parcours seront réduits de 14 minutes. Les départs de Bruxelles-Midi seront retardés à 06.28, 12.28 et 18.28, avec horaires inchangés entre Liège-Guillemins et Frankfurt. En provenance de l'Allemagne, les horaires resteront inchangés entre Frankfurt et Liège; les arrivées à Bruxelles-Midi seront avancées à 09.32, 17.32 et 21.32.

**Le 15 avril 2004, la rame TGV PBKA 4344 traverse la gare frontalière de Quévy, lors d'un parcours spécial destiné à tester les impulsions des crocodiles de la section Feignies - Creil.**  
Dominique ALLARD.



PHOTO 63-42 ↑ PHOTO 63-43 ↓ Les automotrices postales 971 et 964 réutilisées comme magasin de stockage à l'Atelier Central de Mechelen. Fons DE COSTER, 6 juillet 2004.





**PHOTO 63-44** Du 1 au 3 juin, des essais de freinage ont été réalisées au "bois du Coucou" entre Ath et Silly avec une voiture du type M4 pourvue de nouvelles semelles de frein dans le but de réduire le niveau sonore du roulement. La voiture, accompagnée du fourgon Dms 17.401 transformé en véhicule de mesures (voir EN LIGNES 61 page 31), a été acheminée de Schaerbeek à Ath le 27 mai par la 2732, ici photographiée dans les environs de Marcq sur la section Enghien - Silly de la ligne 94. Eric VAN HOECK.

## Voitures

### Voitures-pilote Bénélux

- En 2007, lorsque la liaison à grande vitesse entre Bruxelles et Amsterdam sera opérationnelle, les rames Bénélux seront supprimées. La SNCB envisage de racheter les voitures-pilote NS pour former de nouvelles rames réversibles pour le trafic intérieur. Ces voitures-pilotes peuvent en effet fonctionner non seulement avec les locomotives de la série 11, mais également avec les 12, 21 et 27; elles sont incompatibles avec les locomotives des NS (série 1700-1800). Le parc Bénélux comprend au total 11 voitures-pilote.

### Voitures à 2 niveaux type M6

- Plusieurs rames de voitures du type M6 circulent avec une locomotive des séries 21/27 à chaque extrémité; la machine de queue était remorquée comme véhicule (notamment les IC A Bruxelles-Midi - Antwerpen-Centraal et les IC I Charleroi-Sud - Antwerpen-Centraal). Pour permettre le fonctionnement simultané des deux engins, les M6 seront prochainement équipées de câblots de façon à ce que la locomotive de tête puisse commander la machine de queue, de la même manière qu'en unité multiple.



La voiture M4 est décrochée à 120 km/h avec déclenchement d'un freinage d'urgence. La distance de freinage est ensuite calculée et comparée avec les chiffres des voitures équipées de semelles normales. Silly, 2 juin 2004. Philippe SCHOLL.

## NOUVELLE COMMANDE DE VOITURES M6

Le 14 juillet, la SNCB a annoncé au consortium *Bombardier-Alstom* son intention de commander avant le 15 octobre prochain une tranche supplémentaire de 70 voitures à deux niveaux du type M6. Celles-ci se répartiront à raison de 19 voitures de première classe, 19 voitures de seconde classe et 32 voitures de seconde classe munies d'un poste de conduite. Le contrat, d'une valeur de 179 millions, comprendra l'adaptation technique de quelques locomotives de la série 27 pour assurer la traction en réversibilité des M6.

La commande est donc plus petite que celle initialement prévue, puisque la SNCB envisageait de commander 112 voitures, dont 52 équipées d'un poste de conduite.

● Depuis le 13 juin, quatre relations IC-J Bruxelles-Midi ↔ Luxembourg sont assurées en voitures M6 en remplacement d'automotrices du type 96 : les trains 2108, 2115, 2127 et 2135. Nous publions ci-dessous la liste complète des trains assurés par des M6 sur la ligne du Luxembourg. Tous sont tractés par des locomotives de la série 20. Le nombre de voitures composant chaque train est indiqué entre parenthèses. Abréviations : FBM : Bruxelles-Midi, LL : Arlon, LJ : Je-

melle, LUX : Luxembourg, NTP : pas en période touristique, RTP : en période touristique.

2104 RTP ⑥⑦ LL 07.22 - LUX 07.39 (5)  
 2108 ①-⑤ FBM 08.36 - LUX 11.39 (5)  
 2110 ⑥⑦ FBM 10.36 - LUX 13.39 (5)  
 2112 RTP ⑥⑦ FBM 12.36 - LUX 15.39 (5)  
 2115 ①-⑤ FBM 15.36 - LUX 18.39 (10)  
 2116 ①-⑤ FBM 16.36 - LUX 19.39 (10)  
 2117 ①-⑤ FBM 17.36 - LUX 20.39 (10)  
 2118 ⑥⑦ FBM 18.36 - LUX 20.39 (5)  
 2120 RTP ⑥ FBM 20.36 - LUX 23.39 (5)

2120 ⑦ FBM 20.36 - LUX 23.39 (5)  
 2121 NTP ⑦ FBM 21.36 - LJ 23.21 (10)  
 2127 ①-⑤ LL 04.43 - FBM 07.24 (10)  
 2128 ①-⑤ LL 05.21 - FBM 08.24 (10)  
 2129 ①-⑤ LL 06.21 - FBM 09.24 (10)  
 2129 ⑥⑦ LUX 06.21 - FBM 09.24 (5)  
 2131 RTP ⑥⑦ LUX 08.21 - FBM 11.24 (5)  
 2135 ①-⑤ LL 12.21 - FBM 15.24 (5)  
 2137 ⑥⑦ LUX 14.21 - FBM 17.24 (5)  
 2139 RTP ⑥ LUX 16.21 - FBM 19.24 (5)  
 2139 ⑦ LUX 16.21 - FBM 19.24 (5)  
 2140 NTP ⑦ LUX 17.21 - FBM 20.24 (10)  
 5904 ⑥⑦ LL 04.39 - LUX 05.04 (5)

## Infrastructure

### INFRABEL

INFRABEL est l'appellation du groupe SNCB qui sera chargé de la gestion de l'infrastructure ferroviaire (actuellement Direction Infrastructure). Un logo de la société est actuellement en cours de réalisation.

#### Mise en service de la nouvelle ligne 55

Le nouveau tronçon de la ligne 55 contournant le Kluizendok (voir *EL 61* pages 34 à 37) a été officiellement inauguré le vendredi 2 juillet 2004, en présence de différentes personnalités dont Marc Descheemaeker (directeur de B-Cargo), Christiane Van Rijckegem (directeur de district SNCB) et Daniël Termont (l'échevin du port de Gent). A cette occasion, la ligne a été parcourue à bord d'un autorail de la série 41.

Le premier train de marchandises a en fait déjà parcouru la ligne le lundi 28 juin. Dès le lendemain, l'ancien tronçon était en cours de démontage.



*Située sur la ligne 50 Bruxelles-Nord - Jette - Denderleeuw, le bâtiment de la gare de Groot-Bijgaarden a été démoli dans le courant du mois d'avril. Seul subsiste un petit local annexe. La gare de Groot-Bijgaarden avant démolition, le 20 mai 1996.*

Jean-Luc VANDERHAEGEN.

**PHOTO 63-45** *Le train 45601 Terneuzen - Buda, remorqué par la 7808, emprunte la nouvelle ligne 55 le 23 juillet 2004. A droite se trouvera l'extrémité du Kluizendok.*

Pierre HERBIET.

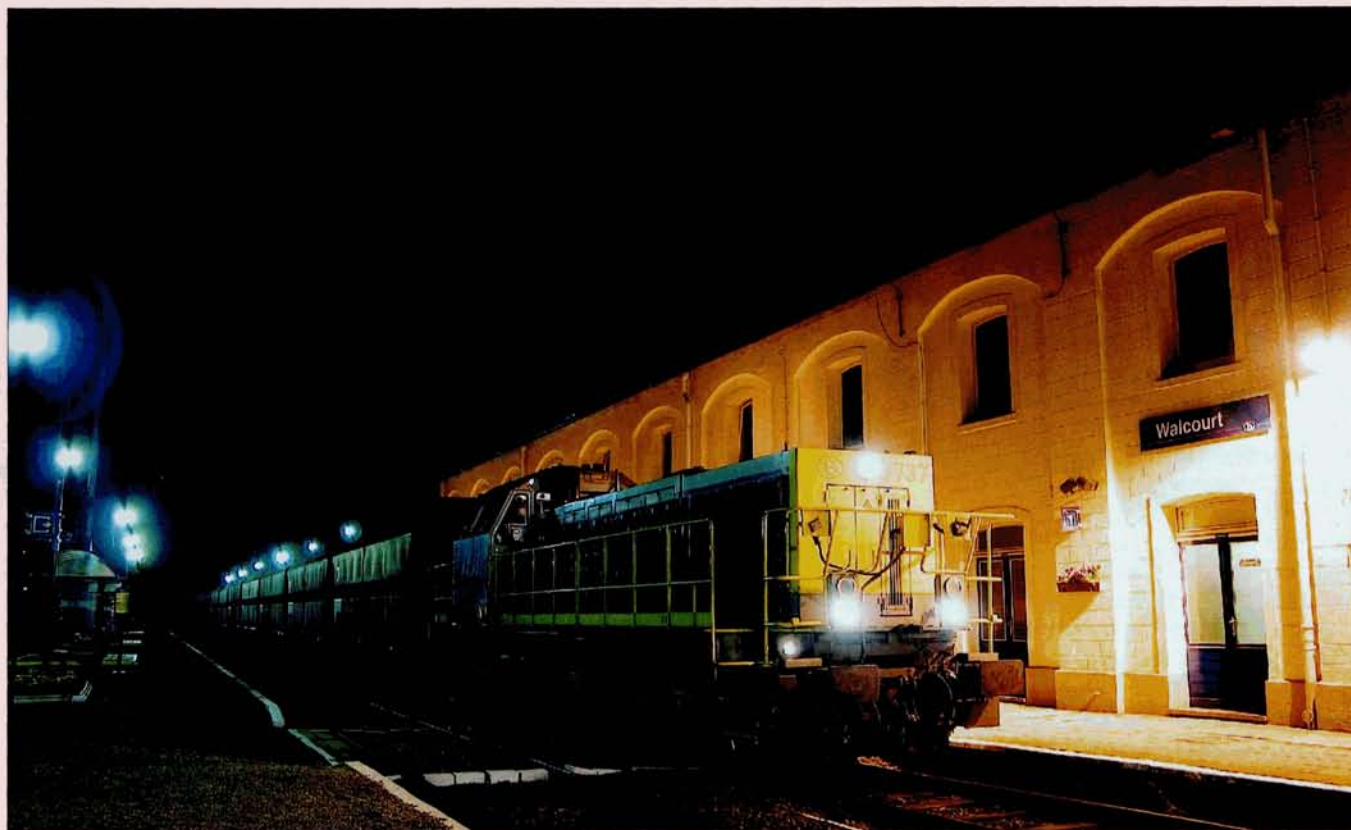


## Carrière Solvay d'Yves-Gomezée

Le tout premier train est arrivé au raccordement de la carrière Solvay "Les Petons" à Yves-Gomezée le 5 juillet (voir *EL 62* p. 42). Parti de Monceau à 03.25, il est arrivé à Yves-Gomezée à 04.24, remorqué par la 7737. Cette première desserte avait pour but de tester les installations de chargement. L'exploitation normale a débuté le lundi 12 juillet. Comme prévu, la desserte est assurée au départ d'Yves-Gomezée par deux 77/78 (train 48555 : racc. Les Petons 14.54 - Monceau 15.53). A Monceau, le train est soit relayé par deux locos électriques, soit continue avec trois 77/78 (Monceau 17.59 - Montzen 20.57 - au retour : 48556 Montzen 22.08 - Monceau 00.03/03.26 - racc. Les Petons 04.24). La destination du train est Millingen, gare située dans la Ruhr non loin de Krefeld. Une rotation facultative circule plusieurs fois par semaine : 47581 racc. Les Petons 23.07 - Montzen 05.58 et 27792 Monceau 10.13 - Walcourt 10.47/11.42 - racc. Les Petons 12.07. La SNCB envisage de remorquer dans le futur ces trains de bout en bout, à l'aide des 7771 à 7790 autorisées à circuler en Allemagne.



**Ci-dessus : les 7735 et 7745 au raccordement de la carrière "Les Petons" de Solvay à Yves-Gomezée. A gauche on voit le petit robot Vollert assurant les manoeuvres. Michel HANSSENS, 27 juillet 2004.. Ci-dessous : passage à Walcourt du premier train vide à destination de la carrière. Joseph LAURENT, 5 juillet 2004.**



## Enfin un avenir pour la ligne 163 ?

La Région Wallonne envisage de construire un important zoning industriel à proximité de l'échangeur des autoroutes Bruxelles - Arlon (E 411) et Bastogne - Liège (E 25). La nouvelle législation sur le respect de l'environnement impose que soit construit un raccordement par rail. Celui-ci serait raccordé à la ligne 163 Libramont - Bastogne, à hauteur de Wideumont, ce qui exigera la réfection de la section Libramont - Wideumont (+/- 10 km), soit le tiers de la ligne. De ce fait, la transformation de la ligne Libramont - Bastogne en RAVeL est (définitivement ?) abandonnée. A noter qu'il existe une autre possibilité de raccordement, au départ de la gare de Longlier-Neufchâteau sur la ligne

162, mais il exigerait la pose d'un aiguillage en pleine voie et la construction d'un ouvrage d'art important pour croiser l'autoroute E411.

## Réouverture de la ligne 20 Lanaken - Maastricht

Cette fois c'est décidé, la section Lanaken - Maastricht (6 km) de la ligne 20 (Y Beverst (Bilzen) - Maastricht) sera rouverte en 2007 au trafic des marchandises. Un accord a en effet été signé le 10 mai dernier entre les autorités belges et néerlandaises. Les travaux de reconstruction seront entamés au début de 2005.

C'est depuis 1990 que la papeterie SAPPI souhaitait la réouverture de la ligne pour l'évacuation de sa production. Il aura donc fallu patienter près de

15 ans pour enfin prendre la décision de rouvrir cette section frontalière. Dès 2007, 400.000 tonnes de marchandises seront transportées annuellement par rail, représentant un équivalent de 20.000 camions de 20 t !

Les travaux, dont le coût est estimé à 33 millions, seront financés, et ce pour la première fois, par la Région Flamande. La réouverture de la ligne est jumelée à la création de nouveaux parcs industriels de 20 hectares à Lanaken et de 100 hectares à Maastricht, le tout raccordé au rail.

A terme, la ligne 20 devrait être rouverte sur son entièreté, avec à la clé la création d'un trafic voyageurs entre Hasselt et Maastricht. Il serait ainsi déjà planifié de construire une nouvelle gare à l'écluse de Lanaken en bordure de l'avenue de l'Europalaan.



## Divers

### Les Thalys non fumeurs

Depuis le 13 juin 2004, tous les *Thalys* sont devenus des espaces non-fumeurs, suivant en cela la tendance actuelle déjà appliquée sur de nombreux transporteurs (dont la SNCB depuis le 1er janvier 2004).

### L'indicateur sauvé !

Sous la pression de divers organismes, la SNCB a finalement décidé de rééditer la version papier de l'indicateur pour le nouveau service du 12 décembre 2004. Après une nouvelle évaluation, elle décidera son maintien ou son abandon au-delà de décembre 2005.

### Les IR k en rames tractées

Comme mentionné dans notre *EN LIGNES 61*, les IR k Charleroi ↔ Tournai sont assurés depuis le 13 juin par des rames tractées de voitures du type M4. Elles ne sont toutefois pas remorquées par des locomotives de la série 23, mais bien par des 21 ou 27.

### B-Cargo : trafic en hausse

Pour les six premiers mois de l'année, B-Cargo a enregistré une hausse de 3,7 % du tonnage transporté, et une augmentation de tonnes/kilomètre de 10,8 % ! Les principaux facteurs ayant contribué à ces résultats concernent le nouveau trafic de charbon entre le port d'Antwerpen et la Lorraine, et le trafic combiné.

### Vennbahn : nouveau trafic !

Depuis le mois de juillet, la section Sourbrodt - Kalterherberg de la Vennbahn a trouvé une nouvelle vocation touristique : la circulation de draines à pédaler, identiques à celles qui parcourent depuis plusieurs années la ligne de la Molignée au départ de Maredsous. L'exploitation est dénommée *Rail Bike des Hautes Fagnes*.

### Libramont - Bertrix sous tension

Le 18 août, la SNCB a procédé aux essais de traction électrique de la section Libramont - Bertrix de la ligne 165. La 1332, accompagnée d'un wagon de service et de la 5533, a parcouru les deux voies, ce dans les deux sens.



A l'occasion du 150e anniversaire de la ligne 69 Kortrijk - Poperinge, un train historique composé de voitures K et L et encadré par la 29.013 côté Poperinge, et la 201.010 côté Kortrijk, effectua plusieurs navettes les 5 et 6 juin. Zillebeke, 6 juin 2004. Julien MULPAS.

Quinze jours auparavant, le 18 mai 2004, la 29.013 a remorqué le "Train du lait" entre Liège et Coö. La rame était composée de 8 voitures du type M2 dont, en tête, la voiture d'accompagnement de la 29.013. La 201.010 était accouplée en queue du convoi. Le train franchit ici le viaduc de Roanne-Coö. Michel HANSSENS.





Le 16 juin, passage à Dolhain de l'EN 348 en direction de Bruxelles-Midi. En tête, la voiture-lits biélorusse, suivie de trois voitures-lits russes et des voitures PKP (voitures-lits, -couchettes, première classe et -restaurant).  
Michel HANSSENS.

Après plusieurs reports, l'exploitation de la nouvelle relation EN "Jan Kiepura" Moscou / Minsk ↔ Varsovie ↔ Bruxelles-Midi a finalement démarré le 12 juin, avec la composition prévue (voir EN LIGNES 60 page 41). Les voitures PKP arborent une superbe livrée blanche pour la moitié inférieure, bleu foncé pour la moitié supérieure, avec toiture en gris clair. Le nom du train est inscrit sur chaque voiture en grandes lettres bleues dans la partie blanche. Les voitures russes et biélorusses possèdent la robe normale de ces réseaux (respectivement rouge et bleu avec portes blanches, et bleu clair avec un bandeau blanc).



PHOTO 63-46 Arrivée à Aachen-Hbf de l'EN 349 "Jan Kiepura" Bruxelles-Midi - Moscou/Minsk, le 22 juillet.

Pierre HERBIET.





↑ Le "Jan Kiepura" ne passe pas par Liège-Guillemins. Il contourne Liège via la ligne 36A (Angleur - Kinkempois - Voroux). On peut se poser la question de savoir pourquoi ce train n'a pas d'arrêt commercial entre Aachen et Bruxelles... La desserte de Liège aurait certainement intéressé de nombreux voyageurs ! Le 16 juin, l'EN 349 Bruxelles - Moscou traverse la gare de triage de Kinkempois. *Michel HANSSENS.*

→ A plusieurs reprises, dont le premier jour de circulation (!), à la suite d'avaries, la 16 remorquant ou devant remorquer le "Jan Kiepura" dut être remplacée par une autre locomotive. Le 20 juin, la 1603 tractant l'EN 349 n'alla pas bien loin, puisqu'elle tomba en détresse dans les environs de Zaventem. Elle fut secourue par les 6227 et 6313, qui emmenèrent le train jusqu'à Liège où une 27 prit le relais. Passage à Tienen. *Joseph LAURENT.*

↓ Malheureusement pour les photographes, le "Jan Kiepura" circule à des heures où le soleil n'est pratiquement jamais bien positionné. Ici, passage à Hergenrath, non loin de la frontière, du 349 remorqué par la 1608. *Lars LAENEN.*





↑ Le 9 juin, un train affrété par des immigrants italiens fut mis en marche entre Verviers et Milano. Notre document montre le départ de la rame vide de Liers vers Verviers. La rame, intégralement composée de voitures italiennes, était remorquée par la 3002 des CFL. Michel HANSSENS.



← Depuis quelques mois, le train de charbon 47828 Antwerpen-Zandvliet - Creutzwald (cokerie), est relayé à Quévy par un couple de nouvelles locomotives de série 427000 de la SNCF. Le 24 mai 2004, le train quitte Quévy en direction de Aulnoye, tracté par les 427038 et 427043. (Voir aussi photo du bas, page 30). Yves STEENEBRUGGEN.



← Le 30 mai 2005, à la suite d'une avarie affectant une rame de voitures du type I11 en roulement sur les IC A Oostende ↔ Eupen, il fallut trouver une rame de remplacement. Seule une rame de voitures à deux niveaux du type M6 était disponible, et fut utilisée au départ d'Oostende pour assurer les IC A 516 et 543. Toutefois, étant donné que la circulation des M6 est toujours interdite sur la ligne 37 Liège - Welkenraedt en raison de leur gabarit, le train fut limité à Liège-Guillemins. L'IC A 543 prêt au départ à Liège-Guillemins. Michel HANSSENS.



## Un Picasso en Belgique

Le 27 juin, l'association française ARE (Autorails du Réseau Est) a organisé une tournée en Gaume à l'aide de son autorail Picasso X 3886. Il est arrivé sur le réseau belge par Longwy - Rodange - Athus - Arlon, puis a rallié Bertrix par Libramont; ensuite, il a poursuivi sa route vers Florenville et Virton, où l'antenne subsistante de l'ancienne ligne d'Ecouvieuz a été parcourue jusqu'au raccordement de la Cellulose des Ardennes. Le retour en France s'est effectué via Arlon - Athus - Rodange et Longwy.

**PHOTO 63-47** ↑ Le Picasso X 3886 sur la ligne industrielle reliant Virton au raccordement de la Cellulose des Ardennes (ancienne ligne 155 Virton - La-morteau - Ecouvieuz).

**PHOTO 63-48** ↗ En gare de Bertrix, croisement avec deux autorails de la série 41. L'X 3886 fut mis en service le 27 janvier 1953 au Mans. Il fut réformé au dépôt de Bordeaux le 11 octobre 1993. Geoffroy QUINET - François XAVIER.



Ci-dessous - **PHOTO 63-99** - l'autorail 554.14 (ex. LSV, ex. TTZ, ex. 4614 SNCB), placé en monument et transformé en buvette aux abords de l'ancienne gare de Maredsous (ligne 150), a été inauguré fin juin. Peter ROEKENS.

## Industrie

### Restructuration chez Bombardier

A la suite d'une surcapacité de près de 50 % de ses usines, Bombardier a décidé de restructurer entièrement ses activités mondiales. Sept mille emplois seront supprimés dans le monde, tandis que 7 sites seront fermés en Europe. L'usine de Brugge ne fait pas partie des victimes, mais elle devrait subir une restructuration radicale.



# Radiations

Sur le plan des radiations, la situation a été fort calme ces derniers mois. On ne note en effet que la réforme de deux engins : les 6248 et 6326 impliquées dans la collision de Lier du 3 juin dernier (voir l'actualité de la série 62/63 page 34). Ces deux machines, affectées à la Direction Infrastructure (entretien Antwerpen-Dam), ont été remplacées par les 6292 et 6295 mutées de l'atelier de Merelbeke (Direction Train) vers Antwerpen-Noord (pour la Direction Infrastructure).

Depuis le 13 juin 2004, à la Direction Train, il ne subsiste plus que 17 locomotives de la série 62/63, auxquelles il faut ajouter 19 machines mises à la disposition du répartiteur (10 à Charleroi-Sud, 8 à Merelbeke et 1 à Kinkempois). En pratique toutefois, un bon nombre des 62/63 disponibles de Charleroi-Sud sont utilisées tous les jours pour palier au manque de 77/78, surtout depuis la mise en marche, le 12 juillet dernier, du nouveau train de calcaire circulant au départ de la car-

rière Solvay d'Yves-Gomezée nécessitant l'emploi de 3 locomotives (voir page 40).

Bien que les dernières locomotives de la série 84 aient été mises hors exploitation le 1er mai 2004 (8426, 8429, 8432, 8434, 8437, 8443, 8450 et 8465 - toutes de la Direction Infrastructure), la 8465 a encore été aperçue à plusieurs reprises dans le courant du mois de juillet en tête de trains de travaux, notamment à Monceau.

## 7624

**Origine :** NS 2243 puis 2362

**Livraison à la SNCB :** 28-04-1995

**Numérotation :** 2243 NS : 05-1956 - -1992  
2362 NS : -1992 - -05-1993  
7624 : 04-1995 - 01-03-2003

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

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

**PHOTO 63-49** *Bois du Coucou, 17 juin 1996.*  
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



## 7625

**Origine :** NS 2306

**Livraison à la SNCB :** 28-04-1995

**Numérotation :** 2306 NS : 02-1957 - -01-1994  
7625 : 04-1995 - 01-03-2003

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

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

**PHOTO 63-50** *Antwerpen-Dam, 5 octobre 1995.*  
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



## 2202

**Livraison à la SNCB :** 19-01-1954

**Numérotation :** 122.002 : 19-01-1954 - 31-12-1970  
2202 : 01-01-1971 - 05-02-2003

**Dépôts successifs :** Schaerbeek : 18-01-1954 ⇨ Bruxelles-Midi : 17-02-1954 ⇨ Oostende : 29-06-1954 ⇨ Kinkempois : 16-01-1956 ⇨ Oostende : 01-07-1957 ⇨ Kinkempois : 01-05-1967 ⇨ Ronet : 27-09-1971 ⇨ Bruxelles-Midi : 10-03-1975 ⇨ Saint-Ghislain : 02-05-1984 ⇨ Monceau / Charleroi-Sud : 07-03-1986

**Mise hors exploitation :** 05-02-2003

**Livrées successives :** jaune 06-10-1978, bleu 07-03-1996



**PHOTO 63-51** *Haren (ligne 26), 06-07-1984.* Pierre HERBIET.

# 2205

**Livraison à la SNCB** : 10-02-1954

**Numérotation** : 122.005 : 10-02-1954 - 31-12-1970  
2205 : 01-01-1971 - 05-02-2003

**Dépôts successifs** : Schaerbeek : 10-02-1954 ⇄ Bruxelles-Midi : 17-02-1954 ⇄ Oostende : 29-06-1954 ⇄ Kinkempois : 16-01-1956 ⇄ Oostende : 01-07-1957 ⇄ Kinkempois : 01-05-1967 ⇄ Ronet : 27-09-1970 ⇄ Bruxelles-Midi : 07-03-1972 ⇄ Saint-Ghislain : 02-05-1985 ⇄ Monceau / Charleroi-Sud : 31-10-1995

**Mise hors exploitation** : 05-02-2003

**Livrées successives** : bleue 23-03-1982

**PHOTO 63-52 Holleken, 03-03-1983 (+ 2316). J-L VDH.**



# 2207

**Livraison à la SNCB** : 25-02-1954

**Numérotation** : 122.007 : 25-02-1954 - 31-12-1970  
2207 : 01-01-1971 - 05-02-2003

**Dépôts successifs** : Bruxelles-Midi : 25-02-1954 ⇄ Oostende : 29-06-1954 ⇄ Kinkempois : 16-01-1956 ⇄ Oostende : 01-07-1957 ⇄ Kinkempois : 01-05-1967 ⇄ Ronet : 27-09-1970 ⇄ Bruxelles-Midi : 28-01-1975 ⇄ Saint-Ghislain : 02-05-1985 ⇄ Monceau / Charleroi-Sud : 22-01-1997

**Mise hors exploitation** : 05-02-2003

**Livrées successives** : jaune : 09-05-1978, bleu 22-01-1996

**PHOTO 63-53 Itterbeek, 17 avril 1981. J-L VANDERHAEGEN.**



# 2208

**Livraison à la SNCB** : 04-03-1954

**Numérotation** : 122.008 : 04-03-1954 - 31-12-1970  
2208 : 01-01-1971 - 05-02-2003

**Dépôts successifs** : Bruxelles-Midi : 04-03-1954 ⇄ Oostende : 29-06-1954 ⇄ Kinkempois : 16-01-1956 ⇄ Oostende : 01-07-1957 ⇄ Kinkempois : 01-05-1967 ⇄ Ronet : 27-09-1970 ⇄ Bruxelles-Midi : 12-02-1975 ⇄ Saint-Ghislain : 02-05-1985 ⇄ Monceau / Charleroi-Sud : 29-09-1997

**Mise hors exploitation** : 05-02-2003

**Livrées successives** : bleu 25-09-1997

**PHOTO 63-54 Hambos, 14-12-1985. J-L VANDERHAEGEN.**



# 2209

**Livraison à la SNCB** : 10-03-1954

**Numérotation** : 122.009 : 10-03-1954 - 31-12-1970  
2209 : 01-01-1971 - 05-02-2003

**Dépôts successifs** : Bruxelles-Midi : 10-03-1954 ⇄ Oostende : 29-06-1954 ⇄ Kinkempois : 16-01-1956 ⇄ Oostende : 01-07-1957 ⇄ Kinkempois : 01-11-1956 ⇄ Oostende : 01-07-1957 ⇄ Kinkempois : 01-05-1967 ⇄ Ronet : 27-09-1970 ⇄ Bruxelles-Midi : 25-10-1975 ⇄ Saint-Ghislain : 02-05-1985 ⇄ Monceau / Charleroi-Sud : 01-06-1996

**Mise hors exploitation** : 05-02-2003

**Livrées successives** : bleu 25-09-1997

**PHOTO 63-55 Antwerpen-Dam, 17-05-1980. J-L VDH.**



# 2210

**Livraison à la SNCB :** 17-03-1954

**Numérotation :** 122.010 : 17-03-1954 - 31-12-1970  
2210 : 01-01-1971 - 05-02-2003

**Dépôts successifs :** Bruxelles-Midi : 17-03-1954 ⇄ Oostende : 29-06-1954 ⇄ Kinkempois : 16-01-1956 ⇄ Oostende : 01-06-1956 ⇄ Kinkempois : 01-11-1956 ⇄ Oostende : 01-07-1957 ⇄ Kinkempois : 01-01-1968 ⇄ Bruxelles-Midi : 22-04-1968 ⇄ Kinkempois : 06-06-1968 ⇄ Ronet : 27-09-1970 ⇄ Bruxelles-Midi : 06-02-1975 ⇄ Saint-Ghislain : 02-05-1985 ⇄ Monceau / Charleroi-Sud : 07-03-1986

**Mise hors exploitation :** 05-02-2003

**Livrées successives :** jaune : 06-09-1978, bleu 16-06-1994.



PHOTO 63-56 Braine-le-Comte, 8 mai 1989. J-L VANDERHAEGEN.

# 2212

**Livraison à la SNCB :** 01-04-1954

**Numérotation :** 122.012 : 01-04-1954 - 31-12-1970  
2212 : 01-01-1971 - 05-02-2003

**Dépôts successifs :** Bruxelles-Midi : 01-04-1954 ⇄ Oostende : 29-06-1954 ⇄ Kinkempois : 01-11-1956 ⇄ Oostende : 29-09-1957 ⇄ Kinkempois : 01-05-1967 ⇄ Bruxelles-Midi : 20-12-1972 ⇄ Saint-Ghislain : 02-05-1985 ⇄ Monceau / Charleroi-Sud : 07-03-1986

**Mise hors exploitation :** 05-02-2003

**Livrées successives :** bleu 15-08-1982.

PHOTO 63-57 Antwerpen-Noord, 6 mars 1982.  
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



# 2215

**Livraison à la SNCB :** 22-04-1954

**Numérotation :** 122.015 : 22-04-1954 - 31-12-1970  
2215 : 01-01-1971 - 05-02-2003

**Dépôts successifs :** Bruxelles-Midi : 22-04-1954 ⇄ Oostende : 29-06-1954 ⇄ Kinkempois : 01-11-1956 ⇄ Bruxelles-Midi : 01-05-1967 ⇄ Kinkempois : 01-07-1967 ⇄ Ronet : 27-09-1970 ⇄ Bruxelles-Midi : 30-08-1968 ⇄ Saint-Ghislain : 02-05-1985 ⇄ Monceau / Charleroi-Sud : 07-03-1986

**Mise hors exploitation :** 05-02-2003

**Livrées successives :** bleu 16-10-1981.

PHOTO 63-58 Itterbeek, 17 avril 1981. J-L VANDERHAEGEN.



# 2217

**Livraison à la SNCB :** 05-05-1954

**Numérotation :** 122.017 : 05-05-1954 - 31-12-1970  
2217 : 01-01-1971 - 05-02-2003

**Dépôts successifs :** Bruxelles-Midi : 05-05-1954 ⇄ Oostende : 29-06-1954 ⇄ Kinkempois : 01-11-1956 ⇄ Bruxelles-Midi : 01-05-1967 ⇄ Saint-Ghislain : 02-05-1985 ⇄ Monceau / Charleroi-Sud : 07-03-1986

**Mise hors exploitation :** 05-02-2003

**Livrées successives :** jaune : 06-09-1978, bleu 16-06-1994.

PHOTO 63-59 Itterbeek, 7 avril 1983.  
Jean-Luc VANDERHAEGEN.





## 2222

**Livraison à la SNCB** : 08-06-1954

**Numérotation** : 122.022 : 08-06-1954 - 31-12-1970  
2222 : 01-01-1971 - 05-02-2003

**Dépôts successifs** : Bruxelles-Midi : 08-06-1954 ⇄ Oostende : 29-06-1954 ⇄ Kinkempois : 01-11-1956 ⇄ Bruxelles-Midi : 01-05-1967 ⇄ Saint-Ghislain : 02-05-1985 ⇄ Monceau / Charleroi-Sud : 07-03-1986

**Mise hors exploitation** : 05-02-2003

**Livrées successives** : jaune : 19-11-1978, bleu 30-05-1996

**PHOTO 63-60** *Holleken, 19 mai 1980 (+ 2341).*  
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



## 2225

**Livraison à la SNCB** : 24-06-1954

**Numérotation** : 122.025 : 24-06-1954 - 31-12-1970  
2225 : 01-01-1971 - 05-02-2003

**Dépôts successifs** : Bruxelles-Midi : 24-06-1954 ⇄ Oostende : 29-06-1954 ⇄ Bruxelles-Midi : 16-01-1956 ⇄ Kinkempois : 29-09-1957 ⇄ Bruxelles-Midi : 01-05-1967 ⇄ Saint-Ghislain : 02-05-1985 ⇄ Monceau / Charleroi-Sud : 07-03-1986

**Mise hors exploitation** : 05-02-2003

**Livrées successives** : bleu 05-11-1981.

**PHOTO 63-61** *Express 1433 Oostende - Köln.*  
Goffontaine, 5 août 1981. Jean-Luc VANDERHAEGEN.



## 2227

**Livraison à la SNCB** : 07-07-1954

**Numérotation** : 122.027 : 07-07-1954 - 31-12-1970  
2227 : 01-01-1971 - 05-02-2003

**Dépôts successifs** : Oostende : 07-07-1954 ⇄ Bruxelles-Midi : 17-10-1954 ⇄ Kinkempois : 18-07-1958 ⇄ Bruxelles-Midi : 01-05-1967 ⇄ Merelbeke : 28-09-1981 ⇄ Bruxelles-Midi : 28-05-1990 ⇄ Saint-Ghislain : 30-09-1991 ⇄ Monceau / Charleroi-Sud : 07-03-1986

**Mise hors exploitation** : 05-02-2003

**Livrées successives** : jaune : 07-06-1979, bleu 23-04-1982.

**PHOTO 63-62** *Neerpede, 10-04-1981.* J-L VANDERHAEGEN.



## 2228

**Livraison à la SNCB** : 12-07-1954

**Numérotation** : 122.028 : 12-07-1954 - 31-12-1970  
2228 : 01-01-1971 - 05-02-2003

**Dépôts successifs** : Oostende : 12-07-1954 ⇄ Bruxelles-Midi : 17-10-1954 ⇄ Merelbeke : 28-09-1981 ⇄ Bruxelles-Midi : 28-05-1990 ⇄ Saint-Ghislain : 02-05-1985 ⇄ Monceau / Charleroi-Sud : 07-03-1986

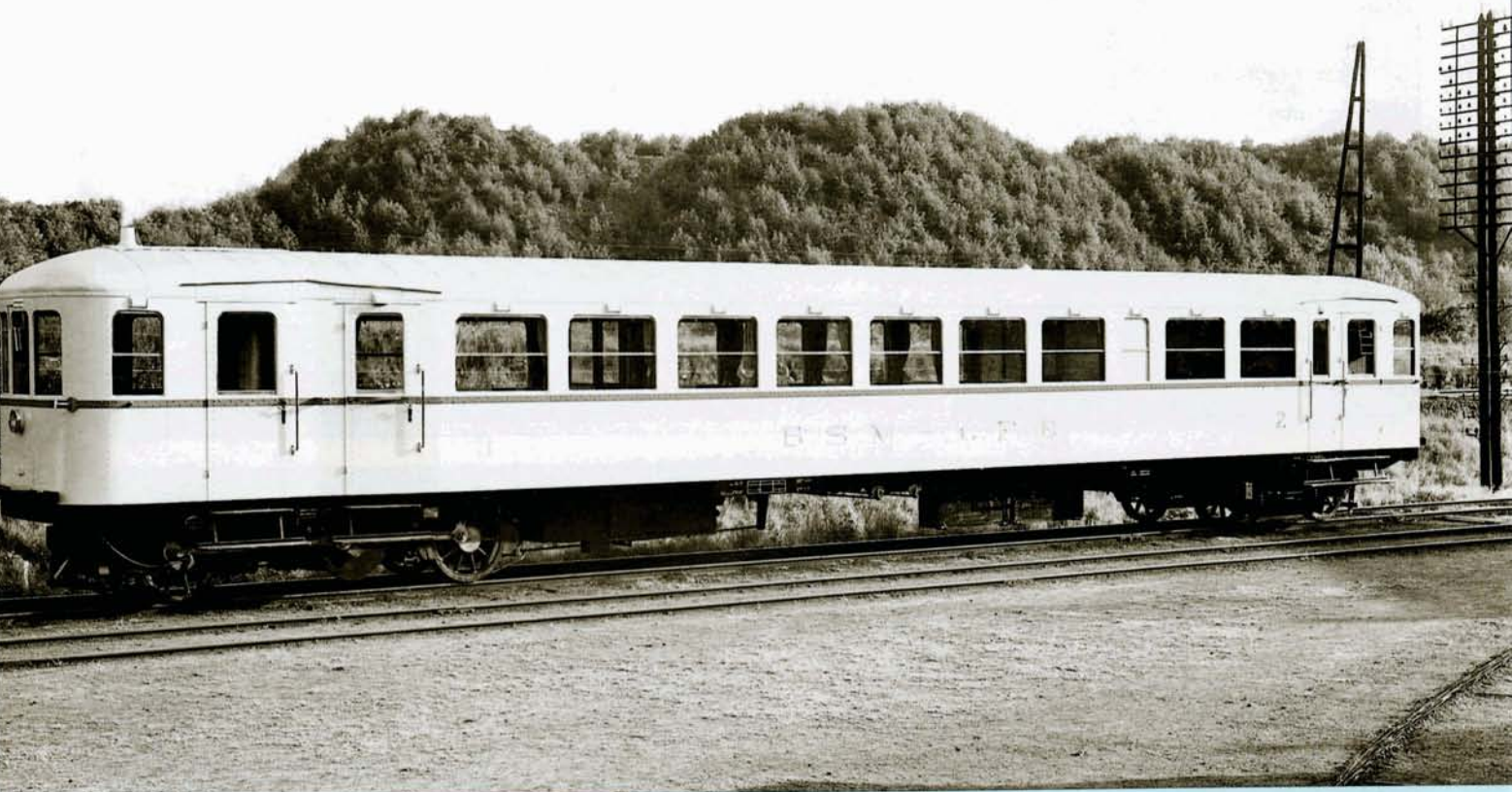
**Mise hors exploitation** : 05-02-2003

**Livrées successives** : bleue 04-10-1985.

**PHOTO 63-63** *Schaerbeek-Formation, 3 mai 2001.*  
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



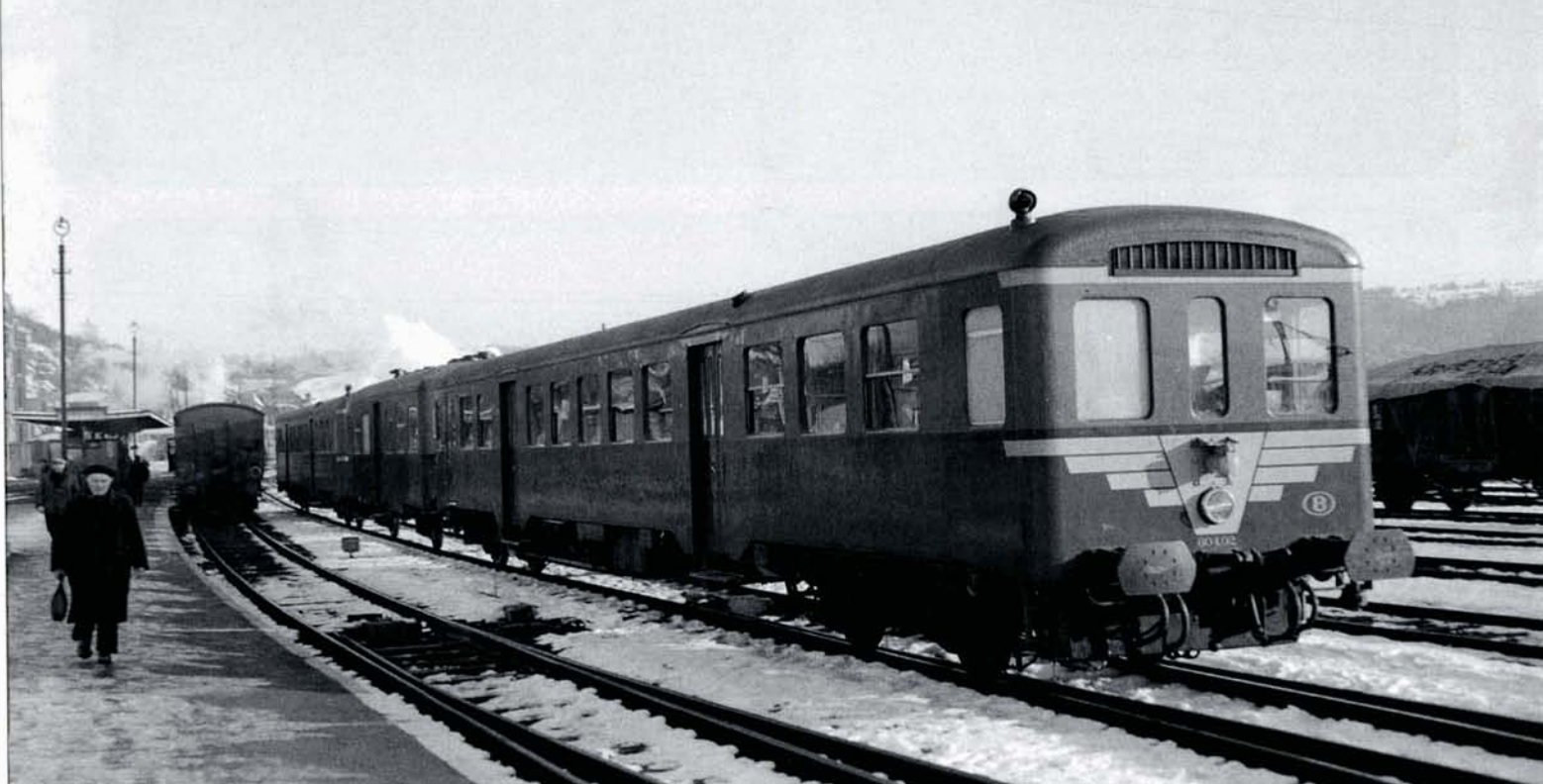
## *il y a 60 ans ...*



Après la mise en service des trois premiers autorails Diesel en 1930 - le type 600 -, la S.N.C.F.B. mit en service en 1933 une série de quatorze autorails à transmission mécanique du type 601. Construits par La Brugeoise et Nicaise & Delcuve à La Louvière, les 601 pouvaient circuler à 85 km/h et emporter 104 voyageurs assis et 50 debout. En 1934, un autorail identique mais plus puissant (moteur de 210 CV au lieu de 175 CV) fut mis en circulation, numéroté 602.01. On remarquera le bogie moteur, avec sa transmission par faux-essieu et bielles. Cet autorail, gravement endommagé par sabotage à Luttre durant la seconde guerre, fut réformé le 19 juin 1946. Collection : PFT.

**PHOTO BD-186** En 1954, la SNCB entama la mise en service de 56 autorails modernes, dont 6 du type 602, 30 du type 603, 10 du type 604 et 10 du type 605, futures séries 42, 43, 44 et 45. Tous étaient à caisse unique et à transmission hydraulique. La motorisation des types 602 et 603 était entièrement logée dans le bogie moteur, alors que sur les types 604 et 605, elle était suspendue sous la caisse, entre les bogies. Simultanément, 30 remorques à bogies (type 734) et 10 remorques à deux essieux (type 732) furent commandées de façon à pouvoir augmenter la capacité de certains trains. Le 18 février 1955, à Statte, un train composé de deux 604 encadrant une remorque du type 732, le tout affecté au dépôt de Landen, attend son prochain service vers Landen. Bruno DEDONCKER, collection PFT.

## *il y a 50 ans ...*



**il y a 40 ans ...**



**PHOTO BD-187** Pour pouvoir augmenter le tonnage des trains du service intérieur, la SNCB mit à l'essai à partir de 1964 cinq locomotives électriques prototypes de 3200 CV : les 126.001 à 005, futures 2601 à 2605. Contrairement aux types 122 à 125, les deux moteurs de traction d'un même bogie étaient reliés aux deux essieux par un train d'engrenages commun. Le bogie se comportait en somme comme un bogie monomoteur. Cette disposition était sensée combattre le patinage. Le 3 septembre 1964, la 126.002 fut testée sur la ligne du Luxembourg; le train attend le départ à Jemelle. Bruno DEDONCKER, collection PFT.

Depuis la mise en circulation des automotrices Bénélux en 1957, le trafic entre Bruxelles et Amsterdam n'avait cessé d'augmenter, si bien que des trains remorqués durent venir en aide aux automotrices. Cette solution nécessita toutefois le changement de locomotives à Antwerpen-Centraal et à Roosendaal. Dans le but de supprimer ces pertes de temps, la SNCB et les NS mirent en service en été 1974 des rames réversibles composées de matériels réaménagés. Pour la traction de ces rames, la SNCB transforma les 2515 à 2522 en locomotives bitensions 1,5 / 3 kV, et fournit 16 voitures I4 (8 A et 8 AB). De leur côté, les NS modifièrent huit voitures-restaurants avec un poste de conduite, et fournirent les voitures de seconde classe. En février 1975, une rame Bénélux arrive à Amsterdam-CS, remorquée par la 2555 (sortie de transformation le 17 mai 1974 - ex. 2519, ex. 125.103, ex. 140.003). Yves STEENEBRUGGEN.

**il y a 30 ans ...**



# CHINE : LE DERNIER PARADIS DE LA VAPEUR



*La 1.002 est-elle encore en service ? Oui , mais en Chine ! Il ne s'agit toutefois pas de la célèbre Pacific 1.002 de la SNCB, mais bien de la SY 1002 active sur le Pingdingshan Coal Railway. Le 2 janvier 2004, elle remorquait un long train de voyageurs entre Zhongxin et Ouzhoangquan.*

*Dave HABRAKEN.*

## 2. VAPEURS INDUSTRIELLES

En ce moment, les amateurs occidentaux connaissent pas moins d'une centaine de sites industriels où la traction à vapeur est encore utilisée ! La majorité de ces sites concerne des grands complexes miniers, charbonniers ou sidérur-

giques, possédant souvent un réseau ferré interne très étendu. Il est fort probable qu'une partie de ces réseaux conservera encore quelques années leurs dragons de feu avant de se reconverter à la traction Diesel. Ces sites méritent sans la moindre hésitation d'être visités. Ils présentent pour nous un ex-

traordinaire attrait, de véritables musées vivants d'archéologie industrielle ! Vu leur grand nombre, il n'est pas possible de tous les décrire. Cet article traitera en particulier des deux plus grands complexes, ce qui vous donnera un bon aperçu de ce qu'est la traction à vapeur industrielle en Chine.



*Image typique de la vapeur industrielle en Chine. Le dernier jour de l'année 2003, la SY 1393 se repose un peu en attendant la terminaison du chargement de son train. 31 décembre 2003.*

*Dave HABRAKEN.*

*Les complexes sidérurgiques garantissent toujours un arrière plan extraordinaire pour les photographes. De plus, lorsqu'il est possible de combiner cela avec une locomotive à vapeur, la fête est complète, comme ici avec la SY 1393, à Handan, le 31 décembre 2003. Dave HABRAKEN.*



Les plus importants sites industriels concernent les complexes sidérurgiques. Dans un pays aussi grand que la Chine, connaissant une croissance annuelle de plus de 10 %, il est normal que la production d'acier y est gigantesque. L'ensemble de ces fabriques possède naturellement un réseau ferré proportionnel à leur grandeur. Une vingtaine d'usines utilisent toujours la trac-

tion à vapeur. Seul un type de locomotives y est visible : les 1-4-1 SY (pour ShangYou). Ces machines sont relativement petites pour la Chine, mais conviennent idéalement pour assurer les nombreuses manoeuvres. L'usine la plus connue est l'énorme complexe de Anshan. A elle seule, elle occupe plus de 500.000 travailleurs ! Parmi les autres usines métallurgiques

desservies en traction vapeur, on trouve en particulier celles de Benxi, Baotou et Handan.

Dans toutes les usines, le processus de production est le même, dans lequel le chemin de fer joue un rôle important. Tout d'abord, le minerai, le charbon et le coke sont transportés par trains complets jusqu'aux hauts fourneaux.

*La SY 2009 travaille également dans l'usine de Handan. En arrière-plan, les superbes hauts fourneaux. Durant les moments de pointes, les trains à vapeur se succèdent ici à quelques secondes !*

*Dave HABRAKEN.*





*Les JS 6253 et JS 6338 doivent conjuguer tous leurs efforts pour remorquer ce train de pétrole entre Xhongxin et la mine n° 1. Ce trajet a un profil très difficile, nécessitant pratiquement toujours l'utilisation de deux, voire trois locomotives. Dave HABRAKEN, 1er janvier 2004.*

La fonte produite est transférée en fusion vers l'aciérie par voie ferrée. Les brames sortant de l'aciérie sont transportées, toujours par wagons, vers les laminoirs. Le train est encore utilisé pour évacuer le laitier provenant des hauts fourneaux et les résidus de l'aciérie vers des gigantesques crasiers situés généralement à l'extérieur de l'usine, ainsi que pour transporter

les produits finis.

Un second grand groupe d'industries utilisant toujours la traction à vapeur est les charbonnages, extrêmement nombreux en Chine. Dans ces complexes, on y trouve encore tous les types de locomotives à vapeur existants : les SY (1-4-1), JS (1-4-1) et QJ (1-5-1). Un siège utilise même encore quelques JF, des

Mikado (1-4-1) d'origine japonaise.

Située au centre de la Chine, Pingdingshan est la principale région charbonnière où la vapeur est toujours bien vivante. Un complexe regroupe ici 13 grands charbonnages (plus un nombre incalculable de plus petites mines privées).

*Peut-être un des aspects les plus spectaculaires de la vapeur industrielle en Chine : le déversement du laitier en fusion en provenance des hauts fourneaux, comme ici à Baotou le 22 décembre 2003. Même à cette distance, la chaleur dégagée par cette véritable lave est intense. Dave HABRAKEN.*





**Le 3 janvier 2004, sur le Pingdingshan Coal Railway, la JS 5644 manoeuvre un train de soixante wagons à Bakuang. En arrière-plan, on voit le vaste dispositif de chargement des trains de la mine n°8. Une fois chargée, la rame sera transférée jusque Pingdingshan Dong, la gare d'échange avec les Chemins de fer chinois.**  
*Dave HABRAKEN.*

Tous ces sièges d'exploitation sont reliés entre eux par un réseau privé appelé "Pingdingshan Coal Railway". La desserte est assurée par 26 locomotives à vapeur des types JS, QJ et SY. Elles remorquent des trains de charbon pouvant atteindre une masse totale de 3.000 t, et ce dans un décor industriel extraordinaire ! Pour que la fête des amateurs soit complète, toutes ces locomotives retournent deux fois par jour au dépôt pour

se réapprovisionner, constituant une véritable parade : une vingtaine de machines en provenance de tous les coins du réseau cherchent leur chemin dans ce dédale de voies vers le dépôt. Une heure plus tard, la même procession se reproduit, mais en sens inverse.

Sur la section principale de ce réseau, on peut voir défilier une petite dizaine de trains par heure ! Ajoutons encore pour notre plus grand plaisir que quelques trains de voya-

geurs, en vapeur, circulent également à travers cet incroyable réseau.

En dehors de Pingdingshan, on trouve d'autres réseaux charbonniers à traction vapeur, notamment à Yuanbaoshanet, à Nanpiao et à Tongchuan. Ce dernier site utilise encore des machines japonaises du type JF. Toutefois, de nouveaux engins Diesel sont attendus pour la fin de l'année.

**Le 13 octobre 2000, un train de minerais à destination des hauts fourneaux de Chengde, monte péniblement une rampe à Gao Miao, tracté par la JS 1753 et poussé par les JS 1765 et 6216.**  
*Philippe DE GIETER.*





*Le 14 octobre 2000, la SY 0532 manoeuvre des wagons de charbon à Shuangtashan.*

*Philippe DE GIETER.*

La Chine est un pays immense, où il n'est pas facile de se déplacer. Beaucoup de régions éloignées n'ont ainsi pas encore été visitées, si bien que de bonnes surprises peuvent encore se faire. Ainsi, des amateurs ont dé-

couvert cette année une grande entreprise chimique à Ma'Anshan, non loin de Shanghai, possédant un vaste réseau desservi par 21 machines du type SY. Plus récemment encore, on aurait déniché un complexe charbon-

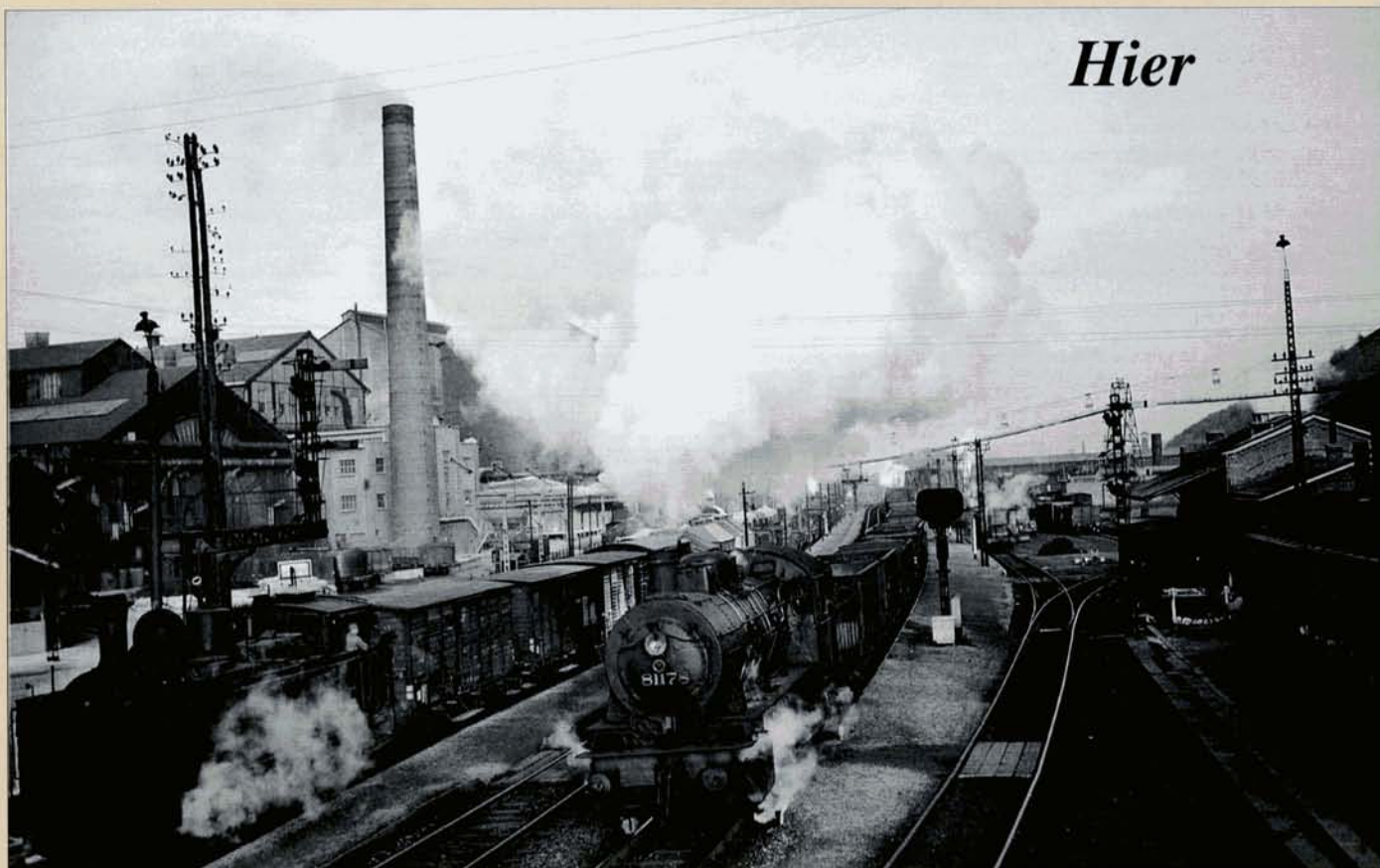
nier situé dans le nord-est de la Chine, à deux jours de Beijing, dans lequel pas moins de 80 locomotives à vapeur seraient en activité ! Qui sait ce que nous découvrirons encore dans les prochains mois !

*Toujours le 13 octobre 2000 dans la rampe Gao Miao, un second train de minerais à destination des hauts fourneaux de Chengde est également remorqué par trois locomotives JS, dont la JS 6218 en tête et deux autres en pousse.*

*Philippe DE GIETER.*

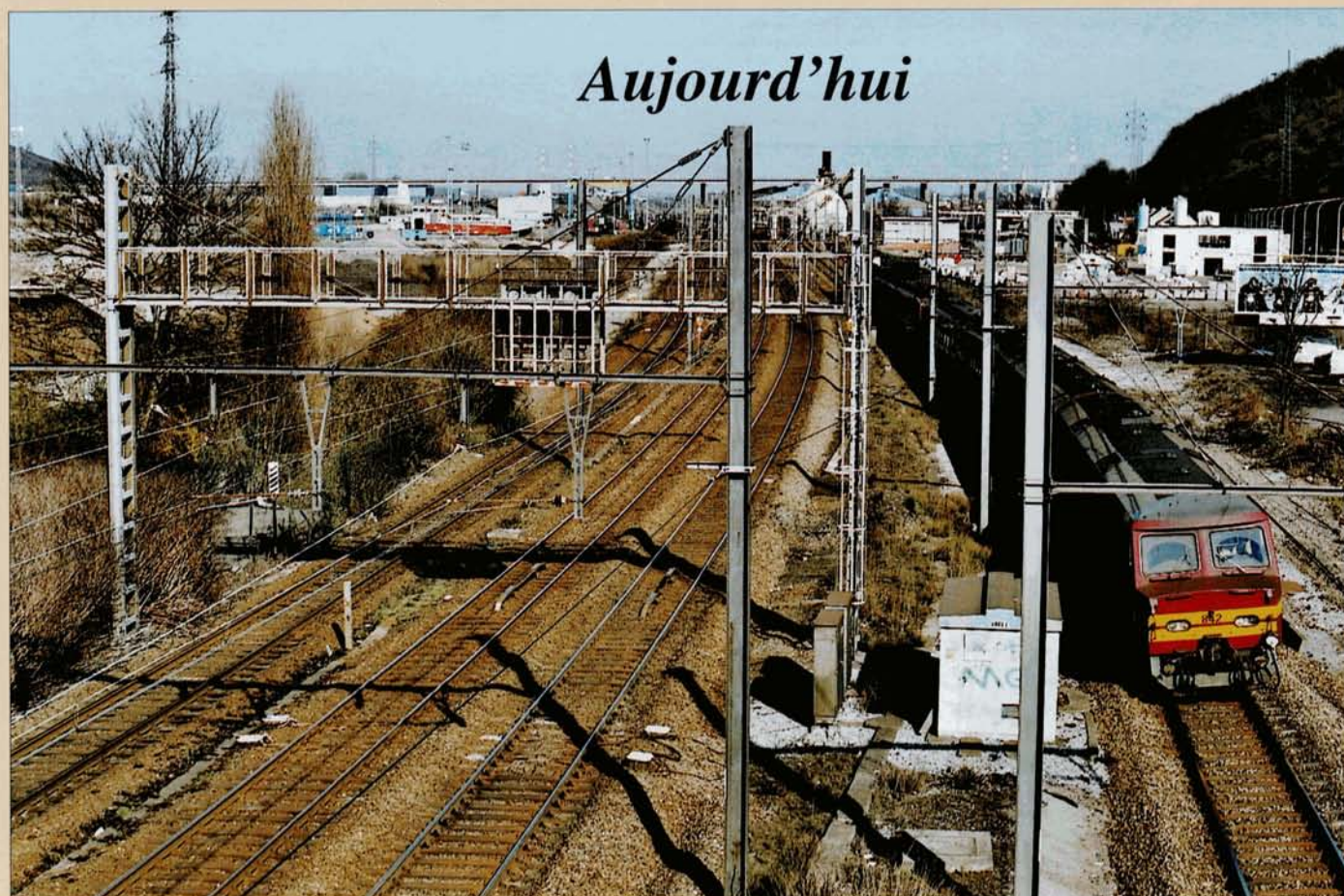






*Hier*

La ligne 130 Charleroi - Namur faisait partie des premières lignes mises en service par l'Etat Belge. Son exploitation débuta le 2 août 1843. Située juste après Charleroi, la ville de Couillet disposait de deux gares sur la ligne : Couillet-Centre et Couillet-Montignies, distante l'une de l'autre d'un kilomètre. Avec la fermeture de nombreuses industries locales, la SNCB décida de supprimer la gare de Couillet-Montignies le 22 mai 1977. Le document ci-dessus - PHOTO BD-188 - datant du 10 novembre 1954, témoigne de l'énorme activité industrielle qui régnait dans toute la région, notamment avec l'usine de produits chimiques Solvay, le complexe sidérurgique de Couillet et les charbonnages. En voie principale, un train de charbon remorqué par la 81.178 (une ex. G8.1 prussienne), traverse la gare, tandis que la 53.005 manoeuvre une longue rame à hauteur de l'usine Solvay. Aujourd'hui, il ne subsiste plus rien de cette intense activité. La ligne a entretemps été électrifiée le 24 mai 1959, et portée à quatre voie en 1992. Jean-Luc VANDERHAEGEN, 16 mars 2004 ( PHOTO 63-64 ↓ ).



*Aujourd'hui*

# WAGON COUVERT FERRY-BOAT DE 20 T Hcf

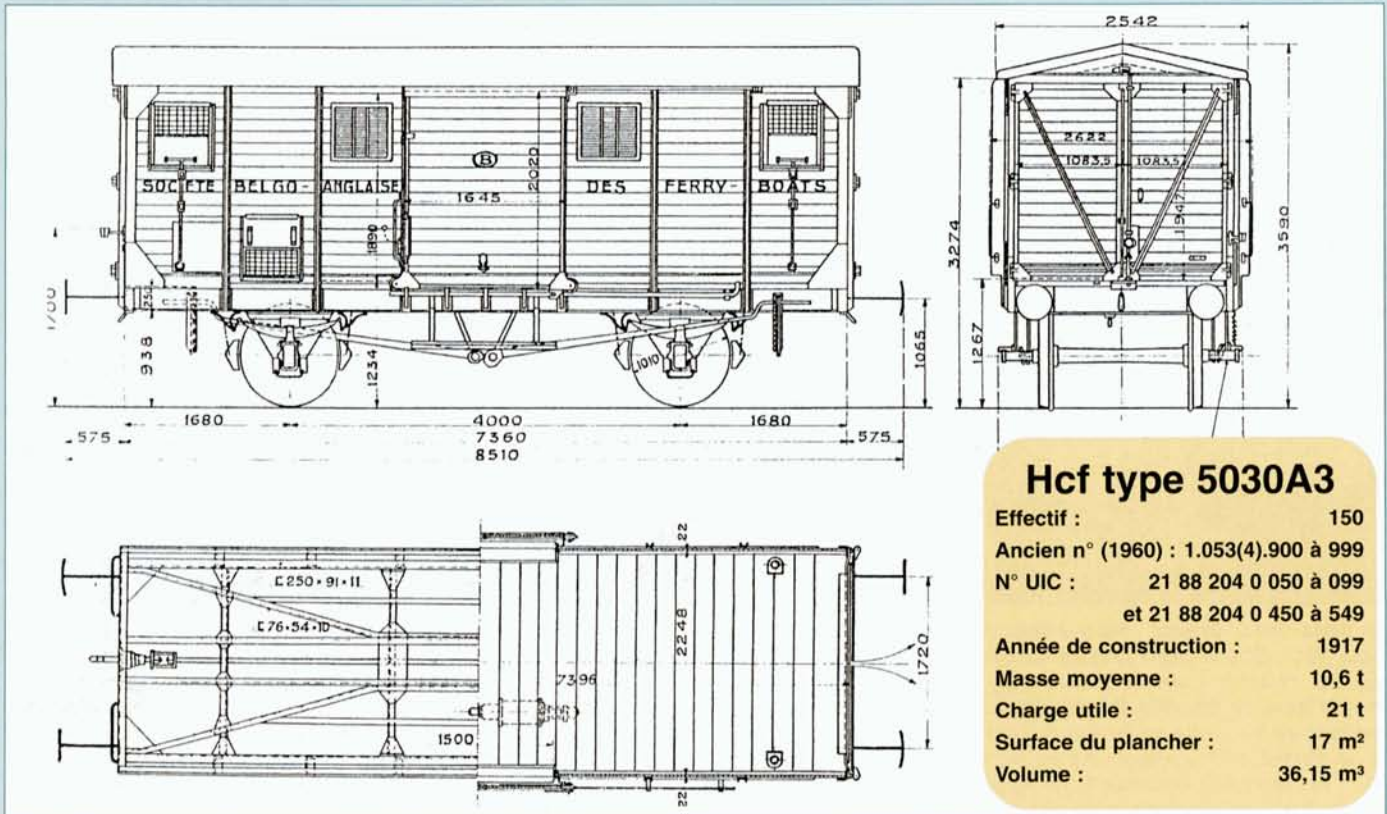
Parmi les véhicules aptes au trafic Ferry-Boats avec la Grande-Bretagne, la SNCB disposait d'une série de 150 wagons couverts de 21 t munis de portes aux abouts.

Originellement, ils faisaient partie d'une série importante de wagons fermés à caisse en bois de caractéristiques diverses avec ou sans portes aux abouts, construits en 1917 pour le War Department (WD).

En 1960, la Direction du Matériel (MA) de la SNCB les inventoria dans le type MA 5030A avec les numéros 1.053.900 à

999 (sans freins) et 1.054.900 à 999 (avec freins). A partir de 1965, ils furent classés dans le type 5030A3, reçurent le numéro UIC 21 88 204 0 050 à 099 (sans freins) ou 21 88 204 0 450 à 549 (avec freins) et le code lettre UIC Hcf (H = wagon couvert, c = à portes en bout, f = apte au trafic par ferry-boats avec la Grande-Bretagne).

Au 1er juillet 1969, le parc comportait encore 39 Hcf. Tous furent réformés dans le courant des années septante et certains furent réutilisés comme wagons de service.



**PHOTO BD-182** Le wagon 1.053.907 photographié à Zeebrugge le 30 mars 1957. On remarquera les portes aux abouts.  
Bruno DEDONCKER, collection PFT.



## 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
- Le rail à Mons et dans le Borinage € 3,50 750 g
- Un siècle de vapeur € 23,50 750 g
- 75 ans de la SNCB en photos € 35,00 1250 g
- La ligne 128 CINEY - YVOIR € 16,95 550 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 7 65 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
- BRUXELLES - TERVUREN (Ediblanchart) € 57,00 1250 g
- Architecture des gares (tome I) € 46,64 1050 g
- Architecture des gares (tome II) € 46,64 1050 g
- Tram Antwerpen (en néerlandais) € 20,00 450 g
- Croix de Hesbaye € 24,00 990 g
- La gare de Morlanwelz € 17,00 950 g
- Balade vicinale en Belgique € 45,00 1095 g
- La gare et la Ville € 19,00 850 g



## 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 62 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 63-24) peuvent être obtenues au format 10x15 cm en couleurs, sauf les numéros suivis de la mention NB (par exemple PHOTO 63-29 NB) qui sont des photos noir et blanc. ATTENTION : numéro(s) à préciser à la commande sur carte postale, lettre, courrier électronique ou fax. Date limite de commande : le 30-10-2004; date de livraison: +/- 15-12-2004. Les photos des EN LIGNES précédents ne sont plus disponibles !

Renseignements et commandes :

☎ +32.(0)65.72.80.72 - Fax : +32.(0)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, courrier électronique 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° 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 Schaarbeek-Formation € 10,00 75 g
  - N° 41 : Locomotives série 51 en vert "1970" € 10,00 75 g
  - N° 42 : Locomotives séries 52-53-54 en vert "1970" € 10,00 75 g
  - N° 44 : La locomotive 8275 € 10,00 75 g
  - N° 45 : Locomotives série 59 en vert "1970" € 10,00 75 g
  - N° 46 : Les automotrices Budd SNCB sur le SATTI € 10,00 75 g
  - N° 47 : Les 60/61 en vert "1970" (15 photos) € 15,00 105 g
  - N° 48 : L'atelier de Bertrix € 10,00 75 g
  - N° 49 : Les 62/63 en vert "1970 Salzinnes" € 10,00 75 g
  - N° 50 : Les 62/63 en vert "1970 Latour" € 10,00 75 g
  - N° 51 : Voyage d'adieu des locos série 80 € 10,00 75 g
  - N° 52 : Les 62/63 en vert "1970 Kortrijk" € 10,00 75 g
  - N° 53 : Automotrices postales (15 photos) € 15,00 105 g
  - 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 chinois € 10,00 75 g
  - N° 61 : Les 62 en activité au Luxembourg € 10,00 75 g
  - N° 62 : Les autorails avant le plan IC-IR84 (voir page 4) € 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 26.101 du PFT (DVD) € 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 Sponlin, 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
- 2005 € 10,00 550 g

## Commande et frais d'envoi

Les commandes sont reçues uniquement par virement sur le compte bancaire 001-1201789-35 du PFT Bruxelles. Pour les lecteurs résidant à l'étranger : voir les modalités de paiement à la page 3. Tous nos articles sont disponibles lors des journées "Portes ouvertes" de notre 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'EPUISEMENT

