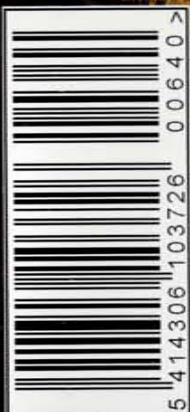


EN LIGNES



REVUE BIMESTRIELLE
N° 64 - DECEMBRE 2004 - € 8,50
SUISSE : 13,70 CHF
BUREAU DE DEPOT : 1180 BRUXELLES 18
EDITEUR RESPONSABLE : KOOB J-P, SQUARE VERGOTE 6, 1200 BRUXELLES

Patrimoine Ferroviaire Touristique



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



Toeristisch Spoor Patrimonium

VOTRE ABONNEMENT EN LIGNES

2
0
0
5

Voici déjà votre dernier *EN LIGNES* de l'année, et donc le moment venu pour vous réabonner. Le prix de l'abonnement est de € 36 pour un envoi en Belgique, et € 42 pour une expédition vers l'étranger. Nous insistons sur le fait que, seuls les abonnements procurent une rentrée financière intéressante, les canaux de distribution ponctionnant une bonne part du prix de vente. Nous ne pouvons donc que vous conseiller la formule de l'abonnement... Une fois encore, nous rappelons que les bénéfices provenant de la vente des revues *EN LIGNES* et *OP DE BAAN* sont intégralement utilisés à la réalisation des objectifs de l'association : la sauvegarde, la préservation et la mise en marche sur le réseau de matériel ferroviaire belge ainsi que sa présentation au Musée du Rail de Saint-Ghislain, et la réactivation de la ligne 128. Le PFT tient ici à remercier toutes les personnes qui ont collaboré de près ou de loin à la rédaction des *EN LIGNES* pour l'année écoulée, et cela d'autant plus que cette participation se fait - nous ne le répéterons jamais assez - entièrement bénévolement..

Pour vous abonner ou prolonger votre abonnement, il suffit, pour la Belgique, de verser la somme de € 36 sur le compte 001-1201789-35 du PFT-Bruxelles en mentionnant en communication "abonnement 2005"; pour l'étranger, vous pouvez vous référer aux modalités reprises en page 3, en faisant parvenir la somme de € 42.

Le premier numéro de 2005 paraîtra en janvier. Pouvez-vous procéder à votre réabonnement **AVANT LE 15 DECEMBRE**. Merci pour les bénévoles... et pour la confiance que vous accordez au PFT et à ses animateurs.

Editorial

Que de monde !

Les "Portes ouvertes" au Musée du Rail de Saint-Ghislain, organisées dans le cadre des Journées du patrimoine en Wallonie, ont rencontré un vif succès, tant auprès des amateurs de trains que des curieux. C'est vrai que le PFT avait mis les petits plats dans les grands : présence de la 26.101, navettes en autorail, trains miniatures, parades avec le matériel, etc. C'est vrai que nos Portes-Ouvertes deviennent une attraction incontournable !

Espérons que ce succès résonnera jusqu'aux hautes sphères politiques locales et régionales; il est temps que l'action menée par le PFT depuis plus de quinze ans soit enfin reconnue...

La fin de l'année approche à grands pas ; n'oubliez pas de renouveler à temps votre cotisation. La gestion des abonnements est fastidieuse et est faite, comme tout le reste, par des bénévoles. Alors, facilitez-leur la tâche !

Enfin, comme de coutume en cette période de l'année, l'équipe d'animation vous souhaite, ainsi qu'à vos proches, ses meilleurs vœux de bonheur, santé et prospérité pour 2005.

Bonne lecture.

Petites annonces

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

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

CHERCHE : photo (de préférence en couleurs) des locomotives : 2915, 2916, 5306 (anciennes cabines), 7210, 8003, 8019, 8101 (ex. 261.001), 8436, 9001 à 9007, 9009, 9010. Marc JANSSEN, Stationsstraat 79, 2570 Duffel.
☎ +32.(0)15/31.00.95
bn237388@belga.com.net

A VENDRE : Märklin HO (BR 52) modifiée en 26101 du PFT (couleur SNCB et inscriptions). Comme neuve. Prix : € 245.
GOSSIAUX Marc, ☎ +32.(0)472/70.73.17.

A VENDRE : sigles en bronze "Grands Express Européens" et "Compagnie internationale des Wagons-Lits" (sur cadre, dim. 91x72 cm); sifflet de locomotive à vapeur type 64 (h : 39 cm); lanterne de train (50 x 31cm); modèle réduit de la locomotive Big-Boy (Union Pacific 4005; 46 cm); album de construction des locomotives "Mountain Est" et "Crampton" (Musée de Mulhouse).
Faire offre. ☎ +32.(0)2/660.25.73.

PFT-agenda

- **Samedi 11 décembre** : ouverture du Musée du Rail de Saint-Ghislain à l'occasion des fêtes de fin d'année. Entrée gratuite de 10 à 17h.
Réduction de 10% sur tous les articles de la boutique, sur présentation de la carte PFT.

Bourse d'échange de maquettes et modèles réduits - nombreux exposants; buvette, petite restauration.

CONNAISSEZ-VOUS LE SITE INTERNET DU PFT ?

www.pfttsp.be

Vous y trouverez une foule de renseignements, comme l'agenda du PFT, l'actualité du PFT, des photos des voyages et activités les plus récentes du PFT, etc.

Musée du Tram de Villers-devant-Orval

Le Centre de découverte du Tram Vicinal entre Semois et Chiers, situé à Villers-devant-Orval, à deux kilomètres de la célèbre Abbaye, est ouvert du 1er mai au 15 octobre les week-ends et jours fériés. Possibilité de visite en semaine sur rendez-vous.

L'asbl est la la recherche d'une gérance indépendante pour le musée et la galerie d'Art; un snack a été aménagé dans une voiture du *Trimbleu* afin d'y promouvoir les produits du terroir de la région d'Orval. Un logement est disponible. Les candidatures peuvent être adressés à Monsieur ALLARD Robert, Les Hawys 23-25, B-6823 Villers-dt-Orval.

☎ +32.(0)61/32.01.66
www.vicinalorval.be



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, Armand BEERLANDT, William BOECKX, Jean-Luc BOITTE, Guy BRIDOUX, Roger CRIKELAIRE, Wim DE RIDDER, Michel de ESCH, Laurent GARY, Philippe GOUSSET, Dave HABRAKEN, Marc HUYBENS, Michel HANSENS, Laurent JOSEPH, Jean-Pierre KOOB, Lars LAENEN, Gilbert LAURENT, Serge MARTIN, Julien MULPAS, Charles OCSINBERG, Eric PAULUS, Christian RUQUOY, Dirk SCHÖNFELD, Emmanuël SENGHER, Philippe SCHOLL, la SNCB, Guy SMETZ, Yves STEENEBRUGGEN, Christian VANHECK.

EN LIGNES

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

Adresse

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

Numéro de TVA : BE 435.339.562

Abonnement 2005

Pour recevoir "EN LIGNES" 6 fois par an, il suffit de s'abonner en versant une cotisation annuelle de € 36 (étranger : € 42) selon les modalités de paiement reprises ci-dessous, en mentionnant en communication : "ABO 2005". 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 : BE57-001120.178935;
 - 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).
- si vous habitez la Belgique ou l'étranger, 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 vous signez.

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 64 - DECEMBRE 2004



COUVERTURE AVANT :

PHOTO 64-01

Deux fleurons du PFT : la 26.101 et la 1805, photographiées à Saint-Ghislain lors des journées Portes Ouvertes des 11 et 12 septembre 2004.

Photo : PFT.

PHOTO 64-02 Les trains P8741 (Binche) et 8894 (Braine-le-Comte), remorqués en 22, quittent Bruxelles-Midi à une minute d'intervalle, l'un par la ligne 96, l'autre via la ligne 96A, si bien qu'ils se croisent toujours à Forest-Midi. Christian DOSOGNE, 5 août 2004.

PHOTO 64-03 La 202.020 du PFT a participé à la grande parade de "gros nez" d'Odense au Danemark, les 14 et 15 août. PFT.

S O M M A I R E

PFT-Service - Editorial 2

Nouvelles du PFT 4

Odense 2004 10

Actualité étrangère 16

Actualité belge 24

Statistiques 24

Locomotives électriques 24

Locomotives Diesel 30

Automotrices - autorails 35

Infrastructure 36

Actualité diverse 38

Radiations 44

Les travaux TGV 46

Les trams de Luxembourg 50

Il y a ... 56

Train Simulator : la 26.101 58

Hier - Aujourd'hui 59

Chine : le dernier paradis... 60

PFT-Boutique 67

Nouvelles du PFT



PHOTO 64-04 La 26.101 fut la grande vedette de nos Portes Ouvertes à Saint-Ghislain, les 11 et 12 septembre derniers. C'est la première fois qu'elle arpentait les voies du Musée du Rail.

ACTIVITES

SAMEDI 7 AOÛT

Le samedi 7 août, le PFT parcourait une dernière fois sans doute la Vennbahn avec une rame tractée. En effet, la SNCB et le seul client " commercial " de la ligne - la scierie de Bullange - ont décidé de suspendre le trafic de bois importé par le port de Bruxelles, tandis que le Ministère de la défense Nationale a exprimé son intention d'abandonner la desserte du camp militaire d'El-senborn, via la gare de Sourbrodt, dès 2005.

C'est dire si l'avenir du rail dans les Cantons de l'Est est plus que compromis...

Le 7 août, les locomotives 202.020 du PFT et 5307 de la SNCB se sont présentées en gare de Bruxelles-Midi au crochet des six voitures K de la SNCB, de la voiture-buffet du PFT et... de deux voitures K de l'ex-Vennbahn rachetées par le PFT en 2002 ! Vu le nombre d'inscrits, ces deux voitures ont dû être remises en état en dernière minute pour pouvoir accepter tous les amateurs !

Le train s'est rendu d'une traite à Trois-Ponts, où la Diesel 1805 des CFL est venue rejoindre les deux autres locomotives. Plusieurs arrêts-photos ont émaillé la journée, mais tous ceux prévus n'ont pu être réalisés vu le temps nécessaire

à chaque arrêt. Néanmoins, de très beaux clichés ont été pris à Stavelot, Bütgenbach, Büllingen et Sourbrodt.

Il faut ici remercier les quelques bénévoles qui ont littéralement débroussaillé la section Weywertz - Büllingen; sans eux, vu l'état de la voie sur laquelle plus rien n'était passé depuis novembre 2003, le train n'aurait pu parcourir cette section.

Au retour, à Trois-Ponts, la 1805 des CFL s'en est retournée au pays, accompagnée de la 202.020; c'est la 5307 seule qui ramena le train à Bruxelles.

Une très belle journée, même si le nombre d'arrêts photos s'est trouvé réduit...

11 ET 12 SEPTEMBRE

Les 11 et 12 septembre se fêtaient les Journées du Patrimoine en Wallonie; le thème - Patrimoine et Réaffectation - se prêtait bien à l'ouverture du Musée du Rail de Saint-Ghislain, puisqu'il est établi dans l'ancien atelier des wagons de la SNCB.

De nombreuses animations étaient proposées aux visiteurs, tant amateurs que curieux. Ainsi, l'autorail 4605, tout juste rentré de sa saison touristique sur la ligne 128, effectua le samedi matin et pour les amateurs uniquement un parcours-photos jusque Harmignies, sur la ligne 109 dont le trafic est nul depuis plusieurs mois.

L'après-midi, il y retourna deux fois, pour les touristes cette fois. On dénombra, dans ces deux parcours, plus de cent voyageurs, alors que la capacité théorique est de 72 places assises...

Le dimanche, cinq navettes Saint-Ghislain - Tertre (ligne 100) étaient assurées par le même engin, avec le même succès !

Pendant ce temps, il était possible de visiter la cabine de conduite de la 26.101 sous pression. Le succès a été au rendez-vous puisqu'on a dénombré plus de 1000 visiteurs curieux de découvrir la cabine...

Les locomotives habituellement stationnées à l'intérieur du Musée ont été sorties et paradaient sur les voies de l'atelier, pour la plus grande joie des photographes, ainsi que du public qui pouvait accéder aux postes de conduite de certains engins. Enfin, les réseaux de trains miniatures, la buvette et le shop n'ont pas désempilé. Une manifestation très réussie, qui prouve l'intérêt du public pour le monde ferroviaire. Gageons que l'appel sera entendu par nos dirigeants locaux et régionaux...

Vous voulez participer à l'animation et l'aménagement du Musée du Rail ? Contactez Philippe Scholl au +32.(0)477.26.99.79.



Jamais autant de matériel préservé par le PFT n'aura pu être admiré que lors de nos dernières Portes Ouvertes à Saint-Ghislain, qui se sont déroulées le week-end des 11 et 12 septembre 2004. Sur ces deux vues, on peut voir une partie des engins. En haut - PHOTO 64-05 ↑ - de gauche à droite, les 202.020, 5941, 210.077 et 6106. Ci-dessous - PHOTO 64-06 ↓ - de gauche à droite, les 8061, 8320, 8428, 8524 et 270.005. A tour de rôle, ces locomotives effectuaient des parcours de démonstration sur les voies de l'atelier. Pour beaucoup de jeunes amateurs, c'était ici l'occasion de voir et d'entendre pour la première fois une série de machine qu'ils n'ont pas connu. Tout ceci est le fruit de 15 ans de travail acharné, 15 ans durant lesquels des passionnés consacrent la plus grande partie de leur temps libre à préserver et sauvegarder du matériel réformé par la SNCB. Tout ceci, nous nous le répétons jamais assez, se fait entièrement bénévolement, soit par une aide directe sur les différents lieux de restauration, soit encore indirectement, par exemple en contribuant à la rédaction de livres et à la revue "EN LIGNES". Les bénéfiques servent exclusivement aux buts que s'est fixés le PFT, sans que la mémoire du rail belge n'existerait plus aujourd'hui qu'en photos...

Photos : PFT.





Le voyage d'adieu de la Vennbahn organisé le 7 août par le PFT. Ici, le retour du train de Bütgenbach vers Weywertz, remorqué par la 5307 et la 202.020.

Michel HANSENS.

Le 7 août, arrivée de notre train d'adieu à la Vennbahn à Sourbrodt, remorqué par la 1805 des CFL. Les 202.020 et 5307 sont accouplées en queue du train.

Michel HANSENS.





PHOTO 64-56 *Les trois vedettes du voyage, rassemblées pour la photo souvenir à Sourbrodt. A l'avant-plan, le "Rail Bike des Hautes Fagnes", dont l'exploitation a démarré au début de juillet, entre Sourbrodt et Kalterherberg.* Michel HANSENS.

PHOTO 64-57 *Pour son retour vers Trois-Ponts, la rame est cette fois encadrée par les 202.020 + 1805 en tête, et la 5307 en queue.* Serge MARTIN.



LE MATERIEL

Comme vous l'avez lu, deux voitures K rachetées à l'ASBL *Vennbahn* en novembre 2002, ont repris du service; si elles n'ont pu être restaurées avant leur remise en circulation, divers travaux ont néanmoins été effectués : remplacement des fenêtres embuées, des tablettes et accoudoirs volés, nettoyage aussi bien intérieur qu'extérieur.

Aussitôt leur immatriculation effectuée, elles ont participé au voyage d'adieu à la *Vennbahn* du 7 août, puis ont été louées... à la SNCB, en manque de matériel historique !

La fin de la saison touristique et l'arrivée de l'hiver vont maintenant rimer avec poursuite de la restauration du matériel, aussi bien à Saint-Ghislain (9209, 4333, 26.101) qu'à Schaerbeek (5183, 082).

Vous avez envie de participer à ces travaux ? N'hésitez pas à contacter :

- Philippe Scholl pour St-Ghislain
(☎ +32.(0)477.26.99.79);
- Pierre Herbiet pour Schaerbeek
(☎ +32.(0)475/71.20.28).

LE CHEMIN DE FER DU BOCQ

La première saison touristique organisée sous le régime de la Convention d'Exploitation s'est terminée le samedi 4 septembre, par un parcours spécial destiné aux habitants de Halloy (entre Ciney et Braibant).

Le nombre de voyageurs transportés au cours des 10 journées d'exploitation est de 2242 précisément. Deux animations spéciales ont en outre été organisées : visite combinée du château de Spontin et de la brasserie du Bocq à Purnode (le 14 août), et présentation en gare de Spontin d'une exposition de peintures (le 18 juillet).

L'hiver va être mis à profit pour réaliser d'importants travaux de renouvellement de voie entre Ciney et Braibant : 700 mètres de voies sont à renouveler presque intégralement. S'il reste du temps disponible, outre l'entretien courant, les travaux se poursuivront en direction de Purnode.

Pour 2005, le PFT envisage d'étendre les journées de circulation, en démarquant la saison en juin et en la terminant en septembre.

La ligne 128 vous tente ? N'hésitez pas à contacter Alain Defechereux au ☎ +32.(0)477.98.91.23.

PHOTO 64-15 *Le 1er août, les 4605 et 554.18 assuraient les navettes sur la ligne 128. Ici, croisement en gare de Dorinne-Durnal.* Joseph LAURENT.



PHOTO 64-07 ↑ - PHOTO 64-08 ↓ *Le week-end des 28 et 29 août 2004, la 1805 a participé à une journée "Portes Ouvertes" à Oignies en France, non loin de Lille, organisées par le Centre de la Mine et du Chemin de Fer (CMCF). Cette association possède plusieurs engins, dont les deux plus remarquables sont la CC 40101 de la SNCF admirablement restaurée, et la Pacific 231 C 78. Ci-dessus : c'est la 5941 qui assura le transfert de la 1805 de Saint-Ghislain à Quévy, où un engin de la SNCF prit le relais jusqu'à Oignies. Ci-dessous : la 1805 à Oignies, en compagnie de sa grande sœur, la CC 40101. Photos : PFT.*



LA P8

Au début du mois d'octobre, la cabine de conduite était en place et le montage de ses appareils était bien avancé. La chaudière a reçu l'ensemble de ses tôles d'habillage, un travail particulièrement bien soigné fait par de véritables artistes. Le remontage des accessoires de la chaudière est également en voie d'achèvement. En octobre, les travaux concernaient le montage de la distribution et du circuit électrique. Vu l'hiver proche, et pour éviter tout risque de gel (l'hiver est particulièrement rigoureux dans cette partie de la Roumanie), le PFT a préféré postposer les essais en ligne pour le début du printemps 2005. Voilà donc un projet de plus qui, lentement, se concrétise, grâce à l'action combinée d'une petite équipe du PFT pour la partie technique, et de nombreux amateurs pour la partie financière. Qu'ils soient encore ici remerciés.



Notre P8 vue au début d'octobre. L'abri, les tôles d'habillage et les accessoires de la chaudière sont en place. Le remontage de la distribution a commencé. Pierre HERBIET.

Pour mener à bien les coûteux travaux de restauration de la P8, le PFT a ouvert un compte bancaire affecté uniquement aux dons destinés à la remise en état de la locomotive. Des parts de € 250 sont attribuées chaque fois qu'un don est effectué (en une ou plusieurs fois). Contrairement au fonds géré par la Fondation Roi Baudouin (voir *EN LIGNES* 63 page 7), les dons offerts pour la future 64.169 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 certificats de € 250. Merci encore aux généreux donateurs.

Du 14 au 24 juillet 2005 : grand voyage PFT en Russie, Biélorussie, Estonie, Lettonie et Lituanie



Du 14 au 24 juillet 2005, le PFT vous convie à un voyage exceptionnel à la découverte des chemins de fer des pays baltes (Lituanie, Lettonie et Estonie), ainsi qu'une incursion en Biélorussie et en Russie. Le voyage se déroulera entièrement à bord d'un train-hôtel qui comprendra des voitures-couchettes, restaurants et salons, qui partira de Brest. Au programme : visite de très nombreux dépôts, arrêts-photos en ligne, parcours sur un réseau à voie étroite, etc. Le prix dépend du nombre de participants (minimum 35). Il est provisoirement fixé à € 1500 maximum. Ce prix comprend l'ensemble du programme proposé et le logement en pension complète à bord du train. En supplément, il faudra ajouter le prix du voyage entre la Belgique et Brest, et retour, celui des visas pour l'entrée en Russie et en Biélorussie, et l'assurance obligatoire.

INFOS ET INSCRIPTION : PFT -
Boîte postale 40 - 7000 MONS 1
☎ +32.(0)2.380.72.62 ou
+32.(0)477.60.13.62



ODENSE - 2004



Depuis que le PFT avait acquis la 202.020, notre dynamique collaborateur Pierre Herbiet avait un rêve (un fantôme?) : une concentration de " gros nez " NOHAB et AFB.

Au Danemark, un festival ferroviaire, généralement consacré à la traction vapeur, était périodiquement organisé à Randers (Jutland). D'autre part, plusieurs MX et MY étaient encore en service. Pierre a donc eu l'idée d'exposer son projet aux organisateurs : réunir au Danemark tous les " gros nez " existants et réaliser la concentration dont il rêvait.

Son enthousiasme a convaincu les organisateurs, et la manifestation a été fixée au mois de mai 1999. La 202.020, accompagnée de la 1604 des CFL a fait le voyage, et a pu retrouver ses cousines norvégiennes et danoises. Ce fut un grand succès, et le PFT en a profité pour organiser le voyage dont tous les participants se souviendront encore longtemps (voir *EN LIGNES* 39 pages 40 à 48).

Mais, à cette réunion de famille, il manquait une représentante de la famille hongroise, la M61 des MAV.

En 2004, les chemins de fer danois ont voulu fêter le cinquantième anniversaire de leurs " gros nez ", et les organisateurs de Randers 1999 ont imaginé une nouvelle concentration qui devait avoir lieu à Odense. Cette fois, ils ont obtenu l'accord des Hongrois pour y faire participer une M61. Les Luxembourgeois, sous l'impulsion de Monsieur Barthel, ont immédiatement accepté d'y envoyer à nouveau leur 1604 et, dès qu'il a eu connaissance du projet, Pierre a emboîté le pas en proposant au PFT d'y envoyer la 202.020.

Le jeudi 12 août, notre locomotive, accompagnée des 1604 et 1805 luxembourgeoises, a été acheminée vers Koblenz/Mosel pour y retrouver la M61 hongroise (qui porte actuellement la nouvelle numérotation 2761.017). La machine 03 du NEG (ex. DB 202 424), qui devait assurer la remorque du train jusqu'au Danemark, est bien vite tombée en panne, si bien que c'est la 1805, autorisée exceptionnellement sur le réseau allemand, qui a poursuivi la remorque du convoi. Après avoir passé la nuit à Hilden (Düsseldorf), le train reprit sa route le vendredi matin. A partir de la gare frontalière danoise de Tønder, c'est la MZ 1401 des DSB qui prit le relais jusqu'à Odense.

Le 14 août, la grande fête à laquelle allaient participer des milliers d'amateurs pouvait commencer. Au total, 13 "gros nez" furent rassemblés : 1604 CFL, M61.017 MAV, Di3-616 NSB, MX 1001 + 1006 + MY 1101+ 1126 +1135 DSB, MX 103 OHJ, M38 Lollandsbanen, M11 Nordjyske Jernbaner, TMY 106 TÅGAB, et bien sûr notre 202.020. Les locomotives sont sorties de la rotonde, une par une, pour une première parade. Du bout du dernier quai de la gare d'Odense, les amateurs pouvaient les admirer et les photographier. Elles sont ensuite rentrées au dépôt qui a directement été envahi. Des échoppes et boutiques diverses permettaient aux amateurs de compléter leur bibliothèque, photothèque, vidéothèque...

Toutes les heures, un train spécial, à chaque fois encadré par deux "gros nez" différents et composé d'anciennes voitures des DSB, emmenait les amateurs de

la gare principale d'Odense au faubourg de Fruens Bøge.

Toutes les deux heures, sur la grande ligne électrifiée qui mène vers København, un autre train spécial remorqué par un "gros nez" amenait les amateurs vers la nouvelle gare de Nyborg, située le long de la côte, à l'entrée du nouvel ouvrage de 18 km (viaduc et tunnel) qui relie l'île de Fyn à l'île du Sjælland sous le détroit du Storebælt. L'ancienne gare où les trains étaient acheminés par ferries a entièrement disparu. Les amateurs danois ont même organisé un trajet en autobus historique des DSB pour permettre aux amateurs d'exprimer leur art le long de la ligne.

En début de soirée, toutes les locomotives se sont retrouvées à la rotonde du dépôt pour une nouvelle parade qui a fait la joie des photographes.

La journée du 15 août a commencé par une surprise : la symphonie des gros nez! Après l'ouverture des portes de la rotonde et l'envahissement des voies par les amateurs, un autorail de service, doté d'une plate-forme, s'est placé au milieu du pont tournant. Sur cette plate-forme se trouvait un animateur en smoking blanc et un trompettiste qui a commencé à jouer. L'animateur invitait alternativement chaque "gros nez" à actionner son sifflet ou klaxon ou à augmenter ou diminuer le ronronnement de son moteur en fonction de la mélodie du trompettiste. La symphonie s'est clôturée avec un bouquet final de tous les sifflets et les moteurs tournant à fond !

Ensuite, les trains spéciaux sont repartis vers Fruens Bøge et Nyborg comme la veille. En début d'après-midi, c'est la 202.020 qui a eu l'honneur de remorquer le train spécial vers Nyborg. Pas de chance pour les photographes-envoyés spéciaux du PFT qui avaient cherché un bel endroit en ligne et qui avaient avisé le conducteur (un certain Pierre Herbiet) des endroits où ils se trouveraient. Juste au moment où le train arrivait, un petit nuage masquait le soleil. Mais, par miracle, le conducteur avait constaté un petit problème virtuel qui l'a obligé à ralentir fortement la marche de son train jusqu'au moment où le soleil réapparaissait. Le problème virtuel était aussitôt résolu, et le train pouvait repartir!

Tous les "gros nez" se sont retrouvés dans la rotonde du dépôt d'Odense pour une nouvelle parade d'adieu où les amateurs ont pu les admirer jusqu'à la fermeture des portes.

Le retour des quatre locomotives s'est déroulé en deux étapes : le lundi 16 août, la MZ 1401 les a remorquées d'Odense à Tønder, où la 1805 reprit le relais. A Niebüll en Allemagne, le convoi fut garé au dépôt du NEG (pour rappel, société allemande acquise par les CFL). Ici, la 1805 s'offrit le privilège de remorquer un train régulier NEG jusqu'à Dagebüll Molle, où se trouve le lieu de départ des bateaux vers les Nordfriesche Inseln (îles Frisonnes). Le lendemain, le convoi reprit le chemin de Luxembourg, en disant adieu (?) à la M61 hongroise à Koblenz. Enfin, la 202.020 rentra à Bruxelles le mercredi 18 août à 06h00.

PHOTO 64-09 ← - PHOTO 64-10 ↓ Pour la première fois de leur histoire, tous les types de "gros nez" européens se sont réunis pour participer à une grande fête de famille. Quel cocktail de décorations et de couleurs ! Julien Mulpas - Yves Steenebruggen.

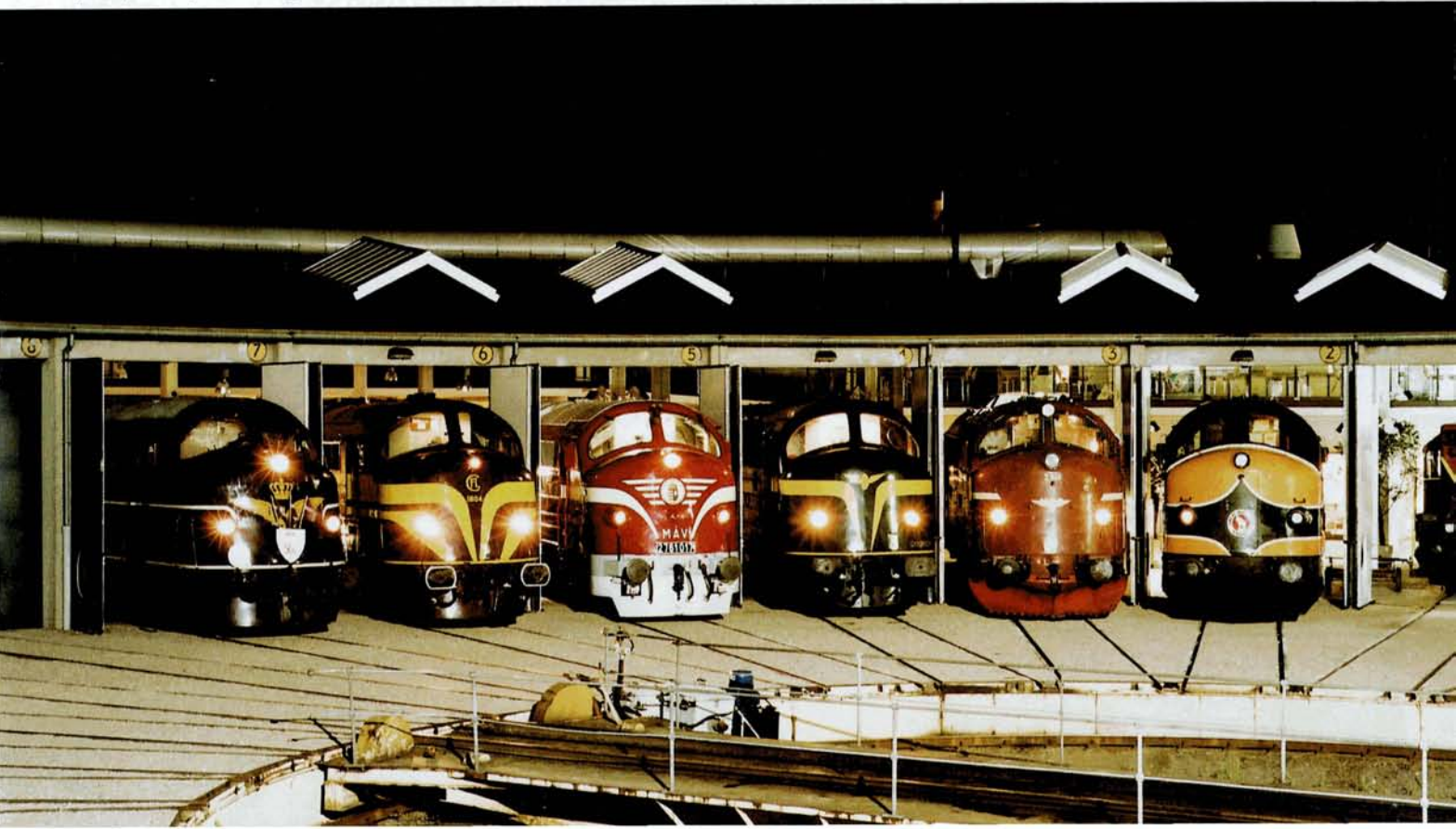




PHOTO 64-11 ↑ - PHOTO 64-12 ↓ A tour de rôle, chaque locomotive a remorqué un train spécial Odense - Nyborg. Ici, la 202.020 du PFT approche de Nyborg. Ci-dessous, la Di3 norvégienne quitte cette même gare pour le retour vers Odense.
Julien Mulpas - Yves Steenebruggen.





PHOTO 64-13 La 1604 CFL sur la ligne de Svendborg, à l'entrée de Fruens Bøge, gare terminus du parcours. La MX 1001 est accouplée en queue de la rame.
Julien Mulpas.

PHOTO 64-14 La grande vedette de ce festival fut sans conteste la M61.017 hongroise. Ce type de locomotive était en effet absent lors du premier grand rassemblement de Randers en 1999. A l'arrière, on voit la splendide TMY 106 (ex. MY 1108 des DSB) du réseau privé suédois TÅGAB (voir EN LIGNES 43 page 26).
Yves Steenebruggen.





Le 13 août, passage à Skaerbaek sur la ligne Bramming - Tonder, en route pour Odense, de la MZ 1401 remorquant dans l'ordre les 1805, 1604, 202.020 et M61.017, ainsi qu'une voiture d'accompagnement hongroise.
Julien MULPAS.

PHOTO 64-18 →

Un des moments forts du voyage du retour des quatre locomotives, fut sans nul doute l'engagement de la 1805 en tête d'un train régulier sur la ligne Niebüll - Dageüll Molle, le 16 août. Cette ligne est exploitée par le NEG, une société appartenant désormais aux CFL. Il n'est d'ailleurs pas exclus que des 1800 soient un jour engagées en trafic régulier à Niebüll. Le train est prêt pour le retour vers Niebüll.
Pierre HERBIET.



← PHOTO 64-16

En plus des "gros nez", d'autres locomotives Diesel GM participaient également à la fête d'Odense. Ici, la 1805 des CFL, la MZ 1415 du Département Infrastructure (BanneDanemark) et les deux uniques machines suédoises du type T41. Ces dernières, numérotées T41 - 203 et 204, furent construites à deux exemplaires en 1956. Elles sont équipées d'un moteur Diesel GM 12-567C de 1445 CV, et possèdent des bogies à trois essieux (type A1A-A1A). Leur masse totale s'élève à 84 t, et peuvent circuler à 100 km/h. Les T41 ont toujours été affectées au trafic marchandises. On remarquera leur gabarit généreux.
Julien MULPAS.



PHOTO 64-19 →

La 1805 lors des manoeuvres de remise à tête à Dagebüll. Dans quelques instants, le ferry viendra accoster.
Julien MULPAS.

← PHOTO 64-17

Pendant que la 1805 s'offrit une escapade à Dagebüll, les M61.017, 202.020 et 1604 attendaient devant le dépôt du NEG à Niebüll.
Julien MULPAS.

PHOTO 64-20 →

Le 16 août, départ de Niebüll, sous la pluie, pour le voyage de retour vers Koblenz. La 1604 ferme la marche.
Pierre HERBIET.



Luxembourg

Location de G1000BB

Les CFL ont pris en leasing auprès d'Angel Trains une série de quatre locomotives Vossloh du type G1000BB. Les deux premières ont été fournies le 22 juin, les deux suivantes en juillet. Numérotées CFL 1101 à 1104, elles sont utilisées pour les manoeuvres, notamment à Luxembourg, et aux dessertes locales, en remplacement de machines des séries 800 et 850/900.

Les 3000 CFL rachetées par la SNCB?

Des négociations sont actuellement en cours entre la SNCB et les CFL pour le rachat des locomotives de la série 3000 des CFL, qui envisageaient depuis longtemps de se séparer de ces engins. L'arrivée des nouvelles automotrices TER 2N NG mises en service sur les IR Luxembourg - Troisvierges et la baisse du trafic marchandises engendrée par la mise en service de la liaison Aubange - Mont-St-Martin rendent possible cette tractation.

Livraison des premières 4000

Les premières locomotives de la série 4000 sont arrivées à Luxembourg à la fin du mois de septembre. Pour rappel, 20 locomotives ont été commandées le 28 août 2003 chez *Bombardier*. Il s'agit d'engins du type TRAXX bicourant 15 kV 16,7 Hz et 25 kV 50 Hz, semblables à la série 185.1 de la DB.

Les CFL ont également réceptionné au début d'octobre la première des 85 voitures à deux niveaux (voir *EN LIGNES* 55 page 17).



Les 4005 + 4004 + 4006 des CFL en route vers Luxembourg. Hatzenport (ligne Koblenz - Trier), 1er octobre 2004. Dirk SCHÖNFELD.

PHOTO 64-22 La nouvelle locomotive 1104 des CFL, une des quatre G1000BB VSFT prises en location chez Angel Train, au dépôt de Luxembourg le 24 juillet 2004. William BOECKX.



Suisse

MOB : de nouveaux trains régionaux

Au printemps dernier, le *Montreux Oberland Bernois* a présenté une nouvelle automotrice triple du type ABe 4/12 destinée aux trains régionaux. Elle se compose d'une voiture motrice provenant de la transformation de l'automotrice Be 4/4 5003, encadrée par deux nouvelles voitures-pilotes à plancher surbaissé. La rame a une longueur de 55 m, une masse de 69 t, une puissance de 448 kW, et peut atteindre 80 km/h. Sa capacité est de 127 places assises B et 12 places assises A. Les trois autres automotrices subsistantes de la série Be 4/4 5000 subiront la même transformation, pour former un total de quatre nouveaux trains.



La nouvelle rame ABe 4/12 du MOB (ABt 343 + Be 4/4 5003 + Bt 243), lors du défilé de matériel organisé à l'occasion du centenaire du réseau. Les Combes, 29 mai 2004. Michel HANSENS.

Etranger en bref...

ALLEMAGNE

● Depuis le 1er août, un train de conteneurs circule au départ de Berlin vers l'Iran. Une autre relation au départ d'Hel-sinki vers l'Iran a démarré quelques jours plus tard. Ces relations devraient permettre d'accélérer et d'augmenter les échanges commerciaux avec l'Iran.

● Après la faillite de quelques importantes sociétés privées parmi lesquelles celle du KEG (voir *EN LIGNES* 62 page 32), c'est au tour des sociétés *Ernst Schaufele Schienenverkehr* et *EBM (Eisenbahnverkehrsgesellschaft im Bergisch-Märkischem Raum)* de connaître de très grosses difficultés. Cette dernière était surtout active dans la région de Gerolstein et de Euskirchen.

● *Railion* continue son expansion. Après avoir acquis 95 % de la société italienne *SFM (Strade Ferrate Meridionali)*, elle envisage de racheter *Green Cargo* (ex. SJ).

ALLEMAGNE-DANEMARK

● Les ministres des Transports allemand et danois ont signé fin juin un accord de principe pour la construction d'un lien fixe entre leurs deux pays. Le projet fait état d'un ouvrage mixte autoroute/voie ferrée (pont ou tunnel) long de 19 km entre Puttgarden à Rødby. La mise en service est prévue à l'horizon 2015. Cet ouvrage sera le troisième (après le pont du Jutland et le pont-tunnel de l'Øresund vers la Suède) qui contribuera au dés-enclavement des îles constituant le Danemark. Actuellement, la traversée se fait en 45 minutes par ferries.

ITALIE

● GTT (Gruppo Torinese Trasporti), la société regroupant ATM et le SATTI a commandé 10 (+ 9 en options) nouvelles automotrices triples du type *Minuettos*. Leur livraison est prévue à partir de décembre 2005. Mauvais présage donc pour les automotrices ex. SNCB y circulant (voir *EL* 52 pages 33 à 39).

TURQUIE

● Les travaux de construction d'un tunnel ferroviaire sous le Bosphore a débuté au mois de mai dernier. Long de 1600m et creusé à une profondeur de 60 mètres sous le niveau de la mer, il permettra le passage de trains entre l'Europe et l'Asie. Etant donné que le tunnel se trouve dans une zone sismique très active, le tunnel est construit pour pouvoir résister à une séisme d'intensité 9 sur l'échelle de Richter. Le coût de l'ouvrage est estimé à 2,5 milliards de dollars.

FRANCE

● Pour la construction de la ligne du TGV Est, la société *Fertis* (une filiale de VFLI) a signé un contrat avec EWS (*English Welsh and Scottish Railway*) portant sur la location de 40 locomotives Diesel, dont 26 de la Class 56 (voir *EN LIGNES* 53 page 29) et 14 de la Class 58 (voir *EN LIGNES* 53 page 29). Ces machines seront affectées aux bases de travaux de Saint-Hilaire, Ocquerre et Pagny-sur-Moselle. Début de la pose des voies en décembre 2004.

● Le 25 avril dernier, le dernier charbonnage encore en activité en France a fermé le site d'exploitation de la Houve, dans le bassin houiller de Lorraine.

SUISSE

● Le 1er janvier 2005, le LSE (*Luzern - Stans - Engelberg*) fusionnera avec la ligne du Brünig des CFF. Le nouveau réseau est baptisé *Zentralbahn*.



SLOVENIE

● Les Chemins de fer slovènes (SZ) ont commandé le 29 juillet chez Siemens 20 locomotives (+ 20 en options) du type Taurus - EuroSprinter tri-courant (15 + 25 kV CA et 3 kV CC). La valeur du contrat s'élève à 77,87 millions. Classées dans le type SZ 541, elles seront livrées de 2006 à 2008 et seront aptes à circuler en Slovaquie, Autriche, Italie, Croatie et Allemagne. Puissance : 6000 kW; masse : 85 t; vitesse maximale : 200 km/h. Les 541 seront principalement utilisées en trafic marchandises.

Allemagne

DB : fin de la traction à vapeur !

La ligne à voie étroite saxonne *Lößnitzgrundbahn* (750 mm) reliant Radebeul à Radeburg (17 km) intégralement exploitée en traction vapeur par la DB (voir *EN LIGNES* 52 page 13) a été vendue au BVO (*Busverkehr Ober- und Westergelbige Bahn GmbH*). Cette société exploite déjà depuis 1998 la ligne à voie étroite Cranzahl - Kurort Oberwiesenthal.

Le 10 juin dernier, la 99 1608 a assuré le tout dernier train vapeur en service régulier de la DB. Dès le 21 juin, après 10 jours d'interruption du trafic pour remise à niveau de certains tronçons en très mauvais état, le BVO a repris l'exploitation. Il reste à espérer que, dans le futur, l'exploitation vapeur puisse être maintenue si possible intégralement.

Les "Cargo-Sprinter" vendus aux ÖBB

Railion a vendu 6 des 7 "Cargo-Sprinter", les 690 002/502 à 004/504 et 691 001/501 à 003/503, aux Chemins de fer autrichiens (ÖBB). Pour rappel (voir *EL* 33 p. 13), les Cargo-Sprinter étaient des trains automoteurs spécialement conçus pour transporter jusqu'à 10 conteneurs. Ils se composaient de cinq wagons plats pourvus à chacune de leurs extrémités d'une cabine de conduite. Les deux véhicules extrêmes étaient équipés de deux moteurs Diesel. *Windhoff* a cons-



Un Cargo-Sprinter de la série 691 (construction Talbot) en démonstration à Aachen-West, le 21 septembre 1997.
Christian VANHECK.

truit quatre Cargo-Sprinter (série 690), dont le premier exemplaire fut livré en octobre 1996. *Talbot* a fourni trois autres trains au début de 1997 (série 691). Le but recherché était de diminuer le temps de transport et d'obtenir une meilleure flexibilité. Ce concept innovateur n'a toutefois pas donné satisfaction, si bien que tous les Cargo-Sprinter furent garés en 2000.

Les ÖBB transformeront les Cargo-Sprinter en véhicules de secours pour intervention dans les tunnels. Les équipements seront installés dans des conteneurs posés sur les wagons. Le 7^e véhicule (690.001/501) a été cédé au *Fördertechnik und Schienenfahrzeuge* à Aachen.

Suppression de la RoLa Dresden - Lovosice

La "Rollenden Landstraße" (autoroute roulante) reliant plusieurs fois par jour depuis septembre 1994 Dresden à Lovosice (à une cinquantaine de kilomètres de Praha) a été supprimé le 18 juin dernier. Ces relations permettaient aux camions un gain de temps très important par le passage direct de la frontière. Toutefois, à la suite de l'élargissement de l'Europe intervenu au mois de mai dernier et la suppression des frontières qui en découle, le nombre de camions utilisant la RoLa a sensiblement baissé à tel point que *Railion* et les CD ont décidé de cesser le service...

PHOTO 64-23 Le 29 avril 2003, la 372 007-5 des CD (Chemins de fer tchèques) remorquait une RoLa vers Praha, ici en passage à *Prackovice nad Labem* sur la rive gauche de l'Elbe. Les 372 sont des locomotives bicourant 3 kV CC - 25 kV CA construites à 15 exemplaires par *Skoda* en 1986 (3060 kW - 84 t - 120 km/h).
Yves STEENEBRUGGEN.



Une "crocodile" remise en service

Comme déjà mentionné dans le *EN LIGNES 61* page 15, la 1020.041-8 (ex. SEG, ex. ÖBB, ex. E94 103 DRG) a été acquise par la société MWB (*Mittelweserbahn*).

Depuis le 3 juin, la "crocodile" est utilisée pour alléger les trains de marchandises privés sur la rampe Laufach - Heigebrücken (ligne Frankfurt - Würzburg).

PHOTO 64-24

A Laufach, le 23 juillet, la 1020.041-8 attend son prochain service d'allège (essentiellement de nuit). Le fourgon visible derrière a été aménagé en local de service pour le personnel MWB.

Yves STEENEBRUGGEN.



RUSSIE : de nouvelles locomotives pour les RZD

Les Chemins de fer russes (RZD) ont commandé chez *Bombardier* une série de 9 locomotives de la série EP10. Cette commande d'une valeur approximative de 22 millions fait suite aux essais très concluants d'une première EP10 testée depuis 1999, qui avait été commandée en 1997 à *Adtranz* (aujourd'hui *Bombardier*) par le Ministère russe des chemins de fer.

Elles seront construites dans l'usine de Novocheerkassk, l'équipement électrique étant fourni par une usine *Bombardier* suisse. Leur livraison s'échelonnait de 2004 à 2005.

Les EP10 sont des Bo'Bo'Bo' bicourant 3 kV CC - 25 kV 50 Hz destinées à la

remorque d'express lourds, en particulier sur la ligne Moscou - Nishni Novgorod. Elles pourront opérer à des températures comprises entre -50 et +60°C. Pour la première fois en Russie, ces machines sont pourvues de moteurs de tractions modernes du type asynchrones triphasés.

Leur puissance de 7200 kW permet de remorquer des trains lourds de voyageurs de 24 voitures à 85 km/h en rampe de 12 ‰, et de 20 voitures, toujours en rampe de 12 ‰, à 120 km/h; leur vitesse maximale est fixée à 160 km/h.

Elles disposent d'un freinage électrique rhéostatique et à récupération.

Les EP10 serviront de base à une nouvelle gamme de locomotives bitension Bo'Bo' et Co'Co' tant pour trains de marchandises que voyageurs.

CARACTÉRISTIQUES PRINCIPALES

Ecartement :	1,520 m
Tension :	3 kV CC - 25 kV CA
Disposition des essieux :	Bo'Bo'Bo'
Puissance :	7200 kW
Masse totale :	135 t
Charge par essieu :	22,5 t
Vitesse maximale :	160 km/h
Effort de traction :	375 kN
Longueur totale :	22,50 m
Largeur caisse :	3,100 m

PHOTO 64-25

La locomotive prototype EP10-001 photographiée au centre d'essai de Chscherbinka, non loin de Moscou, le 11 octobre 2001.

Jean-Luc VANDERHAEGEN.





L'Euro-Night 225 "Palatino" Paris (18.00) - Roma (09.09) via Vallorbe, à Etigny au point kilométrique 119 de la ligne Paris - Dijon le 22 avril 2003. Composition : 3 voitures-couchettes Bc¹⁰ux + 3 couples de voitures-lits T4 (voitures toujours groupées par 2) + une voiture-restaurant + une voitures-lits MU + 2 voitures-lits T2 + une voiture-lits MU Excelsior. Gilbert LAURENT.

France

Internationaux nocturnes : la France aussi !

Quatre trains quotidiens estampillés *Euro-Night* généralement composés de 14 ou 15 véhicules, soit 4 ou 5 voitures-lits + 9 ou 10 voitures-couchettes + une voiture-restaurant (sauf pour l'un d'entre eux) pour une masse totale allant de 667 t à 743 t : telle est la remarquable consistance de l'offre nocturne actuelle entre Paris et l'Italie (Turin, Milano, Venezia, Firenze et Roma). Le tout démontre l'indiscutable réussite commerciale du GEIE *Artésia* qui en assure le contrôle et la gestion et en contrôle l'évolution. Avec pour derniers événements en date :

- la généralisation de la traction par BB

26000, principalement au détriment des CC 6500, à l'hiver 1999;

- le renouvellement du matériel au cours de l'hiver 2000/2001 par attribution de voitures italiennes rénovées (voitures-lits Excelsior et couchettes T4) en remplacement d'une partie des traditionnelles couchettes Bc¹⁰ux SNCF et voitures-lits MU et T2;
- le détournement par Vallorbe depuis décembre 2002 de deux trains de façon à faciliter l'exécution des travaux de mise au gabarit B+ du tunnel international du Fréjus (entre Modane et Bardonecchia). Depuis cette date, seul le *Galilei* Paris - Milano, auquel revient de desservir Torino au passage, circule via Modane.

Ce faisant, effet de la concurrence aérienne en général et celle des low coast en particulier, accessoirement de celle

des mouvements TGV diurnes Paris - Milano désormais au nombre de trois et de l'inexorable désaffection qui en découle, *Artésia* est conduit à prévoir une révision de l'offre à la baisse selon le scénario suivant :

- suppression du 225 "Palatino" Paris - Roma début septembre 2004. Cette destination deviendra alors du seul ressort du 227 "Galilei" Paris - Firenze - Roma maintenu;
- suppression des 217 "Stendhal" Paris - Milano et 223 "Rialto" Paris - Venezia le 12 décembre 2004 avec création d'un train 221 de remplacement associant des tranches Milano et Venezia jusqu'à Domodossola.

Bilan : les quatre relations initiales ne seront alors plus que deux. En attendant pire ?

Gilbert LAURENT.

Les CC 6500 dans la tourmente

Les 6500, qui sont un peu à la SNCF ce que les 20 sont à la SNCB, occupent une place à part dans le parc des locomotives françaises, et pour cause : premières conçues pour circuler à 200 km/h, premières à rompre avec la tradition en matière de livrée, jamais égalées en terme de puissance installée avec leurs 5900 kW, très au-dessus du lot en matière d'effort au démarrage (41,6 kN sur rapport PV), ces admirables machines collectionnent les particularités. Il ne faut donc pas s'étonner qu'elles aient particu-

lièrement bonne presse parmi les amateurs. D'autant que leur esthétique n'a cessé de faire l'unanimité et qu'elles sont aujourd'hui, depuis la disparition des 7100, les dernières électriques de ligne bâties sur le type CC. Or, celles qui se sont autrefois illustrées en tête des trains

les plus prestigieux de la SNCF (et notamment les *Mistral* et *Rhodanien* sur Paris - Marseille, *Aquitaine* et *Etendard* sur Paris - Bordeaux, *Capitole* sur Paris - Toulouse) et qui, plus largement, ont joué le rôle de tremplin dans la prolifération des marches à VL 160 sur le sud-est et à

PHOTO 64-26 A la belle époque, la CC 6504 en tête du TEE 74 "Capitole" (du matin) Paris - Toulouse, à la sortie de Cahors, le 5 octobre 1983. Créée le 27 mai 1970, ce TEE était composé de voitures Grand Confort, et formait, avec la locomotive, un ensemble aux couleurs uniformes. Jean-Luc VANDERHAEGEN.



VL 200 sur le sud-ouest, sont aujourd'hui prises dans une tourmente qui devrait leur être fatale.

Premiers crimes, les mises en service des TGV PSE au début des années 80 et TGVA sur Paris - Bordeaux en septembre 1990, puis l'engagement des 26000 sur Paris - Brive à l'automne suivant, ne leur avaient pas nuï outre mesure. Il faut dire que de telles aptitudes complétées par la polyvalence que leur confère un double rapport de réduction 100/220 km/h ne pouvaient qu'en faire des locomotives particulièrement prisées. Aussi l'étiollement de leurs prestations voyageurs au cours des années 90 s'est-il est tout naturellement trouvé compensé par une multiplication des courses fret. Avec comme corollaire l'effritement régulier de l'effectif de PSO (Paris-sud-ouest) au profit de celui de Vénissieux (Lyon). Etant entendu que l'ensemble permettait, hors service facultatif, la mise en ligne de 51 à 53 engins selon une organisation que l'on peut schématiser comme suit :

- un roulement sud-ouest réservé aux unités autorisées à V200, utilisées principalement en voyageurs sur Paris - Toulouse et Paris - Hendaye, mais aussi sur le sud-est de Dijon à Nîmes et Cerbère ainsi qu'en service fret;
- un roulement sud-est avec au menu des convois fret MA 100, ME 100 et ME

120, à la fois sur le PLM, la transversale sud et en Maurienne. Le tout complété par l'essentiel des INT nocturnes Paris - Italie et INT diurnes Lyon - Italie. Mais il était écrit que la carrière des 6500 s'achèverait dans la turbulence. Dates clés et événements marquants :
Janvier 1998. Autorisation est donnée aux 26000, après adaptation de la caténaire Midi aux abords de Toulouse, d'atteindre cette même ville en service voyageurs. Résultat : les prestations des 6500 sur le sud-ouest fondent d'un tiers.

Mai 1998. Ultimes services sur le sud-ouest où 4 engins effectuent 2 rotations sur Paris - Hendaye et une troisième sur Paris - Toulouse. Au sud-est, création d'un roulement spécifique de 8 journées dédié aux allèges sur le plan incliné à 26 et 30 ‰ séparant Saint-Jean-de-Maurienne et Modane, en remplacement des 7200 PV de Chambéry et au profit d'une quarantaine de trains.

Novembre 1998. Regroupement de toute la série à Vénissieux avec le transfert des 11 dernières pensionnaires de PSO. 57 engins sont alors en roulement sur le sud-est principalement en service fret, escapades à St Jory (Toulouse) et Hourcade (Bordeaux) via Narbonne comprises; et de façon plus marginale en service voyageurs (Paris - Modane, Lyon - Genève...) pour un total de 8 journées. L'attribution des 6500 à l'Activité Fret devient manifeste,



Le 18 juillet 1996, c'est la CC 6570 qui est titulaire du MA 100 49306 Torino - Orbassano - Modane - Gevrey vu dans la plaine d'Argentine en Maurienne. Gilbert LAURENT.

mais encore incomplète.

Novembre 99. Coup de force de FRET SNCF : l'inscription "100 km/h" se généralise dans les cabines : exit donc les trains de voyageurs. La carrière des 6500 bascule... dans l'absurdité. Illustration : la limitation de fait à 100 km/h de trains de fret classés ME 120 !

Ultimes prestations sur Paris - Toulouse : une pensionnaire de PSO assure le train 74 "Capitole" en version Corail. Viaduc de Calamane entre Cahors et Brive, 21 juillet 1997. Gilbert LAURENT.





Le 14 juillet 1996, à Argentine, l'INT 418 Torino - Lyon descend la ligne de la Maurienne. La rame tractée par la 6544 est composée de 5 voitures B12 et d'une voiture A10 des FS. Gilbert LAURENT.

Décembre 2000. Un terme est mis au roulement dédié aux allèges en Maurienne, tâche reprise par les couplages de 8700 ex-8500. But de l'opération : permettre aux 6500 de prendre le relais des 8100, alors en phase finale d'amortissement, en tête des trains de produits pétroliers échangés entre le golfe de Fos et St.Jory. Avec l'inconvénient d'une réduction des tonnages de 3200 t (UM 8100) à 2400 t (6500).

Juin 2002. Première étape d'une recombinaison des roulements devant conduire à terme à une utilisation de la série

selon une logique d'axe avec exploitation en navette (un peu à la manière des 12 sur Aulnoye - Charleroi par exemple). Evolution qui succède de peu à la précédente, dite de "désimbrication" (spécialisation par Activités) des roulements. Ainsi, 20% des 55 journées sont-elles regroupées dans le roulement dit 921A exclusivement consacré à la desserte de l'axe Saône - Rhône (Dijon - Lyon - Miramas - Fos).

Automne 2003. Premières rumeurs faisant état de radiations massives à raison d'une vingtaine d'unités à la mi-2004

puis d'une trentaine en fin d'année.

Hiver 2003. Dernières courses régulières au nord de Dijon avec deux rotations vers Laroche-Migennes et autant vers Villeneuve ou Valentignat. Plus au sud, les 6500 étant de nouveau autorisées à 160 à la suite de protestations internes répétées, 5 unités sont mises à disposition des services régionaux de voyageurs autour de Lyon.

Juin 2004. Amorce de radiations en cascade qui s'échelonnent pendant l'été et auront concerné fin septembre 26 des 76 engins que comporte la série (parc de 78 unités amputé des 6519 et 6541 radiées en 1994 suite à accidents). Parallèlement, la logique d'axe devient la règle pour toute la série. D'où une organisation articulée sur 3 roulements mettant en ligne, outre les cinq 6500 précitées, un total de 40 engins à raison de :

- dix sur l'axe de la Maurienne, principalement sur Modane - Ambérieu - Lyon (Sibelin et Vénissieux), mais également sur Modane - Ambérieu - Dijon (Gevrey et Perrigny); avec en aparté quelques incursions dans les vallées de la Saône et du Rhône ainsi qu'à Saint Etienne ;
- vingt sur l'axe Saône - Rhône, avec là encore quelques incursions à Saint Etienne ainsi qu'à Nîmes et Bourg-en-Bresse ;
- dix sur la transversale sud Fos - Miramas - Saint-Jory.

La 6510 en tête d'un train régional Modane - Chambéry, dont la rame est composée de trois voitures USI et d'une UIC (troisième voiture de la rame). Aix-les-Bains, 28 juin 2004. Michel HANSENS.



Décembre 2004. La quasi-totalité de la série, à une douzaine d'unités près, devrait passer à la trappe. Et seul l'axe Lyon - Modane continuera à bénéficier des 6500 à hauteur de 6 à 8 journées de roulement.

Vertigineux : en six mois seulement, 64 locomotives d'une même série, et non des moindres, auront été remerciées; ce qui constitue un fait unique dans l'histoire de la SNCF. D'où la question : quelle est donc cette raison majeure qui justifie que l'on sacrifie aussi précipitamment des engins si longtemps adulés au sujet desquels, ce n'est pas le moindre des paradoxes, les Activités Grandes Lignes et FRET SNCF se sont affrontées il n'y a pas si longtemps ? Plusieurs éléments de réponse. D'abord, tare désormais rédhibitoire, le fait de franchir la ligne blanche en terme de coût au kilomètre. Et ce dans un contexte de course effrénée aux économies et de chute des trafics alors que les 27000 affluent en nombre. S'y ajoute une certaine décote qui affecte l'ensemble de la cavalerie monocourant. Reste que le discrédit qui frappe les 6500 est d'autant plus mal perçu que l'argument économique est sujet à caution : afin de coller au mieux aux besoins de leurs missions de base successives, n'ont-elles pas bénéficié de multiples aménagements au prix d'opérations parfois lourdes... et coûteuses ? Au nombre desquelles :



Train régional 58487 Chambéry - Modane composé de voitures USI et UIC (B5D en quatrième position) remorqué par la 6539. Aiguebelle, 11 juillet 1994. Gilbert LAURENT.

- l'intégration des 4 ex-CC 21000 après mise au type en 1995/96 sous les numéros 6575 à 6578 ;
- la modification du rapport de réduction GV (160 km/h au lieu de 220) afin de permettre un relèvement substantiel des tonnages en catégorie ME 120 ;
- la pose d'un automate ayant pour mission d'optimiser la conduite (gestion du couple effort/vitesse, de l'anti-patinage...) entre 1991 et 1997 sur 45 unités. Avec comme bénéfices attendus une sollicitation et une fatigue moindres des équipements, et en fin de compte

une réduction des frais d'entretien... aujourd'hui jugée insuffisante !

A quoi il faut ajouter la poursuite des révisions générales jusqu'à la mi-2003. C'est dire si la décision brutale de se débarrasser des 6500 en invoquant des arguments qui battent en brèche les critères habituels en la matière (parcours à échéance, ce qui est loin d'être le cas) prend les allures d'un gâchis sans nom. Un fait sans précédent dont ces véritables icônes de la traction électrique à la française se seraient bien passés.

Gilbert LAURENT.

Les CC 6500 ont connu quatre livrées : la décoration d'origine gris-rouge que porte toujours la majorité des machines; la livrée vert foncé portée d'origine par les unités Maurienne (6539 à 6559) que seule la 6558 a conservé; la robe gris béton qui habilla les 6512 et 6568; et la livrée Fret qui fut appliquée sur 21 locomotives. La 6558 dans la robe verte "Maurienne" sur la plaque tournante du dépôt de Modane, le 2 juillet 2004.

Michel HANSSENS.



LIVRAISONS

Aucun engin n'a été réceptionné depuis le 1er juillet 2004.

SORTIES DE RÉVISION

734 : 06-08-04 M
 737 : 02-09-04 M
 738 : 18-06-04 M
 742 : 17-05-04 M
 744 : 02-06-04 M
 749 : 12-10-04M
 757 : 08-07-04 M
 765 : 17-09-04 M
 772 : 22-07-04 M
 1210 : 15-07-04 RG
 1311 : 26-08-04 RI
 2012 : 28-07-04 RG
 2016 : 07-05-04 RG
 2153 : 30-07-04 TI
 2157 : 17-09-04 RI
 2315 : 23-09-04 LT
 2326 : 03-08-04 RG
 2343 : 04-06-04 RG
 2360 : 18-05-04 LT
 2364 : 17-06-04 LT
 2377 : 27-08-04 LC
 2613 : 22-04-04 LT
 2614 : 02-09-04 LT
 2710 : 19-05-04 RG
 2715 : 07-05-04 RG
 2727 : 01-09-04 RG
 2734 : 18-06-04 RG
 7376 : 03-06-04 RG

7392 : 02-09-04 RG
 8217 : 26-04-04 RG

VENTES

961 : 10-04 VISALI (Italie)
 965 : 10-04 VISALI (Italie)
 969 : 10-04 VISALI (Italie)
 1803 : 10-04 Luxfer, Rodange
 2202 : 10-04 Luxfer, Rodange
 2210 : 10-04 Luxfer, Rodange
 2212 : 10-04 Luxfer, Rodange
 2215 : 10-04 Luxfer, Rodange
 2222 : 10-04 Luxfer, Rodange
 2232 : 10-04 Luxfer, Rodange
 2238 : 10-04 Luxfer, Rodange
 2239 : 10-04 Luxfer, Rodange
 5115 : 10-04 Luxfer, Rodange
 5119 : 10-04 Luxfer, Rodange
 5129 : 10-04 Luxfer, Rodange
 5134 : 10-04 Luxfer, Rodange
 5140 : 10-04 Luxfer, Rodange
 5153 : 10-04 Luxfer, Rodange
 5163 : 10-04 Luxfer, Rodange
 5179 : 10-04 Luxfer, Rodange
 5184 : 10-04 Luxfer, Rodange
 5192 : 10-04 Luxfer, Rodange
 5193 : 10-04 Luxfer, Rodange
 5213 : 10-04 Luxfer, Rodange
 5310 : 10-04 Luxfer, Rodange
 5314 : 10-04 Luxfer, Rodange
 5317 : 10-04 Luxfer, Rodange
 5527 : 10-04 Luxfer, Rodange
 5534 : 10-04 Luxfer, Rodange

6230 : 09-04 Luxfer, Rodange
 6270 : 10-04 Luxfer, Rodange
 6272 : 10-04 Luxfer, Rodange
 6276 : 10-04 Luxfer, Rodange
 6279 : 10-04 Luxfer, Rodange
 6303 : 09-04 Luxfer, Rodange
 7342 : 10-04 Luxfer, Rodange
 8225 : 10-04 Luxfer, Rodange
 8230 : 10-04 Luxfer, Rodange
 8254 : 10-04 Luxfer, Rodange

DÉMOLITIONS

5905 : 09/10-04 Aubange
 5916 : 09/10-04 Aubange
 5945 : 09/10-04 Aubange
 5946 : 09/10-04 Aubange
 7601 : 09/10-04 Aubange
 7602 : 09/10-04 Aubange
 7603 : 09/10-04 Aubange
 7604 : 09/10-04 Aubange
 7606 : 09/10-04 Aubange
 7607 : 09/10-04 Aubange
 7609 : 09/10-04 Aubange
 7610 : 09/10-04 Aubange
 7611 : 09/10-04 Aubange
 7612 : 09/10-04 Aubange
 7613 : 09/10-04 Aubange
 7614 : 09/10-04 Aubange
 7615 : 09/10-04 Aubange
 7616 : 09/10-04 Aubange
 7617 : 09/10-04 Aubange
 7619 : 09/10-04 Aubange
 7620 : 09/10-04 Aubange

7621 : 09/10-04 Aubange
 7623 : 09/10-04 Aubange
 7624 : 09/10-04 Aubange
 7625 : 09/10-04 Aubange

ABRÉVIATIONS

AACH : Aachen- Hbf
 CW MA : Cent. Werkpl.Mechelen
 FBM : Bruxelles-Midi
 FCR : Charleroi-Sud
 FFO : Forest-Voitures
 FHS : Hasselt
 FKR : Merelbeke
 FNND : Antwerpen-Noord
 FSR : Schaerbeek
 GCR : Charleroi-Sud
 GWK : Welkenraedt
 I / INF : Direction Infrastructure
 LC : révision confort
 LT : révision technique
 M : modernisée
 MKM : Stockem
 NK : Kinkempois
 RI : révision intermédiaire
 RG : révision générale
 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 12

● Le nouveau roulement des 12 pour le 12 décembre est entièrement remanié et passe à 13 journées, en pool avec les 436000 de la SNCF. Au programme : des parcours vers Somain (F) via Aulnoye, Montzen, Grande-Scinthe (Dunkerque), Kinkempois, Antwerpen-Noord - Aulnoye via Denderleeuw et Quévy. Plus de détails dans notre prochain numéro.

série 13

● La 1311 est sortie de révision intermédiaire le 26 août dernier, de l'Atelier Central de Salzinnes. Il s'agit de la première 13 subissant une révision.

série 22

● Le roulement des machines de la série 22 (25) restera pratiquement inchangé au-delà du nouvel horaire du 12 décembre. Il comporte toujours 12 journées axées essentiellement à la remorque de trains P. En trafic marchandises, on notera deux intéressants allers-retours de jour entre Gent-Zeehaven et Zeebrugge. Le roulement est publié à la page ci-contre.

Vers la suppression des allèges à Liège ?

En vue de supprimer la locomotive allégeant les IC-A Eupen - Oostende sur les plans inclinés entre Liège-Guillemins et Ans, la SNCB a procédé durant la nuit du 25 au 26 septembre à des essais à l'aide d'une rame de voitures du type I11 et d'une locomotive de la série 13. La Direction du Matériel n'est toutefois pas favorable à cette suppression car, si par temps sec et avec une locomotive dont les quatre moteurs sont en service, la montée des plans ne pose pas de problèmes, il n'en va pas de même lorsque l'adhérence est mauvaise, ou lorsque un ou plusieurs moteurs sont isolés comme cela n'est pas rare. Affaire à suivre...

Comme chaque année durant les mois de juillet et août, des enfants de Biélorussie, victimes de la catastrophe de Tchernobyl, viennent passer quelques jours de vacances en Belgique. Le 30 juillet, la 1605 fut sollicitée pour remorquer entre Schaerbeek et Aachen Hbf un train retournant vers la Pologne. La rame, ici photographiée à Chêné, est intégralement composée de voitures polonaises (PKP). Laurent GARY.



ROULEMENT DES LOCOMOTIVES DE LA SERIE 22 (25)

Sauf indication contraire, tous les trains circulent du lundi au vendredi. Il n'y a pas de circulation les samedis et dimanches.

A201

7996 De Panne 07.13 - Gent-St.P 08.24 (à vide Gent-Zeehaven)
69408 ②-⑤ Gent-Zeehaven 14.54 - Zeebrugge 15.59
69403 Zeebrugge 17.21 - Gent-Zeehaven 18.32

A202

7097 Dendermonde 07.28 - Leuven 07.38
ER7097 Leuven 09.17 - Schaerbeek 10.00
RE8397 Schaerbeek 15.46 - Leuven 16.30
8397 Leuven 17.20 - Mechelen 17.52
8097 Mechelen 18.07 - Dendermonde 18.33

A203

7967 Zottegem 06.26 - Brux.-Midi 07.44 (- Forest-Midi), (à vide Sch.)
RE8066 Schaerbeek 15.55 - Bruxelles-Midi 15.18
8066 Bruxelles-Midi 15.47 - Gent-St.P. 17.04
8996 Gent-St.P. 17.27 - De Panne 18.39

A204

7909 Oudenaarde 07.42 - Schaerbeek 08.51
8902 Schaerbeek 15.58 - Oudenaarde 17.15

A205

7995 De Panne 06.25 - Gent-St.P. 07.37
7075 Gent-St.P. 07.42 - Denderleeuw 08.22
RE8995 Denderleeuw 15.58 - Gent-St.P. 16.10
8995 Gent-St.P. 16.26 - De Panne 17.41

A206

RE7741 La Louvière-Sud 06.05 - Binche 06.20
7741 Binche 06.56 - Schaerbeek 08.18
8741 Schaerbeek 16.55 - Binche 18.18
ER8741 Binche 18.40 - La Louvière-Sud 18.50

A207

7514 Tournai 06.57 - Schaerbeek 08.14
8511 Schaerbeek 15.55 - Tournai 17.18

A208

7892 Braine-le-Comte 07.10 - Schaerbeek 08.00
8894 Schaerbeek 16.57 - Braine-le-Comte 17.51

A209

7953 Geraardsbergen 07.06 - Gent-St.P. 08.00, (à vide Gent-Zeeh.)
69404 Gent-Zeehaven 09.09 - Zeebrugge 12.00
69401 Zeebrugge 12.50 - Gent-Zeehaven 13.24, à vide Gent-St.P.
8952 Gent-St.P. 16.39 - Geraardsbergen 17.34

A210

7074 Aalst 07.24 - Bruxelles-Midi 08.14 (- Forest-Midi)
8067 (Forest-Midi -) Bruxelles-Midi 16.43 - Aalst 17.34

A211

7073 Gent-St.P. 05.56 - Bruxelles-Midi 07.15
7889 Bruxelles-Midi 07.18 - Braine-le-Comte 07.48
7893 Braine-le-Comte 08.10 - Schaerbeek 09.03
RE8066 Schaerbeek 16.44 - Bruxelles-Midi 17.08
8066 Bruxelles-Midi 15.47 - Gent-St.P. 17.04
8996 Gent-St.P. 17.27 - De Panne 18.39

A212

7021 Aalst 06.16 - Etterbeek 07.15
ER7021 Etterbeek 07.30 - Schaerbeek 07.58
RE8021 Schaerbeek 15.43 - Etterbeek 16.04
8021 Etterbeek 16.21 - Aalst 17.11

RE ou ER : rame à vide pour le train xxxx ou du train xxxx.

Le roulement des locomotives de la série 26 est exclusivement dédié au trafic des marchandises, à l'exception toutefois de la remorque du train P 7864 Quiévrain 07.46 - Mons 08.14 et son parcours à vide (Mons 06.50 - Quiévrain 07.12). De temps en temps, il arrive de voir une 26 en tête d'un train de voyageurs. Ce fut le cas le 16 juillet, lorsque la 2627 tracta avec l'aide de la 2366 un train de pèlerinage au départ de Libramont à destination de Lourdes. Bifurcation de Mariemont.

Dominique ALLARD.

**PHOTO 64-27**

Bien que la traction des trains P 7722 Châtelet 06.32 - Schaerbeek 07.59 et P 8723 Schaerbeek 17.01 - Châtelet 18.25, soit reprise dans le roulement des locomotives de la série 23, en pratique, c'est le plus souvent une 26 qui est visible en tête de ces trains. Le 8 septembre, à St. Job sur la ligne 26, le train P 8723 approche de la bifurcation de Linkebeek.

Jean-Luc VANDERHAEGEN.





A la suite d'une collision d'une 3000 des CFL avec un troupeau de vaches dans les environs de Stoumont le 22 août, la 1503 dût assurer le remplacement de la machine et remorquer, le 23 août, l'IR m 113 Liers - Luxembourg. Au retour de Luxembourg, la 1503 fut remorqué comme véhicule dans l'IR m 114, derrière la 3013 CFL. C'est à notre connaissance la première fois 15 circule sur la ligne du Nord des CFL. L'IR m 113 sur le viaduc de Luxembourg.

Emmanuel SENGER.

Présence inhabituelle de deux locomotives de la série 25.5 en tête du train 44856 Kijfhoek - Le Bourget. Rebaix (ligne 91 Ge-raardsbergen - Ath), 25 juin 2004.

Laurent GARY.





Le 25 juillet 2004, dans les environs de Weyler, passage de l'IC J 2131 Luxembourg - Bruxelles-Midi, exceptionnellement tracté par la 2333 en lieu et place d'une locomotive de la série 20.

Wim DE RIDDER.

A la suite d'importants travaux sur la ligne du Nord des CFL, tout le trafic marchandises en provenance et vers la Belgique a été détourné via les lignes 43 et 162, entre Rivage - Marloie - Arlon et Luxembourg. Ici, le célèbre train de sable 47777 Balen - Pétaange, remorqué par deux 27 au lieu des deux 55 prévues, photographié à Esneux le 6 septembre 2004.

Michel HANSSENS.



FESTIVAL DE POLYCOURANT SUR L'ATHUS-MEUSE !



Le 26 août, à la sortie de Beauraing, passage en direction de Gedinne, du train de mesures Telecom.

Julien Mulpas.

Du 26 août au 9 octobre, on a assisté à un véritable festival de locomotives polycourant sur l'«Athus-Meuse», à l'occasion de divers parcours de mesures et d'essais.

La première circulation concernait un train de mesures Telecom, mis en marche le 26 août. La rame était composée de la voiture de mesures Telecom ES 00800 accompagnée de deux voitures du type K4, encadrées par les 1606 et 1601. Parti de Schaerbeek, le train rejoignit d'abord la gare de Gendron-Celles. Un arrêt de service fut marqué à Walzin pour le déchargement de matériel technique. Une fois arrivé à Gendron-Celles, le train rebroussa son chemin pour retourner à Dinant, tout en procédant à des essais destinés au futur réseau GSM-R. Après un nouveau changement de front, la rame reprit la route jusqu'à Gedinne. Au passage à Walzin, le maté-

riel technique fut rechargé afin d'être déposé dans le tunnel de Martouzin. A Gedinne, la rame opéra un nouveau changement de sens de marche, cette fois jusqu'à Beauraing. Après un dernier rebroussement, le convoi poursuivit vers Bertrix où il fut garé jusqu'au lendemain. La journée du 27 août débuta par un aller-retour Bertrix - Gedinne. Le train fut ensuite renvoyé à Schaerbeek, toujours via l'Athus-Meuse.

Ce même 27 août, l'Athus-Meuse vit transiter un autre train en provenance de Ronet et à destination d'Athus. Il s'agissait de la 1503 remorquant une voiture du type I6 devant effectuer des essais statiques en gare d'Athus. Ce parcours croisa le train de mesure Telecom à Bertrix où se trouvèrent donc réunies pour la première fois deux 16 et une 15 ! Le train retourna vers Ronet dans l'après-midi par le même itinéraire.

La troisième série de circulations, plus impressionnante, avait trait à la poursuite des essais d'homologation sous 25 kV des locomotives de la série 436000 de la SNCF. La rame complète fournie par la SNCF se composait des 36015 et 36025 encadrant une voiture de mesures et 15 grands wagons fermés à bogies de 56 t spécialement affectés pour des trains d'essais. Ce train arriva en Belgique le 6 septembre via Erquelinnes et fut dirigé vers Bertrix. A cause de travaux à la caténaire entre Vonèche et Gendron avec coupure complète de la haute tension, le train fut dévié par les lignes 162 Namur - Libramont et 165 Libramont - Bertrix. C'est certainement la première fois qu'une locomotive électrique de la SNCF circulait sur la ligne du Luxembourg. De plus, il s'agissait du premier train électrique qui emprunta la ligne Libramont - Bertrix depuis sa mise sous tension le 18 août 2004; en effet, depuis cette date, seuls quelques parcours à vide de 13 ou 3000 CFL ont sillonné la ligne. Durant trois semaines, le train effectua trois allers-retours journaliers entre Bertrix et Virton, sauf les lundis et vendredis où seule une tournée fut réalisée. Le train régagna la France via l'Athus-Meuse, Namur et Erquelinnes le vendredi 24 septembre.

Le 27 août, passage à Houyet de la 1503 remorquant une voiture du type I6, avec comme destination la gare d'Athus.

Guy Smetz.



Le 27 septembre, la voiture Telecom parcourut à nouveau l'«Athus-Meuse», mais uniquement la section Dinant - Beauraing (2 allers-retours), remorquée par la 1602 et accompagnée par deux voitures-couchettes I6.

La dernière circulation concernait le retour de la 1503 et d'une voiture I6 de Schaerbeek à Athus et retour, le 14 octobre.



Le train d'essai de la SNCF, détourné par la ligne du Luxembourg, photographié peu après le point d'arrêt de Chapois, le 6 septembre.

Le 27 août, retour de Bertrix vers Schaerbeek du train de mesures Telecom, ici au débouché du tunnel de Furfooz. Michel HANSENS.



Locomotives Diesel

série 76

● Après le transfert des 9 locomotives de la série 76 qui se trouvaient à Voroux vers le chantier de Ferrailage LUXFER à Aubange, les 76 garées à Schaerbeek ont également pris la route d'Aubange en août et septembre, mais une à une incorporée en queue d'un train de marchandises. Leur démolition a été entamée à la fin du mois de septembre. Seules subsistaient encore à Schaerbeek en octobre les 7608 et 7618, vendues à l'association hollandaise *Stichting Historisch Materieel*. Ces machines furent transférées vers les Pays-Bas par la 8040 du SCM le 9 octobre.

série 77/78

● Tout comme sur le réseau néerlandais, la circulation en Allemagne des 77/78 non équipées de l'ATB, du PZB et de la radio (les 7791 à 7870), sera autorisée comme locomotive intercalaire en cas de circulation en UM triple. Les locomotives d'extrémité devront évidemment rester des machines de la tranche 7771 à 7790.



La desserte du raccordement de la cimenterie CCB à Havinnes est désormais assurée par les locomotives de la série 77/78. Ici, départ du faisceau d'Havinnes d'un train de ciment vers Tournai.
Jean-Luc BOITTE.

● Depuis le 4 octobre, les 77 ATB remorquent de bout en bout les trains Ford entre l'usine de Genk et le port de Sloe près de Vlissingen aux Pays-Bas. Auparavant, la traction de ces trains étaient assurés par les 77 jusqu'à Roosendaal. N67 49611 Sloe 22.33 - Genk-Ford 06.41; N67 47610 Genk-Ford 17.20 - Sloe 21.19.

Les 77 ATB pourraient également se voir attribuer dès le 12 décembre la remorque des trains Volvo circulant entre Gent-Sifferdok et Aelmhult (Suède), entre Gent et Bad Bentheim (D), via Roosendaal. Des conducteurs néerlandais assureront la conduite entre Roosendaal et Bad Bentheim.

PHOTO 64-28 Comme déjà indiqué dans notre précédent numéro, les 62/63 de Charleroi-Sud sont encore bien actives. Ainsi, le train 67501 Ⓢ-Ⓢ Clabecq 12.05 - Monceau 12.12 est le plus souvent remorqué en double traction par une 62/63 et une 77/78. Le 28 juin, le 67501 gravit la rampe d'Hennuyères en direction de Braine-le-Comte. En tête, les 6277 et 7746.
Serge MARTIN.



→ De temps en temps, des trains composés de wagons SNCF pour le transport de minerais viennent charger des fines à charbons pour la France dans le port de Monsin à Liège. Le 17 septembre, la 7761 manoeuvre les wagons, lesquels sont chargés à l'aide d'un bulldozer.
Michel HANSSENS.



↘ Depuis quelques mois, les 77/78 sont visibles sur des trains transfrontaliers entre Antwerpen et Roosendaal. Depuis le 4 octobre, elles circulent au-delà de Roosendaal, notamment vers Sloe (Vlissingen). Le 29 mai, les 7774 + 7772 + 7785 attendent à Roosendaal le départ en tête du train de gaz 44800 Vlissingen Sloe - Gent-Zeehaven. Ci-dessous, le même train lors de son passage à Kalmthout.

Michel DE ESCH.



↓ PHOTO 64-70.

La fin des 76. La démolition des 21 locomotives de la série 76 a débuté à la fin du mois de septembre. Sur les 25 machines de la série, il ne subsiste donc plus que les 7608 et 7618 vendues au "Stichting Historisch Materieel" aux Pays-Bas, et transférées de Schaerbeek vers les Pays-Bas le 5 octobre. Aubange, 29 septembre 2004.
Pierre HERBIET.





Le lundi 23 août, trois trains spéciaux furent mis en marche au départ d'Oostende, Hasselt et Turnhout/Antwerpen pour amener à Mariembourg des personnes participant au "Krinkel 2004", un camp du mouvement de jeunesse Chiro. A Charleroi-Sud, le train en provenance d'Hasselt et composé de voitures du type M2 fut relayé en traction Diesel par la 6254. Les autres voyageurs ont embarqué soit dans un train régulier renforcé de deux autorails supplémentaires, soit à bord d'un train spécial composé de voitures M2 et tracté par la 6253. Le retour s'est opéré le dimanche 29 août. Un premier train composé de M2 effectua deux navettes entre Mariembourg et Charleroi-Sud, où des trains spéciaux assurèrent la correspondance vers Oostende et Antwerpen/Turnhout, tandis qu'une seconde rame de M2 relia directement Mariembourg à Hasselt, avec changement de traction à Charleroi-Sud. Ce fut l'occasion d'assister à une belle parade de trains spéciaux sur la ligne 132 Charleroi-Mariembourg.

Ci-dessus : passage à l'ancien point d'arrêt d'Yves-Gomezée.

Michel HANSSENS, 29 août 2004.

Ci-dessous - PHOTO 64-33 ↓ - Le 23 août, la 6254 quitte Walcourt en direction de Mariembourg.

Laurent JOSEPH.





PHOTO 64-29 ↑ - PHOTO 64-30 ↓ Le 29 août, passage à Walcourt de deux rames en charge. Ci-dessus, à la sortie de la gare; ci-dessous, à l'entrée.
Pierre HERBIET.





← Les quatre tampons de la 9149 du dépôt de Charleroi-Sud ont été démontés. Ce locotracteur est en effet exclusivement utilisé pour manoeuvrer les automotrices électriques pourvues d'un attelage Henricot. L'absence de buttoir facilite le travail de l'agent de manoeuvre. Charleroi-Sud, 28 juillet 2004.

Christian VANHECK.

✓ PHOTO 64-54

La 8450 vendue à Atlantis Cargo (voir EN LIGNES 63 page 36), a été transférée par camion du dépôt de Charleroi-Sud vers l'usine ALZ de genk, le 26 juillet 2004. Le convoi exceptionnel vient de passer sous le ring de Charleroi, et longe la Sambre non loin de la gare de Charleroi-Sud.

Pierre HERBIET.



↓ PHOTOS 64-55

Autre acheminement par camion d'une locomotive : celui du locotracteur 9110 acquis par la firme italienne Gleisfrei. La machine quitta l'atelier de Merelbeke le 20 août à destination de l'Italie. Il s'agit de la première locomotive de la série 91 revendue en Italie. Précisons que quelques locotracteurs Cockerill semblables aux 91 sont déjà utilisés depuis de nombreuses années en Italie. Le convoi est ici surpris sur l'autoroute Gent - Bruxelles, à hauteur du ring Ouest de Bruxelles, le 20 août 2004.

Pierre HERBIET.



Automotrices - Autorails

AM 96

● Dès le 12 décembre, les IC N Bruxelles-Midi ↔ Antwerpen-Centraal seront assurés par des automotrices du type 96. Les deux rames de voitures à deux niveaux qui assuraient cette relation seront affectées à d'autres tâches.

PHOTO 64-31 → La voiture 8104 de l'automotrice 810 a été pourvue de nouveaux phares. Les phares d'origine étaient encastrés dans les nez et protégés par une vitre. Cet emplacement a été obturé et de nouveaux supports de phares ont été fixés. Jusqu'à présent, le nouveau modèle de phare monté sur quelques 800 était fixé à moitié dans l'encastrement d'origine, ce qui avait nécessité la suppression de la vitre de protection. Sur la 810 (uniquement du côté de la voiture B 8104), les phares sont désormais proéminents, ce qui change beaucoup l'aspect de son nez. Bruxelles-Nord, 17 août.

Jean-Luc VANDERHAEGEN.

Eurostar en hausse

Durant le premier semestre de 2004, Eurostar a transporté sur la relation Bruxelles - London 3,4 millions de voyageurs, soit une augmentation de 19 % par rapport à 2003. Les ventes ont parallèlement augmenté de 16 %, passant de 276 à 320 millions. Rien que pour le mois de mai 2004, Eurostar a enregistré une hausse de 41 % par rapport à mai 2003 du nombre de voyageurs entre Bruxelles et London. Désormais, la part de marché d'Eurostar Bruxelles - London s'élève à 57 %, contre 43 % en 2003, principalement au détriment de British Airways.

➤ La SNCB a procédé à des tests de produits destinés à enlever les graffitis. Pour ce faire, l'autorail 4109 de Charleroi-Sud a été tagué par la SNCB ! Marcinelle, 23 août 2004.

Laurent JOSEPH.

→ Depuis plusieurs mois, les voitures de la rame Eurostar 3001/3002 servent de support publicitaire pour Disneyland Resort Paris. Le 30 juillet 2004, la rame traverse le point d'arrêt de Ruisbroek, en direction de London.

Armand BEERLANDT.





PHOTO 64-32

Comme l'année dernière durant les mois de juillet et d'août, l'IC J 2128 Luxembourg - Bruxelles-Midi a été prolongé jusqu'à Oostende. Le retour d'Oostende s'effectuait à vide jusqu'à Bruxelles-Midi, gare à partir de laquelle la rame assurait l'IC J 2116 pour Luxembourg. Il s'agit du seul service régulier assuré par une locomotive de la série 20 sur la ligne d'Oostende, et du seul service où les 20 avaient la possibilité de circuler à 160 km/h. Toutefois, à la suite de fortes vibrations survenant au-dessus de 140 km/h, la vitesse des 20 a été réduite à 140 km/h dès les mois d'août. La rame vide Oostende - Bruxelles-Midi, lors de son passage à Gent-Sint-Pieters, le 11 août 2004. Jean-Luc VANDERHAEGEN.



Depuis plusieurs mois, la SNCB revend un grand nombre de wagons en surplus. Parmi ceux-ci, plusieurs centaines de Fals en chômage depuis le déclin du trafic charbonnier, ont été acquis par les chemins de fer slovaques. Entre juillet et octobre, plusieurs rames complètes attendaient à Kinkempois et à Montzen leur transfert vers la Slovaquie. Gros plan sur un des wagons garé à Montzen, portant déjà sa nouvelle immatriculation UIC slovaque.

Michel HANSSENS, 1er août 2004.

Infrastructure

Ligne 165B

Après plusieurs années de travaux (voir EL 62 p. 41), la section Aubange - Mont-St-Martin, qui reprend une partie du tracé de l'ancienne ligne Athus - Mont-St-Martin, sera rouverte au trafic pour le changement d'horaires du 12 décembre. Nous communiquons ci-contre la liste des trains réguliers devant emprunter cet itinéraire à partir de cette date.

Vennbahn

L'avenir de la Vennbahn est plus que jamais sombre, non seulement en Belgique, mais également en Allemagne. En effet, le démontage de la section Losheim (frontière) à Jungerath est entamé...

Ligne 165B - section Aubange - Mont-Saint-Martin

heure de passage des trains réguliers à Mont-Saint-Martin

41855 ②-⑦ : 01.10 (ANG → Metz)	ABREVIATIONS
41852 ⑦ : 01.34 (Metz → LZR)	
41836 ⑦ : 01.45 (FNZG → Metz)	
41845 ②-⑦ : 02.33 (FNZG → Metz)	
41857 ②-⑦ : 03.34 (LZR → Metz)	
41867 ②-⑥ : 04.27 (ANG → Metz)	
41858 ①③-⑦ : 05.45 (Metz → LZR)	
49816 ②-⑥ : 09.45 (CTZ → ZAN)	
44865 ②-⑥ : 14.25 (LNC → Woippy)	
49813 ①-⑤ : 15.59 (ZAN → CTZ)	
41846 ⑦ : 16.42 (Metz → FIZ)	
49815 ①-⑤ : 17.59 (FLV → CTZ)	
44876 ②-⑤ : 19.45 (Woippy → FNND)	
44878 ⑥⑦ : 19.45 (Woippy → FNND)	
41836 ②-⑤ : 22.35 (Metz → ANG)	
41852 ②-⑤ : 23.44 (Metz → LZR)	
	ANG : Angola
	CTZ : Creutzwald
	FIZ : Muizen
	FLV : Leuven
	FNND : Antwerpen-Noord
	FNZG : Antwerpen-Schijnpoort
	LNC : Monceau
	LZR : Zeebrugge
	Metz : Metz-Sablon
	MSM : Mont-St-Martin
	ZAN : Antwerpen-Zandvliet
	→ : direction du train

Comme écrit dans notre précédent numéro, la ligne 165 Libramont - Bertrix a été mise sous tension le 18 août dernier. La section de séparation de tension 3 kV / 25 kV se trouve à la sortie de la gare de Libramont. Le 18 août, un parcours d'essai a été mis en marche, constitué de la 1332 remorquant un wagon de travaux et accompagné de la 5533. Le convoi a parcouru les deux voies de la ligne dans les deux sens de marche. Ici, passage à hauteur du site de l'ancienne gare de Rossart...

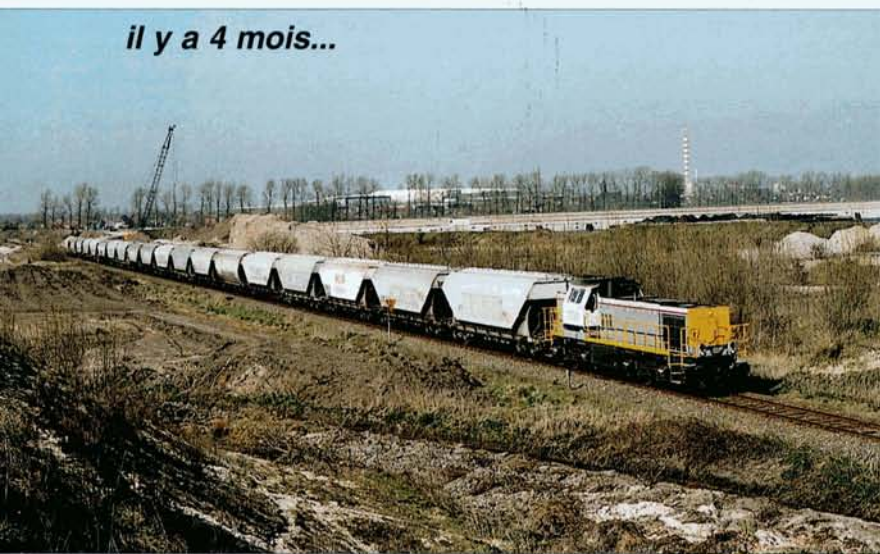
Guy SMETZ.



Entamés au début de l'année, les travaux de modernisation du grill d'entrée de la gare de Charleroi-Sud côté Namur progressent rapidement. Le nouveau grill permettra non seulement une meilleure fluidité du trafic en évitant les cisaillements, mais également une augmentation de la vitesse des trains, actuellement limitée à 40 km/h. La première partie du grill sera prochainement mise en service; en octobre, il restait encore à tendre les caténaires. La phase suivante concernera le renouvellement de l'ancien grill d'entrée. Laurent JOSEPH, septembre 2004.



il y a 4 mois...



Comme signalé dans notre précédent EN LIGNES, le nouveau tronçon de la ligne 55 Zelzate - Wondelgem a été mis en service le 2 juillet 2004. Le démontage de l'ancienne section a débuté immédiatement, afin de permettre la poursuite des travaux de construction du nouveau Kluizendok (voir EN LIGNES 61 pages 34 à 37).

← PHOTO 64-53 Le 30 mars 2004, passage du train 47618 Sas-van-Gent - Gent-Zeehaven, remorqué par la 7798 du dépôt de Merelbeke.
Jean-Luc VANDERHAEGEN.

aujourd'hui...

→ Aujourd'hui, la voie est entièrement démontée et les travaux de terrassement du Kluizendok peuvent se poursuivre.
Pierre HERBIET, 23 juillet 2004.



Divers

Modifications aux horaires internationaux du 12 décembre 2004

ICE

Comme déjà signalé dans notre précédent numéro, les trois ICE assurant la relation Frankfurt/Main ↔ Bruxelles-Midi circuleront dès le 12 décembre via la LGV 2 avec comme conséquence un gain de temps de 14 minutes et une refonte des horaires. En outre, une des trois relations dessert au passage la gare de Bruxelles-Nord. Les projets d'horaires communiqués dans notre précédent *EN LIGNES* ont donc été entièrement revus.

ICE 11

Bruxelles-Midi :	06.25
Bruxelles-Nord :	06.31/33
Liège-Guil. :	07.21/23
Aachen Hbf :	08.06/09
Köln Hbf :	08.44/49
Frankfurt/M :	09.58

ICE 15

Bruxelles-Midi :	13.28
Liège-Guil. :	14.21/23
Aachen -Hbf :	15.06/09
Köln Hbf :	16.41/45
Frankfurt/M :	16.58

ICE 17

Bruxelles-Midi :	16.28
Liège-Guil. :	17.21/23
Aachen Hbf :	18.06/09
Köln Hbf :	19.41/45
Frankfurt/M :	19.58

ICE 16

Frankfurt/M :	08.00
Köln Hbf :	09.10/16
Aachen Hbf :	09.48/51
Liège-Guil. :	10.36/38
Bruxelles-Midi :	11.31

ICE 14

Frankfurt/M :	12.00
Köln Hbf :	13.10/16
Aachen Hbf :	13.48/51
Liège-Guil. :	14.36/38
Bruxelles-Midi :	15.32

ICE 10

Frankfurt/M :	18.00
Köln Hbf :	19.10/16
Aachen Hbf :	19.48/51
Liège-Guil. :	20.36/38
Bruxelles-Nord :	21.26/27
Bruxelles-Midi :	21.32



Le 25 août 2004, passage à l'ancien point d'arrêt de Blaregnies (ligne 96 entre Mons et Quévy), d'un train de pèlerins hollandais en direction de la France. Julien MULPAS.

Le Vauban limité en Suisse !

A partir du 12 décembre, il n'y aura plus de train direct vers l'Italie au départ de la Belgique. En effet, l'unique relation subsistante entre les deux pays, l'EC "Vauban", sera limité à Brig ! Le temps de parcours est allongé de 11 minutes, tant à l'aller qu'au retour, à la suite d'un temps d'arrêt plus long à Basel (il en va d'ailleurs de même de l'EC *Iris* Bruxelles-Midi - Zürich (arrivée 20.24 au lieu de 20.00). A noter que le *Vauban* circulera à 200 km/h sur la nouvelle section Mattstetten - Rothrist de la ligne Olten - Bern.

EC 91 "Vauban"

Bruxelles-Midi :	07.01
Brig :	17.11

EC90 "Vauban"

Brig :	10.13
Bruxelles-midi :	19.45

Le Jean Monnet prolongé à Basel !

Le "Jean Monnet" se voit quant à lui promu au rang de EC et est prolongé de Strasbourg à Basel, avec l'horaire suivant :

295 "Jean Monnet" (ne circule pas le samedi)

Bruxelles-Midi :	17.32
Strasbourg :	22.37/23.04
Basel :	00.35

296 "Jean Monnet" (ne circule pas le dimanche)

Basel :	06.01
Strasbourg :	07.41/07.47
Bruxelles-Midi :	12.43

En théorie, la rame ne devrait plus être composée que de trois voitures (1 A + 2 B).

Le 6 juillet, un train spécial emmena de Köln à Aalst un groupe de voyageurs allemands. Le train est formé de quatre voitures appartenant à la société charter Euro-Express. Ces véhicules appartenaient auparavant à l'armée. Le retour vers l'Allemagne s'est opéré le 8 juillet. Dolhain, 6 juillet 2004. Laurent GARY.



Sucrierie de Moerbeke Waas

La fermeture envisagée de la sucrierie de Moerbeke-Waas n'est pas intervenue cette année, si bien que le trafic de betteraves a repris cet automne. Il ne circule plus qu'une seule relation entre Poperinge et Moerbeke, jusqu'au 10 décembre 2004, tous les jours sauf samedis et dimanches. Au départ de Poperinge la rame circule en deux parties, qui sont fusionnées à leper :

39080 Poperinge -10.50 - leper 11.04

39082 Poperinge 12.45 leper 12.59/13.48
- Moerbeke 16.25

39090 Moerbeke 18.35 - Kortrijk 22.06/
07.56 - leper 08.32/08.48 - Poperinge 09.00

39092 leper 11.48 - Poperinge 12.00

Comme prévu, le trafic vers la sucrierie de Genappe n'a pas repris, suite à la fermeture de l'usine, avec comme conséquence la mise hors exploitation de la ligne 141 Court-Saint-Etienne - Genappe.

Le trafic voyageurs de la SNCB toujours en hausse !

Pour la sixième année consécutive, la SNCB a enregistré une hausse du nombre de voyageurs en trafic intérieur. Pour les 6 premiers mois de 2004, la hausse atteint un chiffre record de 7% (par rapport à 2003). Les recettes ont parallèlement suivi la même croissance, 5,9%, correspondant à un chiffre de € 209 millions. C'est surtout la carte-train annuelle domicile-travail qui réalise le bond le plus spectaculaire, avec une hausse de 93% ! La mesure de gra-



Une voiture de mesures de la SNCF pour le GSM-R a effectué plusieurs parcours sur le réseau belge. Pour son rapatriement en France, elle fut incorporée dans l'EC 97 "Iris", le 22 juillet. Le train franchit le passage à niveau de Braibant. A droite, on voit la ligne 128 Ciney - Spontin - Dorinne-Durnal exploitée par le PFT. Dominique ALLARD.

Réforme des voitures du type K4

Les dernières voitures du type K4 ne devraient pas survivre au-delà du 12 décembre 2004. Il est en effet programmé de les retirer du service pour le nouvel horaire. Cette mesure sera rendue possible grâce notamment au remaniement du roulement des voitures à deux niveaux du type M6 et l'engagement de voitures I10 en réserve dans des trains P qui, en cascade, libéreront des voitures du type M4.

tuité du transport touchant depuis le 1er mars 2004 les fonctionnaires fédéraux et les travailleurs d'un certain nombre d'entreprises n'est certes pas étranger à ce bon résultat. En 6 mois, la SNCB a ainsi accueilli 6.178 voyageurs quotidiens supplémentaires. Dès le 1er janvier 2005, la gratuité (pour le voyageur s'entend) sera étendue au secteur privé, ce qui devrait

doper encore d'avantage le nombre de voyageurs. Enfin, depuis le début des grands travaux sur le ring d'Antwerpen en juin dernier, quelques 3.600 personnes ont acheté une carte-train, tandis que le nombre quotidien de personnes voyageant quotidiennement vers Antwerpen avec un billet ordinaire a progressé de 1.500, et avec une Key-Card, de 200.

A l'occasion du Grand Prix de Formule 1 de Belgique du 29 août, un train charter affrété par les organisateurs fut mis en marche entre Bruxelles et Verviers, et retour. Il était composé de deux voitures-restaurants ex. I10 et de la voiture bar-dancing 17.903 (également une ex. I10). Ici, le trajet du retour vers la Capitale, à Olne sur la ligne 37 entre Verviers et Liège. Michel HANSSSENS.





PHOTO 64-34 ↑ Comme signalé dans le précédent EN LIGNES, le trafic de pierre calcaire entre la carrière Solvay "Les Petons" d'Yves Gomezée et les fours à chaux de Millingen (D) a démarré le 12 juillet dernier. Le 30 août, le train 48555 vient de quitter le raccordement "Les Petons" et passe à hauteur de l'ancien point d'arrêt d'Yves-Gomezée. Jean-Luc VANDERHAEGEN.

A Monceau, une troisième locomotive de la série 77 est ajoutée au train, afin de disposer de la puissance nécessaire pour remorquer le train jusqu'à Montzen. Le 27 juillet, le 48555 remorqué par les 7743 + 7742 + 7732 du dépôt de Charleroi-Sud, vient de passer à proximité du haut fourneau d'Ougrée et arrive à Kinkempois. Ici, un arrêt de service sera marqué pour mettre en service la troisième locomotive, afin de poursuivre sans encombre le trajet dont la section Visé - Montzen est en forte rampe. Michel HANSENS.





*A Montzen, le 48555 est relayé jusqu'à Aachen-West par une locomotive de série 241 de la DB. Gemmenich, 5 août 2004.
Michel HANSSSENS.*

*Un second train est mis en marche facultativement plusieurs fois par semaine : 47581 Yves-Gomezée (racc. Les Petons) 23.07 -
Montzen 05.58. Le 11 août, le 47581 accusait plusieurs heures de retard. Les 5505 et 5519 bleues s'apprentent à le transférer de
Montzen à Aachen-West.
Michel HANSSSENS.*



LE VIADUC DE MORESNET EN FÊTE



Les travaux de rénovation du viaduc de Moresnet se sont achevés dans le courant du mois de septembre. Pour fêter cet événement, "Via Gulia", une ASBL créée pour l'occasion, a organisé un grand week-end de fête les 2 et 3 octobre. De nombreuses animations figuraient au programme, parmi lesquelles : circulations en autorails entre Montzen et le site des "Trois Bornes" à Gemmenich; expositions diverses, marché de produits du terroir, promenades Moresnet - Trois Bornes; Gemcorock Festival; circulation de l'Orient Express; spectacle Son & Lumière le samedi soir au pied du viaduc, etc. C'est le PFT qui assura les navettes en autorail, à l'aide du 4506 et du 4403, ce dernier appartenant au Stoom Centrum Maldegem. Ci-dessus : les deux autorails sur le viaduc, le 1er octobre. Ci-dessous : le 4506 du PFT sur le viaduc, vu d'hélicoptère. Michel HANSENS.





PHOTO 64-71 Le samedi 2 octobre, l'Orient Express participa à la fête. Au départ d'Eupen, remorqué par la 29.013, il rejoignit Montzen via Verviers, Angleur et Visé. Après avoir effectué deux allers-retours sur le viaduc, il retourna à Eupen par le même itinéraire. Yves STEENEBRUGGEN.

Le moment fort du week-end fut sans aucun doute le superbe spectacle Son & Lumière qui fut présenté au pied du viaduc le samedi soir, sous les yeux d'une foule venue en nombre. Michel HANSSENS.



Radiations

Une fois n'est pas coutume, depuis notre dernier *EN LIGNES*, aucun engin n'a été mis hors exploitation. Il est clair qu'après les radiations intervenues en 2002 et 2003, la situation est redevenue plus calme, d'autant plus, qu'à l'exclusion des dernières machines de la série 78, aucun engin moteur nouveau n'est attendu dans les deux prochaines années. Toutefois, victime d'une collision à la fin du mois de septembre, la 6269 du dépôt de

Kinkempois pourrait bien être réformée dans les prochains jours.

Dans un autre registre, si les négociations concernant le rachat des locomotives électriques de la série 3000 des CFL se concrétisaient, il est à craindre que des locomotives des séries 22 et 25 en fassent indirectement les frais.

La poursuite de la livraison des loco-

motives de la série 78 permettra de réformer dans les prochaines semaines les 14 dernières machines de la série 73 de la première tranche (7301 à 7335) toujours en activité au dépôt de Charleroi-Sud.

Nous publions ci-après les dernières fiches de radiation des locomotives électriques de la série 22. Nous poursuivrons dans notre prochain numéro, toujours par ordre de réforme, la publication des fiches des 84 et 51.

2231

Livraison à la SNCB : 13-08-1954

Numérotation : 122.031 : 13-08-1954 - 31-12-1970
2231 : 01-01-1971 - 05-02-2003

Dépôts successifs : Bruxelles-Midi : 13-08-1954 ⇨ Ronet : 01-07-1957 ⇨ Bruxelles-Midi : 04-12-1959 ⇨ Merelbeke : 28-09-1981 ⇨ Bruxelles-Midi : 28-05-1990 ⇨ Saint-Ghislain : 30-09-1991 ⇨ Monceau / Charleroi-Sud : 05-03-2000

Mise hors exploitation : 05-02-03 (démolie à Ronet 03/04-04)

Livrées successives : verte ⇨ bleue 07-04-1982

PHOTO 64-35 *Anderlecht, 08-10-1981.*
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



2232

Livraison à la SNCB : 20-08-1954

Numérotation : 122.032 : 20-08-1954 - 31-12-1970
2232 : 01-01-1971 - 05-02-2003

Dépôts successifs : Oostende : 20-08-1954 ⇨ Bruxelles-Midi : 01-03-1955 ⇨ Stockem : 12-06-1957 ⇨ Bruxelles-Midi : 29-09-1957 ⇨ Merelbeke : 28-09-1981 ⇨ Bruxelles-Midi : 28-05-1990 ⇨ Saint-Ghislain : 30-09-1991 ⇨ Monceau / Charleroi-Sud : 05-03-2000

Mise hors exploitation : 05-02-03

Livrées successives : verte ⇨ bleue 17-09-1983

PHOTO 64-36 *Holleken, 22-02-1980, J-L VANDERHAEGEN.*



2238

Livraison à la SNCB : 31-12-1954

Numérotation : 122.050 : 31-12-1954 - 00-05-1957
122.210' : 00-05-1957 - 28-01-1958
122.038" : 28-01-1958 - 31-12-1970
2238 : 01-01-1971 - 05-02-2003

Dépôts successifs : Oostende : 31-12-1954 ⇨ Bruxelles-Midi : 01-07-1957 ⇨ Stockem : 12-06-1957 ⇨ Bruxelles-Midi : 09-01-1959 ⇨ Merelbeke : 28-09-1981 ⇨ Bruxelles-Midi : 28-05-1990 ⇨ Saint-Ghislain : 30-09-1991 ⇨ Monceau / Charleroi-Sud : 05-03-2000

Mise hors exploitation : 05-02-03

Livrées successives : verte ⇨ bleue 10-05-1994



PHOTO 64-37 *Schaerbeek, 05-07-1988. Jean-Luc VANDERHAEGEN.*

2239

Livraison à la SNCB : 19-10-1954

Numérotation : 122.201 : 19-10-1954 - 31-12-1970
2239 : 01-01-1971 - 05-02-2003

Dépôts successifs : Bruxelles-Midi : 19-10-1954 ⇄ Merelbeke
28-09-1981 ⇄ Bruxelles-Midi : 28-05-1990 ⇄ Saint-Ghislain :
30-09-1991 ⇄ Monceau / Charleroi-Sud : 05-03-2000

Mise hors exploitation : 05-02-03

Livrées successives : verte ⇄ bleue 27-11-1981

PHOTO 64-38 *Sint Genesisus-Rode, + 5155, 25-06-1981*
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



2244

Livraison à la SNCB : 22-11-1954

Numérotation : 122.208 : 22-11-1954 - 31-12-1970
2244 : 01-01-1971 - 05-02-2003

Dépôts successifs : Bruxelles-Midi : 22-11-1954 ⇄ Merelbeke
28-09-1981 ⇄ Bruxelles-Midi : 28-05-1990 ⇄ Saint-Ghislain :
30-09-1991 ⇄ Monceau / Charleroi-Sud : 05-03-2000

Mise hors exploitation : 05-02-03

Livrées successives : verte ⇄ bleue 03-08-1995

PHOTO 64-39 *Chapois, 22-10-1982.*
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



2246

Livraison à la SNCB : 06-12-1954

Numérotation : 122.206 : 06-12-1954 - 31-12-1970
2246 : 01-01-1971 - 05-02-2003

Dépôts successifs : Bruxelles-Midi : 06-12-1954 ⇄ Merelbeke
28-09-1981 ⇄ Bruxelles-Midi : 28-05-1990 ⇄ Saint-Ghislain :
30-09-1991 ⇄ Monceau / Charleroi-Sud : 05-03-2000

Mise hors exploitation : 05-02-03

Livrées successives : verte ⇄ bleue 09-03-1982

PHOTO 64-40 *ATD-Schaerbeek, 02-01-1979.*
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



2250

Livraison à la SNCB : 08-10-1954

Numérotation : 122.039 : 08-10-1954 - 19-03-1958
122.212 : 19-03-1958 - 31-12-1970
2250 : 01-01-1971 - 05-02-2003

Dépôts successifs : Oostende : 08-10-1954 ⇄ Bruxelles-Midi :
02-05-1955 ⇄ Stockem : 12-06-1957 ⇄ Bruxelles-Midi : 29-09-
1957 ⇄ Merelbeke 28-09-1981 ⇄ Saint-Ghislain : 30-09-1991
⇄ Kinkempois : 23-05-1999.

Mise hors exploitation : 05-02-03

Livrées successives : verte ⇄ bleue 08-1986

PHOTO 64-41 *Antwerpen-Noord, 06-03-1982.* Pierre HERBIET.



LE POINT SUR LES TRAVAUX TGV

Les premiers coupons de rail garnissent aujourd'hui la ligne vers les Pays-Bas. Après les travaux d'infrastructure, place à la superstructure ! Nous découvrons l'aspect des chantiers TGV dans une situation arrêtée au 30 septembre 2004.

■ L1 Halle - Bruxelles

Trois voies du faisceau M, coincé pour rappel entre la ligne 96 et l'atelier TGV de Forest, sont posées et leur électrification a commencé, pour une mise en service en novembre ; parallèlement, la construction d'une installation de lavage des trains est entamée. La nouvelle voie B de la ligne 96 a été mise en service le week-end des 25 et 26 juin entre le pont de la rue du Charroi et le gril du Midi, libérant ainsi les emprises pour l'aménagement des deux voies TGV.

Côté faisceau Gand, les murs de soutènement et les piles encore nécessaires au viaduc qui permettra à la ligne nouvelle de quitter les voies des " terminaux TGV " vers la ligne 96N, sont en cours de construction. Au début de 2005, les deux voies de la ligne 28 seront mises hors service entre la gare du Midi et Cureghem pour permettre la construction du viaduc.

La fin des travaux TGV à Bruxelles-Midi est toujours prévue pour la fin 2006.

■ L2 Bruxelles - Liège

Entre Bruxelles-Nord et Schaerbeek, les nouvelles voies seront communes aux lignes 36 vers Liège et 25 vers Antwerpen; les travaux à hauteur du quadrilatère - pour mémoire, compris entre la rue des Palais, la place Verboeckhoven, le pont Teichman et l'avenue de Vilvoorde - se poursuivent par le creusement du tunnel qui recevra les deux voies de la liaison Schaerbeek - Jette. Cet ouvrage permettra aux deux futures voies de la ligne 36N de ne pas croiser à niveau celles vers Jette.

Parallèlement, la ligne 161/1, qui relie les lignes 161 et 28, aujourd'hui à voie unique, sera mise à double voie dans le tunnel existant.

En gare de Schaerbeek, les travaux concernent essentiellement la signalisation : le block 1, de type électrique ACEC doit être repris par le Block 8 de Bruxelles-Nord, de type PLP "Poste à logique programmable " en 2005.



La ligne 96 à Forest-Midi en direction de Bruxelles. A gauche, le faisceau M, coincé entre l'atelier TGV et la ligne 96. Son électrification est en cours. Forest, 22 août 2004. Baudouin DIEU.

Les premières poutrelles en béton du viaduc qui surplombera les voies des faisceaux de garage de Schaerbeek sont posées. A gauche, le block 8 qui commande, entre autres, le groupe R. Schaerbeek, 5 septembre 2004. Baudouin DIEU.



Entre Schaerbeek et Haren, un important viaduc doit permettre le franchissement des faisceaux de garage du groupe R et des voies de la ligne d'Antwerpen (lignes 25 et 27); les piles sont construites et les premières poutrelles en béton apparaissent. La bifurcation de la nouvelle ligne 25 vers Antwerpen se détachera des deux voies TGV juste avant le talus d'accès au viaduc, à hauteur de l'atelier de traction Diesel de Schaerbeek, et elles rejoindront la ligne 25 peu avant Buda, en traversant les terrains laissés libres par l'abandon des anciens faisceaux A et B de la gare de formation.

L'ancienne " voie lente " de la ligne 36 a été renouvelée entre Schaerbeek et Haren-Sud, et sa mise en service est intervenue en octobre dernier.

Maintenant, les trains de la ligne 36 roulent sur les nouvelles voies, tandis que l'ancien emplacement pourra être aménagé pour recevoir les deux voies venant du viaduc.

Entre la bifurcation de Diegem et Zaventem, les quatre voies des lignes 36 et 36N sont opérationnelles. En service régulier toutefois, seules les voies de la ligne 36 sont utilisées.

De Zaventem à Herent, les deux voies nouvelles de la ligne 36 sont en



Entre les gares de Kortenberg et de Nossegem, passage de l'IC 536 Eupen - Oostende, mené par la 1325. L'assiette de la ligne 36N est terminée et attend la pose des voies.

Christian VANHECKE, 2 août 2004.

service. L'aménagement de la plateforme des nouvelles voies de la ligne 36N se poursuit et avance à des degrés divers. Ainsi, entre Erps-Kwerps et Veltem, la nature des terrains exige la création d'un radier en béton sur près d'un kilomètre. Les deux tiers sont aujourd'hui réalisés, de telle sorte que la pose des voies de la ligne 36N entre la bifurcation de Nossegem et Herent peut être envisagé

pour le début de 2005. Entre Zaventem et Nossegem, à hauteur de la nouvelle bifurcation de Nossegem, la future voie qui permettra aux trains venant de Leuven de se diriger vers l'aéroport est posée jusqu'au premier passage inférieur sous la ligne 36; les travaux vers la ligne 36C ont déjà vu la construction de deux passages supérieurs et la tranchée est presque achevée.

La voie venant de Leuven vers l'aéroport est posée jusqu'au premier passage inférieur. Un IC Eupen - Oostende, composé d'une rame réversible I11, se dirige vers Bruxelles en circulant sur la voie A de la ligne 36. L'aéroport de Bruxelles-National se trouve à droite. Bifurcation de Nossegem, 6 septembre 2004.

Baudouin DIEU.



Entre Zaventem (exclu) et Herent (exclu), les nouvelles voies de la ligne 36 sont posées, tandis que l'emprise des anciennes voies est en cours d'aménagement. A Kortenberg, un IC Genk - Gent, composé de voitures M6 à deux niveaux, passe à hauteur des voies de desserte du raccordement D'Ieteren.

Baudouin DIEU, 6 septembre 2004.

En gare même de Leuven, outre les travaux aux voies autres que celles TGV (4 à 9), il reste à mettre en service deux des trois voies latérales côté Bruxelles, dont l'aménagement des quais est en cours. Le nouveau faisceau F, situé entre Interbrew et la ligne 36 et qui comporte six voies, est en service. On peut donc considérer que, en gare de Leuven, les travaux liés au TGV, sont terminés.

Liège-Guillemins

La physionomie de la gare des Guillemins change... Du 31 juillet au 4 octobre, la ligne 125 a été mise hors service entre Sclessin et les Guillemins, pour permettre l'aménagement du gril côté Meuse. De la sorte, les trains de la dorsale wallonne ont été déviés entre Flémalle-Haute et Liège-Guillemins par la ligne 125A (rive droite de la Meuse), ce qui a nécessité une adaptation des horaires et la mise en place d'un service d'autobus de substitution entre Liège-Guillemins et Sclessin pour la clientèle des trains omnibus. Ce système, un peu contraignant pour les voyageurs, permet de gagner énormément de temps dans le phasage des chantiers, les voies étant mises hors service en permanence pendant la durée des travaux.

↗ *La gare des Guillemins vers Angleur. Les voies 2 à 7 sont en service, celles côté Cointe ayant été mises hors service pour permettre la création de la nouvelle gare. Venant de Flémalle par la rive droite de la Meuse, un IC Lille - Herstal entre à la voie 5. Liège, 8 septembre 2004.*

→ *Côté Angleur, les voies de la ligne 37 ont été rectifiées depuis la sortie de la gare des Guillemins jusqu'au pont du Val Benoît. Un IC Oostende - Eupen quitte les quais des Guillemins vers Angleur. Liège, 8 septembre 2004. Baudouin DIEU.*



Un IC Herstal - Lille va quitter Liège pour Kinkempois. Sur les quais, les portiques qui soutiendront la structure de la future verrière sont en place. Liège, 8 septembre 2004. Baudouin DIEU.

En gare des Guillemins, les voies 9 à 14 ont été démontées pour permettre la poursuite des travaux de construction de la gare ; sont donc en service les voies 3 à 7, soit cinq voies seulement pour la réception et le passage des trains. Côté Meuse, le nouveau tracé des voies vers la ligne 37 est opérationnel ; on voit maintenant clairement l'alignement des voies à quai 3 et 4 vers la ligne 37.

Le 4 octobre, la ligne 125 a été raccordée au nouveau gril de la gare de Guillemins, et le service normal des trains a été rétabli.

En gare même, les travaux préparatoires à la mise en place de l'énorme verrière ont commencé ; les appuis provisoires garnissent maintenant les différents quais et les structures en béton, porteuses d'éléments de la verrière, font leur apparition. La méthode de mise en place de la verrière a été expliquée dans *EN LIGNES 57*. La première moitié du parking accolé à la colline de Cointe est achevée, et on distingue parfaitement les différents niveaux.

L2 Liège - frontière allemande

L3 Antwerpen - frontière hollandaise

Le point d'arrêt de Chênée, où se détachera la ligne nouvelle vers l'Allemagne de la ligne 37, est fermé provisoirement pour permettre l'aménagement de la bifurcation.

Nous reviendrons sur les tronçons Liège - frontière allemande et Antwerpen - frontière hollandaise dans le prochain numéro avec, pour ce dernier tronçon, le commencement de la pose de la voie.

Baudouin DIEU.

➤ **L'ICE 15 Bruxelles - Frankfurt quitte les Guillemins vers Welkenraedt, depuis la voie 2. On aperçoit maintenant l'alignement rectiligne des quais qui faisait cruellement défaut dans l'ancienne gare. A gauche, la voie 1 n'est plus en service. Liège, 8 septembre 2004.**

➔ **Du 31 juillet au 4 octobre, les deux voies de la ligne 125 ont été neutralisées pour permettre la création du nouveau gril. Une vue des travaux à l'entrée des Guillemins, où les deux voies sont en cours de remplacement. Liège, 8 septembre 2004.** Baudouin DIEU.



C'était il y a 40 ans : SUPPRESSION DES TRAMS DE LUXEMBOURG



PHOTO BD-190 En mai 1956, quatre motrices, dont les 1 et 5, et deux remorques des TVL stationnent devant le terminus de la gare de Luxembourg.
Bruno DEDONCKER, collection PFT.

Il y a 40 ans, plus précisément le 5 septembre 1964, circulait le dernier tram de la ville de Luxembourg, sur la ligne 10. A cette occasion, des cérémonies d'adieu furent organisés dans les différents quartiers parcourus par le « 10 ». Il s'agissait de la dernière ligne restée exploitée en tramway depuis mai 1961. Longue de 7 kilomètres, elle desservait les localités de Eich, Dommeldange, Beggen et Walferdange.

ORIGINE

C'est en 1874 que le collègue échevinal de la ville de Luxembourg fit établir un cahier des charges pour l'établissement d'une ligne de tramway à traction chevaline devant relier le centre de la capitale à la gare. Pour des raisons stratégiques, la gare avait été construite loin du cœur de la cité, en dehors même du territoire de la ville. Construite par Charles de Feral, la ligne fut inaugurée le 21 février 1875; le premier tram relia l'Athénée rue Notre-Dame à la Gare. A l'origine, elle était exploitée par la compagnie bruxelloise « Société Anonyme des Tramways Luxembourgeois ». La vitesse prévue par le cahier des charges était fixée à 12 km/h et l'écartement des voies de 1,435 m. Le réseau s'étendait sur 10 kilomètres.

En 1907, l'administration communale devenait propriétaire des lignes et du matériel, et entama la construction d'un réseau de tramways électriques. Le premier tronçon fut inauguré le 8 août 1908 et reliait le Centre à la Gare. La voie était établie à l'écartement métrique. A ce moment, toutes les remorques d'origine à traction chevaline furent démolies ou vendues suite à la différence d'écartement.

De 1908 à 1929, sept nouvelles lignes furent ouvertes à l'exploitation. Toutes avaient leur terminus à la gare. Le 6 septembre 1930, le réseau atteignit les deux communes voisines de Walferdange et de Steinsel. A ce moment, la longueur du réseau était de 30,9 kilomètres, et son parc comptait 34 motrices et 20 remorques de types divers, dont certaines construites par les Ateliers Métallurgiques de Nivelles en 1924. Le réseau resta ainsi inchangé jusqu'en 1950.

SUPPRESSION

En 1946, Le conseil communal de Luxembourg songeait à moderniser les transports en commun de la ville. Comme de nombreuses motrices dataient de l'ouverture de l'exploitation et commençaient à présenter des signes de fatigues, diver-

ses solutions furent envisagées. On songea à leur remplacement par des trolleybus, mais ce projet fut rejeté. En 1950, on projeta de moderniser le réseau en acquérant des motrices modernes du type américain PCC; malheureusement, elles étaient incompatibles avec le tracé archaïque des lignes. L'idée d'un gyrobus ne connut pas plus de succès. Finalement, en cette époque où régnait l'euphorie du tout-auto, les responsables décidèrent en 1958 le remplacement pure et simple des tramways par des autobus...

Cette reconversion s'effectua en quatre étapes, pour s'achever le 5 septembre 1964, avec la suppression de la ligne 10, sonnait l'heure du glas des TVL (« Trams de la Ville de Luxembourg »). Comme on peut le deviner, c'est avec un énorme regret que les usagers ont dit adieu à leur tram. Ce jour-là, le tout dernier tram assuré par la motrice n° 34 fut décoré de bouquets d'adieu. Il était précédé par un tramway à traction chevaline (une reconstruction en grandeur réelle des anciennes voitures au départ du châssis de la remorque 103), lequel connut un vif succès auprès de la jeunesse. Le cortège se terminait avec la circulation d'un autobus moderne qui prenait la relève. Se terminait ainsi l'histoire des tramways de Luxembourg, après 90 d'ans d'existence...

LE RENOUVEAU

Dans un avenir proche, la ville devrait à nouveau être parcourue par des trams, à commencer en 2007 par une ligne de trains-trams qui reliera la gare au plateau de Kirchberg et Findel avec connexion à la ligne du Nord à Dommeldange (longueur totale : 14,8 km). Ce projet, dénommé "mobilité.lu - Modul K" a été voté par la Chambre des Députés luxembourgeoise le 11 novembre 2003, après des années de discussions et de tergiversations. Une série de 15 trains-trams (+ 25 en option) a été commandée, sur base du train-tram de Sarrebrück. Ils seront pourvus d'un équipement bicourant 750 V continu pour la circulation urbaine, et 25 kV alternatif pour la circulation sur le réseau ferré. La vitesse pratiquée sera de 70 ou 100 km/h sur site propre selon que le train-tram circulera en agglomération ou en dehors; et de 50 km/h en circulation routière à l'intérieur des agglomérations. Le montant total de l'investissement s'élève à quelques 390 millions.

Le Kirchberg sera desservi à partir de Dommeldange et de la gare de Luxembourg au rythme de 15 minutes par des trains-trams.



Le "Musée des Tramways" situé rue de Bouillon à Luxembourg - Hollerich (info : avfletz@pt.lu) abrite la fameuse motrice n° 34 qui assura le dernier tramway, le tram à traction chevaline ainsi que la motrice n° 26 à trois essieux accompagnée de la remorque 121. Ces deux derniers véhicules furent initialement abrités par l'AMUTRA en attendant l'aménagement du musée de Luxembourg. Garrit JOOS, 26 avril 1992.

PHOTO BD-192 Le 30 juin 1956, la motrice n° 5 vient de franchir le viaduc de Luxembourg et se dirige vers la gare. Ce véhicule a été mis hors service le 5 septembre 1964, lors de la suppression du réseau. Bruno DEDONCKER, collection PFT.

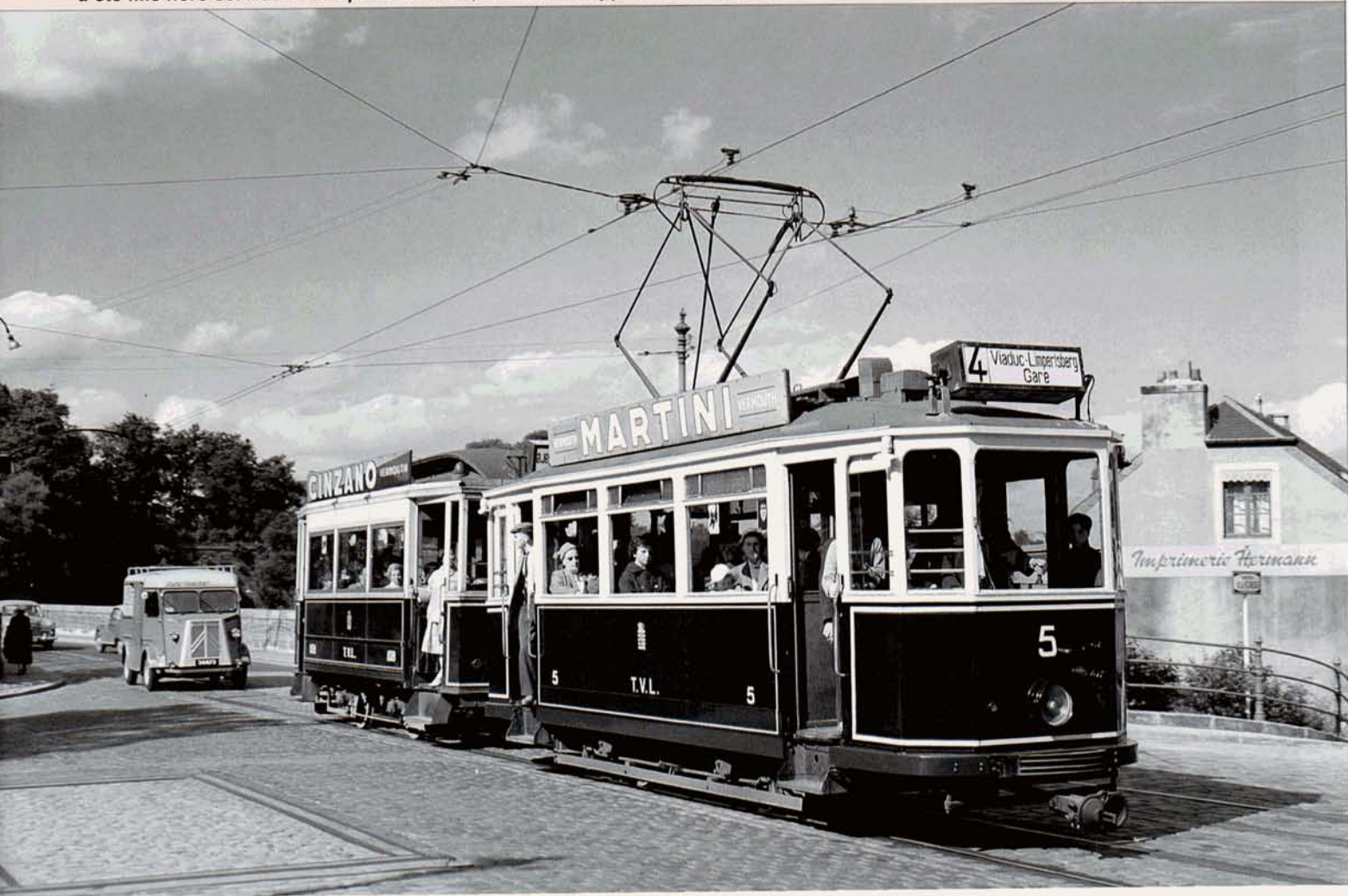




PHOTO BD-193 Le 25 novembre 1957, passage à la Place de Bruxelles en direction de la gare de la motrice n° 1 accompagnée de la remorque 108. Le réseau des TVL était électrifié à la tension de 550 V continu. Bruno DEDONCKER, collection PFT.

PHOTO BD-194 Le même jour au même endroit, la motrice n° 22 accouplée à la remorque 102, se dirige également vers la gare. Ce type de motrices comportait à trois essieux. Bruno DEDONCKER, collection PFT.





PHOTO BD-195 La motrice n° 8 et la remorque 109 photographiées le long de l'avenue de la Libération, le 30 juin 1956. Ce véhicule fait partie des premières motrices d'origine mises en service en 1908, et construites par Waggon Fabrik Uerdingen.

PHOTO BD-196 Le 25 novembre 1957, passage à la Place du Théâtre de la motrice n°29 assurant la desserte de la fameuse ligne 10 qui fut la dernière ligne de tramway encore exploitée au-delà de mai 1961. Cette motrice fut construite par les Ateliers Métallurgiques de Nivelles en 1924.

Bruno DEDONCKER, collection PFT.





PHOTO BD-197 En juin 1956, la motrice n°27 avec la remorque 101 passent sur le pont Adolphe en direction de la gare. Cet ouvrage franchit le fameux ravin de la Pétrusse qui sépare la vieille ville de la nouvelle. Bruno DEDONCKER, collection PFT.

PHOTO BD-198 La remorque 107 menée par la motrice n° 17 photographiée à la Place du Théâtre, le 25 novembre 1957. Bruno DEDONCKER, collection PFT.

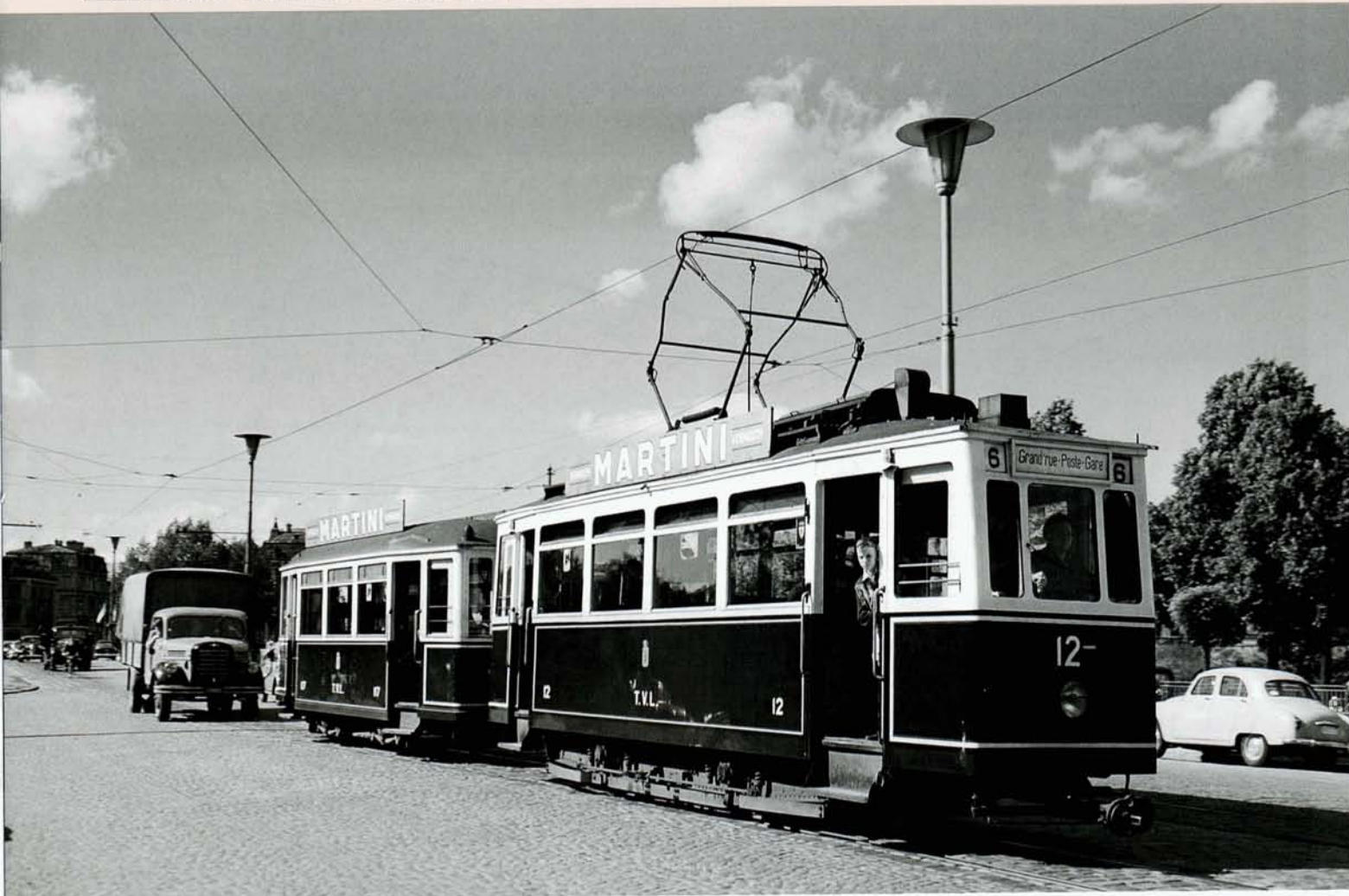




PHOTO BD-191 Gros plan sur la remorque à deux essieux 101 à la Place du Théâtre, le 23 novembre 1957.
Bruno DEDONCKER, collection PFT.

PHOTO BD-200 La motrice n° 12 et la remorque 107 sur le Pont Adolphe.

Bruno DEDONCKER, collection PFT.



il y a 50 ans ...

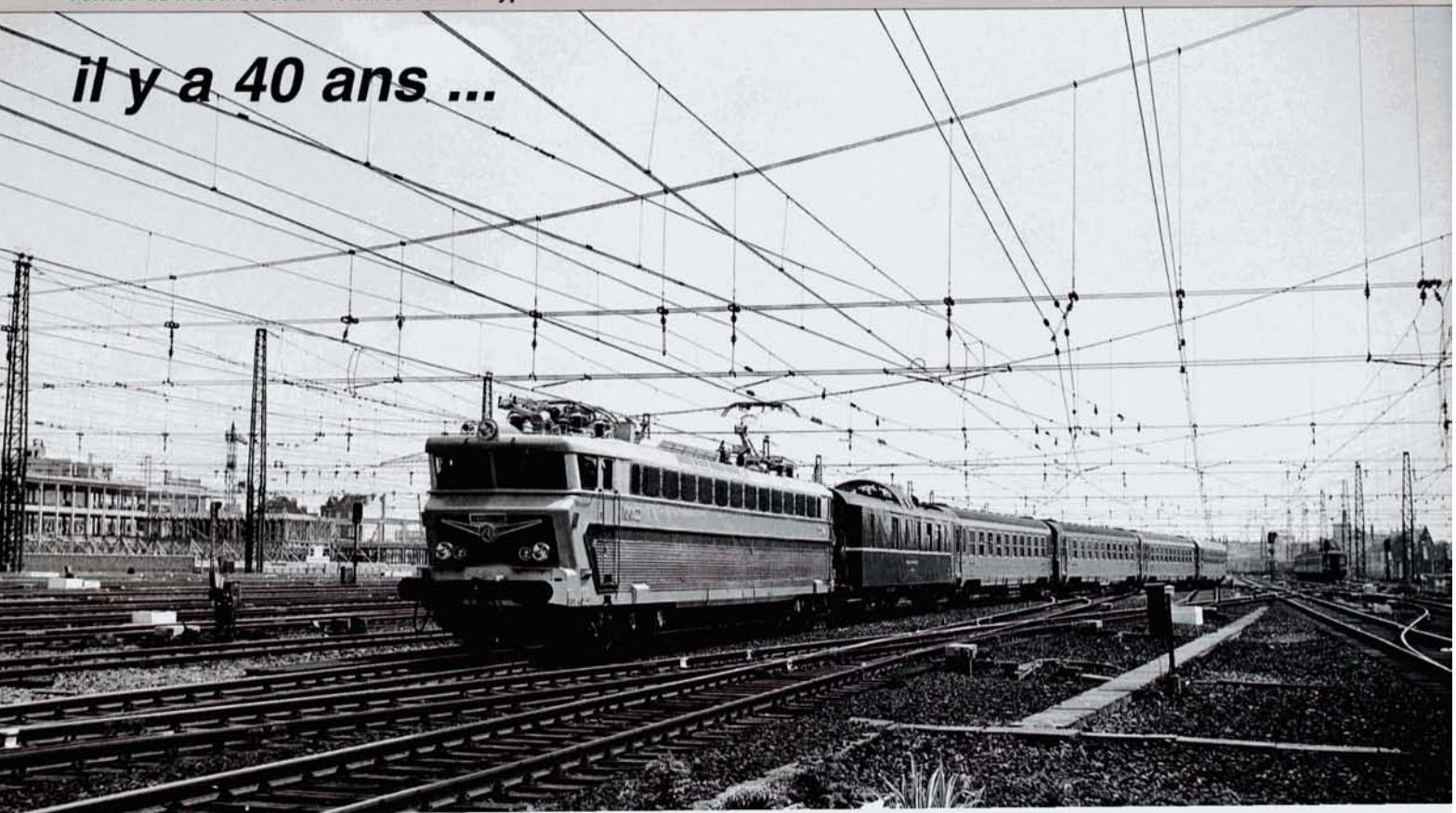


PHOTO BD-183 En 1954, alors que la Société Anglo-Franco-Belge (AFB) à La Croyère construisait les premières locomotives Diesel de la SNCB, les types 202-203, elle produisait également une série de 80 grosses machines à vapeur Mikado (1-4-1) du type WG pour le réseau du Central Railway (CR) des Indian Railways. En contractant cette énorme commande avec des conditions inacceptables mais malgré tout avalisées par la direction, l'AFB fit une très mauvaise affaire. Elle fut en effet forcée d'interrompre leur montage après la 16ème machine, entraînant une pénalité qui lui sera fatale : la livraison de deux locomotives identiques, équivalant à la faillite. L'AFB ne se remit jamais de cette affaire, abandonna la construction de locomotives et cessa ses activités en 1957. Ici, la WG 5802, lors d'une visite des ateliers le 16 octobre 1954. Ces Mikado furent produites à 2450 unités par divers constructeurs. D'une masse totale avec tender de 173,5 t et destinées au trafic marchandises, elles pouvaient remorquer des charges de 2100 t en rampe de 3 ‰, 1425 t en rampe de 6 ‰ et 975 t en rampe de 10 ‰. Leur chaudière était identique à celle des Pacific du type WP construites à la même période.

PHOTO BD-201 C'est en 1964 que la SNCF prit livraison des quatre premières locomotives quadriréaction de la série CC 40100. Ces impressionnants engins furent respectivement mis en service le 04-05-1964 (40101), 17-07-1964 (40102), 04-08-64 (40103) et 12-12-1964 (40104). Les six machines supplémentaires n'arriveront qu'en 1969 et 1970. C'est également en 1964 qu'apparurent les nouvelles voitures TEE inox PBA, lesquelles furent mises en exploitation commerciale à partir du 2 août 1964 en remplacement des autorails TEE. Le 27 mai 1964, un train d'essai tractée par la CC 40101 arrive à Bruxelles-Midi; la rame est composée d'une voiture de mesures et de voitures TEE du type DEV inox "Mistral".

Bruno DEDONCKER, collection PFT.

il y a 40 ans ...



il y a 20 ans ...



PHOTO 64-42 A la suite du manque chronique d'engins électriques, la SNCB décida en 1977 de remettre en service les 12 locomotives subsistantes de la série 29. Cet ultime sursis ne dura pas plus de 6 ans. Elles furent en effet réformées en bloc le 1er décembre 1984 (sauf la 2903 accidentée et la 2911 en mauvais état général qui furent radiées le 1er avril 1983). Leurs derniers tours de roue remontaient toutefois à la première moitié de 1983. C'est la 2908 qui assura le tout dernier service, le 22 juin 1983 à Oostende, où elle était affectée aux manoeuvres en gare. Le 7 juin 1983, quelques jours avant son garage, elle vient de se mettre en tête d'une rame de voitures du type M4 accompagnées d'une voiture-lits, qu'elle transférera vers le faisceau de garage.

Pierre HERBIET.

PHOTO 64-43 Les dernières voitures du type M3 ont terminé leur carrière à la fin de 1994. Ces voitures légères de grande capacité, spécialement commandées pour le trafic sur les lignes secondaires, furent construites à 46 unités en 1960 par l'Atelier Central de Mechelen. Elles étaient dérivées des voitures du type M2 desquelles elles avaient conservé l'allure générale. Elles circulèrent durant toute leur carrière en Flandre Orientale et en Flandre Occidentale avec des incursions dans le Hainaut et le Brabant. Après leur réforme, 28 voitures furent acquises par le réseau privé italien "Ferrovie Nord Milano", où elles circulent toujours aujourd'hui. Le 24 avril 1983, un omnibus en provenance de Geraardsbergen, composé de quatre M3, arrive à Enghien.

Pierre HERBIET.

il y a 10 ans ...



PFT-TSP 26.101



Le PFT apparaît dans le jeu-vidéo Train Simulator grâce à MS TrainStop

Après le succès rencontré avec le jeu Flight Simulator, Microsoft ne pouvait ignorer le concept de *Train Simulator*. Ainsi, au cours de l'été 2000, le géant de l'informatique dévoilait ses plans pour satisfaire également les passionnés de trains, et la société américaine se mit à l'ouvrage pour que le nouveau *Train Simulator* (MSTS) puisse être disponible en Amérique au printemps 2001.

Pour la réalisation du jeu, Microsoft essaya d'obtenir un très haut niveau de réalité, qui fut effectivement atteint dans la plupart des cas. On reconnaît ainsi les locomotives et les itinéraires empruntés associés au jeu. Les amateurs de trains peuvent jouir de quelques échantillons de haute technologie, comme la locomotive anglaise du célèbre train "Flying Scotsman", et le très réputé "Orient Express". Le joueur peut choisir parmi six itinéraires pré-programmés : il peut ainsi conduire l'*Orient Express* dans les Alpes autrichiennes dans les années vingt, ou le *Flying Scotsman* dans les Midlands anglais quelques années plus tard, ou encore un train rapide Amtrak Acela le long de la côte ouest américaine.

Tout comme le *Flight Simulator*, le MSTS consiste en une structure ouverte dans laquelle l'amateur peut importer des locomotives et wagons, construire des lignes de chemins de fer, façonner des itinéraires. Ce qui peut paraître plus facile à dire qu'à faire... Ainsi, dès la sortie de MSTS, les premiers modèles apparurent, disponibles sur de nombreux sites Internet.

Les possibilités qu'offrait MSTS pouvaient de la sorte grandement s'élargir... Bien que Microsoft, dans sa structure ouverte, ne livrait qu'une base de jeu - dans laquelle d'ailleurs de nombreux "bugs" apparaissaient -, les utilisateurs ferroviathes eurent vite fait de trouver des améliorations, comme par exemple Skyconductor, programme qui donne à MSTS une bien meilleure lisibilité.

En Belgique, de nombreux sites *Train Simulator* apparurent. Le premier concernait la fabrication d'un wagon de marchandises; il fut rapidement suivi par d'autres qui présentaient un large éventail du matériel belge. L'équipe dirigeante fut appelée par le surnom de Frans Vranken : *MS TrainStop*; elle se composait de spécialistes qui travaillaient à des modèles pour MSTS, mais aussi pour d'autres simulateurs comme Trainz et BVE. Le but de l'équipe était d'offrir pour les différentes simulations une idée réaliste du parc de matériel belge, principalement pour MSTS toutefois.

MS TrainStop engrangea rapidement de beaux résultats. Ainsi, l'équipe présenta des locomotives Diesel des séries 51 et 62, quelques voitures parmi lesquelles les M2, les nouveaux autorails série 41 et un très beau parc de wagons à marchandises, dont les célèbres Shimms; l'équipe ne se contenta pas que de petits projets : la création des lignes 25/27 virtuelles en est un bon exemple.

L'attrait pour les trains, la découverte du

PFT et leur goût pour la nostalgie amenèrent les animateurs à élaborer un projet plus difficile : la 26.101 virtuelle ! L'idée commença avec la conception de la locomotive à vapeur et s'étendit rapidement à un train complet du PFT, composé de voitures K1. Comme *MS TrainStop* voulait proposer à ses fans uniquement un produit de qualité, l'équipe entama un travail long et fastidieux, qui prit plus de temps que prévu. Le résultat est d'un réalisme époustoufflant, avec des éléments de décor très détaillés, des animations et un bruitage réaliste.

Plus d'une fois, les réalisateurs vinrent observer la 26.101, enregistrer ses ronronnements, découvrir le poste de conduite. De cette manière, ils purent reproduire la locomotive le plus fidèlement possible, certes avec quelque retard, et elle peut maintenant arpenter les rails virtuels des ordinateurs... Un travail minutieux, de longue haleine, où la 26.101 du PFT et les voitures K sont reproduites avec exactitude. On peut même voir sur la tablette d'une des voitures un numéro de "EN LIGNES"... avec la 26.101 en couverture ! Bravo à l'équipe de *MS TrainStop* qui a su adapter la 26.101 réelle au monde virtuel de l'informatique !

Les amateurs intéressés par le jeu *Train Simulator* peuvent se connecter sur le site Internet <http://www.mstrainstop.com> où ils pourront découvrir une vaste panoplie de matériel belge et les projets de *MS TrainStop*, Trainz et BVE..

Jeroen Weckers - Baudouin DIEU.

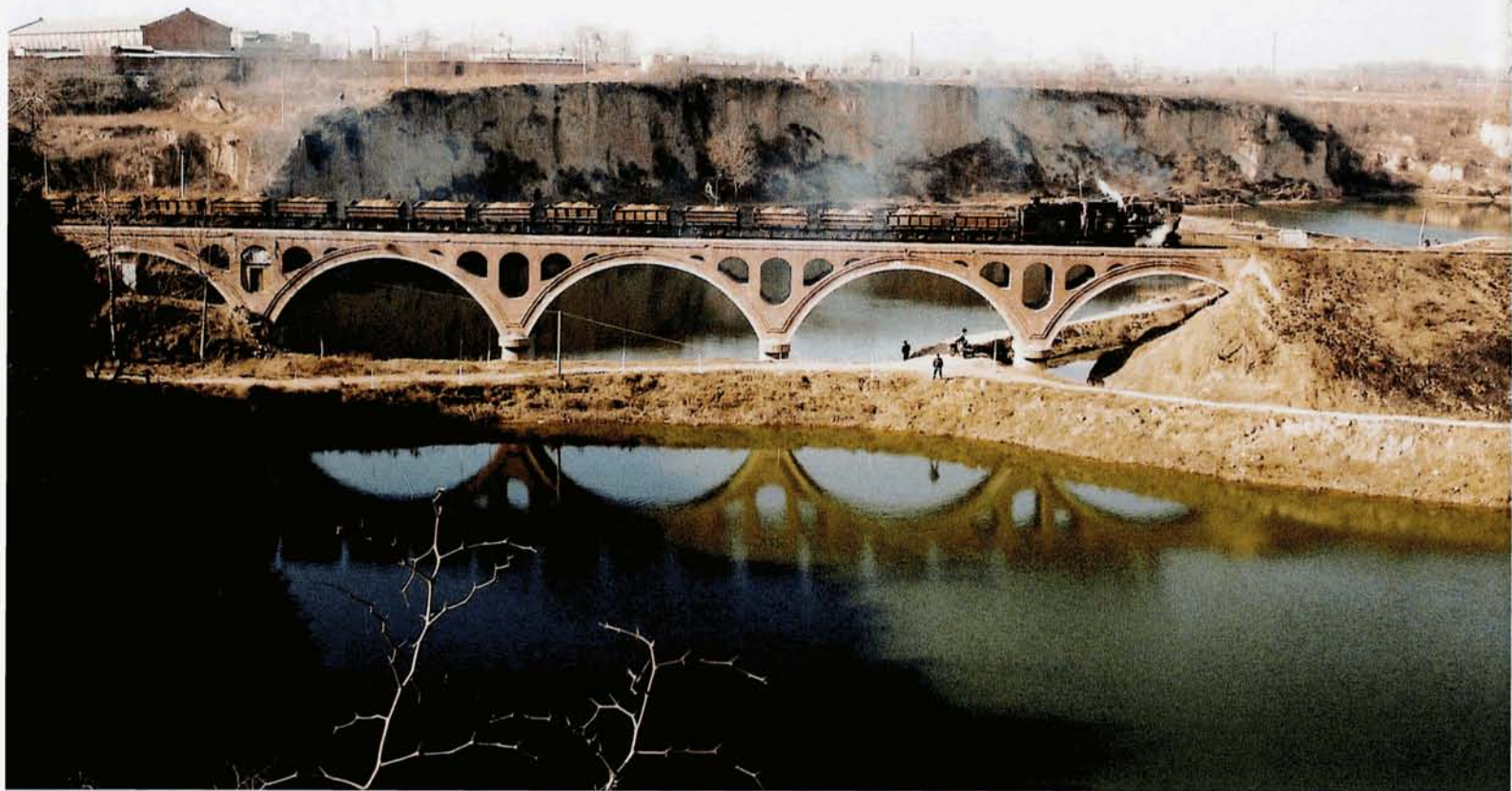
Hier

La ligne 116 Manage - La Louvière fut mise en service le 29 janvier 1848, par le "Chemin de fer de Namur à Liège, Mons à Manage et Namur à Dinant". Son exploitation fut reprise le 1er janvier 1859 par l'Etat Belge. La gare de La Croyère, entre La Louvière et Manage, a vu les trains s'arrêter jusqu'au 3 juin 1984. Outre les installations réservées aux voyageurs, de nombreuses voies marchandises étaient nécessaires à la desserte des nombreux raccordements et lignes industrielles. Devant la gare, la correspondance avec le tram vicinal était harmonieusement assurée. Le 2 avril 1978, le TT7191 Manage - Mons omnibus, assuré par l'autorail 4506 d'Haine-St-Pierre, s'arrête à La Croyère. PHOTO 64-44 ↓ Aujourd'hui, les trains traversent les installations laissées à l'abandon. Le faisceau et abords de la gare sont envahis par la végétation; seul subsiste le raccordement vers les laminoirs de Longtain. Le 29 août 2004, passage du train P 8741 Schaerbeek - Binche.

Photos : DIEU - Pierre HERBIET.

Aujourd'hui

CHINE : LE DERNIER PARADIS DE LA VAPEUR



Sur le réseau du "Xingyang Limestone Railway", un train chargé d'argile, composé de rustiques petits wagonnets à deux essieux, franchit le fameux pont à arches, un ouvrage très rare en Chine. Ian Lawrence, 31 décembre 2003.

3. LES VOIES ETROITES

En Chine aussi, les locomotives à vapeur existent sous toutes formes et types. Quand on voit une photo d'une énorme QJ en action, on a tendance à oublier qu'il circule toujours des machines d'un ordre de grandeur totalement différent : des petites locomotives à vapeur à voie étroite. Plusieurs réseaux à voie étroite subsistent en Chine, sur lesquels le temps semble s'être arrêté il y a des décennies. Des séries d'origine C2, C3 et C4, il ne reste que des locomotives du type C2 en action. Le chiffre 2 indique que leur masse dépasse 20 t. La plupart d'entre elles ont été construites par *Chrzanow* en Pologne, mais aussi en URSS et chez *Tampella* en Finlande. Elles sont directement dérivées des célèbres Px 48 polonaises. Cela se voit notamment à leur chaudière, leur train de roue (0-4-0) et le tender à trois essieux. La cabine de conduite est toutefois assez différente du modèle polonais. Après ces quelques lignes, nous allons découvrir ces remarquables réseaux.

Comme ce fut le cas dans la plupart des pays, les réseaux à voie étroite en

Chine ont également fortement rétréci ces dix dernières années. De nombreuses lignes ont été soit supprimées, soit fermées au trafic des voyageurs. Les réseaux encore actifs ne doivent bien souvent leur survie qu'à l'absence de route ou à leur état lamentable, ou encore à leur isolement complet. Il n'y a donc aucune autre alternative que le train pour transporter les marchandises et les voyageurs. Toutefois, la Chine a mis en oeuvre un vaste programme de construction de nouvelles routes à travers tout le pays. Vu la très grande vitesse à laquelle ces travaux progressent, il est clair que les jours de ces réseaux sont comptés. De plus, sur de nombreuses lignes, la traction à vapeur cède sa place à des locomotives Diesel modernes. Une seule question se pose donc plus que jamais : jusque quand la vapeur tiendra-t-elle encore ?

La plupart des réseaux subsistants ne sont donc plus desservi que pour le trafic des marchandises. Ainsi, on trouve à Weiyuan (dans le sud de la Chine) et à Yinghao (dans le centre de la Chine) des réseaux implantés dans des régions charbonnières, où le train est utilisé par évacuer la production. A Weiyuan, le charbon est directement

utilisé pour le fonctionnement des usines locales.

A Huanan, en plus du charbon, il existe également un trafic de bois. Avec ses 50 kilomètres de lignes, ce réseau est le plus important de Chine utilisant toujours la traction à vapeur.

Au début de 2004, des amateurs ont découvert un réseau que personne jusqu'alors ne connaissait. Situé à Yin-hao, le train est utilisé pour évacuer le charbon jusqu'à une bande transporteuse. Longue de plusieurs centaines de mètres, celle-ci déverse directement le charbon dans des wagons à voie normale qui sont alors confiés au réseau national.

A Xingyang (centre-Chine) et à Dahui-chang (près de Beijing), on trouve deux petits réseaux en activité dans des carrières de pierre et d'argile.

La ligne du "Xingyang Limestone Railway" est connue pour son superbe viaduc à arches, un ouvrage très rare en Chine. Le réseau de Dahui-chang a quant à lui la particularité d'être à double voie (voir photo dans le *EN LIGNES 61* page 57), sur lequel on peut avoir la chance de photographier le croisement de trains à vapeur.

La dernière ligne à voie étroite que nous allons découvrir et qui utilise toujours la traction à vapeur, est quelque peu particulière et mérite une attention particulière : il s'agit du "Shixi Coal Railway". Sans le moindre doute, ce réseau peut faire partie des plus belles lignes à voie étroite du monde. Ceci est dû en particulier au fait que son trajet traverse une jungle, et que le matériel utilisé semble être issu directement des livres d'histoire !

Le réseau se compose d'une ligne de 20 kilomètres reliant Shixi à Huangcunijn. A Mifengyan, il existe une bifurcation donnant accès à une courte antenne.

Journellement, quatre paires de trains de voyageurs circulent sur la ligne. Le prix du trajet revient à la somme de ...

0,30 ! Les chocs et coups ressentis dans les très inconfortables voitures sont même compris dans le prix ! Malgré cela, le réseau n'a jamais reçu la moindre réclamation des voyageurs. Il faut préciser qu'il n'y a aucune autre alternative pour se déplacer dans cette région. Il a toutefois été envisagé de transformer la plus grande partie de ce réseau en route, afin de désenclaver la région.

Depuis le début de 2004, le charbonnage qui était situé à l'extrémité de la ligne a été fermé, ce qui a entraîné la quasi disparition du trafic de charbon. Il est toutefois question de réactiver son exploitation, ce qui pourrait ressusciter ce trafic. En dehors du trafic charbonnier, il subsiste toujours un certain transport de marchandises nécessaire pour la vie de tous les jours vu l'absence totale de routes.

Un autre charbonnage est toujours exploité, situé au début de la ligne. Sa production est évacuée en traction électrique, par une courte ligne.

Actuellement, on ne parle plus de construire une route en lieu et place du chemin de fer, le vent ayant changé de direction... C'est qu'entre-temps, les autorités ont pris conscience du pôle touristique qu'attire de plus en plus la ligne, en combinaison avec la visite du gigantesque Bouddha de Leshan, situé à quelques 30 kilomètres. Cette extraordinaire statue est désormais classée comme patrimoine culturel mondial par l'UNESCO. Malheureusement, les responsables veulent transformer la ligne en réseau touristique, avec de nouvelles locomotives à vapeur et des voitures

modernes aux couleurs fantaisistes, avec comme conséquence la disparition du véritable caractère et du charme de ce réseau... Ces derniers mois, plusieurs habitations ont déjà été démolies aux abords de la gare de Shixi pour faire de la place en vue de construire des hôtels.... Il reste à espérer que les habitants pourront tirer profit de cette nouvelle vocation et ainsi quelque peu améliorer leur niveau de vie, tout en conservant leur culture traditionnelle qui fait la richesse de leur région.

En règle générale, on peut donc craindre que l'ensemble de ces réseaux à voie étroite tels qu'ils fonctionnent encore aujourd'hui, seront fermés à très court terme. De plus, ce n'est pas leur reconversion en ligne touristique qui permettra, comme nous venons de le voir, de sauvegarder leur charme.

Avec la suppression de ces lignes à voie étroite, c'est donc de nouveau une page d'histoire qui sera tournée, la fin d'une ère, la fin d'une époque qui jamais plus ne reviendra...

Dave HABRAKEN.

PHOTO 64-45 *Le charme magique des réseaux à voie étroite : approvisionnement des sablières de la locomotive 14 du "Yinghao Coal Railway" au dépôt de Huangmen. Le sable permettra d'améliorer l'adhérence de la machine sur les fortes rampes qui parsèment ce réseau extraordinaire. A droite, quelques C2 attendent des jours meilleurs...*

Dave HABRAKEN, 15 août 2004.





PHOTO 64-46 ↑ - PHOTO 64-47 ↓ Le 7 août 2004, la locomotive 14 du "Yinghao Coal Railway" vient d'arriver au dépôt de Huangmen. Le machiniste et son chauffeur peuvent retourner dans leurs familles, tandis que la machine sera immédiatement réutilisée par une nouvelle équipe de conduite. La mine visible à l'arrière plan est malheureusement fermée depuis quelques années. Dave HABRAKEN.





PHOTO 64-48 Un train remorqué par la S2 n° 14 du "Yinghao Coal Railway" arrive à son terminus, la gare de Xiangyang. Il vient de déboucher de l'unique tunnel établi sur la ligne.
Dave HABRAKEN, 7 août 2004.

PHOTO 64-49 A Xiangyang, sur le "Yinghao Coal Railway", une courte antenne bifurque pour desservir le charbonnage de Lingwa. Sur ce court trajet établi en très forte rampe, les C2 ont le plus grand mal pour remorquer leur lourde charge. Pour cette raison, la locomotive 15 ne remorque que quatre wagons de charbon vers Xiangyang.
Dave HABRAKEN, 8 août 2004.





PHOTO 64-50 Le 13 août 2004, un train à destination de Huangjinggou remorqué par la locomotive 14 du "Shixi Coal Railway" vient de déboucher du tunnel à la sortie duquel est établie la gare de Bagou. On remarquera à droite le centre commercial de cette localité ! Toutes les gares de la ligne sont protégées à l'aide de signaux mobiles, comme on peut le voir à gauche de la machine. Tous les signaux lumineux sont depuis longtemps hors service (un ancien signal lumineux est visible à l'extrême droite de l'image, au-dessus du poteau surplombant le magasin).

PHOTO 64-51 Le 13 août 2004, la machine 14 du "Shixi Coal Railway" quitte la bucolique gare de Bagou en tête d'un tortillard à destination de Huangjinggou. A gauche de la photo, des wagons de marchandises sont encore utilisés pour approvisionner les habitants de ce charmant village.
Dave HABRAKEN.





PHOTO 64-52 Dans les environs de Badong se trouve un magnifique viaduc situé dans un site pour le moins extraordinaire. Une fois par jour, une paire de trains franchit cet ouvrage, remorqués par une C2. Le 14 août 2004, un train vide tracté par la locomotive 32, retourne vers le charbonnage. Dave HABRAKEN.

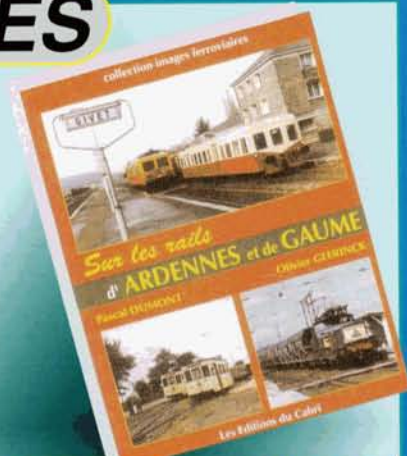
Le dernier jour de 2003, une C2 du "Xingyang Limestone Railway" traverse une vallée érodée en tête d'une rame vide en direction d'une exploitation d'argile. Le trafic sur cette ligne est malheureusement très irrégulier, les trains ne circulant pas tous les jours. Ian Lawrence, 31 décembre 2003.



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 67). Ne tardez pas à le commander avant qu'il ne soit épuisé !
Communication : LOCO 2005.



SUR LES RAILS D'ARDENNES 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 1100 gr - voir page 67).
Communication : "Ardennes".

CALENDRIER : Une erreur d'impression s'est glissée dans le calendrier 2005 mis en vente lors des Journées du Patrimoine de St-Ghislain. Les dates des mois de juin, septembre, octobre et novembre sont décalées et ne correspondent pas aux jours de la semaine. Si vous avez acheté ce calendrier lors des journées Portes Ouvertes du 11 et 12 septembre, vous pouvez l'échanger au stand PFT, lors de la journée Portes Ouvertes du samedi 11 décembre à Saint-Ghislain

Rectifications

EN LIGNES 63 :

- page 13 : photo du haut : la dernière voiture-lits est du type **MU** et non AB30.
- page 14 : texte 3e colonne, dernière phrase : il faut bien sur lire **St-Maurice** et non St-Moritz
- page 17 : dans la légende de la photo du bas, il faut lire : ... 1435 **Denderleeuw** / Bressoux...
- page 21 : les trois autorails SNCF vendus en Roumanie sont les X 4520, X 4522 et X 4553. Ils sont renumérotés X 4500/8400, X 4501/8401 et X 4502/8402.

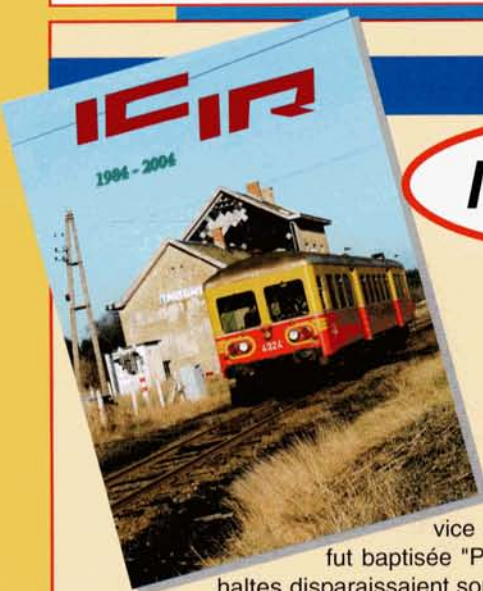
PHOTO-THEME 63

Série indissociable de 10 photos au format 10x15, montrant des autorails (2ème partie) sur des services, gares et lignes supprimés avec de la mise en oeuvre du plan IC-IR 84.

Prix : € 10 + frais de port (voir page 67 - poids : 75 g).

Communication : PHOTO-THEME 63

- 63-01 : 4319 à Esneux
- 63-02 : 4320 à Sint-Maria-Lierde
- 63-03 : 4327 à Bourcy
- 63-04 : 4328 à Oudenaarde
- 63-05 : 4332 à Tavigny
- 63-06 : 4336 à Remouchamps
- 63-07 : 4405 à Vichte
- 63-08 : 4410 à Zingem
- 63-09 : 4502 + 4503 et tram à Anderlues
- 63-10 : 4602 à Papignies



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.

Vous pouvez dès à présent commander cet ouvrage par correspondance ou l'acquérir lors de la Journée Portes Ouvertes de Saint-Ghislain du 11 décembre.

- Format :** 210 x 297 mm
- Nombre de pages :** 216
- Nombre de photos :** 400
- Langue :** bilingue français - néerlandais
- Prix :** € 35,00
- Poids :** 1250 g (frais d'envoi, voir page 67)
- Communication :** IC-IR

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 € 23,50 750 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 € 16,95 150 g

IC-IR



NOUVEAU IC-IR

VOIR PAGE 66

- 400 photos
- 216 pages
- Textes bilingues
- € 35,00
- Frais de port : 1250 g

Autres éditions

- Vapeur en Belgique - tome I (par Phil Dambly) € 48,34 1390 g
- tome II (par Phil Dambly) € 48,34 1905 g
- Petite histoire de la gare de Namur € 7,93 390 g
- La ligne du Luxembourg (Ed. CFFL) € 24,60 7650 g
- Les locos polycourant de Paris-Bruxelles - volume I € 36,69 400 g
- volume II € 36,69 550 g
- Les Vicinaux du groupe de Leuven € 24,54 800 g
- En Belgique sur les rails d'autrefois (Ed. du Cabri) € 32,23 750 g
- Les Vicinaux du Brabant € 42,14 1300 g
- Les locomotives à vapeur types 64 et 81 € 32,23 850 g
- Trams en Ardennes (Tramfan - Zoom n°1) € 20,00 750 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
- Croix de Hesbaye € 24,00 990 g
- La gare de Morlanwelz € 17,00 950 g
- Balade vicinale en Belgique € 45,00 1905 g
- La gare et la Ville € 19,00 850 g



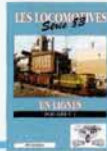
En Lignes

En Lignes

- abonnement 2005 Belgique € 36,00
- 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 63 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 64-24) peuvent être obtenues au format 10x15 cm en couleurs, sauf les numéros suivis de la mention NB (par exemple PHOTO 64-29 NB) qui sont des photos noir et blanc. ATTENTION : numéro(s) à préciser à la commande sur carte postale, lettre, internet ou fax. Date limite de commande : le 30-12-2004; date de livraison: +/- 15-02-2005. 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, internet ou fax. Pas de date limite, toutes les photos sont disponibles.

- Prix par photo € 3,72 7 g

Photos-thèmes

Sauf indication, pochettes de 10 photos couleurs 10x15 cm (■ = en noir-blanc)

- N° 23 : Les voitures M3 ex. SNCB en Italie € 10,00 75 g
- N° 30 ■ : Un samedi-midi à Lot (EL 38 p. 12) € 30,00 75 g
- N° 31 ■ : Voyage PFT au Danemark (15 photos) € 15,00 105 g
- N° 36 : Locos à vapeur préservées par la SNCB € 10,00 75 g
- N° 38 : Les signaux mécaniques de Florenville € 10,00 75 g
- N° 40 : La gare de Schaerbeek-Formation € 10,00 75 g
- N° 41 : Locomotives série 51 en vert "1970" € 10,00 75 g
- N° 42 : Locomotives séries 52-53-54 en vert "1970" € 10,00 75 g
- N° 44 : La locomotive 8275 € 10,00 75 g
- N° 45 : Locomotives série 59 en vert "1970" € 10,00 75 g
- N° 46 : Les automotrices Budd SNCB sur le SATTI € 10,00 75 g
- N° 47 : Les 60/61 en vert "1970" (15 photos) € 15,00 105 g
- N° 48 : L'atelier de Bertrix € 10,00 75 g
- N° 49 : Les 62/63 en vert "1970 Salzinnes" € 10,00 75 g
- N° 50 : Les 62/63 en vert "1970 Latour" € 10,00 75 g
- N° 51 : Voyage d'adieu des locos série 80 € 10,00 75 g
- N° 52 : Les 62/63 en vert "1970 Kortrijk" € 10,00 75 g
- N° 53 : Automotrices postales (15 photos) € 15,00 105 g
- N° 54 : Les 62/63 en livrée transitoire € 10,00 75 g
- N° 55 : Locomotives série 51 (15 photos) € 15,00 105 g
- N° 56 : Locomotives série 64 en vert "1970" € 10,00 75 g
- N° 57 : Locotracteurs série 91 € 10,00 75 g
- N° 58 ■ : Les Trains-Autos (7 photos) € 10,00 75 g
- N° 59 : Les 5122 et 5135 en Italie € 10,00 75 g
- N° 60 : Vapeur chinoises € 10,00 75 g
- N° 61 : Les 62 en activité au Luxembourg € 10,00 75 g
- N° 62 : Les autorails avant le plan IC-IR84 (1e partie) € 10,00 75 g
- N° 63 : Les autorails avant le plan IC-IR84 (2e partie - page 66) € 10,00 75 g

Articles divers

Pin's

- 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 bicolore € 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

Cartes postales

- Série 1 à 7 (12 vues SNCB + CFL par série) € 3,72 105 g
- CP 8 à 17 : 10 cartes noir et blanc des gares de Spontin, Frameries, Ciney (2 X), Gouvy, St. Ghislain, Trois-Ponts, Remouchamps et Huy € 5,00 80 g
- CP 21-28 : 8 CP des gares de Dorinne, Evrehailles (2 X), Purmode, 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

Cassette vidéo - DVD

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

LA 26.101 en DVD

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. Les articles récents sont généralement 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 500 g	€ 1,05	€ 1,85
jusque 1000 g	€ 1,50	€ 3,50
jusque 2000 g	€ 1,50	€ 3,50
jusque 3000 g	€ 1,50	€ 3,50
jusque 4000 g	€ 1,50	€ 3,50
jusque 5000 g	€ 1,50	€ 3,50

€ 2,60	€ 5,90
€ 2,60	€ 5,90
€ 3,60	€ 11,90
€ 5,80	€ 16,50
€ 6,65	€ 16,50
€ 7,50	€ 16,50

■ ARTICLE EN VOIE D'ÉPUISEMENT

