

# EN LIGNES



**REVUE BIMESTRIELLE**  
**N° 65 - FEVRIER 2005 - € 8,50**  
SUISSE : 13,70 CHF  
BUREAU DE DEPÔT : B - 1180 BRUXELLES 18  
EDITEUR RESPONSABLE : KOOB J-P, SQUARE VERGOTE 6, 1200 BRUXELLES

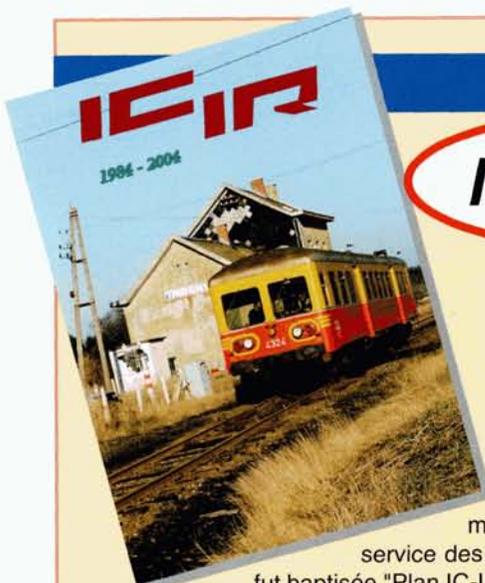
Patrimoine Ferroviaire Touristique



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



Toeristisch Spoor Patrimonium



**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.

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

## Editorial

*Vous avez été nombreux à soutenir notre association par le renouvellement de votre abonnement à la revue ainsi que par votre participation à la journée Portes Ouvertes de Saint-Ghislain du 11 décembre dernier.*

*Plus que jamais, les animateurs essaient de satisfaire les demandes des amateurs, aussi bien en terme de voyages que d'activités ou de publications; c'est sans doute cet acharnement qui permettra un jour au PFT d'être reconnu pour l'action de sauvegarde de la mémoire ferroviaire et pour la promotion du rail en général qu'il mène maintenant depuis près de vingt ans !*

*A l'actif de l'année écoulée, il faut bien entendu mentionner le conventionnement de la ligne 128, la poursuite des travaux au Musée du Rail, la restauration du matériel avec l'arrivée de la 5941, la publication de six revues et d'un livre, l'organisation de cinq voyages pour les amateurs, et d'un inoubliable périple en Chine !*

*L'année 2005 ne sera pas en reste, puisqu'il est d'ores et déjà prévu la parution de deux ouvrages et, bien sûr, le retour tant attendu de la P8 roumaine !*

*Merci encore à vous, fidèles lecteurs, de nous soutenir dans notre action.*

*N'hésitez pas à nous formuler vos suggestions, remarques et griefs pour que, tout au long de l'année, nous puissions toujours faire mieux !*

*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 :** L'association française d'amateurs BB22388 basée à Somain (Nord) envisage de réaliser un réseau miniature modulaire représentant la région frontalière de Péruwelz/Somain. Elle recherche des amateurs susceptibles de participer à ce projet. Renseignements : Association BB 22388, rue Anatole France 83, F-59490 SOMAIN.  
☎ : +33.3.27.86.71.36. +32.(0)15/31.00.95.

## Musée du Tram de Villers-devant-Orval

Suite à l'annonce parue dans le *EN LIGNES 64* page 2, veuillez noter les coordonnées suivantes :

☎ : 061/31.27.26 - FAX : 061/31.27.09  
☎ musée : 061/32.01.66  
🌐 : www.vicinalorval.be.tf

## PFT-agenda

- **Samedi 2 avril :** voyage PFT
- **Samedi 30 avril :** grande bourse d'échange de photos et modèles réduits au Musée du Rail de Saint-Ghislain.
- **Samedi 14 mai :** voyage PFT
- **Samedi 25 juin :** voyage PFT
- **Du 14 au 24 juillet 2005 :** grand voyage PFT dans les pays Baltes. Voir page 8.
- **Samedi 6 août :** voyage PFT
- **Samedi 10 et dimanche 11 septembre :** Journées du Patrimoine; ouverture du Musée du Rail de Saint-Ghislain.
- **Samedi 26 novembre :** animations en collaboration avec la Ville de Saint-Ghislain; ouverture du Musée du Rail.

**N'oublions pas les circulations intensives de juin à septembre sur la ligne touristique de la Vallée du Bocq !**  
**Horaires dans notre prochain numéro et sur : [www.pftsp.be/cfbocq](http://www.pftsp.be/cfbocq)**

## PHOTO-THEME 64

Série indissociable de 10 photos couleurs au format 10x15, montrant des autorails (3e partie) sur des services, gares ou lignes supprimés avec de la mise en oeuvre du plan IC-IR.

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

**Communication :** PHOTO-THEME 64

- 64-01 : 4603 et 4306 à Lessines
- 64-02 : 4604 à Dergneau
- 64-03 : 4608 à Bellecourt
- 64-04 : 4609 et 6006 à Quiévrain
- 64-05 : 4610 à Lessines
- 64-06 : 46 devant la remise de Ath
- 64-07 : 4615 à Thulin
- 64-08 : 4618 à Trazegnies
- 64-09 : 4617 à Henripont
- 64-10 : 4619 à Courcelles



## Rectifications

**EN LIGNES 64 - page 38 :** une erreur s'est glissée dans la grille horaire des ICE 15 et 17. Il faut :

**ICE 15**

Köln-Hbf : 15.45/49  
Frankfurt/Main : 16.58

**ICE 17**

Köln-Hbf : 18.45/49  
Frankfurt/Main : 19.58

## 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, Kristof AVONDS, Marc BAELEMANS, Emile BECKER, William BOECKX, Marco CACOZZA, Roger CRIKELAIRE, François DELHAYE, Wim DE RIDDER, Pascal DUBOIS, Michel de ESCH, Laurent GARY, Philippe GOUSSET, Dave HABRAKEN, Michel HANSENS, Rolando JACOT, Hans JOOSEN, Laurent JOSEPH, Jean-Pierre KOOB, Gregorz KOTILAVZ, Lars LAENEN, Gilbert LAURENT, Julien MULPAS, Charles OCSINBERG, Eric PAULUS, Serge PLETGEN, Steve ROD, Christian RUQUOY, Philippe SCHOLL, la SNCB, Christian SMITZ, Cedric SOLTYS, Yves STEENEBRUGGEN, Christian VANHECK, Arno VEENHOF, Eddy VERVOORT.

#### 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 65 - FEVRIER 2005



#### COUVERTURE AVANT :

##### PHOTO 65-01

Le 26 janvier 1984, le 4509 affronte l'hiver en gare de Bertrix.

Photo : Jean-Luc VANDERHAEGEN.

#### POSTER CENTRAL

PHOTO 65-02 Le 4506 et le 4403 dans les environs de Bütgenbach, lors du voyage d'adieu à la Vennbahn organisé par le PFT le 9 octobre 2004.

#### COUVERTURE ARRIERE

PHOTO 65-03 Le même jour, les deux autorails posent pour la dernière fois (?) parmi les signaux mécaniques de Sourbrodt. Photos : PFT.

# S O M M A I R E

PFT-Service - Editorial	2
Nouvelles du PFT	4
Wagon couvert Glms	9
Actualité étrangère	10
Un chantier hors du commun	18
Actualité belge	22

Statistiques	22
Locomotives électriques	22
Locomotives Diesel	27
Automotrices - autorails	31
Voitures	31
Infrastructure	37
Actualité diverse	38

Radiations	44
Les travaux TGV	46
Les 51 sous le soleil italien	50
Chine : le dernier paradis...	58
Il y a...	64
PFT-Boutique	66



Une vue aérienne du 4506 sur le viaduc de Moresnet, lors des navettes entre Montzen et les "Trois Bornes". Michel HANSSSENS, 3 octobre 2004.

## NOUVELLES DU PFT

### ACTIVITES

#### VOYAGES

La saison 2004 s'est terminée par trois journées de circulations intensives ; les 2 et 3 octobre, à l'initiative de l'ASBL *Via Gulia* et en collaboration avec la SNCB, le PFT a été sollicité pour assurer les navettes en autorail entre Montzen et les "Trois Bornes", à l'entrée du tunnel de Botselaer, dans le cadre de l'inauguration du viaduc de Moresnet.

Les deux autorails du PFT de grande capacité - les 4506 et 4333 - devaient ainsi être affrétés pour ces journées; la fragilité du mécanisme du 4333, au vu des nombreux kilomètres à parcourir, a décidé les organisateurs du PFT à demander la collaboration du Stoom Centrum Maldegem : c'est ainsi qu'on a pu voir accouplés les 4506 et 4403, le premier en livrée rouge et jaune, le second en dominante de bleu.

Inlassablement, pendant les deux jours, les deux engins ont véhiculé un nombre considérable de touristes, bien au-delà des capacités prévues...

**PHOTO 65-04** *Le 4403 dans les environs de Malmedy. A notre connaissance, c'est la première fois qu'un 44 parcourait la Vennbahn.*  
Photo : PFT.

Le samedi suivant, le 9 octobre, les deux mêmes engins, qui avaient été garés à Kinkempois, ont parcouru, sans doute pour une dernière fois, les deux lignes de la Vennbahn encore accessibles. Les deux autorails ont ainsi effectué les trajets Trois-Ponts - Büllingen, Büllingen - Weywertz - Sourbrodt et Sourbrodt - Trois-Ponts, sous un temps superbement ensoleillé malgré la météo exécrable annoncée ! D'inoubliables photos ont été réalisées en de nombreux endroits

et c'est avec un pincement de coeur que les amateurs ont rejoint Trois-Ponts, avec le sentiment d'avoir participé, une fois encore, à la fermeture d'une ligne, mythique de surcroît.

Ce n'est pas la première fois que le PFT "ferme" la marche; citons entre autres le dernier parcours sur Libramont - Bastogne (L163), Gouvy - Bastogne (L163), Eupen - Raeren (L49), Dinant - Givet (L154), Mons - Harmignies (L109), Renaix - Frasnes (L86).





**PHOTO 65-05** Les 4506 et 4403 immortalisés, pour la dernière fois (?), sur le célèbre viaduc de Bütgenbach.

Photo : PFT.

## LE MATERIEL

Les travaux de restauration ont repris de plus belle avec la saison hivernale, à Schaerbeek principalement sur l'automotrice double 082, dont une des voitures est quasiment achevée, et sur la 5183.

A Saint-Ghislain, c'est toujours la 9209 qui fait l'objet de soins attentifs de quelques amateurs; parallèlement aux travaux sur les locomotives, du petit matériel est aussi mis à l'honneur, comme un bâti de signalisation Siemens, en cours de restauration.

Et enfin, la P8 est presque de retour... Les travaux à la locomotive ont été terminés le 5 décembre. Si le planning initial est quelque peu retardé, c'est pour mieux encore préparer le retour de cette vénérable machine. Elle reviendra ainsi peinte en livrée SNCB et non en livrée "antirouille" comme prévu à l'origine. Il va sans dire que les nombreux donateurs seront avisés personnellement de la date d'arrivée de la locomotive en Belgique, ce qui ne pourra que confirmer que leurs dons ont été utilisés à bon escient !

Vous désirez participer ? N'hésitez pas à rejoindre les équipes !

Pour Schaerbeek, contactez Pierre Herbiet au +32.(0)475.71.20.28.

Pour Saint-Ghislain, c'est Philippe Scholl au +32.(0)477.26.99.79; ou rendez vous sur place un samedi pour vous rendre compte directement !

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

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

Vous voulez faire un geste ? Il suffit de verser votre contribution sur le compte 035-4029004-53 du PFT. (Pour les virements venant de l'étranger, le code BIC de la banque est GEBABEBB et le numéro complet du compte (IBAN) est BE53-0354-0290-0453). Merci encore aux généreux donateurs.

**Après d'énormes travaux de tôlerie, la restauration de la caisse de la voiture BD de la 082 est en voie d'achèvement. Schaerbeek, 20 novembre 2004.**

Photo : PFT.



Ligne 128	
plan 3	3

# LIGNE 128 : *SILENCE, ON TOURNE !*



Le 17 septembre 2004, la 202.020 a joué les stars, en figurant dans le tournage d'un spot publicitaire pour un grand quotidien flamand. Pour l'occasion, elle remorqua une rame formée de cinq tombereaux sur la ligne 128. Peut-être l'amorce d'une nouvelle carrière de Star du cinéma ? Depuis le mois de novembre, ce spot est diffusé dans les cinémas.

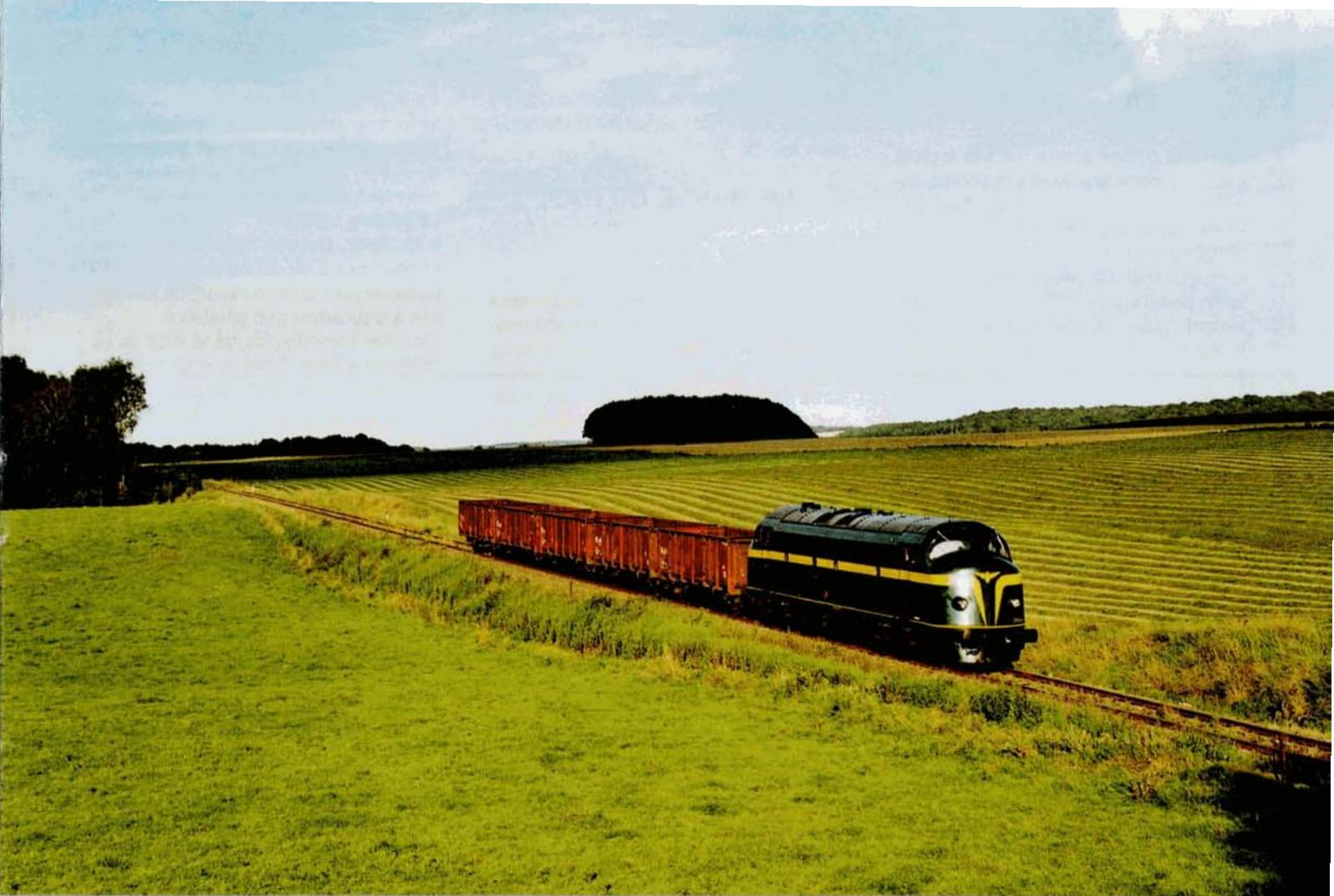
↑ PHOTO 65-06 La 202.020 et sa rame de tombereaux photographiées entre Braibant et Sovet.

Jean-Luc VANDERHAEGEN.

↓ Les cinéastes en action lors de répétitions de la scène.

Alain DEFECHEREUX.





**PHOTO 65-07** *La rame en route vers Dorinne-Durnal, où il lui sera possible de rebrousser chemin.*

*Alain DEFECHEREUX.*

**PHOTO 65-08** *La star à Dorinne-Durnal. Rendez-vous dans les prochaines semaines sur les petits écrans.*

*Jean-Luc VANDERHAEGEN.*



## LA LIGNE 128

Les mois d'hiver sont aussi mis à profit pour entretenir la voie et ses abords, remettre en état 700 mètres de voies entre Ciney et Halloy, et poursuivre le remplacement de la voie au-delà de Dorinnes-Durnal. Le programme de circulation pour l'année 2005 se précise également : grâce au conventionnement de la ligne, le PFT peut maintenant faire circuler ses trains touristiques en théorie toute l'année. Néanmoins, à défaut de garage adéquat, les périodes de circulations s'étendront sur 26 journées de mai à septembre. Nous ne manquerons évidemment pas de vous donner les horaires en temps utile.

Vous voulez participer à l'exploitation de la ligne 128 ? Contactez Alain Defecheux au +32.(0)477.98.91.23.

## LE MUSEE DU RAIL

Le samedi 11 décembre, le Musée du Rail était ouvert à l'occasion des fêtes de fin d'année; l'amateur ferroviaire pouvait ainsi acquérir les dernières nouveautés du PFT et participer à la bourse d'échange de photos et de trains miniatures organisée par la section "Modélisme". Cette même section avait ouvert toutes grandes les portes de ses locaux, afin de montrer au public ses réseaux de trains miniatures et susciter de nouvelles adhésions....

Petits et grands ont ainsi pu, une nouvelle fois, découvrir les différentes facettes du PFT qui, par un programme diversifié, espère attirer et fidéliser une clientèle toujours plus nombreuse.

La section " Archives " a aussi vu le jour. Il faut trier, classer, répertorier les centaines de kilos de documents que le PFT possède pour qu'ils puissent un jour être mis à disposition des amateurs.

Tous les samedis, les bénévoles se réunissent à Saint-Ghislain pour restaurer le matériel, rénover le Musée du Rail ou participer aux activités "Modélisme". Pourquoi pas vous ? Venez sur place ou contactez Philippe Scholl au +32.(0)477.26.99.79. Il y a certainement une place pour vous dans les équipes !

### Le Musée du Rail et la Fondation Roi Baudouin

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

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

De nombreux travaux ont déjà pu être effectués grâce au soutien financier des donateurs, comme la sécurisation du lieu, le remplacement de volets mécaniques, le remplacement de boiseries extérieures. Les prochains travaux, qui auraient dû commencer en octobre, concernent le renouvellement de la toiture du bâtiment principal.

Ceux qui sont venus nous rendre visite lors de nos journées "Portes Ouvertes" ont pu se rendre compte de la bonne utilisation de leurs dons.

Pratiquement, les dons sont obligatoirement affectés à l'aménagement du site de Saint-Ghislain; ils doivent être effectués sur le compte 000-0000004-04 de la Fondation Roi Baudouin, rue Brederode, 21 à 1000 BRUXELLES. En communication du bulletin de virement, il est indispensable de mentionner, sous peine de ne pas voir le montant attribué au projet, le terme : "L78599-asbl Patrimoine Ferroviaire Touristique".

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

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

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



Lars LAENEN



Lars LAENEN

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 25). 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**



Lars LAENEN



Lars LAENEN

# WAGON COUVERT DE 20 T

# Glms

De 1947 à 1948, la SNCB mit en service 5500 nouveaux wagons couverts modernes de 20 t à caisse en bois. Ils étaient répartis en deux sous-séries absolument identiques : les 455.000 à 459.999 et 460.000 à 499. En 1955, ils furent respectivement renumérotés dans les séries 4.422.000 à 4.426.999 (type 2211A), et 4.427.000 à 499 (type 2211B). Lors de l'application des numéros UIC, ils reçurent le code lettre Glms et les numéros 01 88 135 0 000 à 5.399 (type 2211A0), 21 88 135 5 400 à 499 (type 2211A1) et 21 88 135 7 800 à 899 (type 2211A9).

A partir du début des années soixante, leur caisse fut transformée avec des parois en panneaux Multiplex.

Dans les années septante, plus de la moitié des Glms fut affectée au transport de colis. Une bande jaune mentionnant en

vert "SNCB - COLIS" - "NMBS - COLLI" fut peinte au milieu de la caisse. Ils étaient inventoriés dans le type 2211A2 (UIC 20 88 143 1 000 à 2 499) et 2211A3 (20 88 143 2 500 à 999). D'autres furent affectés au transport d'explosifs : type 2211A4 - UIC 20/21 88 143 3 000 à 499. En outre, tous reçurent le nouveau code lettre Gkklms.

En 1984, une série de 300 wagons fut formée à partir des Gkklms encore utilisables, et prélevés des séries 2211A0 à 4. Inventoriés dans le type 2211A5, ils étaient loués à BASF Antwerpen. Les derniers Gkklms furent réformés le 14 mai 1992. Aujourd'hui, de nombreux wagons sont encore visibles un peu partout sur le réseau, réutilisés comme locaux de service, avec ou sans leurs essieux.

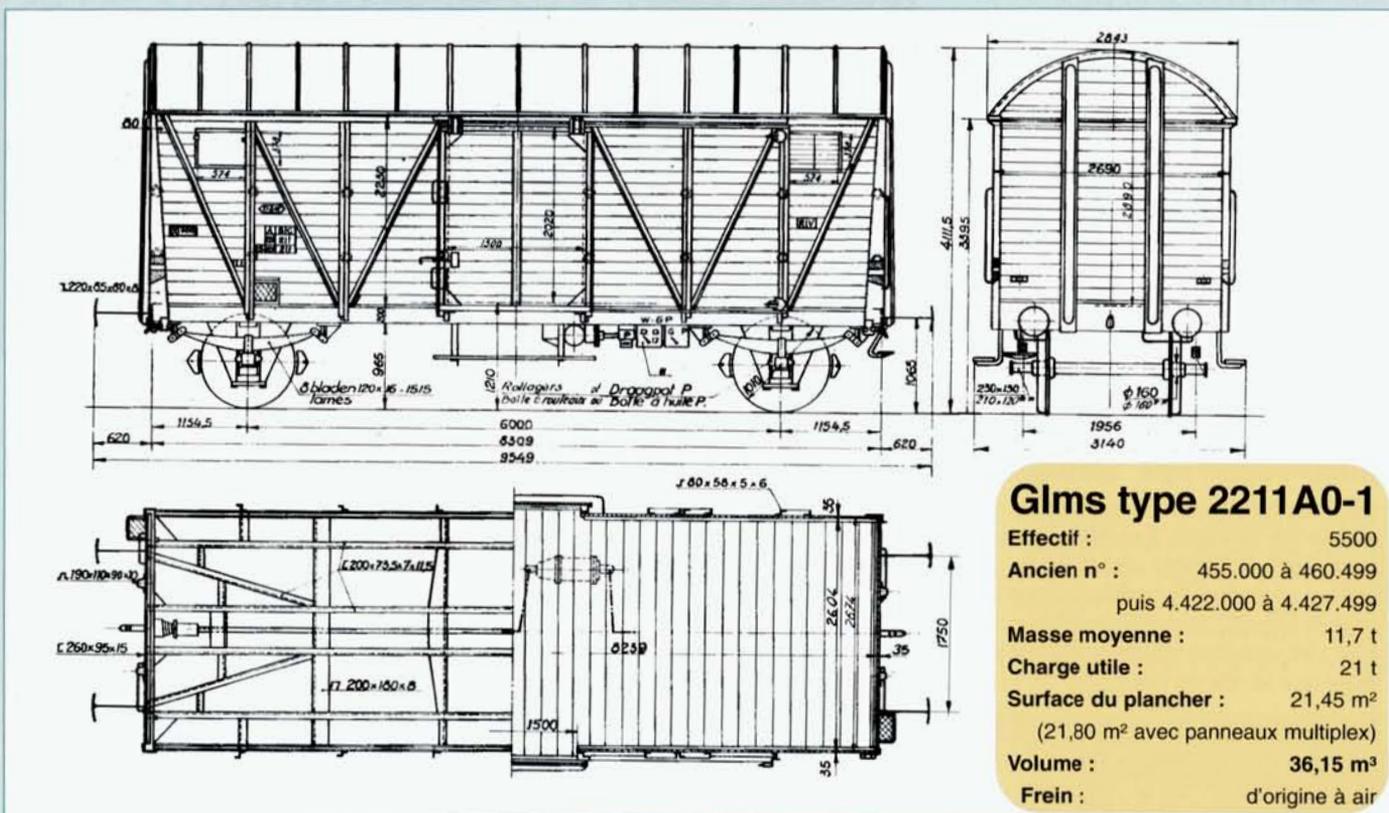


PHOTO BD-189 Le Glms 4.422.400 avec sa caisse en bois d'origine, à Brugge, le 9 mai 1957.

Bruno DEDONCKER, collection PFT.



## Allemagne

### ■ Railion : réforme des 171

Le 13 août 2004, les dernières locomotives de la série 171 de *Railion* ont été officiellement remplacées par des machines des séries 185 et 189.

Les 171 étaient utilisées sur la Rübelandbahn. Cette ligne reliant Blankenburg à Königshütte, dont le profil est très sévère, a la particularité d'avoir été électrifiée en 25 kV 50 Hz par la DR en 1966 (voir à ce sujet le *EN LIGNES 56* page 24). Ces CC de 126 t furent livrées à 15 exemplaires par LEW en 1965. Avec leur 3660 kW, elles pouvaient remorquer des charges de 300 t sur les rampes de 63 ‰ à 40 km/h. Elles étaient numérotées E 251 001 à 015 à la DR, puis dans la série 171 de la DB en 1992.

Garées en réserve, les deux dernières locomotives - les 171 002 et 003 - ont circulé une dernière fois le 4 décembre 2004.



**PHOTO 65-09** Le 18 juillet 2002, la 171 003-7 évolue en gare de Blankenburg. Kristof AVONDS.

### Suppression des "Metropolitan"

Victimes de lourdes pertes, les *Metropolitan* circulant entre Köln et Hamburg, ont été supprimés le 12 décembre 2004 et remplacés par des ICE. Les *Metropolitan* furent lancés le 1er août 1999 (voir *EN LIGNES 40* page 18) par la société *Metropolitan Express Train GmbH*, une filiale de la DB, dans le but de concurrencer l'avion. Avec seulement deux arrêts intermédiaires à Düsseldorf et Essen, ils reliaient les deux cités en +/- 3h25, soit 40 minutes de moins que les IC classiques. Quatre aller-retours étaient prévus. Tous étaient assurés par des rames réversibles de 7 voitures de grand standing, remorquées par les 101.130 et 101.131. D'autres relations étaient programmées, mais elles ne virent jamais le jour vu le peu de succès rencontré. Il faut préciser que le prix du billet pour un trajet simple Köln - Hamburg était de € 90 !



Le 29 août 1999, passage à Köln-Deutz du MET 936 Hamburg - Köln.

Christian VANHECK.

## Danemark

### ARRIVA : mise en service des autorails LINT

La société **ARRIVA** exploitant le trafic local des lignes autour de Esbjerg, a récemment mis en service les premiers autorails *Alstom* du type LINT. Au total, 29 autorails doubles ont été commandés. De nombreux autorails de ce genre sont déjà en service sur plusieurs réseaux privés, dont *Syntus* (voir EL 46 page 15), et à la DB (série 648).

**PHOTO 65-10** En gare de *Bramming*, le 13 août 2004, croisement de deux trains **ARRIVA** assurant le service sur la ligne. A droite, le nouvel autorail LINT 12A + 12B; à gauche, un autorail MR 4213/4013 (ex. DSB). *Pierre HERBIET.*



## Pays-Bas

### ShortLines repris par r4c

A la suite de difficultés financières, la société privée *ShortLines* a cessé son exploitation en octobre 2004. L'ensemble de ses activités et de son personnel a immédiatement été repris par *rail4chem Benelux*, une nouvelle filiale de *r4c*. Des huit locomotives de *ShortLines*, six sont reprises par *r4c* : les PB01, PB02, PB17 (Class 66), SL2001, SL2002 (G2000) et SL1201 (G1206), tandis que les deux autres (1001 et 1002 - ex. V60 DR) ont été vendues à la firme *VSTR* (Volker Stevin).

La société *ShortLines* fut fondée en 1997, et entama son exploitation commerciale le 13 juillet 1998.

**La PB01 de ShortLines. Botlek, 17 février 2002.** *Arno VEENHOF.*



## Norvège

### La Di3.602 dans sa version d'origine

Pour fêter le 50e anniversaire des *NoHAB* en Norvège, le *Norsk Jernbanemuseum* de Hamar a commémoré cet événement en remettant dans sa version originale la Di3.602. Elle fut présentée durant le week-end des 7 et 8 août, lors d'un petit rassemblement de matériel organisé à Hamar.

La Di3.602 fut le premier "gros nez" livré aux *NSB* en 1954. Pour l'occasion, il avait reçu cette décoration spéciale et unique.

**La Di3.602 au musée de Hamar, le 8 août 2004.** *Arno VEENHOF.*



## Italie

### Des Tchèques en Italie

Depuis 2001, 48 locomotives des séries 752 et 753 des Chemins de fer tchèques (CD) sont en activité auprès de diverses sociétés privées italiennes. Elles ont été acquises par *Leon D'Oro*, une société spécialisée dans l'achat et la révision d'engins moteurs, comme les automotrices de la SNCB. Avant leur départ de Tchéquie, elles ont été entièrement révisées par l'atelier privé de CMKS à Nymburk, et renumérotées dans les séries 752.5 et 753.7. Les 752.5 ont été équipées d'un moteur Diesel provenant de locomotives réformées de la série 771, modifié et révisé. Les 753.7 ont reçu un nouveau moteur Diesel Caterpillar 3512 B DITA SCAC, 12 cylindres en V, de 1455 kW.

Actuellement, dix-huit 753.7 sont en service au FNME (voir *EL 59* page 18), huit 752.5 au FAS (Ferrovie Adriatico-Sangritana - voir *EL 53* page 26), deux 753.7 au ST (Sistemi Territoriali), quatre 753.7 chez HUPAC, deux 753.7 chez RTC (Rail Traction Company) et une 752.5 au SFM (Strade Ferrate del Mediterraneo).

Ces engins typiques sont originaires des séries T478.3 et 4 des CSD (construction CKD 1968-1980). De par la forme particulière de leurs pare-brise, ils sont surnommés "Goggles" ou "masque de plongée". Les pare-brise des automotrices de la série 900 de la SNCB



**PHOTO 65-11** La D752-509 SF du SFM, à Alessandria, le 24 septembre 2004. Il s'agit de l'ex. CD 753.153", ex. CD 753.305', ex. CSD. Derrière la machine, on aperçoit une des 7 locomotives du type G2000 acquise par le SFM et numérotée G2000 - 03 SF. Pierre HERBIET.

## Roumanie

### Des sociétés privées

Depuis quelques mois, plusieurs sociétés privées se sont installées en Roumanie. Parmi celles-ci, on trouve "SERVTRANS INVEST SA", une société roumaine qui a obtenu un certificat pour la

circulation sur les voies des CFR. Les activités de SERVTRANS ont débuté le 3 décembre 2002 et comprennent principalement le transport de marchandises (produits chimiques et métallurgiques, ciment, sable, scories), ainsi que le leasing de wagons et de locomotives. La traction est assurée par des locomotives Diesel des séries 60 et 80, et par des électriques 060EA rachetées aux CFR.

**PHOTO 65-12** Un train de ciment remorqué par deux locomotives SERVTRANS du type 062 - DA1, à Buzău sur la ligne Cluj - Arada, le 7 octobre 2004. Pierre HERBIET.





La société polonaise CTL Rail (Chem Trans Logistic - voir EL 63 p. 24) a acquis cinq locomotives de la série 2100 de la défunte société allemande KEG, laquelle fut déclarée en faillite le 31 janvier 2004 (voir EL 62 p. 32). Il s'agit d'engins roumains du type 060 DA qui avaient été rachetés par le KEG aux CFR de 1999 à 2000 (26 unités numérotées KEG 2101 à 2126 - voir EL 56 p. 21). Les machines ont été numérotées ST43 - R001 à R005 (les chemins de fer polonais possèdent plusieurs centaines d'engins identiques, inventoriés dans la série ST43 des PKP). Le 25 septembre 2004, les ST43 - R002 et R001 se trouvaient à Bydgoszcz Wschod.

Une nouvelle société privée a récemment vu le jour en Pologne : LOTOS. Elle fait partie du groupe de la raffinerie de Gdansk et possède plusieurs locomotives Diesel acquises aux PKP : sept SM42, la SM48-310, la 060DA6123 (ex. ST43) et la M62-1726 (ex. ST44). Notre document montre la 060DA - 6123 et la M62-1726 à Bydgoszcz Główna, le 11 septembre 2004. Gregorz KOTILAVZ.



## Luxembourg

### ■ Révolution aux CFL

Ces derniers mois, le parc roulant des CFL connaît une métamorphose sans précédent depuis près de 50 ans, avec l'arrivée massive de nouveaux matériels de toutes sortes, correspondant à un renouvellement quasi complet du parc voyageurs. Ceci fait partie d'un ambitieux programme et d'une volonté politique de favoriser les transports en commun.

#### Locomotives séries 4000

La livraison des nouvelles locomotives de la série 4000, commandées à 20 exemplaires, a débuté le 24 septembre 2004 avec l'arrivée des 4001, 4002 et 4003. Elles furent suivies par les 4004 à 4006 le 1er octobre, les 4007 à 4009 le 5 novembre, et les 4010 à 4012 le 3 décembre 2004.

Ces machines du type TRAXX de *Bombardier*, bitension 15 et 25 kV (voir *EN LIGNES 59* page 19), sont semblables aux 185 de la DB. Rapidement, les premières unités ont été mises en service, tant en trafic voyageurs que marchandises. Il faut préciser que les 4000 sont identiques aux six locomotives 185-519 à 524 prises en leasing par les CFL depuis juillet 2003 à la société *Locomotion Capital* (voir *EN LIGNES 58* page 14), ce qui a permis de réduire considérablement les initiations du personnel, les essais et les mises au point.



Le 1er octobre 2004, arrivée au Grand-Duché de Luxembourg des nouvelles 4004, 4005 et 4006, ici à Wasserbillig. Serge PLETGEN.

Il est déjà programmé de confier aux 4000 la traction de trains de marchandises jusque Köln.

#### Automotrices série Z 2200

Les nouvelles automotrices triples de la série 2200 sont apparues sur le réseau en mai 2004. Construites par Alstom en consortium avec *Bombardier*, elles sont similaires aux TER2NNG de la SNCF (séries 24500 et 26500). Leur mise en service a débuté beaucoup plus lentement que pour les 4000. Cela s'explique par le fait que leur livraison est étalée jusqu'en 2006 (trois rames en 2004, six en 2005 et trois en 2006), et qu'il s'agit ici d'un matériel entièrement nouveau. En service depuis le 2 novembre 2004, elles assu-

rent notamment les trains Luxembourg - Longwy auparavant assurés par des rames tractées (voitures *Wegmann* et locomotives 3600 ou 3000). Leur homologation pour la circulation sur le réseau français était en fait incluse dans le contrat d'achat.

#### Voitures à deux niveaux

Les CFL ont commandé à *Bombardier* une série de 85 voitures à deux niveaux, dont 15 pourvues d'une cabine de conduite, pour former des rames réversibles desservies par les nouvelles locomotives de la série 4000. La première rame est arrivée au Grand-Duché le 16 octobre 2004. A la fin du mois de novembre une trentaine de voitures étaient déjà livrées.

Les 4000 des CFL sont semblables aux six 185 louées depuis juillet 2003. Dépôt de Luxembourg, 28 septembre 2004. Christian SMITZ.



Leur mise en service s'opère rapidement, puisque dès la fin du mois d'octobre une rame était déjà active.

En vue de leur autorisation de circulation en Belgique, une rame encadrée par deux locomotives de la série 3000 a été testée au Bois de Coucou à Silly le samedi 27 novembre 2004. Une autre rame encadrée par une 3000 et une 4000 a effectué des parcours d'homologation sous 25 kV à Graide le samedi 11 et le dimanche 12 décembre 2004.

Depuis le 12 décembre, elles pénètrent en Belgique jusqu'à Gouvvy.

### Réforme du matériel ancien

L'arrivée du nouveau matériel n'est bien sûr pas sans conséquence sur le matériel ancien. Les trois dernières locomotives de la série 3600 (3602, 3603 et 3612) ont perdu leur roulement le 12 décembre 2004. La plupart des trains étaient en fait déjà assurés par d'autres séries depuis le mois de septembre, à l'exclusion des trains avec interpénétration en Belgique : trains 6915 Luxembourg - Athus, 6942 Athus - Luxembourg et 3818 Luxembourg - Gouvvy.

Leurs derniers services voyageurs vers Longwy ont été repris le 2 novembre 2004 par les Z 2200, tandis que la relation marchandises qu'elles assuraient toujours vers Longwy devenait facultative, l'usine de Longwy fermant ses portes le 28 février prochain.

Ces trois rescapées sont conservées en



**PHOTO 65-13** Le 28 octobre, la 4003 quitte Luxembourg en tête d'un IR vers Troisvierges composé de nouvelles voitures à deux niveaux. William BOECKX.

réserve jusqu'au dimanche 30 janvier 2005. Ce jour là une fête d'adieu devrait avoir lieu, avec peut-être leur engagement en trafic régulier.

Notons encore que la 3608 sera préservée à titre historique.

Les voitures Wegmann sont rapidement réformées par l'arrivée des nouvelles voitures à deux niveaux. Un premier lot a déjà été mis hors service en novembre, tandis qu'un ferrailleur a déjà remis prix pour leur ferrailage. A noter que la filiale NEG des CFL est in-

téressée par l'acquisition de quelques voitures, ainsi que le "Train 1900" (5 voitures). Rappelons que les Wegmann, construites à 60 unités, furent mises en service de 1965 à 1967.

Autres engins sur la sellette : les automotrices Inox des séries 251 à 256 (la 254 a été réformée accidentellement) et 261-262, communément baptisées "Moulinex", qui seront toutes radiées dans les prochains jours; citons aussi les 19 locomotives de la série 3000 qui devraient être vendues à la SNCB.

**Le 5 novembre 2004, passage à Walferdange de l'IR 3735 Troisvierges - Luxembourg, mené par la 4003. Cette composition - 4000 + voitures Wegmann - risque de devenir très rapidement exceptionnelle.** Emile BECKER.





← PHOTO 65-14

Depuis le 2 novembre 2004, les Z 2200 remplacent les rames tractées (3600 + Wegmann) qui assuraient les trains Luxembourg - Longwy. Le 8 novembre, le train 7862 en provenance de Luxembourg, assuré par la Z2201, vient d'arriver à Longwy.

Pierre HERBIET.

## France

### De Corail à Teoz

Après avoir connu la vague Corail au cours des années 80, la France connaît aujourd'hui la vogue TEOZ, ces éléments Corail entièrement reconditionnés sur la base de concepts largement innovants tant du point de vue de la livrée que de la décoration et des aménagements intérieurs (espaces dédiés...), comme des services (plateaux-repas...). Amorcé à l'automne 2003, l'équipement des principaux axes ignorés

par les TGV bat désormais son plein : après Paris - Clermont-Ferrand fin 2003, suivi de Paris - Strasbourg au cours de l'été 2004, c'est Paris - Toulouse qui découvre progressivement le nouveau fleuron de Grandes Lignes. En attendant septembre 2005 qui verra ce matériel haut en couleurs effectuer la liaison entre Atlantique et Méditerranée. A cette date, pas moins de 38 segments de 7 voitures (chaque segment comporte 1 A<sup>9t2u</sup>, 1 A<sup>8Su</sup>, 1 B<sup>3Su</sup>, 3 B<sup>9tu</sup>, 1 B<sup>7tu</sup>), dont trois de réserve, seront en service, soit :

- 5 sur Paris - Clermont-Ferrand (24 allers-retours par semaine);

- 15 sur Paris - Strasbourg (45 allers-retours par semaine);
- 13 sur Paris - Limoges - Brive - Toulouse (43 allers-retours par semaine);
- 5 sur Bordeaux - Nice pour un aller-retour quotidien.

Globalement, et toujours en date de septembre 2005, ces 38 segments assureront une moyenne quotidienne de 34 trains dont 54 % sous forme de rames doubles, chaque segment parcourant alors une moyenne de 758 km. Les segments livrés fin 2005 profiteront à Bordeaux - Nice, qui verra à son tour son offre étoffée.

**Gilbert LAURENT.**

**Le train 1009 Paris - Strasbourg, composé de deux segments (14 voitures TEOZ). Remilly, 28 juin 2004.**

Gilbert LAURENT.





Le prestigieuses CC 6500 ont été arrêtées plus vite encore que prévu. Seule une dizaine de rescapées sont conservées jusqu'en juin 2005, mais sans roulement. La CC 6501 en tête de l'international 212 "Palatino" Roma - Paris. Sens, 19 août 1997. Gilbert LAURENT.

## Les CC 6500 au bord du gouffre

La carrière des 6500 s'est arrêtée encore plus brutalement que prévu : certes, comme annoncé dans *EN LIGNES 64*, une dizaine de rescapées sont passées à travers les mailles du filet lors de la mise en place du ser-

vice d'hiver, et vont rester en parc jusqu'en juin 2005. Mais il ne s'agit là que d'un mirage : contrairement au pronostic qui prévoyait que *Fret SNCF* les engage désormais sur l'axe Sibelin - Modane à raison d'une demi-douzaine de journées, aucun roulement ne leur a finalement été attribué. Bilan : en même temps que quarante jour-

nées de roulement auront changé de main, pas moins de 65 de ces prestigieux engins auront lâché prise en l'espace de six mois. Et il ne s'agit là que l'un des aspects de la profonde mutation en cours du parc fret : le sort prochain des 16500 serait à peine plus enviable...

Gilbert LAURENT.

## Etranger en bref...

### PAYS-BAS

● La 6704 (ex. 6392 SNCB) de ACTS a été ferrailée en octobre 2004 à Dordrecht. Pour rappel, cette machine fut gravement endommagée lors d'un tamponnement avec la 6703 (ex. 6391 SNCB) à Kijfhoek le 5 mai 2002.

### ALLEMAGNE-RUSSIE

● Les Chemins de fer allemands et russes ont signé un accord de coopération en vue de créer un axe marchandises via le Transsibérien, pour le transport de conteneurs entre l'Europe, la Russie, La Chine et l'Asie. Cette joint-venture 50/50 devrait permettre d'ici quelques années de concurrencer le trafic maritime entre l'Asie et l'Europe, en ramenant la durée du voyage de 4 à 5 semaines pour les bateaux à 3 semaines pour le rail. En trafic voyageur, un nouveau train de luxe assuré par une rame Talgo à écar-

tement variable sera mis en marche, en principe dans le courant de 2005, entre Berlin et St. Petersburg, via Kaliningrad, Riga, Tallinn et Vilnius.

● Encore une société en faillite : *Schuffele Schienenverkehrs GmbH & Co.* Fondée le 6 mars 1997, elle était spécialisée dans la traction de trains de matériaux de construction, principalement dans la région de Berlin.

● Avec plus d'un an de retard, le trafic voyageurs a été réinstauré entre Stolberg et Weisweiler via Eschweiler le 11 septembre 2004 (voir *EL 55* page 17). Exploité par *Euregiobahn*, le service est assuré par les autorails *Talent* de la série 643.2, par la prolongation de la relation (Heerlen-) Aachen - Stolberg, avec une fréquence de 30 minutes. Deux autorails circulent accouplés jusqu'à Stoberg où ils sont scindés. Le premier continue vers Stolberg-Alstadt; le second poursuit jusqu'à Weisweiler.

### SLOVENIE

● Les Chemins de fer slovènes (SZ) créeront prochainement une relation marchandises vers la Turquie, entre Ljubljana et Istanbul. Un accord de coopération sera signé avec les chemins de fer croates, serbes, bulgares et turcs. Le service sera de grande qualité et devrait relier les deux villes en 60 heures, avec des connections vers l'Italie, l'Allemagne et la Tchéquie. Les SZ estiment que cette relation devrait générer un volume annuel de 40.000 t. Dans le futur, les SZ envisagent l'extension du service vers l'Iran, l'Irak, la Syrie et même le Kazakhstan et la Chine.

### LUXEMBOURG

● La filiale NEG des CFL a racheté deux "gros nez" danois : les MY 1154 et 1158 du Vestbanen (ex. MY 1154 et 1158 DSB). Elles sont principalement utilisées à la remorque d'un train d'aluminium entre Tønder et Grenå au Danemark.

# Luxembourg : un chantier hors du commun

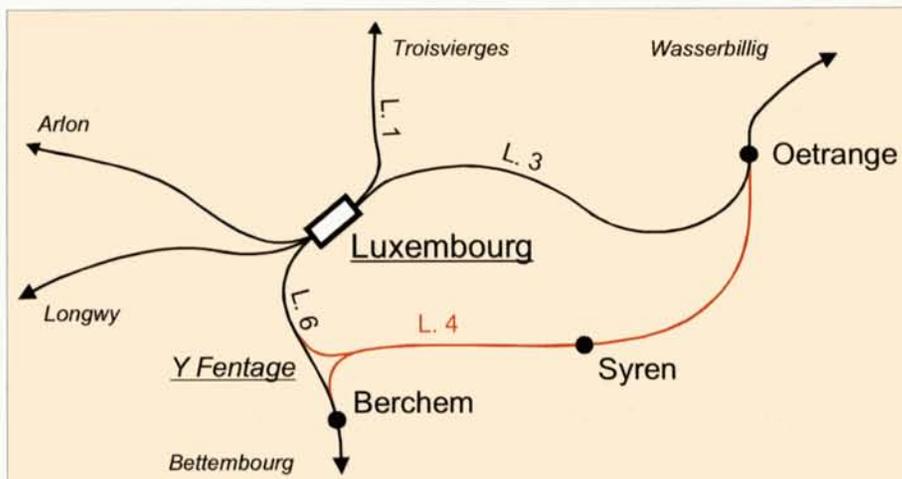


Durant une bonne partie du mois d'octobre et jusqu'au 7 novembre 2004, un important chantier de renouvellement de voie a opéré sur la ligne 4 Oetrange - Syren - Berchem.

**PHOTO 65-15** Un train de traverses vient de quitter la gare de Wasserbillig et se dirige vers Luxembourg. En tête, les V170 1131 et 1138. A droite, on aperçoit la voie unique de la ligne 3a se dirigeant vers Mertert. *Pierre HERBIET, 29 octobre 2004.*

Cette courte section à voie unique (ligne 4 des CFL) permet aux trains de marchandises de et vers Wasserbillig et l'Allemagne de contourner la ville de Luxembourg, et ainsi de délester non seulement la gare de Luxembourg, mais également la section Oetrange - Luxembourg de la ligne 3 établie à voie unique et en forte rampe (16 ‰). Elle se détache de la ligne 3 à la sortie de la gare d'Oetrange. A Fentange, elle se divise en deux branches pour se raccorder à la ligne 6 Luxembourg - Bettembourg. La première branche se dirige vers Berchem, la seconde remonte vers Luxembourg-Triage. Une voie d'évitement est établie à Syren. Peu après Syren, la ligne traverse un des plus longs tunnels des CFL. Cette ligne peut également servir d'itinéraire de détournement pour le trafic voyageurs en cas de problèmes sur le tronçon Oetrange - Luxembourg de la ligne 3.

Longue de 12,200 km, elle fut construite sans autorisation par les Allemands durant la Première Guerre mondiale et fut mise en service en novembre 1918, quelques jours avant l'Armistice. Il fallut toutefois attendre le 1er septembre 1940 pour voir la mise en service du raccordement vers Berchem, dont la construction fut assurée, une fois encore, par les Allemands dès le début de l'occupation du Grand Duché.



**Retour vers Luxembourg-Triage d'une rame transportant les anciennes traverses de la ligne 4. Remorqué en triple traction par les V170 1138 + 1131 + 1143 (cette dernière habillée dans la livrée d'origine danoise), le train est ici visible dans la courbe de Fentange en direction de Luxembourg.** *Pierre HERBIET, 29 octobre 2004.*





**PHOTO 65-16** Un train de ballast vide traverse à grande vitesse la gare de Sandweiler et se dirige vers Luxembourg, par la ligne 3. Les moteurs Diesel des V170 1131 et 1138 tournent à plein régime, cette section de la ligne 3 Wasserbillig - Luxembourg étant établie à simple voie en rampe de 16 ‰. La gare dispose d'une voie d'évitement. Jean-Luc VANDERHAEGEN, 30 octobre 2004.

Elle fut une des premières lignes CFL électrifiée en 25 kV, mise sous tension le 17 février 1959 (en fait, cette électrification concernait l'itinéraire Luxembourg - Fentange - Syren - Oetrange - Wasserbillig).

Les travaux concernèrent le renouvellement complet de la voie (traverses et ballast). Le côté insolite de ce chantier fut l'utilisation de cinq "gros nez" originaires du Danemark, utilisés par la société de travaux de voie allemande "Eischholz Verkehr & Logistic GmbH" (EIVEL). De plus, les trains de traverses en provenance d'Allemagne furent tractés jusqu'à Wasserbillig par la locomotive historique E94.158 appartenant à Barbara Pirch, la plus célèbre

conductrice de trains allemande !

Les six "gros nez" présents étaient les V170 1125, 1131, 1138, 1142, 1143 et 1151. Ces machines font parties des 10 MY des Chemins de fer danois acquises en 1999 par le NEG, puis revendues le 9 décembre 2000 à la société "Locomotion Service". Par après, les V170 1131, 1138, 1142 et 1143 ont été rachetés par Eischholz. La V170 1125, toujours propriété de Locomotion Service est prise en location par Eischholz.

Sur le chantier, elles étaient utilisées pour remorquer les trains de traverses, de ballast et pour amener le train de renouvellement sur le chantier.

Le ballast était chargé en deux points : à Oetrange et à Luxembourg-Triage. Dès qu'un train était chargé, il était envoyé en ligne pour ballaster la nouvelle voie. Les trains en provenance d'Oetrange étaient remorqués par une seule machine; les rames chargées à Luxembourg étaient dirigées vers Oetrange via la ligne Luxembourg - Wasserbillig. Ils étaient toujours tractés en double traction, afin de pouvoir gravir la section en rampe de 16 ‰ entre Oetrange et Luxembourg lors de leur retour à vide.

Ce trafic de ballast donna lieu à un véritable festival de "gros nez", en particulier en gare d'Oetrange. Du jamais vu !

**PHOTO 65-17** Arrivée à Oetrange de la même rame, cette fois chargée de ballast. Après changement de front de la première locomotive, il sera expédié sur la ligne 4 pour déchargement. Yves STEENEBRUGGEN, 30 octobre 2004.





*Le 31 octobre 2004, un train de traverses vide remorqué par la V170 1138, en provenance de Luxembourg et à destination de Was-serbillig, traverse le viaduc de Pulvermühle.*  
Emile BECKER.

**PHOTO 65-19** *Croisement de deux locomotives étrangères à Oetrange. A gauche, un IC Trier - Luxembourg remorqué par la 181 219-7 de la DB. A droite, la V170 1142 de Eischholz. La Société Eischholz, a été fondée en 2002. Elle est spécialisée dans les tra-vaux de voie, la logistique et la planification de travaux, ainsi que le transport de matériel de construction (traverses, ballast, etc.).*  
Pierre HERBIET.





**PHOTO 65-20** Le 29 octobre 2004, la V170 1125 amène le train de renouvellement des voies sur le chantier de la ligne 4, ici à Moutfort. Sur les cinq "gros nez" présents sur le chantier, la V170 1125 était la seule n'appartenant pas à Eischholz, mais prise en leasing auprès de la société Locomotion Capital.

Pierre HERBIET.

**PHOTO 65-21** Le 30 octobre 2004, une courte rame de ballast s'apprête à ballaster la ligne 4. Le train, mené par la V170 1142, passe ici à Moutfort.

Yves STEENEBRUGGEN.



## LIVRAISONS

La date communiquée est celle de la réception partielle provisoire.

7842 : 09-07-04  
7843 : 19-07-04  
7844 : 31-08-04  
7845 : 10-09-04  
7846 : 20-09-04  
7847 : 30-09-04  
7848 : 11-10-04  
7849 : 20-10-04  
7850 : 29-10-04  
7851 : 10-11-04

## ENGINS RADIÉS

6269 : 01-11-04 NK  
7303 : 12-12-04 GCR  
7304 : 12-12-04 GCR  
7305 : 12-12-04 GCR  
7309 : 12-12-04 GCR  
7317 : 12-12-04 GCR  
7320 : 12-12-04 GCR  
7322 : 12-12-04 GCR  
7323 : 12-12-04 GCR  
7324 : 12-12-04 GCR  
7325 : 12-12-04 GCR  
7326 : 12-12-04 GCR  
7327 : 12-12-04 GCR  
7331 : 12-12-04 GCR

## MUTATIONS (12-12-2004)

6204 : FKR → FNND (TUC-Rail)  
6221 : GCR → FNND (TUC-Rail)  
6244 : FKR → FNND (TUC-Rail)

6246 : GCR → FNND (TUC-Rail)  
6250 : FKR → FNND (TUC-Rail)  
6253 : GCR → FNND (TUC-Rail)  
6254 : GCR → FNND (TUC-Rail)  
6256 : FKR → FNND (TUC-Rail)  
6260 : GCR → FNND (TUC-Rail)  
6268 : GCR → FNND (TUC-Rail)  
6277 : GCR → FNND (TUC-Rail)  
6281 : GCR → FNND (TUC-Rail)  
6283 : GCR → FNND (TUC-Rail)  
6294 : GCR → FNND (TUC-Rail)  
6296 : FKR → FNND (TUC-Rail)  
6297 : FKR → FNND (TUC-Rail)  
6299 : FKR → FNND (TUC-Rail)  
6315 : FKR → FNND (TUC-Rail)  
6331 : FKR → FNND (TUC-Rail)  
7337 : FKR → GCR  
7339 : MKM → GCR  
7349, 7358 : FKR → GCR  
7361 à 7364 : FKR → GCR  
7366 : FHS → GCR  
7369 : FKR → GCR  
7374 : FHS → GCR  
7719 à 7722 : FNND → FKR  
7730 à 7735 : GCR → FKR  
7812 : FKR → GCR  
7813, 7814 : FNND → GCR  
7825 à 7830 : FKR → GCR  
7831, 7832 : FNND → GCR

## MISE EN PARC

6210, 6212, 6216, 6229, 6231, 6236,  
6262, 6263, 6264, 6288, 6319, 7338,  
7341, 7343, 7350, 7351, 7352, 7353,

7354, 7355, 7356, 7359, 7360, 7367,  
7368, 7370, 7375, 8213, 8222, 8229,  
8231, 8238, 8244, 8246, 8247, 8249,  
8250, 8251 et 8253.

## SORTIES DE RÉVISION

756 : 29-10-04 M  
769 : 15-10-04 M

## VENTES

2207, 6220, 6287, 6301, 6322, 7308,  
7312, 7315, 7334 : ferrailleur Van  
Heygem à Charleroi  
9107 : 11-04 SATI  
9115 : 11-04 SATI  
9130 : 11-04 SATI  
9157 : 11-04 SATI

## DÉMOLITIONS

2202 : 11-04 Aubange  
2210, 2212, 2215, 2222, 2232,  
2238 : 10/11-04 Ronet  
2239 : 11-04 Aubange  
5163 : 12-04 Ronet  
5184 : 12-04 Ronet  
5317 : 12-04 Ronet  
5905 : 11-04 Aubange  
5945 : 11-04 Aubange  
6279 : 12-04 Ronet  
8230 : 10-04 Aubange

## ABBREVIATIONS

AACH : Aachen- Hbf  
AMB : Ambérieux

CW MA : Cent. Werkpl. Mechelen  
FBM : Bruxelles-Midi  
FCL : Châtelet  
FCR : Charleroi-Sud  
FEO : Ronet  
FFO : Forest-Voitures  
FKGG : Genk-Goederen  
FGZH : Gent-Zeehaven  
FHS : Hasselt  
FHT : Herentals  
FIZ : Muizen  
FKR : Merelbeke  
FLN : Lessines  
FLV : Leuven  
FMS : Mons  
FNND : Antwerpen-Noord  
FRBB : Ruisbroeck  
FSR : Schaerbeek  
GCR : Charleroi-Sud  
GMN : Montzen  
GWK : Welkenraedt  
I / INF : Direction Infrastructure  
LJ : Jemelle  
LKV : Kortrijk-Vorming  
LT : révision technique1  
LNC : Monceau  
M : modernisée  
MKM : Stockem  
MOD : Modane (F)  
NK : Kinkempois  
NH : Hermalle-sous-Huy  
RI : révision intermédiaire  
RG : révision générale  
UM : en unité multiple  
① ... ② : lundi.....dimanche

## Locomotives électriques

### séries 12 et 436000 SNCF

● Comme déjà indiqué dans notre précédent numéro, depuis le 12 décembre 2004, le nouveau roulement B9 des locomotives de la série 12 est mixte avec les machines de la série 436000 de la SNCF. Il ne comporte pas 13 mais bien 22 journées. Dans l'ensemble, on constate une nouvelle diminution des échanges de traction, les locomotives remorquant de bout en bout le train. Les 12 et 436000 atteignent ainsi, entre autres, la

frontière allemande (Montzen), Kinkempois, et le port d'Antwerpen. Le roulement est publié à la page ci-contre. Les services B911 et 919 sont assurés par les 12, les B920 à 934 par les 436000.

### série 14

● Il semblerait que l'on réfléchisse dans les hautes sphères de la SNCB à remplacer la commande prévue de locomotives de la série 14 par l'achat de nouvelles machines Diesel de grande puissance. Les raisons invoquées sont le fait que la SNCB dispose actuellement d'assez d'engins autorisés à circuler sur

les réseaux limitrophes (séries 12 et 13 vers la France, séries 11, 25.5 et 77 ATB vers les Pays-Bas, séries 55 ATB et 77 ATB vers l'Allemagne); par contre, l'acquisition de nouvelles Diesel permettrait de remorquer de bout en bout les trains sans rupture de charge, par exemple d'un quai du port d'Antwerpen jusque dans une usine en Allemagne, là où les installations ne sont pas électrifiées.

### série 18

● L'utilisation de la 1801 pour tester l'équipement électrique des voitures sortant de révision de l'Atelier Central de Salzinnes a cessé en octobre 2004. En outre, la 1804 qui servait d'écran contre les éclaboussures provoquées par le car-wash se trouvant dans l'atelier de Kinkempois, a été remplacée par la 1502 qui, de par sa longueur plus courte, permet un gain de place... Triste fin pour ces prestigieuses engins...

*Le 30 septembre 2004, la 2554 a été victime d'une collision avec l'automotrice 8728 des NS en gare de Roosendaal. Malgré les dégâts fort importants à la cabine de conduite et à la partie avant du châssis, et malgré son grand âge, il semblerait qu'elle soit réparée vu que tous les frais seraient pris en charge par l'assurance adverse. La 2554 à Essen, le 1er octobre 2004. Marc BAELEMANS.*



## ROULEMENT DES LOCOMOTIVES DES SERIES 12 SNCB ET 436000 SNCF

Les services B911 et 919 sont assurés par les 12, les B920 à 934 par les 436000. Seuls sont repris les trains de jour.

<b>B911</b>	<b>B922</b>
44818 ②-⑥ : Gent-Zeehaven 07.00 - Somain 10.10	44231 ①-⑤ : Somain 08.30 - Châtelet 11.30
44841 ②-⑤ : Somain 11.20 - Gent-Zeehaven 16.00	49826 ①-⑤ : Châtelet 14.10 - Aulnoye 15.20
48850 ③-⑤ : Gent-Zeehaven 17.00 - Lille-Délivrance 18.42	48859 ①-⑤ : Aulnoye 15.56 - Antwerpen-Noord 20.01
<b>B912</b>	<b>B923</b>
44817 ①-⑥ : Somain 16.00 - Monceau 19.21	44832 ②-⑥ : Monceau 08.10 - Aulnoye 09.22
43111 ⑦ : Maubeuge 08.4 - Ronet 09.50, à vide Charleroi-Sud	44481 ②-⑥ : Aulnoye 10.15 - Kinkempois 12.52
<b>B913</b>	44482 ②-⑥ : Kinkempois 14.01 - Aulnoye 16.50
43111 ③-⑤ : Aulnoye 08.18 - Ronet 09.50, à vide Châtelet	<b>B924</b>
47842 ②-⑤ : Châtelet 11.35 - Aulnoye 12.50	48819 ①-⑥ : Aulnoye 09.55 - Antwerpen-Noord 13.05 (via FMS)
48863 ②-⑤ : Aulnoye 13.40 - Châtelet 14.57	47812 ①-⑤ : Antwerpen-Noord 17.45 - Aulnoye 22.55 (via FDD)
<b>B914</b>	<b>B925</b>
45450 ①-⑤⑦ : Zeebrugge 13.15 - Frethun 16.50	47805 ②-⑥ : Aulnoye 08.00 - Schaerbeek 10.15 (④ : ZAND 11.18), ③⑤ à vide ZAND
49421 ①-⑤ : Frethun 19.00 - Kortrijk-Vorming 20.50	47828 ②-⑥ : Antwerpen-Zandvliet 12.30 - Aulnoye 17.45 (via FDD)
<b>B915</b>	<b>B926</b>
47885 ②-⑤ : Lille-Délivrance 07.16 - Gent-Zeehaven 08.59	48855 ②-⑥ : Aulnoye 07.31 - Châtelet 08.50
47834 ②-⑤ : Gent-Zeehaven 10.09 - Somain 14.01, à vide Lille-D.	44236 ①-⑥ : Châtelet 10.38 - Aulnoye 11.50 (③ à vide Mons)
47849 ③-⑤ : Lille-Délivrance 18.08 - Gent-Zeehaven 19.50	47876 ③ : Mons 16.30 - Aulnoye 17.34
<b>B916</b>	<b>B927</b>
44888 ②④ : Antwerpen-Schijnpoort 09.36 - Lille-Délivrance 12.47	44479 ③-⑤ : Aulnoye 01.40 - Montzen 05.18
<b>B917</b>	44476 ②-⑥ : Montzen 05.52 - Aulnoye 09.54
47879 ②-⑤ : Aulnoye 07.10 - Antwerpen-Lillo 10.40	48838 ②-⑤ : Aulnoye 12.10 - Monceau 13.26, à vide Châtelet
49850 ②-⑤ : Antwerpen-Lillo 12.01 - Aulnoye 15.13	48833 ① : Aulnoye 12.10 - Monceau 13.56, à vide Châtelet
<b>B918</b>	47834 ①-⑤ : Châtelet 14.38 - Aulnoye 15.50
49478 ②-⑤ : Lille-Délivrance 10.14 - Gent-Zeehaven 11.51	<b>B928</b>
47814 ①②④⑤ : Gent-Zeehaven 13.09 - Lille-Délivrance 14.48	44853 ②-⑤ : Somain 10.30 - FNZG 15.20 (via FMC), à vide FNND
47880 ②③ : Gent-Zeehaven 13.09 - Lille-Délivrance 14.48	44820 ②-⑤ : Antwerpen-Noord 17.00 - Somain 21.31
42452 ⑦ : Kortrijk 14.03 - Frethun 15.56	<b>B929</b>
47841 ①-⑤ : Lille-Délivrance 16.16 - Gent-Zeehaven 18.00	44843 ②-⑥ : Somain 06.10 - Monceau 08.27
42455 ⑦ : Frethun 16.50 - Kortrijk 18.35	44806 ②-⑥ : Monceau 09.34 - Somain 13.00
47820 ①-⑤ : Gent-Zeehaven 19.10 - Lille-Délivrance 20.57	44823 ②-⑤ : Somain 15.15 - Antwerpen-Noord 20.00 (via FMC)
<b>B919</b>	<b>B930</b>
41803 ②-⑤ : Aulnoye 10.00 - Antwerpen-Noord 13.00 (via Mons)	44811 ①-⑥ : Somain 07.55 - Antw.-Noord 12.55 (via FMC), à vide FNZG
41872 ①-⑤ : Antwerpen-Noord 18.00 - Aulnoye 20.51 (via Mons)	44800 ①-⑥ : Antw.-Schijnpoort 14.37 - Somain 19.20 (via FMC)
<b>B920</b>	<b>B931</b>
49833 ①-⑦ : Grande Scynthe 04.20 - Kinkemp. 11.31 (via FMC, FCR)	45806 ③-⑥ : Antwerpen-Noord 05.00 - Somain 09.45 (via FMC)
49836 ①-⑦ : Kinkemp. 13.07 - Grande Scynthe 19.30 (via FCR, FMC)	44241 ②-⑤ : Somain 13.10 - Châtelet 15.30
<b>B921</b>	47864 ②-⑤ : Châtelet 17.10 - Aulnoye 18.24
49835 ①-⑤ : Grande Scynthe 01.30 - Kinkemp. 07.38 (via FMC, FCR)	<b>B932</b>
49838 ①-⑤ : Kinkemp. 09.01 - Grande Scynthe 15.48 (via FCR, FMC)	47862 ②-⑤ : Antwerpen-Lillo 04.40 - Aulnoye 10.10 (via FDD)
	47839 ②-⑤ : Aulnoye 12.40 - Châtelet 13.58
	44236 ②-⑤ : Châtelet 15.10 - Aulnoye 16.20
	44881 ②-⑤ : Aulnoye 17.21 - Châtelet 18.28

**PHOTO 65-22** Le 26 octobre 2004, passage en gare de Jeumont de la 1210 en tête d'un train qu'elle remorquera jusqu'à Aulnoye. En tête de la rame se trouvent les 5127 et 5133 en route vers l'Italie (voir à ce sujet l'article publié aux pages 50 à 56). Pierre HERBIET.



## séries 23 et 26

● Dans l'état actuel des choses, il est prévu de poursuivre les révisions générales des 23 jusqu'en 2007, et des 26 jusqu'en 2009. Ces deux séries seront donc encore actives sur le réseau une dizaine d'années.

Par ailleurs, la réparation de la 2305 accidentée à Lier le 3 juin 2004 n'est plus prévue (voir *EL* 63 page 34).

## série 25

● L'acquisition de plusieurs 25 par des sociétés italiennes tarde à se concrétiser, mais fait toujours l'objet de pourparlers. Les Italiens souhaiteraient faire réviser et moderniser les machines à l'AC Salzennes avant leur départ vers l'Italie, mais les négociations achoppent sur les

questions de prix et de délais.

## série 27

● Le roulement des 27 comporte 46 journées. En trafic marchandises, le rôle des 27 est devenu insignifiant. Nous donnons ci-dessous la liste des trains encore remorqués par des 27, dont un seul de jour (47600) :

44730 ②-⑤ : MKM 23.58 - LNC 02.57  
 47564 ①-⑤ : GMN 00.50 - FRBB 03.40  
 47567 ①-⑤ : FRBB 19.33 - GMN 22.39  
 47600 ①-⑤ : FLN 13.55 - FSR 15.30  
 47803 ①-⑤ : FMS 14.00 - FGZH 16.00  
 47806 ①-⑤ : FGZH 18.00 - FMS 20.00  
 48644 ①-⑤ : LJ 18.42 - NK 20.56  
 54901 ②-⑤ : NK 01.00 - FGZH 03.30  
 55213 U ①-⑤ : FCL 22.02 - FNND 01.00  
 55223 ①-⑤ : LKV 21.41 - FNND 00.08  
 56220 ②-⑤ : FNND 00.17 - FLV 01.28

56221 ②-⑤ : FLV 02.11 - FNND 03.23  
 55712 U ②-⑤ : FNND 02.15 - FCL 04.39  
 59400 ①-⑤ : FGZH 21.06 - NK 00.00

## série 436000 SNCF

● En plus du roulement commun avec les 12, les 436000 de la SNCF possèdent un second graphique vers la Belgique de deux journées, comportant un aller-retour Ronet - Modane (via Aulnoye) et un aller-retour Muizen - Ambérieux (également via Aulnoye) :

### F971

41352 ①-⑦ : FEO 04.20 - MOD 12.00  
 41347 ①-⑦ : MOD 13.30 - FEO 19.40

### F972

41324 ①⑤ : FIZ 23.50 - AMB 09.00  
 41323 ③ : AMB 12.23 - FIZ 22.26

*Avec la forte demande d'acier sur le marché mondial, en particulier en Chine, les chantiers de ferrailage ne chôment pas. Un des plus importants, celui de LUXFER à Aubange, a entamé en septembre 2004 la démolition de nombreuses locomotives de la SNCB, des séries 22 (2202 et 2239), 59 (5905, 5916, 5945, 5946), 62 (6230 et 6303), 76 (19 unités), de la 8230, ainsi que d'un lot de 70 voitures du type M2.*

### ← PHOTO 65-23

*La 8520 de LUXFER pousse la 7622 vers son échafaud, tandis que les 2202 et 2239 attendent leur tour le 28 octobre 2004.*  
 Pierre HERBIET.

### ↓ PHOTO 65-24

*Une vue du chantier de ferrailage des 22 à Ronet, le 23 novembre 2004. L'engin de démolition s'active sur la malheureuse 2240. A l'avant plan, les restes d'une autre 22...*  
 Pierre HERBIET.





PHOTO 65-25 ↑ Le 8 novembre 2004, en attendant son instant fatidique, la 2239 est utilisée comme mur de soutien à un énorme tas de ferraille provenant de voitures du type M2... Pierre HERBIET.

PHOTO 65-26 ↓ Les dernières minutes de la 2202. Au fond à droite, on distingue les restes de la 8230. Pierre HERBIET, 18 novembre 2004.





*D'octobre à décembre 2004, plusieurs parcours d'étude de ligne entre Aulnoye et Montzen via la dorsale wallonne ont été mis en route pour les conducteurs SNCF du dépôt d'Aulnoye. Généralement, ils étaient assurés par une locomotive Diesel de la série 467400 de la SNCF, circulant à vide, et effectant un aller-retour Aulnoye - Montzen, ainsi qu'un aller-retour partiel entre Montzen et Flémalle-Haute. Parfois, la machine française était remplacée à Charleroi-Sud par une 26 de la SNCB, dont la cabine de conduite peut accueillir un agent supplémentaire. Ci-dessus, le 27 octobre 2004, passage de la 467595 à Chokier, entre Huy et Flémalle. Ci-dessous : le 2 novembre, un parallèle exceptionnel à Montzen : la 467594 aux côtés de la 5538 et de la 241 801-0 de la DB.*  
Kristof AVONDS - Michel HANSENS.



## Locomotives Diesel

### série 55

● Le roulement GM des locomotives de la série 55 est passé de 19 à 16 journées. Le plus gros du travail concerne des navettes entre Montzen/Kinkempois vers Aachen-West. Parmi les nouveautés, les 55 assurent trois allers-retours en unité multiple entre Genk-Goederen et Châtelet. Il s'agit de trains de brames circulant entre l'usine ALZ de Genk et le laminoir de *Ugine & ALZ* (Carlam) à Châtelet. Nous publions ci-après la liste des trains intéressants autres que les navettes Kinkempois/Montzen - Aachen-West. On notera la circulation de pas moins cinq trains dans l'après-midi sur les lignes 34 et 24 entre Hasselt - Tongeren et Visé.

34740 U ①-② : FKGG 07.19 - FCL 10.14  
 34741 U ①-② : FKGG 15.19 - FCL 18.35  
 37440 U ①-② : FCL 11.28 - FKGG 14.24  
 40041 ②④ : FKGG 13.30 - NK 14.30  
 44537 ①-⑤ : FHT 09.59 - AACHW 13.48  
 46692 ②③④ : GMN 05.43 - FHT 09.05  
 47777 U ①③⑤ : FHS 15.18 - FVY19.04  
 48566 U ④ : AACHW 16.48 - NH 18.44  
 48567 U ④ : NH 14.20 - AACHW 16.19  
 54418 ①-⑤ : NK 13.23 - FKGG 15.07  
 64411 ②-⑤ : FKGG 14.27 - NK 15.50  
 74601 ②-⑤ : FHS 17.05 - NK 19.50

### série 62/63

● Avec la mise en vigueur du nouvel horaire du 12 décembre 2004, la Direction Train a cessé d'utiliser les 62/63, à l'exclusion des quatre 62/63 TBL (6225, 6227, 6313, 6324) et de la 6306 (unique machine encore pourvue d'une chaudière de chauffage). Des 30 machines concernées, 19 ont été transférées à la Direction Infrastructure, tandis que les autres ont été parquées en vue d'un transfert ultérieur vers *Infrabel*, la nouvelle filiale de la SNCB.

● La 6269, victime d'une collision à Kinkempois le 24 juin 2004, a été mise hors



*La 6210 photographiée dans les emprises du laminoir Ugine & ALZ de Châtelet (ex CARLAM), lors des essais effectués le 8 novembre 2004. Le 2 décembre 2004, cette locomotive a été victime d'une collision avec un camion sur un passage à niveau de la ligne 55 Zelzate - Wondelgem, lors d'une des très rares sorties d'une 62 de Merelbeke... Au vu des dégâts, elle devrait être réformée.*  
 Laurent JOSEPH.



exploitation le 1er novembre 2004.

● Les 8 et 11 novembre 2004, la 6210 a été testée dans les emprises de l'usine *Ugine & ALZ* (CARLAM) à Châtelet. Cette entreprise prévoit de louer des 62/63 pour assurer les manoeuvres lourdes, et transférer les rames vers

les faisceaux de Châtelet. Ces 62/63 seraient prises en leasing auprès de la société *MARCY Int* qui envisage d'acquérir plusieurs locomotives. Le but de cet essai était de s'assurer que le gabarit des 62/63 permettait de parcourir sans encombre toutes les voies du site.

*Plus de deux ans de patience auront été nécessaires pour réaliser ce document exceptionnel : toutes les 55 bleues réunies devant l'atelier de Kinkempois.*  
 Georgy LEJEUNE, août 2004.





*Les 62/63 sont restées fort actives au seul dépôt de Charleroi-Sud durant toute l'année 2004. Le 28 mai 2004, la 6246 assure la manoeuvre des rames de minerais entre le faisceau Blanchisserie et le raccordement de déchargement de CARSID à Marcinelle (ligne 260A). A droite, on voit la Sambre coupant en deux les installations sidérurgiques de Carsid.* *Pascal DUBOIS.*

*Le même jour, les 6277 et 6260 arrivent au raccordement Durieux à Fontaine l'Evêque. Cette installation est desservie au départ de l'ancienne gare de Fontaine l'Evêque établie sur la ligne industrielle 252 Piéton - Fontaine l'Evêque.* *Pascal DUBOIS.*



## série 73

● Comme prévu, les dernières 73 de la première tranche (7301 à 7335) ont été retirées de l'exploitation le 12 décembre 2004. Il s'agit des 7303, 7304, 7305, 7309, 7317, 7320, 7322 à 7327 et 7331, toutes de Charleroi-Sud. Pour compenser cette perte, onze 73 ont été mutées des dépôts de Merelbeke (7337, 7349, 7358, 7361 à 7364 et 7369), Hasselt (7366 et 7374) et Stockem (7339) vers l'atelier de Charleroi-Sud. En outre, 16 machines ont été mises en parc en attendant leur transfert vers la Direction Infrastructure (7338, 7341, 7343, 7350 à 7356, 7359, 7360, 7367, 7368, 7370 et 7375). De ce fait, l'atelier de Merelbeke ne possède plus de 73 à son effectif; le district Nord-Ouest est ainsi le premier à ne plus disposer que de locomotives Diesel de la série 77/78.

## série 77/78

● Après plusieurs semaines d'interruption pour cause de problèmes techniques constatés aux cablots d'unité multiple, la mise en service des 78 a redémarré le 10 novembre 2004.

● Comme signalé dans notre précédent numéro, les 77 ATB assurent depuis le 12 décembre un aller-retour entre Gent-Zeehaven et Bad Bentheim en Allemagne. Ces trains circulent en fin de soirée et de nuit :  
46256 U ①-② : FGZH 17.50 - BH 23.30  
46255 U ②-③ : BH 00.31 - FGZH 06.40  
Du 15 novembre au 3 décembre 2004, des parcours d'étude de ligne ont été organisés entre Antwerpen et Bad Bentheim pour les conducteurs SNCB du dépôt d'Antwerpen-Noord, à l'aide de deux 77 ATB circulant à vide.

Elles assurent également deux allers-retours entre Gent-Zeehaven (FGZH) et Sas-van-Gent (SASG) :

45602 ①-② : FGZH 07.23 - SASG 08.05  
45601 ①-② : SASG 11.12 - FGZH 11.45  
à vide FKR puis à vide SASG  
45603 ①-② : SASG 15.01 - FGZH 15.42

Ces trains sont assurés par des conducteurs néerlandais de *Railion Nederland*. Dans le futur, il est prévu que les 77 reprennent l'intégralité du trafic dans l'enclave néerlandaise de la Zeeuws Vlaanderen. Actuellement, ce trafic est assuré par les locomotives de la série 204 de *Railion Nederland* (voir *EL 56* p. 26). La conduite des trains resterait du ressort des conducteurs néerlandais de Terneuzen.

● Dans le cadre de l'autorisation de circulation des 7791 à 7870 en Allemagne en unité triple en tant que locomotive intercalaire (voir *EL 64* p. 30), un parcours d'essai fut réalisé à vide entre Kinkempois et Köln-Deutz le 30 novembre avec les 7771, 7815 et 7772. Le 2 décembre, les 7771 et 7772 retourneront seules à Köln pour un parcours d'initiation au PZB (Indusi).



*Bad Bentheim, le 3 décembre 2004. L'automotrice ET 425 063-5/425 563-4 assurant le RB 39113 pour Bielefeld et, à la voie 3, les 7788 et 7778 venant d'arriver à vide de Berchem-Antwerpen pour la formation des conducteurs SNCB du dépôt d'Antwerpen-Noord. Les 77 repartiront à 14.38 pour un parcours de 5 heures 5h vers Berchem, via Hengelo, Apeldoorn, Utrecht Centraal, 's Hertogenbosch, Breda et Roosendaal.* Christian VANHECK.

## série 82

● Les 8213, 8222, 8229, 8231, 8238, 8244, 8246, 8247, 8249, 8250, 8251 et 8253 ont été parquées au 12 décembre 2004 en vue d'un transfert à la Direction Infrastructure.

## série 91

● Les 9107, 9115, 9130 et 9157 ont été vendues à la société SATI d'Antwerpen. Les 9107 et 9157 ont été données en leasing à la firme ASA à Hemiksem, tandis que les 6115 et 9130 servent comme magasin de pièces.

## série 6400/6500 et Class 66 Railion Nederland

● Depuis le 12 décembre, le roulement des locomotives Diesel de la série 6500 de *Railion Nederland* est commun avec les deux machines de la Class 66 acquises en 2004. Elles assurent une rotation entre Bad Bentheim en Allemagne et Gent-Zeehaven (train de pièces

pour l'usine Volvo), une relation entre Bochum et Antwerpen-Oorderen (il s'agit d'un train de pièces pour l'usine Opel), deux allers-retours entre Waalshaven (Rotterdam) et Antwerpen-Oorderen (trains de conteneurs) et la remorque d'un train de chaux entre Kinkempois et Sittart en double avec une locomotive de la série 25.5 de la SNCB. Voici leur roulement :

### G891

47552 ①-② : BOCH 09.50 - OORDE 15.20  
47571 ①-② : OORDE 15.59 - BOCH 21.08

### G892

41603 ②-③ : WHZ 07.21 - BERDR 09.42  
41602 ①-② : BERDR 11.50 - WHZ 14.12  
41607 ①-② : WHZ 15.20 - BERDR 17.32

### G893

à vide STD 08.05 - NK 09.10  
48642 ②③ : NK 10.00 - STD 11.18  
48640 ③④⑤ : NK 11.00 - STD 12.05

### G894 + G895

46252 U ②-③ : FGZH 04.49 - BH 11.35  
46259 U ②-③ : BH 13.10 - FGZH 20.39  
46254 U ④ : FGZH 12.41 - BH 18.59

*Le 2 décembre, passage à Köln-Deutz des 7772 + 7771 assurant un parcours d'initiation au PZB (Indusi) entre Kinkempois et Köln-Deutzerfeld. Malgré le temps brumeux, on distingue les deux tours de la cathédrale de Köln à l'arrière-plan. Pour rappel, les 7771 à 7790 sont autorisées à circuler sur le réseau allemand depuis le 20 juillet 2004.* Ch. VANHECK.





*Durant l'automne, des trains de sucre en provenance d'Allemagne ont circulé vers le port d'Antwerpen. A cette occasion, il a été possible de voir des wagons allemands ne circulant pas régulièrement en Belgique. Le 28 octobre 2004, passage à Warsage, sur la ligne 24 entre Visé et Montzen, d'un train vide vers l'Allemagne remorqué par la 7711. Michel HANSENS.*

*La desserte de Sloe au moyen de 77 en tête d'un train de voitures Ford venant de Genk, s'effectue normalement en fin de soirée. Cependant, les 27 et 29 octobre 2004, un train supplémentaire Genk - Sloe fut mis en marche en pleine journée. Cela nous vaut cette vue bucolique prise le 27 octobre à Heinkenszand du train 477690 (SNCB) / 47608 (NS) tracté par les 7777 et 7787. Christian VANHECK.*



## Automotrices - Autorails

### AM postales - 961-975

Dans le courant d'octobre 2004, la société italienne VISALI a racheté trois automotrices postales : les 961, 965 et 969, et a marqué son intérêt pour les 974 et 975. Deux automotrices ont été acheminées le 20 décembre 2004 de Bressoux à Oostende. Elles seront entièrement transformées et réaménagées pour le transport des voyageurs par l'atelier RSI d'Oostende (ex. atelier CIWLT), puis transférées en Italie.

### AM 96 et autorails 41

La SNCB projetterait de réduire le compartiment de première classe des auto-

motrices du type 96 (441 à 490 et 501 à 570) et de certains autorails de la série 41, afin de pouvoir aménager un plus grand nombre de sièges de seconde classe. Le but est d'augmenter la capacité pour les heures de pointe. Les 41 modifiés pourraient éventuellement être renumérotés dans la série 42. A suivre...

## Voitures

### Fourgons générateurs

Les deux derniers fourgons-générateurs (77019 et 77023) qui étaient utilisés depuis août 2003 par B-Cargo pour alimenter les voitures d'accompagnement des trains de transport de déchets nucléaires entre Vlissingen et La Hague (voir *EL 58* p. 28), ont été réformées dans le courant de novembre 2004.

## REFORME DES K4

Comme déjà signalé dans notre dernier numéro, l'ensemble des voitures du type K4 a bien été retiré de l'exploitation le 12 décembre 2004 (le dernier jour d'utilisation commerciale fut le vendredi 10 décembre).

Les Chemins de fer du Sénégal sont sur le point de racheter l'ensemble des 48 voitures K4 ex. USI, c'est-à-dire les voitures à couloir central, même celles déjà radiées de plus longue date qui serviront de magasin de pièces de rechange. Simultanément, ils ont marqué leur intérêt pour acquérir 7 fourgons Dms et deux voitures-couchettes du type I5. Affaire à suivre...

## Les AM Budd du FAS

Dans le *EN LIGNES 62* page 60, nous avons publié une photo de la première automotrice Budd ex. SNCB entièrement transformée pour le réseau privé italien *Ferrovía Sangritana* (FAS). Les travaux sont réalisés chez *Ansaldo-Breda* à Napoli. Le plus impressionnant est bien sûr la mise en place de nouvelles cabines de conduite. L'aménagement intérieur a également été entièrement renouvelé, et équipé de l'air conditionné. La capacité s'élève à 120 places assises, dont 20 en première classe. La vitesse maximale est restée inchangée : 130 km/h. C'est dans le courant de 2001 que le FAS avait acquis dix rames. Toutefois, il est peu probable qu'elles soient toutes transformées étant donné que le FAS a récemment commandé deux nouvelles automotrices du type Minuetto. Seules quatre ou cinq Budd + deux en option devraient être modernisées. Précisons que le prix total de l'acquisition + la rénovation s'élève à € 1,5 millions par automotrice. Les Budd seront utilisés en 2005 entre Lanciano et Pescara, via une nouvelle section en construction entre Lanciano et San Vito Lanciano. Le temps de parcours sera réduit de 60 à seulement 25 minutes.



Voici une autre photographie de la même rame pourvue cette fois de l'ensemble de ses marquages, prise au dépôt FAS de Lanciano. L'automotrice est baptisée "Cita di Lanciano".

Marco CACOZZA, juillet 2004.

## voitures type M6

La commande chez *Bombardier* des 70 nouvelles voitures à deux niveaux du type M6 a été signée le 12 octobre 2004. Leur livraison s'étale de l'octobre 2006 à février 2008. Le contrat prévoit également la transformation de 19 locomotives de la série 27 afin de permettre l'exploitation en mode réversible. Il est entre autres prévu de les équiper d'une commande par multiplexage et d'un attelage automatique du type GF afin de former des rames composées de deux sections munies chacune d'une locomotive. Ces rames pourront alors être facilement scindées ou accouplées dans certaines gares, comme c'est le cas pour les trains d'automotrices.

Pour rappel, les 70 véhicules se répartiront à raison de 32 voitures de seconde classe équipées d'une cabine de conduite, 19 de première classe, et 19 mixtes première et seconde classes. La valeur totale du contrat s'élève à € 179 millions.



**PHOTO 65-27** Comme signalé dans les pages précédentes, en plus des locomotives des séries 22, 59, 76 et 82, le chantier de ferrailage LUXFER d'Aubange démolit également un lot de 70 voitures du type M2. Le 11 novembre 2004, les engins de démolition s'activaient sur la voiture 49310, tandis que la M2 42612 attend son tour. Il ne faut pas plus de 30 minutes pour mener à bien l'opération...  
Pierre HERBIET.

**PHOTO 65-28** Depuis le 16 août 2004, la ligne 96 est à son tour parcourue par des voitures à deux niveaux M6. Il s'agit des trains P 7801 Quévy - Schaerbeek et 8801 Schaerbeek - Quévy. Le 16 septembre 2004, passage du P8801 à Hennuyères. Serge MARTIN.



## rame médicale

La rame médicale a été ferrailée à l'Atelier Central de Mechelen en octobre 2004. Pour rappel, elle était composée des voitures numérotées 31 et 32, provenant d'anciennes remorques d'automotrices de 1935 (respectivement les remorques 8206 et 8208 jusqu'en 1950, puis 212.206 et 212.208, mises hors service le 20 janvier 1964), transformées en 1972-1973 par l'Atelier Central de Mechelen. Les deux voitures étaient reliées de manière indissociables par un accouplement fixe. Ce train, mis en service le 18 juillet 1973, voyageait entre les différents ateliers du réseau, pour pratiquer les examens médicaux annuels du personnel, leur évitant ainsi de devoir se déplacer, parfois fort loin, vers un Centre Médical Régional. Cette rame fut réformée dans le courant de 1999.

A notre connaissance il ne subsiste plus que sept anciennes remorques d'automotrices de 1935 en service : la voiture de mesure n°11 (pour la Direction du Matériel, division du frein), la voiture de mesure ES 601 (pour le service ES), la voiture d'accompagnement du train de secours de la base TGV de Voroux (inutilisée depuis la fin des travaux TGV entre Leuven et Liège; elle devrait être réformée), et les voitures-dortoirs d'un train de renouvellement de la voie, n° 206, 207, 208 et 209.

## voiture-cinéma

La voiture-cinéma 41 provenant elle aussi de la transformation d'une ancienne remorque d'automotrice de 1935 (remorque 213.207, ex. 8331 jusqu'en 1950, mise hors service le 20 janvier 1964), a été acquise par le Stoom Centrum Maldegem (SCM). Elle fut transférée de Schaerbeek à Maldegem le 9 octobre 2004, à l'aide de la 8040 du SCM. Cette voiture sortit de transformation à l'Atelier Central de Mechelen le 31 juillet 1975. Inutilisée depuis de nombreuses années, elle était garée à l'atelier des voitures de Schaerbeek.

## voitures type M2

Trente voitures du type M2 ont été conservées en réserve au-delà du 12 décembre 2004.

**PHOTO 65-76** → **PHOTO 65-77** → Deux vues de la voiture-cinéma n°41 : au milieu, dans sa livrée d'origine à l'Atelier Central de Mechelen le 4 mai 1985, lors d'une Journée Portes Ouvertes; ci-contre, dans sa décoration bleu foncé, à Neerpelt le 14 septembre 1991. Cette voiture a été acquise par le Stoom Centrum Maldegem. Hans JOOSEN.



Les deux voitures médicales dans l'enceinte de l'Atelier Central de Salzinnes, le 6 octobre 1990. La première voiture, 00032, était aménagée avec une salle pour examen général, une salle pour radiographie, une salle pour examen spécial et un laboratoire. La seconde voiture est la 00031, équipée de deux groupes électrogènes, et pourvue d'une salle de séjour, d'une salle d'attente, d'un bureau, d'une petite cuisine, d'une douche et d'un WC. Hans JOOSEN.









En octobre, douze voitures de première classe des types I6 et I10 et un fourgon Dms de la SNCB ont été loués en Allemagne. Ils furent intégrés dans la rame du TEE Chianti-Nostalgie-Express, un train spécial mis en marche le 15 octobre 2004 (avec retour le 24) entre Münster et Stresa/Montecatini, une ville italienne située au bord du magnifique lac Majeur. La rame comportait au total quinze voitures; dans l'ordre : six I6 SNCB, trois anciennes voitures-restaurants TEE de la DB, cinq voitures I6 et I10 de la SNCB et un fourgon Dms de la SNCB. De Münster à Basel, c'est la locomotive historique 103 113-7 de la DB (conservée au dépôt de Frankfurt) qui assura la traction. De Basel à Domodossola, c'est une autre machine historique qui prit le relais : la Ae 8/8 273 du BLS. Ci-dessus, passage du TEE Chianti-Nostalgie-Express dans les environs d'Efringen-Kirchen, sur la ligne Freiburg - Basel. Ci-dessous : passage à Sissach, sur la ligne Basel - Olten, cette fois au crochet de la Ae 8/8 273 du BLS. Steve ROD.



## Infrastructure

### *une nouvelle gare pour Brugge*

La SNCB va prochainement entamer la rénovation complète de la gare de Brugge. L'actuel couloir sous voies sera démolé et remplacé par un nouveau couloir beaucoup plus large, qui accueillera des petits commerces. Les quais seront entièrement modernisés et équipés de nouveaux auvents et abris. Tous les quais seront accessibles par des escaliers roulants et des ascenseurs. Il est également projeté de construire un second hall de gare du côté du quartier Sint Michiels, avec un complexe de bureaux et un parking souterrain sur deux étages, qui pourra accueillir 1000 vélos au niveau -1 et 800 voitures au niveau -2. La capacité de parcage sera ainsi doublée.

Les travaux ont débuté en septembre 2004 et devraient s'achever en 2008.

### *ligne 39*

L'électrification de la courte ligne 39 reliant Welkenraedt à Montzen a débuté durant l'automne 2004.

*La courbe de raccord d'Aubange à Mont-Saint-Martin (ligne 165B) a été mise en service le 8 décembre 2004. Elle permet de canaliser le trafic international en direction du Sud-Est de la France via Longwy, Longuyon, Conflans-Jarny et Dijon, sans plus transiter par le Grand-Duché de Luxembourg via Rodange - Bettembourg - Thionville. Seul le trafic vers la Suisse et l'Italie continue de passer par Thionville et Metz. Les heures de passage des trains réguliers transitant par la ligne 165B ont été communiquées dans notre précédent numéro, page 36.*

*Ces trois photos montrent la ligne lors des tous derniers travaux d'électrification.*

#### **PHOTO 65-29** ↑

*L'ES 404 d'Arlon a été utilisé pour tirer les caténaires. Il est vu ici peu après la bifurcation avec la ligne 165 dont on aperçoit les caténaires à l'arrière plan.*

#### **PHOTO 65-30** ↗

*La première partie de la courbe côté belge est à simple voie, avec possibilité ultérieure de la porter à double voie. La photo est prise en direction de la France.*

#### **PHOTO 65-31** →

*La ligne 165B vue à mi-parcours, toujours en direction de la France, Pierre HERBIET, 28 octobre 2004.*



Le 3 septembre 2004, un IRe Antwerpen - Neerpelt assuré par les 4153 et 4141 passe au nouveau point d'arrêt de Wolfstee. Pour rappel, cette halte établie sur la ligne 15 entre Lier et Herentals, a été ouverte le 13 juin 2004, dans le cadre des travaux de réfection du ring autoroutier d'Antwerpen.

Eddy VERVOORT.

### Suppression du port de Brugge

La SNCB a cessé l'exploitation du réseau ferré du port de Brugge au début du mois de décembre 2004. Encore donc un pan du réseau qui s'éteint en 2004, après la suppression du trafic sur la Vennbahn et sur les lignes 109 Mons - Harmignies et 141 Court-St. Etienne - Genappe...



## Divers

### La nouvelle structure de la SNCB

Pour se mettre en conformité avec les directives imposées par l'Europe, la SNCB a décidé de modifier sa structure. Une société " holding " chapeautera ainsi deux filiales : *Infrabel* et l'exploitant ferroviaire *SNCB*.

Après de longs mois de préparation, la nouvelle structure de la SNCB a pris véritablement et officiellement forme le 29 octobre 2004, par la création juridique des filiales devant le notaire de l'entreprise.

#### UNE STRUCTURE EN TROIS POLES

Depuis le 1er janvier 2005, la SNCB fonctionne donc dans sa structure de holding, avec une société-mère et deux filiales.

#### LA SNCB-HOLDING

La société-mère, appelée SNCB-Holding, dont l'Etat belge est l'actionnaire, assure une mission de coordination entre les filiales du groupe. Ce modèle de holding, qui est utilisé dans d'autres pays européens qui sont déjà plus loin dans leur restructuration ferroviaire, s'avère être celui qui fonctionne le mieux. Il garantit en effet une collaboration plus efficace entre les différents acteurs, que ce soit au niveau du réseau ou au niveau de l'exploitation.

Ces activités, même si elles doivent respecter une certaine indépendance

prônée par l'Europe, doivent travailler ensemble dans un même but de mobilité et de sécurité des transports.

La SNCB-Holding, qui compte un effectif d'environ 4500 personnes, est entre autres responsable de la gestion des ressources humaines pour tout le groupe. Tous les membres du personnel du groupe relèveront donc du holding et seront mis à disposition des filiales. Le statut de l'ensemble du personnel et l'unité du dialogue social restent ainsi inchangés, assurés par une commission paritaire unique.

La SNCB-Holding est aussi responsable d'autres activités, telles que la gestion du patrimoine (notamment les gares, ...), la sécurité et le gardiennage, l'informatique, la stratégie du groupe, et d'autres services centraux.

Un contrat de gestion sera établi entre la SNCB-Holding et l'Etat pour définir leurs obligations respectives.

#### INFRABEL

*Infrabel*, qui comptera un effectif d'environ 15.000 personnes, est la filiale chargée de la gestion et de l'entretien du réseau, de la réalisation des investissements, de la répartition des sillons-horaires, de la tarification et de la facturation de l'utilisation de l'infrastructure, de la certification du personnel et du matériel, pour ne citer que quelques-unes de ses plus grandes missions. Ses actionnaires sont l'Etat et la SNCB-Holding. Pour garantir l'indépendance demandée par l'Europe, et notamment en matière d'accès équitable au réseau ferré

pour tout opérateur potentiel, l'Etat sera majoritaire dans la gestion d'*Infrabel* avec 80% des voix au Conseil d'Administration.

Les activités de *Infrabel* feront également l'objet d'un contrat de gestion avec l'Etat.

De par son existence, *Infrabel* se devra de traiter tout exploitant ferroviaire de façon équitable et objective.

#### LA SNCB

L'autre filiale du groupe est donc la SNCB, exploitant ferroviaire. Elle a pour mission toutes les activités de transport de voyageurs et de marchandises, et définit la politique commerciale qu'il faut mener. La filiale gère aussi les activités Trains et Matériel.

Pour ne pas perturber la clientèle, l'exploitant ferroviaire garde le nom et le logo SNCB.

La filiale SNCB, exploitant ferroviaire, est une filiale à 100% de la SNCB-Holding. Elle compte un effectif d'environ 20.000 personnes.

Les conseils d'administration, les administrateurs-délégués et les comités de direction ont été nommés à la fin du mois d'octobre 2004.

M. Karel Vinck, administrateur-délégué de l'ancienne SNCB et concepteur de la nouvelle entreprise, a par ailleurs décidé de céder le flambeau à la nouvelle équipe dirigeante le 30 janvier 2005. Il reste à espérer que cette réforme historique atteindra le but poursuivi : hisser la SNCB parmi les meilleures sociétés ferroviaires européennes.

## Création d'une agence ferroviaire européenne

Le "deuxième paquet ferroviaire" (directive 2004/51) qui stipule que le transport international de marchandises doit être ouvert à toute entreprise ferroviaire au 1er janvier 2006 et au transport national de marchandises au 1er janvier 2007, prévoit également la création d'une Agence ferroviaire européenne. Cette Agence, qui sera établie à Valenciennes, est appelée à jouer un rôle de support technique à la décision pour la commission, et sera l'interlocuteur des secteurs professionnels. Elle pilotera et coordonnera les travaux sur l'interopérabilité et la sécurité, présidera les groupes d'experts, assumera la préparation des normes et transmettra ses recommandations à la Commission européenne, l'adoption des normes étant du ressort de la Commission.

L'Agence ferroviaire européenne travaillera en étroite collaboration avec de nouveaux organes ferroviaires à créer dans chaque Etat membre. En Belgique, quatre organes seront créés et graduellement mis en place dans les prochains mois :

- une **Autorité Nationale de Sécurité** qui sera responsable des certificats de



*Le 12 octobre 2004, retour vers l'Italie du dernier train de pèlerins de la saison. En provenance de Verviers, il traverse ici la gare d'Angleur. A Bressoux, après un changement de front, il prendra la route de l'Italie via Gouvy et Luxembourg. Michel HANSENS.*

sécurité et des règles et normes nationales en matière de sécurité;

- un **Organisme de Contrôle** qui veillera au bon respect des règles en matière d'accès au marché pour les opérateurs;

- un **Organisme de Recours** chargé de traiter les plaintes en cas de non respect des règles de concurrence et d'accès au marché;

- un **Organisme d'Enquête** qui sera chargé des enquêtes en cas d'accident.

En outre, en Belgique, un organisme pour l'homologation de l'infrastructure et du matériel roulant a été créé : **Belgorail S.A.** Il regroupe trois partenaires : Agoria (groupement qui inclut notamment des constructeurs belges de matériel ferroviaire), Vinçotte (organisme de certification international) et Transurb Technirail (filiale de la SNCB spécialisée en consultation ferroviaire au niveau international).

*Le 16 septembre 2004, le parcours d'homologation 25 kV des 436000 de la SNCF traverse la gare de Florenville (voir EN LIGNES 64 page 29). La rame est encadrée par les 36020 et 36015. Dominique ALLARD.*



## Une expo à Schaerbeek

La CER (Communauté Européenne des Chemins de fer) a organisée le 13 octobre 2004 une grande soirée de réflexion sur les enjeux du Rail en Europe. C'est la SNCB qui a accueilli cet événement dans le nouvel atelier d'entretien des voitures de Schaerbeek. Le but de cette soirée était de sensibiliser les responsables politiques européens à la réalité de terrain du monde ferroviaire. Parmi les participants, on notera la présence de membres du Parlement européen, des représentants des entreprises ferroviaires européennes, des constructeurs, etc.

Plusieurs sociétés ont participé à cet événement en exposant du matériel. Siemens présenta la locomotive EuroSprinter 64F4-089 (la locomotive qui a remorqué un train promotionnel au départ de la Turquie vers l'Allemagne). Les PKP ont présenté une voiture utilisée dans l'EN "Jan Kiepura". Les CFL exposèrent la 3018. Thalys avait envoyé la motrice de la rame PBKA 4301. Bombardier était représenté par la rame Diesel 222.003 du Midlang Main Line, dont la construction est opérée dans l'usine de Brugge. La SNCF exposa la locomotive 36.056.



**PHOTO 65-32** Pour la première fois en Belgique, une locomotive EuroSprinter quadricourant du type ES 64F4 de Siemens est venue nous rendre visite à l'occasion d'une soirée de réflexion sur le Rail en Europe, organisée par la Communauté Européenne des Chemins de fer le 13 octobre 2004. A cette occasion, une mini-exposition de matériel fut tenue dans le nouvel atelier des voitures de Schaerbeek, où se tenait la soirée. Il s'agit de la machine ES 64F4 - 089 (E 189 989) qui fait partie du pool de Siemens Dispolok (pour rappel : ES = EuroSprinter, 64 = 6400 kW, F = Fret, 4 = quadritension). Du 9 au 13 mai 2004, elle a effectué un grand périple de démonstration en tête d'un train spécial baptisé "Asien Europa Express" qui, au départ d'Istanbul, a relié Mannheim et Köln-Eifelort, en passant par la Bulgarie, la Roumanie, la Hongrie et l'Autriche. Ses parois latérales portent d'ailleurs des inscriptions commémorant cet événement. Elle préfigure peut-être la future série 14 de la SNCB; c'est en tout cas elle qui a la faveur de nombreuses personnes à la Direction de la SNCB. Notre photo montre l'EuroSprinter à Schaerbeek-Formation, le 14 octobre 2004, lors de manoeuvres pour son incorporation dans un train de marchandises pour son retour en Allemagne.

Jean-Luc VANDERHAEGEN.

Le 7 novembre 2004, pour les besoins du tournage d'un film allemand en gare de Verviers, une rame d'anciennes voitures autrichiennes a été acheminée par la 5502 d'Aachen-West à Verviers via Montzen et Welkenraedt. Le train stationne ici à Verviers, pendant les prises de vues du film.

Michel HANSSSENS.



## Bergland Express

Pour la seconde année consécutive, la société néerlandaise TTC "The Train Company" fait circuler durant la période hivernale un train de neige. Deux importantes nouveautés sont apparues : l'origine du train est fixée à Bruxelles-Midi au lieu Schiphol, et sa destination est l'Italie. Au départ de Bruxelles, il circule en principe (il semble en effet que les premières circulations prévues en décembre aient été supprimées par manque de réservations) tous les vendredis jusqu'au 18 mars 2005 et, au retour, tous les dimanches jusqu'au 20 mars, sous l'horaire suivant :

	18117 ↓	18116 ↑
Bruxelles-Midi :	19.12	09.47
Bruxelles-Nord :	19.18/28	09.38/41
Leuven :	19.53/57	09.02/11
Liège-Guill. :	20.41/45	08.11/17
Verviers :	21.11/16	07.43/48
Aachen :	21.44	07.20
Kufstein :	09.24	20.22
Wörgl :	09.35	20.11
Zell am Zee :	11.34	18.06
San Candido :	13.47	15.49

La rame est scindée à Wörgl. La première partie continue vers l'Italie en desservant les gares de Jenbach, Innsbrück, Steinach, Brennero, Colle I

**PHOTO 65-81** Le 27 novembre 2004, une rame de six nouvelles voitures à deux étages des CFL a été testée entre Ath et Silly en vue de l'homologation de circulation de ce matériel sur le réseau belge. Le train s'apprête à quitter la gare de Ath pour entamer les parcours d'essai.



**PHOTO 65-80** Le 29 novembre 2004, passage à Soignies de la rame CFL lors de son retour de Ath vers le Grand-Duché de Luxembourg. Pierre HERBIET.

Sarco, Fortezza, Brunico, Valdaora, Monguelfo, Dobbiaco et San Candido. La seconde partie poursuit vers Hopfgarden, Kirchberg, Kitzbühel, St. Johan, Fieberbrunn, Saalfelden et Zell am Zee. Renseignements : [www.thetraincompany.nl](http://www.thetraincompany.nl)

### Homologation des nouvelles voitures CFL

Le samedi 27 novembre 2004, une

rame de nouvelles voitures à deux niveaux des CFL a été testée au traditionnel site du Coucou entre Ath et Silly en vue de l'homologation de circulation sur le réseau belge. La rame était encadrée par deux locomotives de la série 3000.

Pour l'homologation sous 25 kV, une autre rame a été testée à Graide le week-end des 11 et 12 décembre. Cette fois, la rame était encadrée par une 3000 et une 4000 des CFL.



## Un autorail de mesures SNCF sur la ligne 144

Du 18 au 28 octobre 2004, un autorail de mesure de la SNCF a effectué des parcours d'essai entre Gembloux et Jemeppe-sur-Sambre (ligne 144), dans le cadre de la mise au point de la signalisation européenne ERTMS pour le compte de LOCOPROL et d'Alstom. Cet autorail très élégant provient de la récupération des motrices X1511 et X1512 qui étaient autrefois intégrées dans des rames ETG (Elément à Turbine à Gaz). Suivant les jours, il effectua un ou plusieurs parcours sur la ligne, toujours sur la voie B (voie normale de Jemeppe-sur-Sambre à Gembloux), qui avait été équipée de balises spéciales.

En provenance de St. Ouen, l'autorail est arrivée à Gembloux en fin d'après-midi le 18 octobre, pour en repartir le 29 octobre au petit matin, via Erquelinnes.

### LES RAMES ETG

C'est en 1970 et en 1972 que la SNCF mit en service les 14 rames ETG. Elles furent construites par les Ateliers du Nord de la France, Turboméca, et la SNCF. Chaque rame était composée de deux motrices encadrant deux voitures. La première motrice, série T1001 à 1014, était équipée d'un turbomoteur de 736 kW, tandis que la seconde motrice, série T1501-1514) était pourvue d'un moteur Diesel de 295 kW. Seul le premier bogie était moteur. Sur les motri-



*L'X1501-1502 photographié à mi-chemin entre Onoz-Spy et Jemeppe-sur-Sambre. Cedric SOLTYS, 21 octobre 2004.*

ces, T1000 la transmission était du type hydrodynamique; sur les T1500, elle était mécanique. La vitesse maximale était limitée à 160 km/h.

Les ETG affectés au dépôt de Caen entrèrent en service en 1970, sur la relation Paris - Caen. En 1975, les RTG (Rames Turbines à Gaz) remplacèrent les ETG, qui furent alors mutés au dépôt de Vénissieux (Lyon). Ils assurèrent des trains dans la région Rhône-Alpes au départ de Lyon vers Grenoble et Annecy, ainsi qu'entre Valence et Genève via Grenoble. Avec la mise en service du TGV en 1981, les ETG se virent confier, en correspondance, 11 allers-retours Lyon - Grenoble. Avec l'électrification de

Lyon - Grenoble en 1985, les ETG émigrèrent au dépôt de Lyon-Vaise où ils furent engagés sur Lyon - Clermont-Ferrand, Nevers - Dijon et Besançon - Clermont-Ferrand.

Ces belles rames furent réformées de 1994 à 1999.

En 1995, les motrices T1511 et T1512 furent accouplées pour former un nouvel autorail double X1501/1502, et servir de laboratoire pour le projet du système de cantonnement Astré. Aujourd'hui, il est devenu un autorail de démonstration pour l'ERTMS, le projet européen de signalisation internationale. Il est également équipé de la signalisation TVM 430, qui équipe les lignes TGV.

**PHOTO 65-33** Le 25 octobre, le remplacement d'une des antennes se trouvant sur la toiture de l'autorail servant à capter les signaux des satellites GPS, limita la journée à un seul aller-retour sur la ligne 144. Voici la rame lors de son arrivée à Jemeppe-sur-Sambre. Jean-Luc VANDERHAEGEN.





**PHOTO 65-34** *L'autorail prêt à Gembloux pour repartir vers Jemeppe-sur-Sambre.*

**PHOTO 65-35** *Après avoir traversé l'unique tunnel de la ligne, la rame passe sur le site de l'ancienne gare de Onoz-Spy.*  
Pierre HERBIET, 27 octobre 2004.



# Radiations

Le changement d'horaire du 12 décembre 2004 aura une nouvelle fois fait le ménage dans le parc de traction. Ainsi, pas moins de 73 locomotives des séries 62, 73 et 82 ont été retirées du service à la Direction Train. Parmi celles-ci, treize 73 sont mises définitivement hors exploitation ainsi que la 6269 accidentée (mise hors exploitation le 1er novembre 2004); dix-neuf 62/63 sont transférées à la Direction Infrastructure pour mise à disposition de TUC-Rail (travaux TGV et

RER); 40 sont parquées en attendant leur transfert à la Direction Infrastructure (dix-sept 73, douze 82 et onze 62/63).

Il ne subsiste ainsi plus que cinq 62/63 à la Direction Train : les 62 TBL (6225, 6227, 6313 et 6324) et la 6306, qui est l'unique machine encore pourvue d'une chaudière de chauffage.

Avec ce nouveau remaniement du parc, les 73 de la première tranche (7301 à 7335) sont toutes réformées.

En cause : toujours la poursuite de la mise en service des 78 qui, après quelques semaines d'interruption due à des problèmes techniques, a repris en novembre 2004.

Dans les prochaines semaines, d'autres changements vont intervenir, notamment avec la scission des activités Train / B-Cargo. B-Cargo a déjà déclaré qu'il ne souhaite plus disposer que de machines de la série 77/78.

## 8433

**Livraison à la SNCB :** 15-02-1963

**Numérotation :** 250.103 : 15-02-1963 - 31-12-1970  
8433 : 01-01-1971 - 01-02-2003

**Dépôts successifs :** Haine-St. P : 15-02-1963 - 00-10-1966  
Stockem : 00-10-1966 -  
Oostende :  
Montzen : - 01-10-1992  
Antwerpen-Dam : 01-10-1992 - 01-06-1986  
INF (Antwerpen) : 01-06-1995 - 01-02-2003

**Mise hors exploitation :** 01-02-2003

**PHOTO 65-36** *Antwerpen-Dam, 26 mars 1994.*  
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



## 8451

**Livraison à la SNCB :** 19-12-1963

**Numérotation :** 250.126 : 19-12-1963 - 31-12-1970  
8451 : 01-01-1971 - 01-02-2003

**Dépôts successifs :** Schaerbeek : 19-12-1963 - 00-10-1966  
Leuven : 00-10-1966 - 01-05-1985  
Hasselt : 01-05-1985 - 01-06-1986  
Antwerpen-Dam : 01-06-1986 - 01-06-1995  
INF (Antwerpen) : 01-06-1995 - 01-02-2003

**Mise hors exploitation :** 01-02-2003

**PHOTO 65-37** *Aarschot, 16-04-1980.*  
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



## 8454

**Livraison à la SNCB :** 14-02-1964

**Numérotation :** 250.129 : 14-02-1964 - 31-12-1970  
8454 : 01-01-1971 - 01-02-2003

**Dépôts successifs :** Schaerbeek : 14-02-1964 - 00-10-1966  
Hasselt : 00-10-1966 - 00-11-1976  
Kortrijk : 00-11-1976 - 00-00-1985  
Antwerpen-Dam : 01-06-1986 - 01-06-1995  
INF (Antwerpen) : 01-06-1995 - 01-02-2003

**Mise hors exploitation :** 01-02-2003

**PHOTO 65-38** *Melle, 13-05-1981.*  
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



## 8455

**Livraison à la SNCB :** 28-02-1964

**Numérotation :** 250.130 : 28-02-1964 - 31-12-1970  
8455 : 01-01-1971 - 01-02-2003

**Dépôts successifs :** Schaerbeek : 28-02-1964 - 00-10-1966  
Leuven : 00-10-1966 -  
Hasselt :  
Antwerpen-Dam : 22-04-1985 - 01-06-1995  
INF (Antwerpen) : 01-06-1995 - 01-02-2003

**Mise hors exploitation :** 01-02-2003

**PHOTO 65-39** Essen, 24-07-1986. Jean-Luc VANDERHAEGEN.



## 8456

**Livraison à la SNCB :** 28-02-1964

**Numérotation :** 250.131 : 28-02-1964 - 31-12-1970  
8456 : 01-01-1971 - 01-02-2003

**Dépôts successifs :** Schaerbeek : 28-02-1964 - 00-10-1966  
Hasselt : 00-10-1966 - 01-11-1985  
Antwerpen-Dam : 01-11-1985 - 01-06-1995  
INF (Antwerpen) : 01-06-1995 - 01-02-2003

**Mise hors exploitation :** 01-02-2003

**Démolition :** Schaerbeek, 02/03-2003

**PHOTO 65-40** Antwerpen-Zandvliet, 11-1986. Pierre HERBIET.



## 5110

**Livraison à la SNCB :** 20-02-1962 (Cockerill 3742)

**Numérotation :** 200.010 : 20-02-1962 - 31-12-1970  
5110 : 01-01-1971 - 01-04-2003

**Dépôts successifs :** Kortrijk : 20-02-1962 ⇄ Schaerbeek : 20-06-1965 ⇄ Aalst : 24-09-1971 ⇄ Tournai : 15-12-1972 ⇄ Saint-Ghislain : 03-06-1984 ⇄ Merelbeke : 00-10-1966 ⇄ Antwerpen-Noord : 15-10-1998

**Mise hors exploitation :** 01-04-2003

**Livrées successives :** vert 1970 : 24-02-1972 ⇄ jaune 01-07-1983

**PHOTO 65-41** Enghien, 9 janvier 1985. Pierre HERBIET.



## 5122

**Livraison à la SNCB :** 12-05-1962 (Cockerill 3754)

**Numérotation :** 200.022 : 20-02-1962 - 31-12-1970  
5122 : 01-01-1971 - 01-04-2003

**Dépôts successifs :** Dendermonde : 07-06-1962 ⇄ Schaerbeek : 03-06-1984 ⇄ Hasselt : 15-10-1998 ⇄ Antwerpen-Noord : 10-06-2001

**Mise hors exploitation :** 01-04-2003; vendue à Ventura (I)

**Livrées successives :** vert 1970 : 24-02-1972 ⇄ jaune 01-07-1983

**PHOTO 65-42** Lille, avril 1984. Pierre HERBIET.



# LE POINT SUR LES TRAVAUX TGV

**C'est parti ! Les premiers rails sont posés sur la ligne vers les Pays-Bas. Le compte à rebours de la mise en service a commencé... La situation sur les chantiers TGV est arrêtée au 30 novembre 2004.**

## L1 Halle - Bruxelles

Entre Forest et Bruxelles, le faisceau M, qui comprend quatre longues voies entre la ligne 96 et l'atelier TGV de Forest, est posé et électrifié ; les bâtiments techniques du " train-wash " et de " l'inspectomat " (le contrôle des essieux au défilé) sortent de terre. La mise en service devrait avoir lieu en décembre, avec un mois de retard sur le planning initial. Dans le gril du Midi, les deux culées du viaduc TGV sont terminées et les rampes accolées sont en cours de finition. Il restera alors à construire les dernières culées près de la ligne 28 et poser les ponts-bacs. Ces travaux sont programmés pour le début de 2005.

## L2 Bruxelles - Liège

Entre Bruxelles-Nord et Schaerbeek, les travaux se poursuivent à hauteur du " quadrilatère ". La gare de Schaerbeek a vu la mise hors service de son block 1, de type " Electrique ACEC " le week-end des 6 et 7 novembre. Les installations sont dorénavant commandées par le block 8, de type PLP (Poste à Logique Programmable) de Bruxelles-Nord.

Entre Schaerbeek et Haren, la nouvelle voie A de la ligne 36 (l'ancienne troisième voie) a été remise en service, ce qui a permis de dégager l'assiette des deux anciennes voies de la ligne 36 pour permettre l'aménagement de la rampe d'approche du viaduc qui surplombe les voies de garage des rames voyageurs (groupe R) de Schaerbeek. Ce viaduc a par ailleurs reçu ses premières travées.

De Schaerbeek à Leuven, les deux

*Vue en enfilade de la ligne nouvelle vers l'Allemagne à hauteur de Battice. A l'avant-plan, la sortie d'une longue tranchée couverte, suivie du viaduc de 1300 mètres qui passe notamment au-dessus de l'échangeur autoroutier. Battice, 1er octobre 2004.*  
Baudouin DIEU.



*Il reste encore pas mal de travaux de terrassements à effectuer sur la ligne vers l'Allemagne, comme en témoigne cette photo prise à Eupen vers Liège le 1er octobre 2004.*  
Baudouin DIEU.

nouvelles voies de la ligne 36 sont donc en service sur la totalité du parcours. Notre correspondant à Leuven Ludo Hubin nous fait remarquer que les travaux n'y sont pas tout à fait terminés ; il reste encore à remplacer les ponts sur le canal de Mechelen (début des travaux en mars 2005, chaque voie étant traitée séparément), mettre en place un pont-tube préfabriqué dans le talus de la ligne 36 pour fluidifier le trafic de la route Leuven

- Aarschot (ce qui nécessitera une interruption complète du trafic pendant deux semaines dans la seconde moitié de 2005) et réaliser la courbe de raccord entre les lignes 36 et 35 (liaison directe Bruxelles - Limbourg). Ces différents travaux nécessiteront la mise hors service totale ou partielle de la ligne 36 entre Leuven et Herent et le recours exclusif à la ligne 36N pour le passage des trains. Merci pour ces précisions.



## Liège-Guillemins

L'événement le plus important concernant ce tronçon est évidemment la fin du percement du tunnel de Soumagne, lorsque les deux équipes se rencontrèrent le 21 octobre, applaudies par les nombreuses personnalités présentes. Entamé sur quatre fronts, le forage de ses 6000 mètres avait débuté le 29 novembre 2001 à Vaux-sous-Chèvremont. L'attaque s'est faite par les extrémités (Vaux et Ayeneux) et par le puits intermédiaire creusé au Bay-Bonnet. Un total de 825.000 mètres-cubes de roches et de terres ont été excavées par les équipes opérant en 3 x 8. L'ensemble du chantier de génie civil s'achèvera à l'automne 2005 ; il restera alors à procéder à l'équipement du tunnel (voie, caténaire, signalisation) pour une mise en service en 2007, avec quelques mois de retard. L'investissement pour cet ouvrage est de € 159 Millions.

Vers la frontière allemande, les travaux de construction des différentes tranchées couvertes et des viaducs de José et de Battice se poursuivent activement; près d'Eupen, l'autoroute E40 a été réduite à deux bandes de circulation (une par sens) pour permettre la construction du passage inférieur.

## L3 Antwerpen - frontière hollandaise

Les travaux de percement du tunnel sous Antwerpen sont terminés, et la pose des équipements, aussi bien dans le sous-sol d'Antwerpen-Centraal que dans le tunnel ne va pas tarder à commencer.

Il reste encore sur les emprises de l'ancien atelier de traction d'Antwerpen-Dam quelques matériaux qui ont servi à la réalisation de l'ouvrage souterrain ; après enlèvement, la réalisation du " poumon vert ", - un grand parc public - pourra commencer. La gare d'Antwerpen-Dam subit un ravalement de ses façades, tandis que les abords commencent à être aménagés.

*La ligne nouvelle vers les Pays-Bas est presque prête à recevoir les éléments de superstructure. Les poteaux caténaires sont déjà en place, ce qui nécessitera moins de trains de travaux en ligne... Brecht, 10 novembre 2004.*  
Pierre HERBIET.



*Le viaduc de Battice est constitué d'éléments préfabriqués en forme de V, reliés entre eux par des poutrelles en béton précontraint. Au-dessus se placent les éléments qui constituent le radier, sur lesquels est coulé un béton. Battice, 1er octobre 2004. Baudouin DIEU.*



*La sortie du tunnel de Soumagne côté Allemagne : le tunnel proprement dit est prolongé par une tranchée couverte de 300 mètres que l'on voit déboucher à l'air libre. Soumagne, 1er octobre 2004. Baudouin DIEU.*



**De nombreux murs antibruit ont été érigés pour atténuer les nuisances provoquées par les trains, mais surtout par l'autoroute...  
Ekeren, 10 novembre 2004.  
Pierre HERBIET.**

La voie est posée de la sortie du tunnel jusqu'à après le pont sur le canal Albert, où est implanté un aiguillage d'accès branché sur la voie A de la ligne 12. Les poteaux caténaires, dont les assises sont coulées dans les murs de soutènement en béton, sont déjà en place sur ce tronçon.

Les deux dernières voies - celles de la nouvelle ligne 25 - de la nouvelle gare de Luchtbal, au croisement de la Groenendaallaan, sont en travaux.

Au-delà, entre Groenendaallaan et Noorderdokken, le viaduc sous lequel passe la voie A de la ligne 12 et qui permet aux deux voies nouvelles de rejoindre la ligne à grande vitesse, est en cours de finition. En résumé, entre Antwerpen-Dam et Noorderdokken, les nouvelles infrastructures des lignes 12 et 27A sont en service, tandis que l'on achève celles de la ligne nouvelle.

Sur la ligne nouvelle proprement dite, les premiers rails et traverses sont posées dans la tranchée qui débute à la Havanastraat jusqu'à l'autoroute E19. Le chantier est alimenté par la base-travaux d'Antwerpen-Noord, où sont formés les trains de route.

➤ **Le ravalement de la façade de la gare d'Antwerpen-Dam, l'aménagement de ses abords et la création d'un parc sur les emprises de l'ancien atelier d'Antwerpen-Dam font partie des travaux TGV. A l'avant-plan, la voûte du tunnel Nord-Sud qui débouche quelques dizaines de mètres plus loin. Antwerpen-Dam, 25 novembre 2004.  
Baudouin DIEU.**

→ **Les premiers rails ont pris possession de la plate-forme de la ligne nouvelle, qui s'appelle encore ici ligne 25. Sortie du tunnel Nord-Sud, Antwerpen-Dam, 25 novembre 2004.  
Baudouin DIEU.**



**Les travaux en cours dans la nouvelle gare de Luchtbal, encore appelée Groenendaallaan. Ils concernent surtout les deux voies de la ligne 25. A gauche, la ligne 25 ; au centre, la ligne 12 ; à droite, la ligne 27A. Antwerpen-Luchtbal, 25 novembre 2004. Baudouin DIEU.**

L'accès se fait par les deux nouvelles voies de la ligne Antwerpen-Noord - Lier (deuxième accès au port d'Antwerpen) jusqu'à hauteur de la ligne nouvelle, où un raccord provisoire permet d'y accéder. Le système d'exploitation de la ligne nouvelle en travaux sera calqué sur celui appliqué avec succès sur les lignes 1 et 2, avec poste de commandement à la base de travaux.

La ligne nouvelle proprement dite est presque achevée ; seuls restent quelques travaux de finition à terminer. La plate-forme a déjà été équipée, par moyens routiers, des câbles de signalisation et autres, ainsi que des poteaux-supports de caténaires.

Les premiers rails devraient prendre possession de la nouvelle assiette au début du mois de janvier.

**Baudouin DIEU.**

**Entre Luchtbal et Noorderdokken, les deux voies de la ligne nouvelle doivent s'insérer entre celles de la ligne 12 grâce à un imposant viaduc. La voie A de la ligne 12, auparavant posée provisoirement sur une assiette neuve, a été ripée pour s'incurver sous le nouvel ouvrage. Antwerpen, 25 novembre 2004. Baudouin DIEU.**

**L'accès à la ligne nouvelle au départ de la base-travaux d'Antwerpen-Noord s'effectue par les futures voies de la ligne de Lier. La 5308, en pousse d'un train de traverses vides, vient de passer au-dessus de la ligne 12 et rentre à la base-travaux. A gauche, la ligne 27A. Des murs antibruit ont été posés le long des voies extérieures. Ekeren, 25 novembre 2004. Baudouin DIEU.**





**PHOTO 65-43** La 5122 en tête d'un train de transfert de véhicules de travaux de voie entre Niscemi et Caltagirone, en Sicile. Peu après son arrivée chez Ventura en janvier 2004 (voir EN LIGNES 61 pages 20 à 23), la machine a retrouvé son numéro sur ses nez, ainsi que l'inscription "impr FRANCESCO VENTURA - PAOLA (CS)". Dave HABRAKEN.

## LES 51 SOUS LE SOLEIL ITALIEN !

On se rappellera que la société italienne de travaux de voies *Francesco Ventura* avait acquis deux locomotives de la série 51 en 2003 : les 5122 et 5135. Ces engins sont arrivés sur le sol italien le 4 décembre 2003, et ont rejoint la base de Ventura, située à Paola, le 28 janvier 2004 (voir à ce sujet *EN LIGNES 61* pages 20 à 23).

Extrêmement satisfait de la prestation de la 5122 (la 5135 étant acquise pour pièces), *Ventura* a rapidement acheté les 5104, 5127 et 5133, ainsi que la 6302.

Les 5104 et 6302 quittèrent la Belgique le 17 septembre 2004, pour rejoindre Paola via Jeumont - Somain - Paris -

Lyon - Modane - Torino - Alessandria et Roma, après un voyage de 11 jours ! Quelques jours plus tard, le 21 octobre, ce fut au tour de deux autres 51 d'entamer le chemin de l'exil. Il s'agit de la 5175 acquise par *Gleisfrei* pour le compte de *Salvatore Esposito*, une société de travaux de voies basée à Caserta en Sicile et possédant entre autres

**PHOTO 65-44** Le 14 septembre 2004 : première étape d'un long voyage vers l'Italie pour les 5104 et 6302, avec leur départ de île de Monsin, où se trouvent les ateliers de CFD-Locorem. A Kinkempois, elles seront incorporées dans un train vers la France. Pierre HERBIET.





**PHOTO 65-45** La 6302 et la 5104 en route vers le triage de Paris Le Bourget, au crochet de la 427008. Busigny, 18 octobre 2004. Pierre HERBIET.

quatre "gros nez" norvégiens de la série Di 3, de deux 60 ex. SNCB et la 5182 reprise par la firme *Salvatore Ventura* (à ne pas confondre avec *Francesco Ventura*) basée à Lecce, ville située dans l'extrême sud du talon de la botte italienne, et qui possède la 6045.

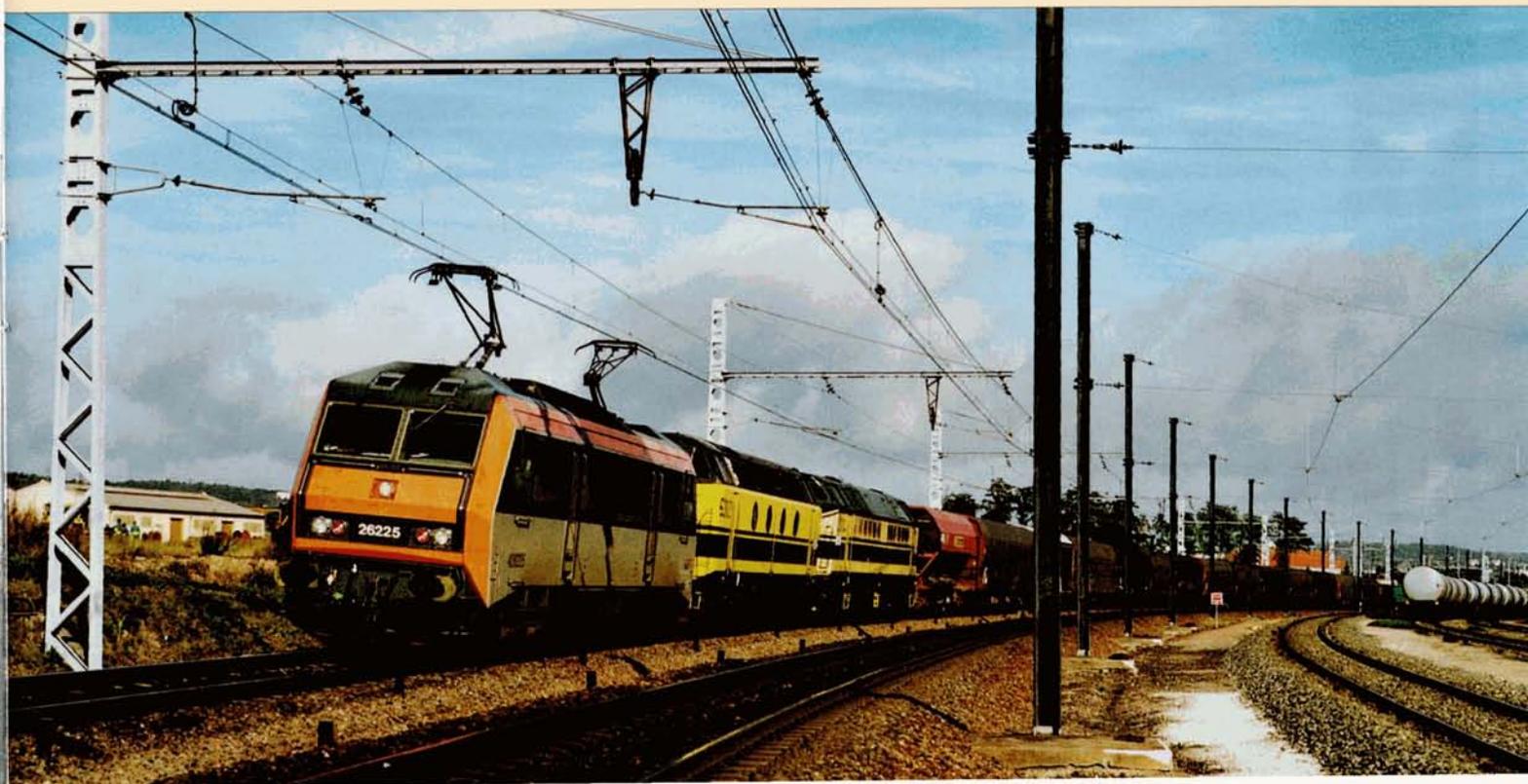
Le 25 octobre 2004, ce fut autour des 5127 et 5133 de prendre le chemin de l'Italie, en direction de Paola. Via le même itinéraire, elles sont arrivées à Paola le 1er novembre 2004.

Cet exode n'est pas sur le point de cesser, car devant la satisfaction générale de l'utilisation et des performances des 51, c'est plus d'une dizaine de machines qui pourraient bien entamer une seconde carrière au soleil ! Actuellement, l'ensemble de ces machines ne sont utilisées que par des sociétés de travaux de voies, mais d'autres utilisateurs commencent à se manifester.



**PHOTO 65-46** Le 21 septembre, les deux machines en escale à Dijon-Gevrey, aux côtés des 66711 et 66709. Ces deux dernières proviennent de la modification des BB 66158 et 66148 en locomotives de manœuvres; au total, la SNCF a ainsi modifié 24 machines entre 1984 et 1990.

**PHOTO 65-47** Au départ de Dijon, c'est au crochet de la 26225 que les deux expatriées furent transférées jusqu'à Lyon-Sibelin. Pierre HERBIET, 21 septembre 2004.





← PHOTO 65-48

Les 5102 et 6302 en gare de Modane, dernière étape en France avant leur transfert vers leur nouvelle terre d'accueil : l'Italie.

Ci-contre, croisement avec la 6578 de la SNCF.

✓ PHOTO 65-49

Ci-dessous, aux côtés de machines italiennes de la série E 632.

Pierre HERBIET, 22 octobre 2004.

La 5135 de Francesco Ventura, bien qu'acquise au départ pour servir de magasin de pièces, fut rapidement remise en état de marche. Cette locomotive avait été mise à la mitraille par la SNCB à la suite de gros dégâts provoqués par le gel durant l'hiver 2002-2003 à Schaerbeek. Sa remise en ordre de marche fut réalisée fort sommairement grâce à la débrouillardise du personnel de Ventura avec des éléments récupérés sur la 6036 (machine accidentée à Bordighera le 30 avril 2001 et rachetée par Ventura),



PHOTO 65-50 ↓

Le 24 octobre, passage des deux locomotives, remorquées par la E 636.348 des FS en gare de Genova-Centrale, lors de leur transfert dans un train reliant Alessandria à Roma. On remarquera la nouvelle décoration de la E636.

Pierre HERBIET.



**PHOTO 65-51** →

**PHOTO 65-52** ↘

*Autre transfert de locomotives, celui des 5175 et 5182, ici à Paris Le Bourget, manoeuvrées par le locotracteur Y 8201, pour leur mise en correspondance dans un train vers Modane.*

*Rolando JACOT, 22 octobre 2004.*

et la 7503 garée pour une avarie grave à sa transmission hydraulique, grâce aux éléments récupérés sur les 7503 et 6036, toutes deux garées comme mitraille.

Les 5122 et 5135 furent, entre autres, engagées sur un important chantier de renouvellement de voies en Sicile, en compagnie d'une 60 ex. SNCB. Comme il n'y a pas de lien fixe avec le continent, elles furent expédiées par ferry entre Villa S. Giovanni et Messina. A noter que ces ferries sont originaires du Danemark où ils assuraient les traversées entre Nyborg et Korsør, avant la mise en service du pont-tunnel du Storebælt. Décidément, beaucoup de choses chères à nos coeurs reprennent du service en Italie !

**PHOTO 65-53** ↓

*Les deux 51 remorquées par un couplage de 416500, lors de leur départ d'Aulnoye, incorporées dans un train à destination du triage de Somain.*

*Pierre HERBIET, 26 octobre 2004.*





*La première utilisation de la 5135 fut un important chantier de renouvellement de voies en Sicile. Elle était accompagnée non seulement de la 5122, mais également d'une 60. Avec ce chantier, c'est la première fois que des 51 se sont retrouvées si loin de leur pays d'origine !*

**PHOTO 65-54** *Un train de renouvellement des voies remorqué par les 5135 et 5122, traverse un superbe viaduc en pierre, dans les environs de Vituso.*  
Dave HABRAKEN.

**PHOTO 65-55** *Arrivée du train en gare de Niscemi. Cette gare est située sur une ligne secondaire reliant Catania (sur le versant sud de l'Etna), sur la mer Ionienne, à la ville historique de Gela, sur la mer Méditerranée, en traversant le mont Iblei situé au sud de l'Etna.*  
François DELHAYE.





**PHOTO 65-56 ↑ - PHOTO 65-57 ↓**

*Ci-dessus : la 5135 en tête d'un petit convoi de finition destiné à récupérer le matériel resté en place après les travaux, ici à l'oeuvre à Vituso. Au fond à droite, on remarque le viaduc. La 5135 a été repeinte dans un jaune orangé; en outre, on lui a appliqué son numéro au milieu des nez, tandis que le sigle FV (Francesco Ventura) a été apposé en rouge au-dessus du numéro*

*Ci-dessous : le même convoi à l'approche de la gare de Niscemi.*

*Dave HABRAKEN - François DELHAYE.*

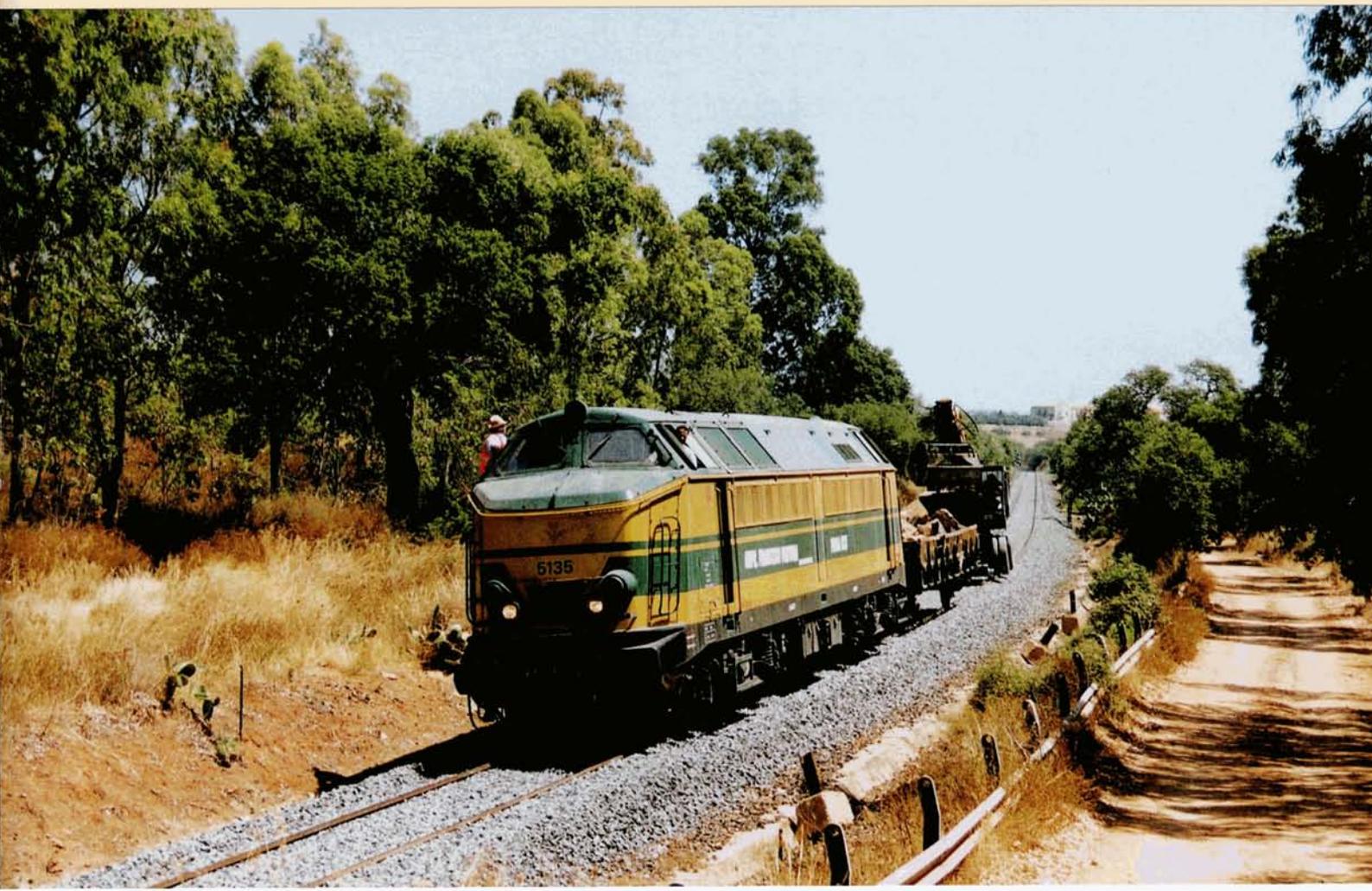




PHOTO 65-58 ↑ - PHOTO 65-59 ↓

Sur la bucolique ligne Lentini Diramazione - Gela, laquelle est parsemée de magnifiques viaducs en pierre et de tunnels, passage d'un train de ballast remorqué par une 60. Ci-dessus à Vituso. Ci-dessous à Caltagirone. Dave HABRAKEN - François DELHAYE.



**PHOTO 65-60**

*Le 16 juillet 2004, la 7502 oeuvre en tête d'un train de ballast non loin de San Lucido Marina, le long de la Riviera calabraise (mer tyrrhénienne).*

*Dave HABRAKEN.*



### **L'INCROYABLE COURSE FOLLE DE LA 7502...**

La 7502, également propriété de *Francesco Ventura*, a fait la une de l'actualité en Italie le vendredi 15 octobre 2004. En effet, lors d'un mouvement de manoeuvres à Longobardi (gare située 17 km au sud de Paola), le conducteur est tombé dans le ballast après s'être penché par la porte pour observer la voie, alors que la locomotive était en traction; le dispositif de veille automatique était hors service ! Livrée à elle même, tel un oiseau échappé d'une cage, la 7502 s'est retrouvée en voie principale sur la ligne Reggio-Calabria - Napoli, tandis que sa vitesse augmentait graduellement. Rapidement, tout fut mis en oeuvre pour tenter d'arrêter la machine folle, mais en vain. On envisagea d'envoyer un conducteur par hélicoptère, mais cela était impossible vu que la ligne était électrifiée. Lorsque les responsables suggérèrent d'envoyer une locomotive devant la 7502 pour tenter ainsi de l'arrêter, ils ne trouvèrent aucun volontaire... Entretemps, tout comme dans le célèbre film "Panamerica Express", toutes les gares se trouvant sur l'itinéraire étaient vidées pour laisser filer la 7502 à plus de 90 km/h. Plus de deux heures plus tard, après avoir parcouru 178 kilomètres, la décision fut prise d'aiguiller la machine dans une voie en cul-de-sac de la gare de Rutino, en rampe. Dans sa course folle, la 7502, roulant encore à 20 km/h, défonça le heurtoir, heurta deux poteaux supports de caténaires, et s'arrêta finalement 30 mètres plus loin. Les dégâts sont relativement limités, si bien qu'une réparation semble très probable.

**PHOTO 65-61** *Le 7 juillet 2004, la 7502 se fait dépasser par un train auto-couchettes reliant Roma à Siracusa en Sicile.*  
*François DELHAYE.*



# CHINE : LE DERNIER PARADIS DE LA VAPEUR



**PHOTO 65-62** Le 13 avril 2003, juste deux mois avant la désélectrification de la ligne, un train de marchandises remorqué par la QJ6829, traverse le désert de Gobi entre Jilantai et Wuhai. Ceci montre l'extraordinaire variété des paysages que l'on découvre en Chine.  
Dave HABRAKEN.

## 4. LA VAPEUR SUR LES GRANDES LIGNES

Dans un pays aussi vaste que l'Europe toute entière, ce n'est évidemment pas étonnant d'y trouver des lignes spectaculaires. A l'inverse des chemins de fer européens, la plus grande partie du réseau chinois n'est pas électrifiée, ce qu'apprécieront particulièrement les amateurs de traction Diesel. Certaines lignes sont de nos jours encore parcourues par des locomotives à vapeur. Elles sont réparties dans des zones géographiques très différentes, allant de l'inhospitalier désert de Gobi à l'intérieur de la Mongolie, jusqu'aux fantastiques montagnes en forme de cônes très pointus situées dans la province de Guangxi dans le sud de la Chine.

Il est donc grand temps de faire un voyage à la découverte de ces chemins de fer à vapeur au Pays des Dragons ! Dans cet aperçu, une ligne se distingue de toutes les autres : celle de JiTong, avec son célèbre col de JingPeng qui fera l'objet d'un article ultérieur.

Au milieu de la vaste étendue du désert de Gobi, est établie la ligne de Wuhai Xi à Jilantai. C'est sur celle-ci que fut officiellement supprimée la traction à vapeur sur le réseau national chinois, le 20 juin 2003. Sur cette ligne, les trains de voyageurs et de marchandises étaient tractés par les énormes QJ (1-5-1), tandis que toutes les manœuvres dans les gares de Jilantai et de Wuhai Xi étaient encore assurées par des JS (1-4-1). Jilantai est situé sur le lit d'une mer asséchée aujourd'hui totalement disparue. On y trouve du sel en abondance, ce qui explique que des gens sont venus habiter ici, malgré l'environnement extrêmement hostile. Dans le sable, on trouve encore de nombreux restes de coquillages, vestiges de l'époque où la mer était maître des lieux. Les paysages sont particulièrement grandioses, avec de grandes dunes de sable pouvant atteindre une hauteur de 50 mètres. Malheureusement, les plus beaux sites pour photographe se trouvent à plus de 10 kilomètres de toute civilisation, si bien qu'une pénible promenade dans le désert est indispensable... Autant dire qu'il faut vraiment avoir beaucoup de

volonté pour y arriver...

Toujours à l'intérieur de la Mongolie, mais plus à l'est, on trouve la ligne Zhungeer - Xiyongzi. Cette ligne, ouverte au trafic des marchandises le 16 décembre 2000 (il n'y a pas de service voyageurs), est située dans un environnement sublime fait de ravins et profondes crevasses. Il s'agit de la dernière grande ligne de construction récente qui fut, dès son ouverture, exploitée intégralement en vapeur. Le but de la ligne est très simple : le transport de charbon de Xiyongzi vers Zhungeer. Tous les trains sont remorqués par deux machines de la série QJ. A Zhungeer, les trains sont fusionnés deux à deux ou même à trois, pour former des longues rames qui poursuivent alors leur trajet sur une ligne à profil facile, remorquée par une locomotive électrique. Les 72 kilomètres de la ligne sont parsemés de fortes rampes, d'une dizaine de grands viaducs et de deux tunnels. Les QJ et leur personnel avaient ici beaucoup de peine à assurer la quinzaine de trains qui circulaient journalièrement sur la ligne.

Depuis son inauguration, elle fut envahie par de nombreux photographes. Malheureusement, les belles choses ne durent pas longtemps : depuis septembre 2003, la ligne est en cours d'électrification... Le jour du Nouvel An chinois, le 22 janvier 2005, sera marqué par l'inauguration de la traction électrique... A partir de ce moment, il ne restera plus que les souvenirs pour se commémorer l'indescriptible spectacle qu'offrait cette ligne, que seule la ligne de JingPeng pouvait rivaliser.

Un pas plus au sud, dans la région de Tongchuan, on trouve plusieurs mines de charbon qui, toutes, sont raccordées d'une manière ou d'une autre au chemin de fer. Le charbonnage de Wangshiwa est relié à Tongchuan via la ligne de Pucheng, située dans une profonde vallée creusée par des siècles d'érosion. Son profil est particulièrement impressionnant, avec des rampes atteignant 40 ‰ (à comparer avec les plans inclinés de Liège qui n'affichent «que» 30 ‰), mais cette particularité est encore renforcée, lorsque

l'on sait qu'elle est desservie par des antiques locomotives à vapeur du type JF (1-4-1) datant des années '50. Celles-ci seront remplacées dans les premiers jours de 2005.

La dernière mais tout aussi spectaculaire ligne qui est traitée dans cet article est celle de Heichi à Pingzhai, avec une bifurcation vers Poluo, située dans le sud de la Chine, dans une région très connue pour son relief extraordinaire composé d'énormes cônes rocheux très pointus. Ceux-ci sont le fruit de milliers d'années d'érosion, durant lesquelles le calcaire a donné forme à ces extraordinaires masses rocheuses. Dans ce décor plus que surréaliste, on trouve plusieurs lignes de chemin de fer se frayant un chemin, dont celle de Heichi à Pingzhai sur laquelle la traction à vapeur est encore présente en tête de trains de marchandises jusqu'au début de 2005. Les trains de voyageurs furent remorqués en vapeur jusqu'à l'été 2004. Le bruit de l'échappement des locomotives du type JS utilisées sur cette ligne résonnait particu-

lièrement fort contre les parois de ces montagnes, et provoquait des échos étonnants ! Faut-il préciser qu'il s'agit d'une expérience unique ? La patience des amateurs était mise à rude épreuve car, hélas, souvent il pleuvait, et le retard des trains faisait partie intégrante du folklore de la ligne.

Si on pouvait se réjouir que la traction à vapeur eut survécu sur les plus belles lignes chinoises lors du passage dans le troisième millénaire, il faut malheureusement déchanter et se rendre à l'évidence : ces deux dernières années, la plupart d'entre elles ont fait place à des formes de traction moderne. Il faut toutefois ici préciser que, souvent, les locomotives Diesel sont plus âgées que les vapeur qu'elles remplacent ! Rapidement, les dernières locomotives à vapeur chinoises s'éteignent une à une, et ce malgré la hausse des prix du pétrole. Rien ne peut arrêter la rapide croissance de l'économie chinoise...

**Dave HABRAKEN.**

**PHOTO 65-63** *Encore la QJ6829 en pleine action en tête d'un convoi mixte voyageurs-marchandises, entre Jilantai et Wuhai. Seul l'heure de départ de la gare d'origine de ce train était connue. A quelle heure les voyageurs arriveront-ils ? Cela dépendra du temps des manoeuvres à accomplir dans les gares intermédiaires...*

*Dave HABRAKEN.*





**PHOTO 65-64** Le 14 avril 2003, les QJ6563 et QJ6946 ont le plus grand mal à remorquer un lourd train de charbon de Xiyingsi vers Zhungeer, photographié ici peu après Haizita. Six mois plus tard, les premiers poteaux supports de caténares seront déjà visibles sur cette ligne particulièrement extraordinaire.  
Dave HABRAKEN.

**PHOTO 65-65** Le lendemain, le 15 avril 2003, le calme régnant à Guiban fut soudainement rompu lorsque déboucha d'un tunnel un train de charbon puissamment tracté par les QJ69995 et QJ6901. Aucune fumée n'est visible sur ces deux documents en raison de la température élevée régnant dans la région.  
Dave HABRAKEN.





**PHOTO 65-67** Les mots ne suffisent pas pour décrire la formidable ligne reliant Hechi à Pingzhai. Le 16 août 2004, après un court arrêt à Dashapo, un train mixte voyageurs-marchandises, remorqué par la JS8284, reprend sa route. Dave HABRAKEN.

**PHOTO 65-66** Les quatre dernières locomotives de la série JF étaient basées à Tonghuan. D'après les normes chinoises, ces engins, construits dans les années '50, sont vraiment très très vieux. Nous voyons ici un exemplaire en plein travail dans la belle rampe de 40 ‰ près de Quaoziliang, le 5 août 2004. Dave HABRAKEN.





**PHOTO 65-70** Dans les environs de Hanxiang, la vallée des cônes rocheux est quelque peu plus large. Il est ainsi possible de réunir sur une même vue des montagnes, des rizières et, naturellement, un train à vapeur. Le 18 août 2004, la JS8284 en tête d'un train mixte passe dans ce site en direction de Pingzhai.  
Dave HABRAKEN.

**PHOTO 65-71** A l'exclusion du train régulier voyageurs-marchandises, il faut avoir un peu de chance pour pouvoir photographier un autre train. Ce fut le cas le 19 août 2004, lorsqu'un train de marchandises remorqué par la JS8288 traversa à pleine vitesse la gare de Wenping en direction de Hechi Xi.  
Dave HABRAKEN.



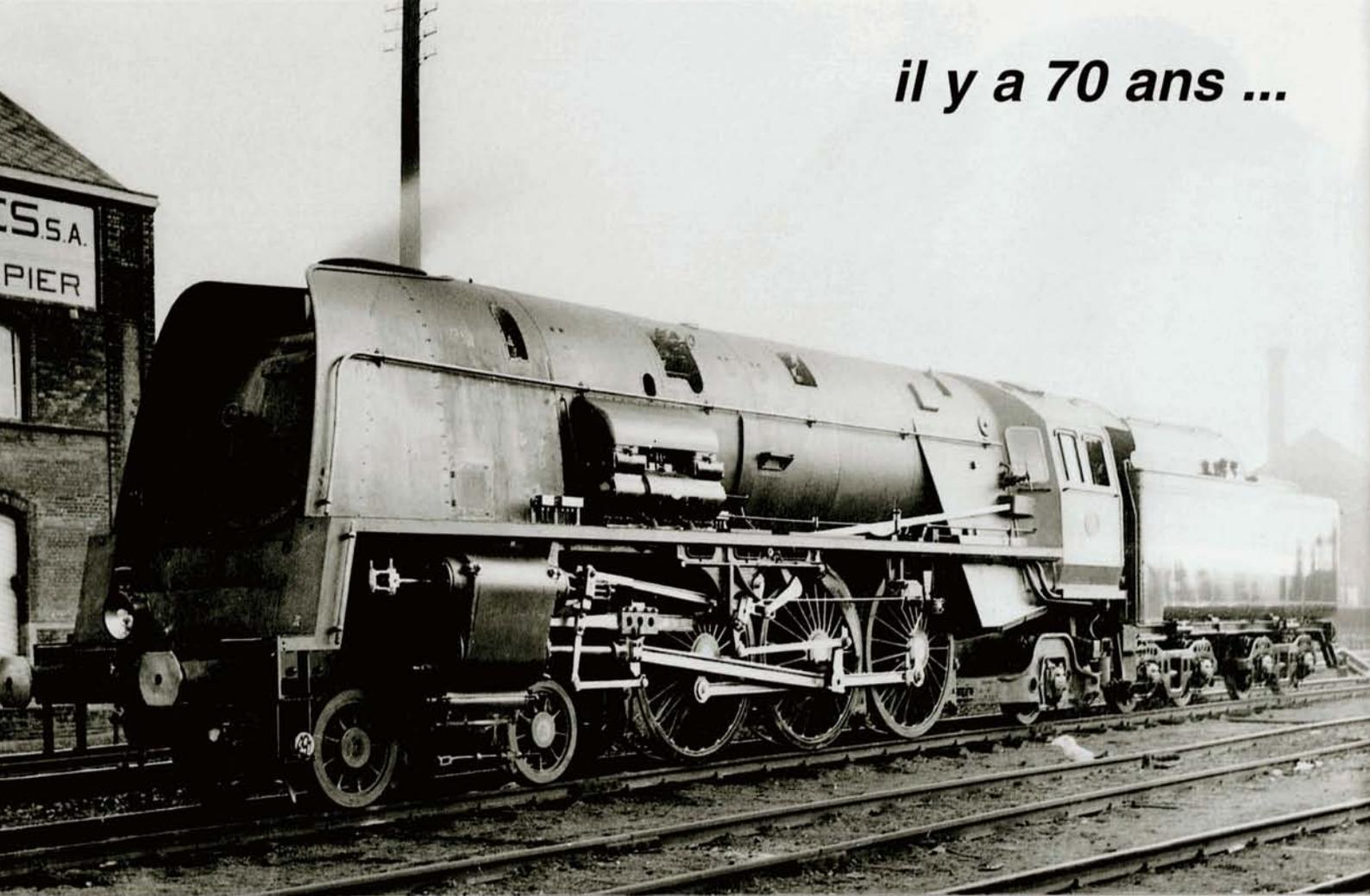


**PHOTO 65-68** Le 19 août 2004, c'est de nouveau la JS8284 qui assura la traction du train mixte voyageurs-marchandises vers Pingzhai. Nous la voyons ici serpentant entre les fameux cônes rocheux dans les environs de Hanxiang. Dave HABRAKEN.

**PHOTO 65-69** Avec l'aide d'un taxi, il fut possible de suivre et de rattraper ce train. Nous le voyons ici lors de son départ de la gare de Kenpu, garnie de signaux mécaniques. Ceux qui connaissent la signalisation anglaise trouveront directement l'origine de ces signaux chinois. Dave HABRAKEN.



*il y a 70 ans ...*



*Le 26 février 1935, la première Pacific du type 1 accomplissait son premier parcours d'essai en ligne. Nous la voyons ici lors de son retour à Tubize. A ce moment, la 101 n'était pas encore peinte, mais avait seulement reçu une couche de primer anticorrosion. Par contre, son tender était déjà entièrement peint en vert foncé. Cette impressionnante locomotive sera réceptionnée par la SNCB le 28 février 1935. Les 101 à 115 furent assemblées aux Ateliers Métallurgiques de Tubize.*

*Photo : Tubize, collection PFT.*

**PHOTO 65-72** *Il y a 10 ans, en janvier 1995, la 808 entrait à l'Atelier Central de Mechelen, et perdait à cette occasion sa décoration publicitaire pour la chaîne de télévision flamande VTM qu'elle avait reçue en juin 1991. Le 31 décembre 1992, la 808 assurait un IR vers Binche, photographié entre Ruisbroek et Lot peu avant les grands travaux TGV.*

*Jean-Luc VANDERHAEGEN.*

*il y a 70 ans ...*





## *il y a 20 ans ...*

**PHOTO 65-73** Le début de l'année 1985 fut marqué par une longue période de grand froid. Le 8 janvier 1985, croisement à Lessines de l'autorail 4609 (remise de Ath) assurant le train local 8712 Ath - Lessines - Geraardsbergen, et du train de marchandises 59601 Merelbeke - Monceau, remorqué par la 5922 du dépôt d'Haine-Saint-Pierre.

Jean-Luc VANDERHAEGEN.

**PHOTO 65-74** Le lendemain, de nouvelles chutes de neige s'abattirent sur l'ensemble du réseau. A Enghien, un train local pour Geraardsbergen attend le départ.

Pierre HERBIET.



# Livres

PFT-Editions

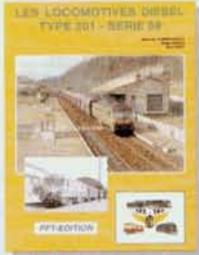


**NOUVEAUTÉ**

### IC-IR 1984-2004

Le "Plan IC-IR" en image, avec toutes les gares supprimées ou rouvertes durant cette période.

A4 - 216 pages  
400 photos  
€ 35,00 - 1250 g



### LES LOCOMOTIVES DIESEL TYPE 201/SERIE 59

L'histoire complète des célèbres 59 de la SNCB.

A4 - 280 pages  
540 photos  
€ 49,00 - 1905 g

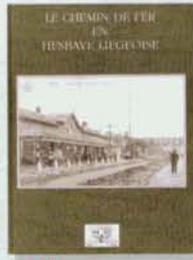


PROMENADE FERROVIAIRE AU PAYS D'ATH

### PROMENADE FERROVIAIRE AU PAYS D'ATH

Description de toutes les lignes de l'étoile d'Ath.

A4 - 268 pages  
242 photos - 30 plans  
€ 18,60 - 860 g



### LE CHEMIN DE FER EN HES-BAYE LIEGEOISE

Description et histoire des lignes 31, 32 et 36 (Liège-Haut-Pré - Waremme).

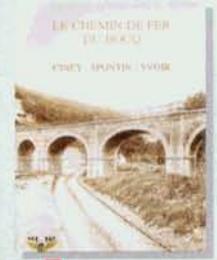
A4 - 168 pages  
276 photos  
€ 23,55 - 750 g



### LE RAIL A MONS ET DANS LE BORINAGE

Histoire de toutes les lignes de la région montoise.

A4 - 160 pages  
258 photos  
€ 23,50 - 750 g



### LA LIGNE 128 CINEY-YVOIR

La ligne 128 de hier à aujourd'hui.

A4 - 82 pages  
107 photos  
€ 16,95 - 550 g



### UN SIECLE DE VAPEUR

Recueil photo présenté en 5 chapitres : 1835 à 1930; 1931-1945; 1946-1966; vapeurs industrielles et vicinales; vapeur aux Pays-Bas, France et Luxembourg.

21 x 27 cm  
127 photos en noir et blanc  
€ 23,50 - 750 g



### SNCB 75 NMBS

Cet ouvrage bilingue retrace en images les faits marquant des 75 ans d'histoire de la SNCB (1926 à 2001).

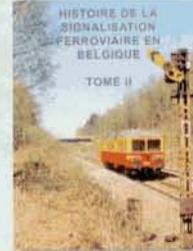
21 x 27 cm - 176 pages  
166 photos N-B et couleurs  
€ 35,00 - 1250 g



### HISTOIRE DE LA SIGNALISATION tome I

Ce premier tome traite de tous les signaux mobiles.

A4 - 191 pages  
278 photos et plans  
€ 24,50 - 950 g



### HISTOIRE DE LA SIGNALISATION tome II

Ce deuxième tome traite de l'histoire complète de la signalisation mécanique.

A4 - 252 pages  
220 photos  
€ 35,00 - 1250 g



### INDICATEUR DE 1940

Réédition de l'indicateur de 1940 sous l'occupation allemande.

A4 - 48 pages  
€ 6,50 - 250 g



### INDICATEUR DE 1935

Réédition de l'indicateur de la SNCB de 1935, comprenant également les lignes vicinales.

13 x 22 cm - 568 pages  
€ 23,50 - 750 g



### LE RAIL BRUXELLOIS EN IMAGES

Le rail à Bruxelles présenté en photos.

195 pages  
186 photos en noir et blanc  
€ 23,50 - 750 g

# En Lignes

## EN LIGNES

### abonnement 2005

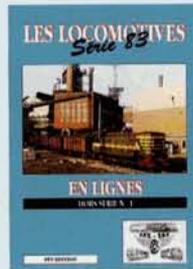
Belgique	€ 36,00
étranger (Europe)	€ 42,00
étranger (hors Europe)	€ 49,00



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 64	par numéro :	€ 8,50	260 g

relieuse pour EN LIGNES € 11,16 550 g

## EN LIGNES - hors série

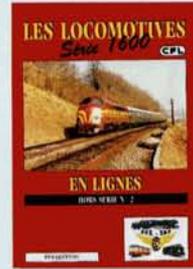


### hors série n°1

### LES LOCOMOTIVES SERIE 83

A4 - 50 pages  
100 photos

€ 9,75 - 255 g



### hors série n°2

### LES LOCOMOTIVES SERIE 1600 CFL

A4 - 80 pages  
120 photos

€ 14,75 - 255 g



### hors série n°3

### LES LOCOMOTIVES TYPE 230-231

A4 - 60 pages  
80 photos

€ 12,27 - 210 g



### hors série n°4

### LES LOCOMOTIVES SERIE 92

A4 - 80 pages  
100 photos

€ 14,75 - 255 g

## NOUVEAUTÉ



### SUR LES RAILS D'ARDENNE ET DE GAUME

Olivier GEERINCK et Pascal DUMONT ont uni leurs efforts pour réaliser cet ouvrage sur une région passionnante, les Ardennes. Publié dans la collection «Images Ferroviaires» des Editions du Cabri, il aborde aussi bien l'histoire des grands réseaux que celle des modestes vicinaux et secondaires. Un réseau considérablement démantelé.

Livre cartonné 32 x 23 cm - 160 pages  
460 photos noir et blanc + couleurs  
€ 39,00 - 1000 g  
Communication : "Ardennes"

- Vapeur en Belgique - tome I (par Phil Dambly) €48,34 1390 g
- Vapeur en Belgique - tome II (par Phil Dambly) € 48,34 1905 g
- La ligne du Luxembourg (Ed. CFFL) € 24,60 765 g
- Les locos polycourant de Paris-Bruxelles - volume I € 36,69 400 g
- volume II € 36,69 550 g
- Les Vicinaux du groupe de Leuven € 24,54 800 g
- En Belgique sur les rails d'autrefois (Ed. du Cabri) € 32,23 750 g
- Les Vicinaux du Brabant € 42,14 1300 g
- Les locomotives à vapeur types 64 et 81 € 32,23 850 g
- BRUXELLES - TERVUREN (Ediblanchart) € 57,00 1250 g
- Architecture des gares (tome I) € 46,64 1050 g
- Architecture des gares (tome II) € 46,64 1050 g
- Balade vicinale en Belgique € 45,00 1095 g
- La gare et la Ville € 19,00 850 g

## Photos

### Photos EN LIGNES

Les photos publiées dans EN LIGNES et portant un numéro (par exemple PHOTO 65-24) peuvent être obtenues au format 10x15 cm en couleurs, sauf les numéros suivis de la mention NB (par exemple PHOTO 65-29 NB) qui sont des photos noir et blanc. ATTENTION : numéro(s) à préciser à la commande sur carte postale, lettre, courriel ou fax. Date limite de commande : le 28-02-2005; date de livraison: +/- 15-04-2005. 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, courriel ou fax. Pas de date limite, toutes les photos sont disponibles. Liste des photos disponible sur notre site Internet : [www.pftsp.be](http://www.pftsp.be)

- Prix par photo € 3,72 7 g

### Photos-thèmes

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

- N° 6 : Les automotrices ex. SNCB en Italie € 10,00 75 g
- N° 23 : Les voitures M3 ex. SNCB en Italie € 10,00 75 g
- N° 24 : Locos série 15 sur les lignes 125-130 € 10,00 75 g
- N° 30 ■ : Un samedi-midi à Lot (EL 38 p. 12) € 30,00 75 g
- N° 31 : Voyage PFT au Danemark (15 photos) € 15,00 105 g
- N° 36 : Locos à vapeur préservées par la SNCB € 10,00 75 g
- N° 38 : Les signaux mécaniques de Florenville € 10,00 75 g
- N° 40 : La gare de Schaerbeek-Formation € 10,00 75 g
- N° 41 : Locomotives série 51 en vert "1970" € 10,00 75 g
- N° 42 : Locomotives séries 52-53-54 en vert "1970" € 10,00 75 g
- N° 44 : La locomotive 8275 € 10,00 75 g
- N° 45 : Locomotives série 59 en vert "1970" € 10,00 75 g
- N° 46 : Les automotrices Budd SNCB sur le SATTI € 10,00 75 g
- N° 47 : Les 60/61 en vert "1970" (15 photos) € 15,00 105 g
- N° 48 : L'atelier de Bertrix € 10,00 75 g
- N° 49 : Les 62/63 en vert "1970 Salzinnes" € 10,00 75 g
- N° 50 : Les 62/63 en vert "1970 Latour" € 10,00 75 g
- N° 51 : Voyage d'adieu des locos série 80 € 10,00 75 g
- N° 52 : Les 62/63 en vert "1970 Kortrijk" € 10,00 75 g
- N° 53 : Automotrices postales (15 photos) € 15,00 105 g
- N° 54 : Les 62/63 en livrée transitoire € 10,00 75 g
- N° 57 : Locotracteurs série 91 € 10,00 75 g
- N° 59 : Les 5122 et 5135 en Italie € 10,00 75 g
- N° 60 : Vapeurs chinois € 10,00 75 g
- N° 61 : Les 62 en activité au Luxembourg € 10,00 75 g
- N° 62 : Les autorails avant le plan IC-IR - série 1 € 10,00 75 g
- N° 63 : Les autorails avant le plan IC-IR - série 2 € 10,00 75 g

- N° 64 : Les autorails avant le plan IC-IR - série 3 € 10,00 75 g

## Articles divers

### 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

### 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 bicolor € 2,50 16 g
- Pin's locomotive électrique 101.012 vert foncé € 2,50 16 g
- Pin's locomotive à vapeur type 81 € 2,50 16 g

### 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 cartes des gares de Dorinne, Evrehailles (2 X), Purnode, Mons (2 X), St. Ghislain, et du viaduc d'Yvoir € 4,00 60 g
- CP 29-36 : 8 cartes des gares de Brugge, Oostende, Marbehan, Bruxelles € 4,00 60 g

### Calendriers LOCO

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

## NOUVEAUTÉ

## LOCO 2005

- 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 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.

Format A3 - papier brillant - reliure spiralee - couverture plastifiée.  
€ 10 - 550 g - Communication : LOCO 2005.



## Commande et frais d'envoi

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

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

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

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

■ ARTICLE EN VOIE D'ÉPUISEMENT



4506

4403

4403