

EN LIGNES



REVUE BIMESTRIELLE
N° 68 - août 2005 - € 8,50
SUISSE : 13,70 CHF

N° AGREATION : P501041 - BUREAU DE DEPÔT : B-1180 BRUXELLES 18
EDITEUR RESPONSABLE : KOOB J-P, SQUARE VERGOTE 6, 1200 BRUXELLES

Patrimoine Ferroviaire et Tourisme



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



Toerisine en Spoorpatrimonium

LE CHEMIN DE FER DU BOCQ

HORAIRES DIENSTREGELING

Regardez selon la couleur du jour de votre visite, les horaires que nous vous proposons
Even kijken naar de kleur van je bezoekdag en dezelfde kleur van de dienstregeling

JUILLET - JULI							AOÛT - AUGUSTUS							SEPTEMBRE - SEPTEMBER						
lu	ma	me	je	ve	sa	di	lu	ma	me	je	ve	sa	di	lu	ma	me	je	ve	sa	di
					3							7								4
					10							14								11
				16	17		15				20	21								18
		21			24							28								25
					31															

Ciney SNCB	14.05	16.05
Braibant	14.12	16.12
Senenne	14.24	16.24
Spontin	14.28/14.30	16.28/16.30
Dorinne-D.	14.37	16.37
Dorinne-D.	14.45	16.45
Spontin	14.51/15.30	16.51/17.30
Senenne	15.34	17.34
Braibant	15.44	17.44
Ciney SNCB	15.50	17.50

"Entre Château et Brasserie" "Tussen Kasteel en Brouwerij"

Samedi 16 juillet et 20 août 2005

Forfait d'un journée comprenant la balade en train au départ de Ciney, la visite du château féodal de Spontin, un temps de repos pour se restaurer au village et la découverte de la Brasserie du Bocq à Purnode.

Départ de Ciney 10H00, retour peu avant 17H00
Prix: € 22 /personne (enfants -12ans : € 12).

Inscription dès que possible (le nombre de places est limité) et au plus tard une semaine avant le voyage.
Vous pouvez obtenir d'autres renseignements et vous inscrire via Internet : www.pftsp.be/cfbocq

Ciney SNCB	10.05	12.05	14.05	16.05
Halloy*	10.10*	12.10*	14.10*	16.10*
Braibant	10.12	12.12	14.12	16.12
Senenne	10.24	12.24	14.24	16.24
Spontin	10.28/10.30	12.28/12.30	14.28/14.30	16.28/16.30
Dorinne-D.	10.37	12.37	14.37	16.37
Dorinne-D.	10.45	12.45	14.45	16.45
Spontin	10.51/11.30	12.51/13.30	14.51/15.30	16.51/17.30
Senenne	11.34	13.34	15.34	17.34
Braibant	11.44	13.44	15.44	17.44
Halloy*	11.46*	13.46*	15.46*	17.46*
Ciney SNCB	11.50	13.50	15.50	17.50

* Arrêt uniquement le 4 septembre à l'occasion de la brocante de Halloy

7 août 2005 : Brocante de Spontin

Ciney SNCB	8.05	9.05	10.30	12.05	13.30	15.05	16.30	18.05
Braibant	8.12	9.12	10.37	12.12	13.37	15.12	16.37	18.12
Senenne	8.24	9.24	10.49	12.24	13.49	15.24	16.49	18.24
Spontin	8.28	9.30	10.55	12.30	13.55	15.30	16.55	18.30
Dorinne-D.	-	9.37	11.01	12.37	14.01	15.37	17.01	18.37
Dorinne-D.	-	9.45	11.10	12.45	14.10	15.45	17.10	18.45
Spontin	8.30	10.00	11.30	13.00	14.30	16.00	17.30	19.00
Senenne	8.34	10.04	11.34	13.04	14.34	16.04	17.34	19.04
Braibant	8.48	10.18	11.48	13.18	14.48	16.18	17.48	19.18
Ciney SNCB	8.55	10.25	11.55	13.25	14.55	16.25	17.55	19.25

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.

A VENDRE ou a ceder, plus de 1100 revues "la vie du rail", de 1969 à 1994, contacter Jacques Campens :
<jack@anywayb.com> ou ☎ 02/215 03 33 (heures de bureaux).

A VENDRE : numéros 1 à 90 de la revue française "Voies ferrées". Prix: € 80.
☎ +32(0)477.69.44.16

A VENDRE : rouleaux de films des bus SNCV 5210 et 5211, comprenant 86 destinations! Egalement un rouleau d'un bus urbain de Leuven avec 15 destinations. Prix à convenir avec Paul Detige. ☎ 010.86.13.91 le soir ou FAX 010.86.01.59.

PFT-agenda

- **Samedi 6 août** : voyage PFT vers Longwy en France.
- **Samedi 10 et dimanche 11 septembre** : Journées du Patrimoine; ouverture du Musée du Rail de Saint-Ghislain.
- **Samedi 8 et dimanche 9 octobre** : le PFT sera présent à l'EURO MODEL BOUW'05 à Genk organisé par le Hoeseltse TreinClub.
- **Samedi 10 décembre** : bourse d'échange de maquettes et modèles réduits au Musée du Rail de Saint-Ghislain. Shop PFT, buvette et petite restauration.

A VENDRE : centrale digitale (continu) de la marque Digital Plus by Lenz. Info : Lucien Claus ☎ + 32 (0)9 282 35 58.

Editorial

A l'heure où vous lirez ces lignes, un des grands projets du PFT devrait être réalisé : la 64.169, une locomotive à vapeur de type P8 achetée en Roumanie à l'état d'épave, aura foulé les rails belges ! Il va sans dire qu'un rêve de cette ampleur ne peut se concrétiser seul ; c'est grâce au soutien financier de vous tous qui lisez cette revue, et de ceux qui ont contribué plus largement en achetant des "parts", que cette action a pu être menée à terme. Cette pièce unique trouvera évidemment une place de choix dans la collection de matériel préservé par le PFT, et c'est avec impatience que l'on attend sa mise en tête de trains spéciaux.

Bonne lecture !

EN LIGNES

Revue bimestrielle éditée par l'ASBL

PFT

PATRIMOINE FERROVIAIRE ET TOURISME



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)

Felipe ARANDA, Kristof AVONDS, Emile BECKER, Armand BEERLANDT, William BOECKX, Jean-Luc BOITTE, Marco CACOZZA, Henri CHAUVEHEID, Roger CRIKELAIRE, Alphons DE GREEUW, François DELHAYE, Simon DE RIDDER, Hubert DESCHAPPER, Michel DE ESCH, Philippe GOUSSET, Dave HABRAKEN, Michel HANSSENS, Serge HOOGSTEYN, Hans JOOSEN, Laurent JOSEPH, Lars LAENEN, Gilbert LAURENT, Bruno MALFAIT, Daniel MOENS, Koen MONTE, Charles OCSINBERG, Eric PAULUS, Serge PLETGEN, Geoffroy QUI- NET, Steve ROD, Christian RUQUOY, Yannick SCHEPERS, Philippe SCHOLL, la SNCB, Yves STEENEBRUGGEN, Christian VANHECK.

EN LIGNES

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

Adresse

PFT-asbl
Boîte Postale 40
B-7000 MONS 1
☎ GSM : +32.(0)475.71.20.28
FAX : +32.(0)65.66.45.41
✉ inform@pfttsp.be
Internet : www.pfttsp.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 68 - AOUT 2005



COUVERTURE AVANT :

PHOTO 68-76 :

La société Wust de Malmedy a été mandatée par la firme Galère pour construire les ouvrages de remplacement du viaduc de la Galope ligne 24).

Pour ce faire, le tronçon Trois-Ponts - Malmedy a été réactive. Le 25 mai, la 5504 stationne à Malmedy après avoir apporté les wagons destinés au chargement.

Pierre HERBIET.



COUVERTURE ARRIERE

Le 26 avril, la société italienne ATC a reçu sa première automotrice ex. SNCB entièrement reconstruite (077, 083, 095 ou 107). Numérotée 201 + 202, elle sera mise en service sur la ligne Bologna - Vignola dès l'automne prochain. Voici donc encore une version de plus pour nos anciennes automotrices des type 54-55 et 56 expatriées en Italie. Casa- lecchio, 28 avril 2005.
Marco CACOZZA.

S O M M A I R E

PFT-Service - Editorial 2

Nouvelles du PFT 4

Le voyage PFT en Chine 8

Les voitures type K4 12

Wagon tombereau E 1214B 19

Actualité étrangère 20

Actualité belge 28

Statistiques 28

Locomotives électriques 28

Locomotives Diesel 31

Automotrices - autorails 35

Voitures - wagons 38

Infrastructure 40

Actualité diverse 44

Sociétés privées 46

Radiations 51

Déclin et renouveau des 91 54

Hier - aujourd'hui 63

Il y a... 64

PFT-Boutique 66

NOUVELLES DU PFT



PHOTO 68-01 Le clou de notre voyage du 2 avril fut certainement le parallèle organisé devant la petite remise de Terneuzen. De droite à gauche : la 204 399-0 de Railion Nederland, la 6244 et la 6256. Photo PFT, 2 avril 2005.

VOYAGES

2 avril 2005 : adieu aux 62 vertes

8h15, Bruxelles-Midi, le 2 avril. En tête du train de cinq voitures M2, déjà radiées mais autorisées à circuler une dernière fois pour leur adieu, les 6256 et 6244 en livrée verte, utilisées aujourd'hui par TUC-RAIL sur les chantiers TGV. La 6244 a la particularité d'avoir été, en 1989, repeinte en vert une première fois par le PFT. A la suite de cette initiative, elle avait même conservé cette robe lors de son passage en grande révision à Salzinnes... Les deux locomotives ont été préparées pour ce voyage; leur état de présentation n'aurait pas permis un adieu digne de ce nom... Pendant trois jours, les bénévoles les ont donc chouchoutées : remise en peinture des faces avant, retouches diverses, enduit au produit lustrant, de telle sorte que l'on pouvait penser qu'elles sortaient de révision !

Après un arrêt à Merelbeke, le train s'est dirigé vers Zelzate en empruntant la nouvelle ligne 55, rectifiée entre Wondelgem et Ertvelde. Quelques arrêts-photos avant la frontière, et c'est la découverte du réseau de Flandre Zélandaise, long d'une vingtaine de kilomètres mais superbement équipé. Les trois

antennes de ce réseau, vers Axelse Op-sassing, Dow Chemical et Terneuzen ont été explorées. En général, il s'agit de lignes à voie unique, équipées de rails de 50 kg sur traverses béton, qui desservent de nombreuses usines et raccordements. Le pays étant plat, les arrêts-photos se sont déroulés sans problème, dans le calme et la bonne humeur. La journée s'est terminée à Terneuzen, avec un parallèle devant la petite remise, des deux 62 et d'une locomotive Railion.

Ce voyage avait été préparé de main de maître par les animateurs du PFT; la collaboration efficace des responsables de Railion et des équipes de conduite de la SNCB en font certainement un des meilleurs du PFT, d'autant que la météo favorable était de la partie. Une fois encore, le PFT a pu prouver qu'il maîtrisait parfaitement ce genre d'organisation, qui recueille d'ailleurs un public de plus en plus nombreux, mais bien discipliné. Merci à tous les intervenants, qu'ils soient organisateurs ou participants.

PHOTO 68-02 Le 14 mai, la 5941 était la vedette d'un voyage spécial qui a mené les participants dans le noeud de Piéton et sur la ligne 132. En tête des incontournables AK, la 5941 sort la tête du tunnel de Jamioux. Photo : PFT.



14 mai 2005 : voyage avec la 5941

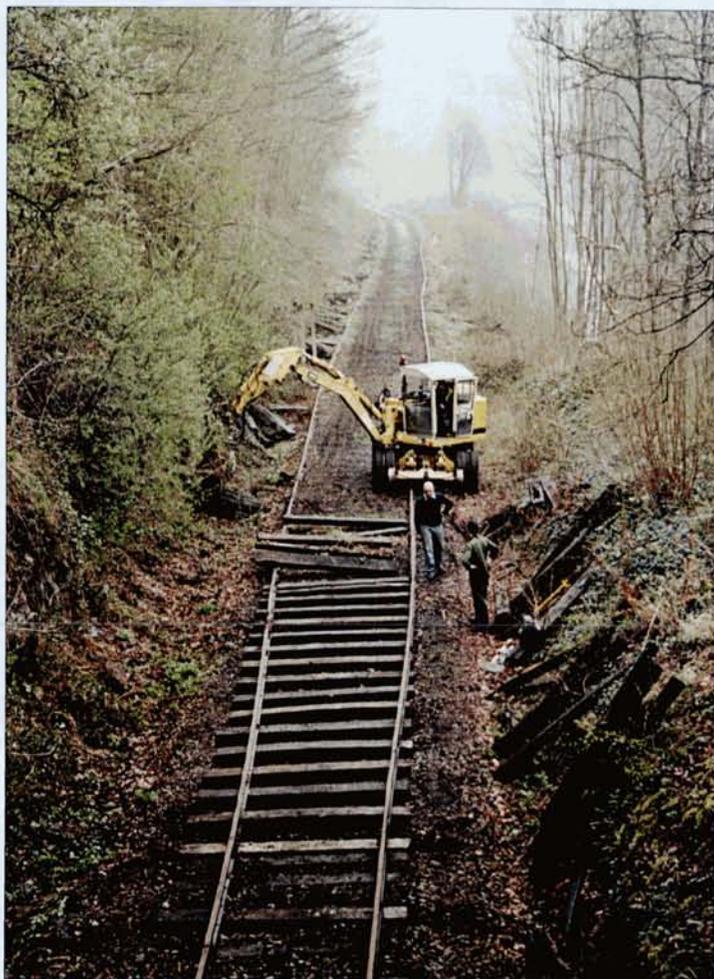
La 5941 avait été choisie pour parcourir l'étoile de Piéton (vers Bascoup, Fontaine-l'Evêque et le raccordement Durieux) et la ligne 132 jusque Mariembourg, en tête d'une rame composée de quatre voitures K et de la voiture-buffet du PFT. Suite à une avarie constatée deux jours plus tôt, les organisateurs avaient jugé préférable de lui adjoindre la 6315 de TUC-RAIL, basée à Schaerbeek. Le convoi s'est d'abord dirigé vers Bascoup (ancienne ligne 113 Manage - Piéton) avant de se diriger vers Fontaine-l'Evêque. La première surprise a été de parcourir le raccordement "Fontainunion", non prévu au programme. Ensuite, les participants purent découvrir le raccordement Durieux, qui fournit des pièces d'appareils de voies. Il est situé sur l'ancienne ligne Piéton - Leval, qui desservait aussi les cokeries d'Anderlues. La 6315 fut décrochée et put être "mitraillée" sur fond de châssis à molettes des charbonnages d'Anderlues. Après un parcours jonché de nombreux arrêts-photos sur la ligne 132, la dernière surprise attendait les amateurs à Mariembourg : la 5941 s'est rendue à la rotonde du CFV3V pour être immortalisée au milieu des autorails 4608 et 4610. Malheureusement, le soleil du matin avait laissé la place à la pluie...

LE MUSEE DU RAIL

Vous êtes intéressés à participer aux travaux de restauration de matériel et d'embellissement du Musée du Rail à Saint-Ghislain ? Contactez Philippe Scholl au +32(0)477.26.99.79.

LA LIGNE 128

Les deux premières circulations sur la ligne 128 ont été organisées pour des groupements d'amateurs qui désiraient sortir des sentiers battus. Depuis le "conventionnement" de la ligne, des voyages spéciaux peuvent facilement être mis en route, à un prix plus qu'abordable. Vous avez des connaissances susceptibles d'être intéressées par une circulation sur la ligne 128 ? Prenez contact avec Alain Defechereux au +32(0)477/98.91.23. La photo ci-contre prouve l'acharnement des animateurs de la "ligne du Bocq" à poursuivre vers Yvoir. Encouragez-les en leur rendant visite cet été.



Les travaux de repose de la voie au-delà de Dorinne-Durnal se sont poursuivis tout au long du premier semestre de l'année. Désormais, la voie est reposée au-delà du tunnel se trouvant à 500 mètres de la gare de Dorinne-Durnal. La vue, prise le 17 avril depuis le dessus du tunnel, montre les travaux en direction de Dorinne. Photo PFT.

PHOTO 68-75 *Durant 4 jours, du 21 au 24 avril, le 4506 a parcouru le réseau belge pour le compte de l'association allemande DGEG. Le 21 avril, il longeait les rives de la Meuse, sur la ligne industrielle 285 dans le zoning industriel d'Engis. Photo PFT.*



LA P8 ARRIVE !



PHOTO 68-70 La future 64.169 effectue ses premiers tours de roues en chauffe; le tender est toujours en cours de restauration et n'est pas accouplé à la machine.
Photo PFT, 11 mai 2005.

Entamé voici près de trois ans et demi, le projet "P8" est en train de se concrétiser. Le retour de la locomotive, s'il n'est pas effectif au moment où vous lirez ces lignes, est bien annoncé.

A la fin des années '80, le PFT, soucieux d'enrichir sa collection de matériel ferroviaire, se met en quête d'une locomotive à vapeur susceptible d'avoir roulé en Belgique et non reprise dans un des sept types conservés par la SNCB. Les recherches s'orientèrent vers les pays d'Europe de l'Est, où la vapeur était encore bien vivante. Le choix s'est finalement porté sur la locomotive polonaise Ty2-3554, devenue par la suite 26.101, qui arpente les rails belges depuis plus de 10 ans.

Les nombreuses démarches entreprises pour l'acquisition de cette première locomotive à vapeur ont permis d'en découvrir d'autres... et, dans le courant de

L'équipe de Roumains qui a procédé à la restauration de la locomotive et les responsables du PFT se rencontrent sur le tablier de la future 64.169...

Photo PFT, 11 mai 2005.

l'année 2000, le PFT choisissait une locomotive roumaine, de type P8 : la 230.084. Cet engin, à l'état d'épave, garé depuis 20 ans et dépouillé de tous ses éléments fonctionnels, possédait encore une chaudière et un train de roues en bon état. Le PFT décida alors de l'acquérir et le faire restaurer en

Roumanie où, à l'époque les taux horaires de la main d'oeuvre étaient encore fort attractifs... L'achat de la locomotive se concrétisa matériellement le 3 février 2001, par le paiement de la facture d'achat de 23.000 dollars américains ! Un montant de € 30.000 était prévu pour les travaux de restauration.



L'état du tender le 11 mai 2005. Il a retrouvé son compartiment à charbon, qui avait été modifié par l'adjonction d'une cuve pour la chauffe au mazout.

Photo PFT, 11 mai 2005.

A ces montants, il a fallu ajouter l'acquisition d'une deuxième machine pour y puiser les pièces manquantes, le transport, les contrôles ... et les déplacements sur place. Pour financer le projet, le PFT souscrivit un prêt de cinq ans et fait appel aux donateurs. Ces derniers - 65 actuellement à avoir "acheté" des parts de € 250 - ont permis de soulager grandement la trésorerie du PFT; ils ne seront jamais assez remerciés de leur geste.

Après trois ans de travaux menés à Cluj-Napoca, la locomotive, qui a subi en Roumanie les essais imposés par la SNCB et les règlements belges, porte aujourd'hui les couleurs que portaient en Belgique les locomotives du type 64. C'est avec impatience que l'on attend sa mise en tête de trains spéciaux, en 2006. Les caractéristiques principales de la 64.169 sont :

- année de construction : 1921 ;
- constructeur : Schwartzkopf à Berlin ;
- distribution : Walschaerts ;
- poids en ordre de marche : 125 t ;
- puissance : 1400 CV.

Le 11 mai 2005, la 64.169 en chauffe pose devant l'atelier où elle a été restaurée.

Photo PFT.



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, 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 soixante-cinq 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.



LE PFT EN CHINE



PHOTO 68-03 En gare de Lingdong, le 2 janvier 2005, deux trains de marchandises remorqués chacun par deux QJ attendent le départ vers Daban et le col de JingPeng. A gauche, un autre train en provenance de Daban, lui aussi tracté par deux QJ, entre en gare. Photo PFT.

Après trois jours, le groupe est reparti pour la ville de Daban, où, une visite nocturne était prévue pour le réveillon de la Saint-Sylvestre. Mais la fatigue persistante a poussé tous les membres du groupe à se coucher tôt. Vers 7 heures du matin, au petit déjeuner, chacun a pensé aux douze coups de minuit qui résonnaient dans tous les clochers de Belgique, et aux sms à envoyer vers l'Europe si lointaine. Cette fois, tous les participants ont visité le dépôt où les QJ grouillaient dans toutes les directions. Quelques DF4 restaient cependant à l'affût, prêtes à prendre la relève.

La journée a été consacrée à la poursuite des trains sur la section allant de Daban à Lindong, exploitée uniquement en traction vapeur. La montagne a laissé

la place à un paysage désertique beaucoup plus plat, mais qui offre malgré tout de nombreux endroits photogéniques. En simple ou en double traction, les QJ sont facilement repérables de loin, avec leur gigantesque panache de fumée, et il n'est pas difficile de les traquer.

A Lindong, le groupe s'est laissé aller et a fêté la nouvelle année au cours d'une "saké-soirée" dont certains se souviendront. Il n'y avait pas que les vitres des chambres qui sont restées givrées toute la nuit ! Mais, le devoir attendait les reporters du PFT et, faisant preuve d'une grande conscience professionnelle, ils étaient en gare ou le long de la ligne dès les premières lueurs du jour. En gare de Lindong, située au pied d'une splendide pagode, tous les trains

de marchandise s'arrêtent pour faire le plein d'eau et nettoyer leur feu. Certaines locomotives de trains remorqués en double traction sont dételées et en profitent pour effectuer des manœuvres sur les voies de garage.

Mais le temps passe trop vite, et Lee Action doit ramener le groupe en début de soirée à Chifeng, où le train le ramènera à Pékin. Mais, cette fois, il n'y avait plus de possibilité de réserver des couchettes "classe molle", et tout le groupe a eu le plaisir de partager avec des voyageurs chinois une voiture couchette de la classe "dure".

Après l'arrivée à Pékin et une avant-midi consacrée à une visite plus complète de toute la Cité interdite, le groupe s'est rendu à l'usine de wagons de Zhanggezhuang, où deux locomotives à vapeur du type JF, les dernières en Chine, manœuvrent. A nouveau, certains ont préféré se placer le long de la ligne des chemins de fer nationaux pour y photographier leurs premières SS1. L'après-midi était destinée à la visite du chemin de fer à voie étroite de Dahui-chang mais, justement ce jour-là, le réseau était fermé et rien ne circulait.

PHOTO 68-04 Le 29 décembre 2005, à JingPeng par -30° , un bogie du tender de la QJ 6878 est entièrement pris par la glace durant de la prise d'eau... Par cette température, la glace est visible partout sur les locomotives : essieux, bielles, et même sur les bords du foyer et sur les déborbeurs ! Photo : PFT.





PHOTO 68-05 L'énorme complexe sidérurgique de Handan utilise toujours une vingtaine de locomotives à vapeur du type SY. Ici, les mouvements de trains se succèdent à un rythme soutenu, comme en témoigne cette photo où pas moins de trois rames de fonte et de laitier évoluent simultanément devant nos objectifs. Un spectacle irréal ! Photo PFT.

Il ne restait plus qu'une solution : rentrer à Pékin et se rendre à la gare pour embarquer vers Handan, en empruntant un train régulier. Bien entendu, les places réservées avaient déjà été prises d'assaut par des voyageurs autochtones, mais, après quelques explications et avec de grands sourires, tout est rentré dans l'ordre. Le trajet a duré 4 heures, dans des conditions de confort difficiles, et avec un grand manque de place : les chinois, en majorité plus petits, n'ont pas besoin de beaucoup de place pour leurs genoux, tandis que certains membres du groupe pouvaient à peine s'asseoir ! C'est donc avec un grand soulagement que tout le monde a rejoint l'hôtel à Handan pour une nouvelle nuit réparatrice.

La journée du lendemain était consacrée à la visite d'une nouvelle usine sidérurgique, où la majorité des mouvements se font par trains tractés par des locomotives à vapeur du type SY. Pendant toute la matinée, les trains passent sous les hauts fourneaux, remorquent les wagons-poches chargés de fonte en

fusion ou de laitier, ou manœuvrent les wagons de minerais dans les installations. L'après-midi est consacrée à la visite du dépôt, tandis que certains préfèrent retourner en ville pour la visiter ou pour profiter d'une petite sieste, et les autres, les habitués dissidents, se rendent le long de la ligne des chemins de fer nationaux pour y photographier les nombreux trains remorqués par les locomotives électriques ou diesel.

Le soir, le train de nuit venant de Pékin doit nous emmener de Handan à Pingdingshan, mais une nouvelle surprise attend le groupe : pour être sûr d'avoir une place dans les couchettes "molles", Tina avait réservé des billets pour le trajet à partir de Pékin ; les accompagnateurs, n'ayant vu personne du groupe à Pékin, en ont profité pour reven-

dre les places à d'autres voyageurs ! Il a donc fallu séparer tous les membres du groupe, en tentant de trouver une place pour chacun dans les voitures de classe "dure".

A l'arrivée à Pingdingshan, un autocar nous emmène au dépôt des chemins de fer miniers. L'activité y est intense : toutes les locomotives qui viennent d'emmener leur train dans la gare de formation rentrent simultanément au dépôt, réapprovisionnent, et quittent le dépôt l'une après l'autre. L'ambiance de ce dépôt est inoubliable, mais chacun se souviendra des petits abris confectionnés le long des voies avec de vieilles traverses et un peu de tôle ondulée où vivent des dizaines de personnes dans le dénuement le plus total.

PHOTO 68-06 Chaque matin, une vingtaine de locomotives des types JS, SY et QJ du Pingdingshan Coal Railway se retrouvent réunies au dépôt de Tianguzhang pour leur revêtement. Ensuite, elles quittent le dépôt une à une pour aller desservir les nombreux charbonnages de la région. Photo PFT.





PHOTO 68-07 Le 5 janvier 2005, un train de charbon tracté par la QJ 7186 vient de quitter la mine n°7 de Pindingshan. Cette région charbonnière n'est pas sans rappeler le Borinage d'il y a 60 ans. Les QJ en service sur le Pingdingshan Coal Railway ne possèdent pas d'écrans déflecteurs. Photo PFT.

PHOTO 68-08 Le voyage s'est terminé par une visite du Yinghao Coal Railways, le 7 janvier 2005. Cet extraordinaire réseau à voie étroite dessert un rustique charbonnage. Dans la gare de Xiangyang, la locomotive 015 manoeuvre une rame de charbon, tandis que la 017 assure son parcours d'essai après révision. Ces petites 0-3-0 sont dérivées des célèbres Px 48 polonaises. Photo PFT.



PHOTO 68-09 Pour terminer, voici quelques photos de locomotives électriques et Diesel. Ci-contre, un train d'autos remorqué par la DF4-4012, à Fengshuigou, le 28 décembre 2004. Avec plusieurs milliers d'exemplaires, la série DF4 est la plus importante du parc chinois. Photo PFT.



La journée est consacrée à la poursuite des trains dans les différentes mines, où les plus âgés des participants retrouveront une ambiance semblable à celle des mines du Borinage dans les années 50.

Le même spectacle est proposé au groupe pour le lendemain. Quelques-uns décident toutefois d'affréter un taxi pour se rendre le long des voies, près de Baofeng où tout le groupe doit se retrouver dans la soirée. A cet endroit se trouve une ligne diesel à double voie des chemins de fer nationaux, et le trafic y est considérable. A un moment, 7 trains de marchandises se sont suivis à un intervalle de 5 minutes !

Le soir, après les retrouvailles, le groupe s'embarque dans un nouveau train régulier pour Luoyang, où, malgré une erreur de gare, le groupe rejoint un hôtel au confort spartiate, où il pourra profiter d'un sommeil relatif avant la dernière journée consacrée à la visite du réseau à voie étroite des Yinghao Coal Railways.



PHOTO 68-10 Le trafic marchandises en Chine est considérable. Ici, un train mixte remorqué par la locomotive double SS4-0516 à Handan, le 4 janvier 2005. Ces machines doubles BB + BB construites depuis 1986 développent 6400 kW, pèsent 184 t et ont une vitesse limitée à 100 km/h. Photo PFT.

Après un voyage en car, les participants arrivent dans le petit village de Xiangyang dominé par les vieilles installations d'une mine désaffectée. Les petites locomotives, dérivées des Px48 polonaises, se retrouvent au dépôt et partent ensuite vers la mine pour y prendre les wagonnets remplis de charbon et les amener à Yinghao. Toute la journée est consacrée à ce magnifique petit réseau. L'après-midi, un petit groupe décide de se placer le long de la ligne des chemins de fer nationaux pour y photographier pas moins de 26 trains de marchandises différents en moins de 2 heures, devant les indigènes qui, en arborant toujours un large sourire, ne comprennent absolument pas cette passion.



PHOTO 68-11 A l'opposé du trafic marchandises, les trains de voyageurs sont relativement peu nombreux, mais particulièrement longs. Le 7 janvier à Yinghao, un train de marchandises remorqué par la 6K-055 est dépassé par l'express K84 Xian - Guangzhou tracté par la BBB SS7D-0052. Les SS7 ont spécialement été étudiées pour les lignes montagneuses (Puissance : 4800 kW, masse 138 t - vitesse : 120 km/h). Photo PFT.

Mais, toutes les meilleures choses ont une fin, et le train du soir ramène les participants à Pékin où un autocar les attendra pour les amener à l'aéroport vers cette lointaine Europe.

L'"experiment" a été inoubliable pour ceux qui l'ont vécue ! Tout était réussi, grâce à la compétence de Tina et l'enthousiasme de Dave. Tous les Chinois, même tous ceux qui n'avaient jamais vu d'européens à la peau plus claire ou ceux qui ne comprenaient que des êtres humains pouvaient parler une autre langue, ont toujours arboré un large sourire et ont essayé de nous assister le mieux possible. Chacun gardera le souvenir d'un peuple aimable malgré l'extrême pauvreté, de paysage grandioses et de trains (plus tout à fait) inconnus, en attendant une seule chose : à quand le prochain voyage PFT en Chine ?



PHOTO 68-12 La SS1-1168 à Zhanggezhuang (Beijing), le 3 janvier 2005. Les SS1 comptent plusieurs centaines d'unités, construites depuis 1957 (4200 kW - 138 t - 90 km/h). Photo PFT.

LES VOITURES TYPE K4



Le 10 décembre 2004, les voitures du type K4 ont assuré leur dernier parcours commercial. Le temps est donc venu de retracer la courte histoire belge de ces voitures, acquises par la SNCB pour renforcer le parc en attendant la livraison des nouveaux matériels commandés.

Au début des années 1990, la SNCB étudia une solution pour faire face à une pénurie prévisible de voitures pour les années 1995-1996, découlant de la réforme de matériels anciens (voitures types K1 et K3, automotrices type 1954, 1955 et 1956). Les commandes passées fin 1992 de nouveaux matériels ne pourront en effet pas être honorés avant 1996-1999 (163 voitures type I11, 120 automotrices type 96).

Plusieurs solutions furent avancées, comme la location de voitures à des réseaux limitrophes. Toutefois, aucune ne correspondait aux souhaits de la SNCB,

à l'exception de l'offre des NS (chemins de fer néerlandais). Ces derniers étaient en mesure de donner en location 48 voitures "plan W" et 50 voitures "ICR", mais cette possibilité s'avérait à la longue plus coûteuse que le rachat de voitures françaises à la SNCF.

La SNCF avait en effet proposé de vendre des voitures ayant une durée de vie résiduelle de dix ans. Compte tenu des prévisions de suppressions d'express classiques induites par le TGV Nord, leur nombre était en effet excédentaire.

La SNCB décida en définitive d'acquiescer ces voitures. Le contrat portait

sur 84 voitures, réparties de la manière suivante :

- 55 voitures type B10t (coach de seconde classe à deux grands compartiments avec couloir central);
- 14 voitures type A4t4 (1ère classe avec, au centre, quatre compartiments classiques avec couloir latéral, encadrés par deux grands compartiments coach à couloir central);
- 15 voitures type B10 (seconde classe à compartiments classiques et couloir latéral, dont un compartiment sera aménagé comme local de service pour le chef de train).



PHOTO 68-13 ↑

Ci-dessus : la 2245 en tête du train P 8066 Bruxelles-Midi - Gent-St.Pieters. La rame est composée de cinq voitures K4 (quatre USI et une UIC, celle-ci en quatrième position) et d'une voiture M4 modernisée accouplée en queue du train. Sint-Martens-Bodegem, 13 juin 2003. Jean-Luc VANDERHAELEN.

PHOTO 68-14 ←

La voiture K4 ex. USI 22.529, à l'atelier de Schaerbeek le 29 novembre 1995. Cette voiture est montée sur des bogies du type Y28. Jean-Luc VANDERHAELEN.

PHOTO 68-15

La voiture K4 29.515 était une des 15 voitures UIC rachetées à la SNCF. Atelier de Schaerbeek, 21 mars 2003. Cette voiture était équipée de bogies du type Y24.

En fait, on rencontrait pas moins de quatre types de bogies sous les K4 :

Y16 : sous les 22.201 à 22.515 ;

Y24 : sous les 21.501 à 503; 22.516 à 517; 29.501 à 515 ;

Y26 : sous les 21.504 à 514, 22.518 à 555 ;

Y28 : sous la 22.529.

Jean-Luc VANDERHAEGEN.



Avant leur départ de France, les voitures furent entièrement révisées et rénovées par la SNCF dans l'atelier de Saintes. A cette occasion, les portes d'accès furent équipées de la fermeture automatique, de nouvelles semelles de frein aux normes SNCB furent montées, et elles furent repeintes dans la livrée bordeaux de la SNCB.

En seconde classe, les sièges individuels furent garnis d'un nouveau revêtement en similicuir, tandis qu'en première classe, les sièges reçurent un revêtement amovible en tissu facilitant l'entretien. Des rideaux furent placés à chaque fenêtre et le sol recouvert d'un nouveau revêtement.

Au total, l'investissement s'éleva à 451 millions de francs belges (€ 11,18 millions).

Afin de procéder aux essais de blocs de frein, une voiture USI de la SNCF non

accessible aux voyageurs fut incorporée du 4 octobre au 31 décembre 1994 dans une rame de voitures M4 qui assurait une liaison Oostende - Eupen et une liaison Oostende - Leuven.

La SNCB désigna ces voitures dans le type K4 et leur attribua les numéros suivants :

- 21.501 à 21.514 (UIC 50 88 18-38 401 à 414 pour les voitures USI de 1e classe);

- 22.501 à 22.555 (50 88 20-38 401 à 455) pour les voitures USI de seconde classe;

- 29.501 à 29.515 (UIC 50 88 82-38 401 à 415) pour les voitures UIC.

Les dix premières voitures arrivèrent à Schaerbeek le 10 avril 1995.

Les deux premières rames disponibles furent mises en service commercial lors de la mise en oeuvre du nouvel horaire d'été, le 29 mai 1995. Elles assuraient

des trains P sur la ligne 124 Charleroi - Bruxelles; la première rame : les trains P 3722 Châtelet - Etterbeek et 4710 Etterbeek - Châtelet; la seconde, les trains 3726 Châtelet - Schaerbeek et 4716 Schaerbeek - Châtelet.

Une troisième rame fut mise en service le 31 juillet et assura les trains P suivants : 3013 Gent-St.P. - Oostende, 3009 Oostende - Schaerbeek, 4917 (Schaerbeek) - Bruxelles-Midi - Zottegem (retour à vide à Gent-St.P.).

Au début de 1995, toutes les voitures étaient livrées et formaient un total de huit rames gérées par la gare de Schaerbeek.

Au roulement d'été 1998, elles assuraient des trains P sur les relations suivantes : Schaerbeek ↔ Tournai; Schaerbeek ↔ Quévy; Schaerbeek ↔ Binche; Châtelet ↔ Schaerbeek (4 paires de trains); Oostende ↔ Schaerbeek; et

PHOTO 68-16 Le 27 juillet 1998, après avoir assuré le train P 7519 Schaerbeek - Tournai, une rame de voitures K4 attend le départ à Tournai pour retourner à vide à Schaerbeek via Mons.

Jean-Luc VANDERHAEGEN.





PHOTO 68-17 Le 15 mars 2003, passage à Dordrecht-Zuid d'un IC Den Haag - Heerlen composé de trois voitures K4 et de voitures ICR et plan W des NS. La mise hors service des K4 aux Pays-Bas est imminente.
Jean-Luc VANDERHAEGEN.

En 1998, la SNCB reçut une demande de location de voitures de la part des NS, qui souhaitaient disposer de voitures de remplacement pour quelques années afin de mener à bien la révision générale des voitures du type ICR. Comme la livraison des voitures du type I11 et des automotrices type 96 se terminait, la SNCB était en mesure de répondre favorablement à la demande, et de louer soit une partie, soit même la totalité des K4. A cette fin, le nombre de rames de K4 nécessaire fut déjà réduit de 8 à 5 rames le 11 janvier 1999. Furent supprimées, la relation Oostende - Schaerbeek et les deux relations Châtelet - Schaerbeek.

Les NS décidèrent en définitive de louer l'ensemble des K4. La SNCB supprima donc l'utilisation des cinq

dernières rames lors de la mise en application du nouvel horaire d'été, le 31 mai 1999.

Une première rame avait déjà quitté la Belgique le 7 avril 1999. Les voitures furent envoyées dans différentes gares pour permettre l'initiation du personnel d'accompagnement.

Leur mise en service aux Pays-Bas débuta le 30 août 1999. Elles étaient incorporées dans des rames mixtes composées de voitures ICR et plan W assurant des relations IC au départ de Den Haag vers Venlo et Heerlen.

A la suite de la livraison aux NS des voitures du type ICK (voitures acquises d'occasion à la DB) et des nouvelles voitures intermédiaires pour les auto-

motrices IRM, la location des K4 prit fin en deux étapes. Une première partie fut retirée du service entre le 15 juillet et le 2 août 2002, tandis que 27 voitures restaient en activité.

Dès leur retour en Belgique, les K4 furent préparées pour reprendre du service et remplacer les voitures du type M2 dont l'amortissement se terminait. Leur remise dans le roulement débuta en octobre 2002, toujours sur des trains P au départ de Schaerbeek vers Tournai, Dendermonde et même Arlon (train d'écoliers 8606 ne circulant que le vendredi après-midi).

Les dernières K4 actives aux Pays-Bas furent retirées du service à la fin du mois de mars 2003 et transférées vers la Belgique.



PHOTO 68-18
Le train P 4916 Bruxelles-Midi - Zottegem, à l'arrêt en gare de Denderleeuw, le 18 mai 1998.
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



PHOTO 68-19 *Entre Sint-Martens-Bodegem et Ternat sur la ligne 50, passage du train P 8066 Bruxelles-Midi - Gent-Sint-Pieters. Comme dans toutes les rames de K4, une voiture M4 modernisée était incorporée dans le train afin d'éviter les problèmes de portes.*
Jean-Luc VANDERHAEGEN.

Au 15 décembre 2003, soixante K4 formant six rames étaient ainsi à nouveau actives à la SNCB. Pour pallier au problème de fermeture des portes, une voiture du type M4 modernisée était incorporée dans chacune des rames. En effet, lorsque l'accompagnateur ferme les portes du train, c'est la voiture à partir de laquelle il opère qui alimente, via ses batteries, toutes les autres voitures. Lorsque les batteries sont faibles, ce qui est souvent le cas en début de service, les portes ont difficile à se fermer. Par contre, les M4 possèdent un convertisseur statique alimenté en permanence par la locomotive via la ligne de chauffage. De ce fait, la tension est toujours à son maximum et la fermeture des portes ne pose plus de problèmes, pour autant qu'elle s'opère depuis la voiture M4.

Dès ce moment, les K4 furent à nouveau visibles sur des relations suivantes : Schaerbeek - Mouscron, Schaerbeek - Tournai, Dendermonde - Leuven, Gent-St.P. - Bruxelles-Midi - Braine-le-Comte; Braine-le-Comte - Schaerbeek, Gent-St. P. - De Panne (2 relations), Gent-St. P. - Denderleeuw, Gent-St.P. - Geraardsbergen et Schaerbeek - Arlon (le vendredi).

La livraison des nouvelles voitures à deux niveaux du type M6 a finalement permis de mettre fin à l'utilisation des K4. Leur dernière utilisation cessa le 12 décembre 2004.

Quel avenir pour les K4 ?

Les chemins de fer du Sénégal sont toujours en pourparlers pour le rachat des voitures K4 (uniquement les USI). L'avenir nous apprendra si ce projet se réalisera.

Que penser de la brève histoire des K4 en Belgique ?

Ces voitures n'étaient pas vraiment adaptées aux services qui leur furent confiés (trains P). Le débit de passage aux portes simples d'about augmentait considérablement les temps de débarquement et d'embarquement aux gares à forte fréquentation. De plus, l'aménagement de ces voitures comprenait des rangées de 2 x 2 sièges au lieu de 2 x 3 sur les M4, ce qui a certes amené un confort accru, mais a entraîné une diminution du nombre de places offertes dans des trains P déjà bondés, alors que les M4 à 5 places de front furent utilisées sur des relations IC ! Avec un aménagement intérieur modernisé, ces voitures auraient été mieux adaptées à assurer certaines relations IC plutôt que les trains P.

Retour des Pays-Bas de trois voitures USI, incorporées dans le train 44653 Maastricht - Kinkempois. Visé, 2 mai 2003.
Michel HANSENS.



Les voitures USI et UIC de la SNCF

Les voitures du type ANF-USI (ANF = Ateliers du Nord de la France - USI : voiture Unifiée Service Intérieur) furent mises en service à partir du 24 mai 1962. Jusqu'en 1974, la SNCF mit en service un total de 803 voitures, dans le but de renouveler le parc voyageurs du service intérieur qui comprenait à ce moment encore un très grand nombre de voitures anciennes plus vraiment adaptées au service. Les USI furent en fait la dernière génération de voitures construites avant l'apparition des célèbres "CORAIL". L'élaboration de ces dernières en fut d'ailleurs partiellement inspirée.

L'aménagement intérieur des USI est du genre "coach", c'est-à-dire non compartimenté, à couloir central, pourvu de deux grandes salles (une fumeurs, l'autre non-fumeurs) d'égale longueur, séparées par une cloison transversale vitrée. Dans chaque salle, tous les sièges sont orientés dans le même sens et disposés à raison de deux sièges jumelés en 2ème classe et une rangée à un siège + une rangée à deux sièges jumelés en 1ère classe. Chaque dossier est inclinable. Le nombre total de places

atteint ainsi 80 en seconde classe et 50 en 1e classe. Ce type d'aménagement mit fin au quasi monopole des voitures à compartiments indépendants à la SNCF.

L'accès à la voiture se fait par des portes situées non pas aux extrémités de la caisse, mais bien à une certaine distance correspondant à la longueur du WC. Les portes sont en léger retrait par rapport aux longs pans et comportent deux vantaux repliables qui s'ouvrent sur l'extérieur en respectant le gabarit.

La masse totale des USI atteint 34 à 35,6 T suivant la série. Leur vitesse maximale est fixée à 140 ou 160 km/h. La caisse repose sur deux bogies "Pennsylvania" du type Y16, Y24 ou Y28. Les USI ne sont pas climatisées, mais pourvues d'un chauffage électrique et d'une ventilation en été.

Quant aux voitures UIC, elles apparurent sur le réseau français en 1963. Au total, 1319 voitures de types divers furent construites jusqu'en 1976 (voitures normales, couchettes, mixte BD, TEE Capitale).

Les voitures USI et UIC ont joué un rôle de premier plan lors de la généralisation des marches à 160 km/h sur le réseau français dans les années 60.

Aujourd'hui, elles constituent le matériel

de ligne le plus ancien et livrent leur dernier combat. Lutte sur le seul terrain des trains régionaux d'une part, combat fort inégal d'autre part : face au front commun des "Corail" affectées aux Régions (qui se chiffrent aujourd'hui à 837) et des autorails et automotrices de nouvelle génération qui affluent par centaines. Certes, le lot qu'elles constituent début 2005 affiche une taille encore respectable. Fort de 236 USI et 117 UIC, il se quantifie toujours sur trois chiffres. Mais ces nombres sont trompeurs, puisqu'en espace d'une décennie, les effectifs ont été divisés par 3 pour les USI et par 4 pour les UIC. De plus, seule une part ultra minoritaire de ces 333 véhicules assure encore un service régulier, généralement lors des pointes journalières et pour l'essentiel du lundi au vendredi; et seules dix des douze gérances propriétaires les mettent régulièrement en ligne, et pour certaines au bénéfice d'un seul aller-retour. Voici un état des lieux site par site :

Paris-Masséna : un cas à part puisque les 25 USI parisiennes rénovées "Centre" ont, pour cause de livrée spécifique grise, quelque peu perdu leur âme. Services assurés : 5 rotations sur Paris - Orléans en rames de 5, 7 ou 10 voitures mettant journalièrement en ligne 22 véhicules.

Une composition désormais fort rare : le train 891256 Dijon - Laroche - Sens, associant une rame de voiture USI et UIC (celle-ci en seconde position) et la BB 25659. Fulug, 26 avril 2004.

Gilbert LAURENT.





Un mouvement Auxerre - Laroche - Dijon formé de la BB 9246 de Paris-Sud-Ouest, de quatre voitures USI, vu dans la courbe de Nuits sur la ligne Paris - Dijon.
 Gilbert LAURENT.

Tours : même cas de figure puisque cette gérance ne dispose plus que de 12 USI "Centre" qui n'assurent, à raison de 2 rames de 5, que des trajets épars sur les lignes rayonnantes vers Caen (du mercredi au dimanche), Bourges et Nevers (du vendredi au lundi).

Strasbourg : 7 USI et 13 UIC assurent en toute discrétion un AR en plaine d'Alsace vers Sélestat (sauf en plein été) et un second vers Sarre-

bourg, le tout aux heures de pointe.

Toulouse : parc embryonnaire de 6 USI qui sont incorporées par groupes de deux dans des rames "Corail" circulant sur tout ou partie de la transversales pyrénéenne Toulouse - Bayonne et Dax, avec de brèves incursions à Bordeaux et Narbonne en fin de semaine.

Dijon : forte de 20 USI et 14 UIC, cette gérance fournit 6 rames de 4

voitures effectuant 3 rotations vers Laroche-Migennes (ligne PLM) et Nevers, ainsi que diverses prestations entre Dijon et Dole (4 trains), Dole et Besançon (6 trains), Besançon et Belfort (2 trains). Tout ceci pour le principe car, dans les faits, les travaux lourds qui perturbent le trafic entre Dijon et Blaisy-Bas se traduisent par la suppression chronique d'une bonne part des trains circulant vers Laroche.

Dans un paysage de landes typique des bords de l'Atlantique, un train régional formé de 4 USI s'éloigne des Sables-d'Olonne sur la ligne qui conserve très provisoirement une ligne aérienne bien fournie. Train 858854 du 25 juillet 2004.
 Gilbert LAURENT.



Nantes : 31 véhicules, dont seulement 3 UIC y séjournent, avec pour mission de compléter la desserte des antennes conduisant aux stations balnéaires du littoral atlantique aux heures de pointe. Au menu : une relation vers Le Croisic et deux vers Les sables-d'Olonne, l'une d'elles étant limitée à La Roche-sur-Yon, et l'ensemble ne donnant lieu qu'à deux journées de roulement. D'où il ressort que, si la suppression des relations Paris - Les Sables par TGV (voir *EN LIGNES 66* page 21) s'est traduite par la mise en place de mouvements régionaux de substitution, l'activité du parc nantais est néanmoins en chute libre.

Cerbère : rôle de figuration pour les 6 USI concernées qui ne sont affectées à la région Languedoc-Roussillon qu'à titre de réserve.

Bordeaux : avec ses 17 USI et 7 UIC, le parc de la région Aquitaine assure essentiellement un mouvement Périgueux - Bordeaux avec parcours d'équilibre à vide, une rame de 3 voitures étant par ailleurs détachée à Hendaye pour évolution sur la Côte Basque jusqu'à Dax.

Clermont-Ferrand : le squelettique parc de la région Auvergne, qui assurait encore à l'été 2003 deux allers-retours croisés sur la fameuse ligne des Cévennes, n'est plus que l'ombre de lui-même : pour l'heure et pour peu de

temps, la charge de ses dix véhicules se résume à une unique rotation sur le Bourbonnais entre Clermont et Moulins-sur-Alliers.

Marseille : parc pléthorique pour une activité des plus réduites. Les 27 USI et 16 UIC de la région PACA ne sont en effet mises en ligne que pour des forçements ainsi que vers le Briançonnais lors des pointes de trafic liées à la pratique des sports d'hiver.

Chambéry : avec ses 32 USI et 36 UIC, la gérance savoyarde arrive en seconde place par le nombre de véhicules et en tête pour le nombre de journées de roulement. Ainsi, en service de base, une douzaine de rames de 4 voitures quadrillent la région Rhône-Alpes en assurant un service des plus diffus. Principales lignes parcourues : Bellegarde - Evian, Chambéry - Annecy, Annecy - Annemasse et Saint-Gervais, Grenoble - Briançon, Chambéry - Albertville - Bourg-Saint-Maurice, Chambéry - Modane et Chambéry - Valence, l'ensemble concernant un total, variable selon le jour, de l'ordre de 25 trains.

Lyon : le plus gros bastion, puisqu'il cumule 49 USI et 24 UIC. L'activité de ce parc est marquée par l'abandon récent des courses sur l'artère PLM (Mâcon, Valence, Avignon) et son confinement sur les deux lignes

qui conduisent à Roanne (via Saint-Etienne et via Tarare) à raison de 3 mouvements Roanne - Lyon en matinée et autant en sens inverse en soirée. Région Rhône-Alpes commune aidant, les lyonnaises épaulent leurs voisines de Chambéry et accèdent également aux antennes savoyardes de Modane et de Bourg-Saint-Maurice (pour l'essentiel) et de Saint-Gervais (pour l'accessoire). Trois rames se partagent ainsi une moyenne de 7 trains par jour, ce service étant toutefois différent d'un jour à l'autre et, influence du tourisme aidant, fort variable d'une saison à l'autre.

Ce tour d'horizon effectué, un constat s'impose : hormis le parc dijonnais qui génère encore, mais très provisoirement, une activité significative pour le compte des régions Bourgogne et Franche-Comté, seule la région Rhône-Alpes, qui dispose d'un parc de 141 voitures, offre encore de solides opportunités photographiques. Avec en prime, ce qui ne gâche rien, des paysages taillés sur mesure. Reste que le destin des voitures vertes de la SNCF est d'ores et déjà scellé et que le temps est compté...

Gilbert LAURENT.

Composition variée (une A USI + 2 B USI + 1 BD UIC) pour ce Besançon - Belfort conduit par une BB 22200 qui se mire dans les eaux calmes du Doubs dans le secteur de Clerval. Train 51107 du 25 août 1999.

Gilbert LAURENT.



WAGON TOMBEREAU 1214B2, B4 E

Autrefois, les wagons tombereaux formaient le parc le plus important des réseaux, et pour cette raison, on en compte de nombreux types différents. Dans ce numéro, nous allons traiter des 1214B2 et B4.

Ces tombereaux furent construits au lendemain de la Seconde Guerre mondiale, de 1947 à 1948, à 3500 unités. Ils portaient les numéros 420.000 à 423.499 et étaient classés dans le type SNCB 1212b.

Ils étaient pourvus de six ouvertures : deux sur chaque paroi latérale, composées chacune de deux portes, et une à chaque

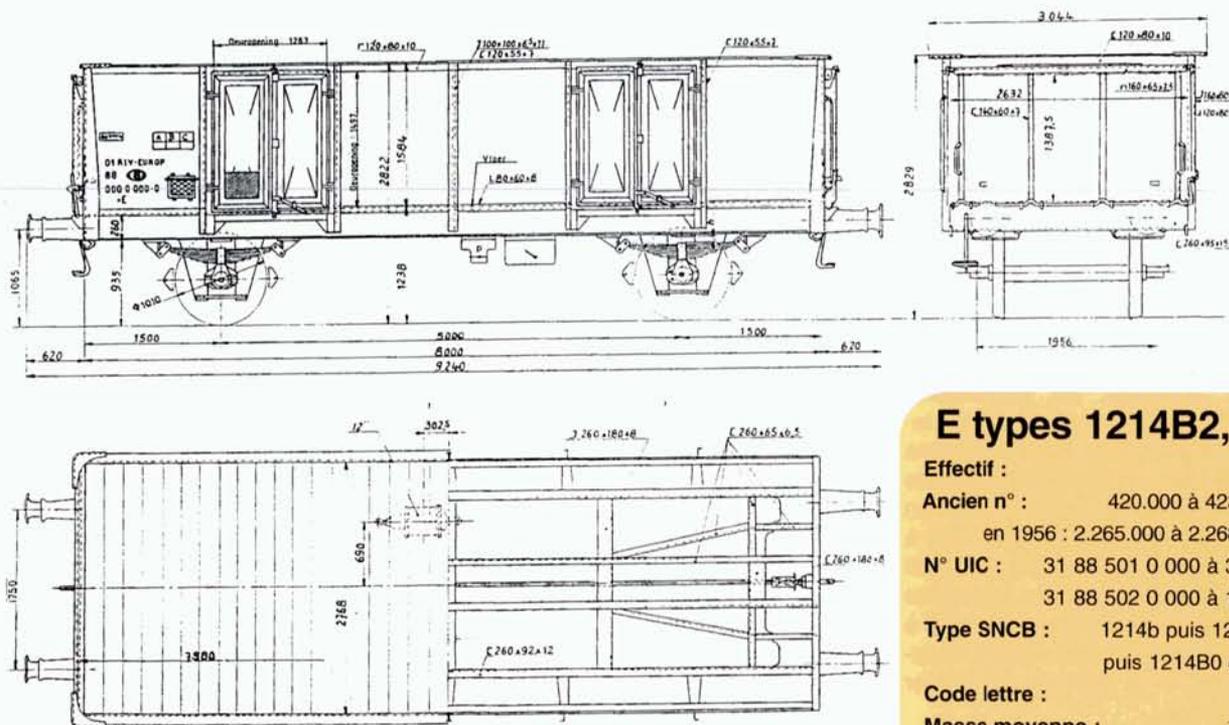
extrémité, formée d'un battant basculable.

En 1956, ils reçurent les nouveaux numéros 2.265.000 à 2.268.499 et furent classés dans le type 1214B.

En 1964, lors de l'application de la numérotation UIC, ils devinrent les types 1214B0 (numéros UIC 01 88 501 0 000 à 3 399) ou 1214B2 (numéros UIC 01 88 502 0 000 à 1 749).

Plusieurs dizaines de 1214B2 furent transformés en 1965 en Elo 1214B3 (wagons pourvus d'une armature pour supporter une bâche, non basculable en bout et latéralement).

Les derniers 1214B0 et B2 furent réformés le 16 novembre 1987.



E types 1214B2, B4

Effectif : 3500

Ancien n° : 420.000 à 423.499
 en 1956 : 2.265.000 à 2.268.499

N° UIC : 31 88 501 0 000 à 3 399
 31 88 502 0 000 à 1 749

Type SNCB : 1214b puis 1214B,
 puis 1214B0 et B2

Code lettre : E

Masse moyenne : 11,1 t

Surface du plancher : 21,8 m²

PHOTO BD-207 Le wagon 1214B n° 2.267.586. Schaerbeek, 21 mars 1956.

Bruno DEDONCKER, collection PFT.



France

Réforme des CC 1100

Le 15 juin 2005, *Fret SNCF* a placé en attente d'amortissement les deux dernières locomotives de butte de la série CC 1100.

L'origine de la série remonte au milieu des années trente, lorsque la compagnie du PO-Midi étudia une locomotive fonctionnant sous 1500 V continu, spécialement conçue pour le service aux buttes de triage.

Les deux premières, construites par *Batignolles-Châtillon* et *Oerlikon* et numérotées PO-Midi E1001 et 1002, furent livrées au dépôt d'Orléans, respectivement le 30 décembre 1937 et le 22 février 1938. A ce moment, la compagnie était en dissolution avec la création de la SNCF. Testées avec satisfaction au triage des Aubrais, dix locomotives supplémentaires furent rapidement commandées. Toutefois, les événements liés à la Seconde Guerre mondiale retardèrent leur livraison, qui s'échelonna de 1943 à 1948 : la 1003 en septembre 1943 à Limoges; les 1004 à 1007 en janvier, mars, avril et décembre 1944 à Tours-Saint-Pierre; la 1008 en août 1945 à Vierzon; la 1009 en septembre 1945 à Orléans; la 1010 en avril 1946 à Orléans; la 1011 en juillet 1946 à Tours-Saint-Pierre; et la 1012 le 16 janvier 1948 à Vierzon.

Ces machines étaient équipées d'une



PHOTO 68-20 La CC 1110 au triage de Saint-Jory, le 14 avril 2005. Pierre HERBIET.

cabine de conduite unique disposée au centre d'un robuste châssis et flanquée de deux longs capots symétriques. Elles étaient pourvues de quatre moteurs de traction *Oerlikon* de 128 kW suspendus par le nez, deux par bogie. Afin de garantir une adhérence optimale lors de la pousse des trains lourds à faible vitesse, les trois essieux de chaque bogie étaient accouplés par bielles.

Les moteurs étaient alimentés par un groupe convertisseur entraînant une génératrice. Cette pratique permit d'éviter l'emploi d'un rhéostat.

La cabine de conduite comportait un vo-

lant unique commandant aussi bien la marche avant que la marche arrière, et le freinage par récupération. Lorsque l'on déplaçait le volant au-delà du cran 0 dans le sens opposé au sens de marche, la locomotive freinait jusqu'à l'arrêt et repartait immédiatement en sens inverse sans aucune intervention supplémentaire.

Leur masse totale s'élevait à 90,4 t et la vitesse maximale était limitée à 50 km/h en ligne, 25 km/h en triage et 12 km/h à la butte. Elles étaient capables de pousser sans difficulté des rames de 2000 t sur les bosses des triages.

PHOTO 68-21 Le 20 octobre 1981, la CC 1103 évolue dans le triage de St-Jory. A l'arrière, on distingue une BB 8100. Pierre HERBIET.



Le 1er janvier 1950, lors de la renumérotation générale du parc moteur de la SNCF, les E 1001 à 1012 devinrent les CC 1101 à 1112. En outre, elles reçurent rapidement le sobriquet de « Mille-pattes ».

Durant leur carrière, les CC 1100 connurent différents dépôts et furent utilisées dans plusieurs triages de la région Sud-Ouest : Les Aubrais, Tours-St-Pierre (trriage de St-Pierre-des-Corps), Vierzon, Limoges (trriage de Puy-Imbert), Toulouse (trriage de St-Jory), Villeneuve et même dans le Sud-Est à Lyon-Mouche (trriage de Sibelin) et à Avignon (trriage de Miramas)

La modernisation des CFC

Le réseau ferré de Corse subira dans les prochaines années une modernisation complète. Grâce à "La Collectivité Territoriale de la Corse" et de la SNCF, les CFC (Chemins de Fer de Corse) ont déjà pu commander 12 nouveaux auto-rails chez CFD-Bagnères. Ce nouveau matériel pourra circuler à 60 km/h sur les sections en forte rampe et à 100 km/h sur les tronçons à faibles déclivités. Pour cela, le réseau doit impérativement être modernisé. Sont concernés +/- 100 kilomètres de voie, soit 40 % de la longueur de ce réseau à voie métrique. La quasi totalité de l'infrastructure y sera renouvelée (rails, traverses, appareils de voie, etc.).

Les travaux seront assurés par la société "Corse-Travaux", en partenariat avec TSO (Travaux du Sud-Ouest), Secorail (ces deux dernières sociétés organiseront les chantiers et fourniront le personnel nécessaire), la firme italienne Del Monte (travaux concernant le ballast) et les CFC.

Le programme des travaux pour la période 2004-2005 concerne trois grands chantiers :

- renouvellement complet de 3,3 km de voie entre Calvi et Lumio (sur la ligne baptisée "Tramway de la Balagne"), déjà réalisé de septembre à novembre 2004;
- renouvellement de 22 km de voie sur la ligne centrale (Bastia - Ajaccio) entre Bocognano et Carbuccia; travaux réalisés entre novembre 2004 et mai 2005;
- renouvellement complet de la section Casamozza - Bastia, soit environ 20 km; travaux en cours depuis le 3 mars 2005.

PHOTO 68-22 Le 4 avril 2005, un train de démontage de voies, tracté par la BB 45001, oeuvre dans les environs de Lucciano. William BOECKX.

A la fin des années 1980, les CC 1100 subirent une cure de rajeunissement. Cette opération, réalisée par l'atelier de Béziers, portait principalement sur la modernisation de la cabine de conduite, la modification des capots d'extrémité pour simplifier l'accès aux organes, le remaniement de l'équipement pneumatique, le lestage de la machine à 102 t et le remplacement du groupe tournant par un convertisseur statique de type TGV Atlantique. A cette occasion, elles ont revêtu la nouvelle livrée orange et marron "Arzan". Ces travaux ont été opérés entre 1988 et 1995.

En 1995, le 1100 étaient réparties dans

trois dépôts : Toulouse (5), Villeneuve (4) et Tours-Saint-Pierre (3).

La réforme de la série a débuté en décembre 2000, avec la radiation des CC 1102, 1105 et 1106 à Villeneuve; elle s'est clôturée le 15 juin, après 67 ans de service pour la 1101 !

Il était prévu de radier la série pour décembre 2004. Toutefois, à la suite du maintien jusqu'en juin 2005 de l'activité du triage de Saint-Jory (Toulouse), les CC 1107 et CC 1110 bénéficièrent d'un ultime et dernier sursis. Dès le mois d'avril, seule la 1110 circulait encore, la 1107 ayant été victime de l'explosion de l'induit d'un de ses moteurs de traction.

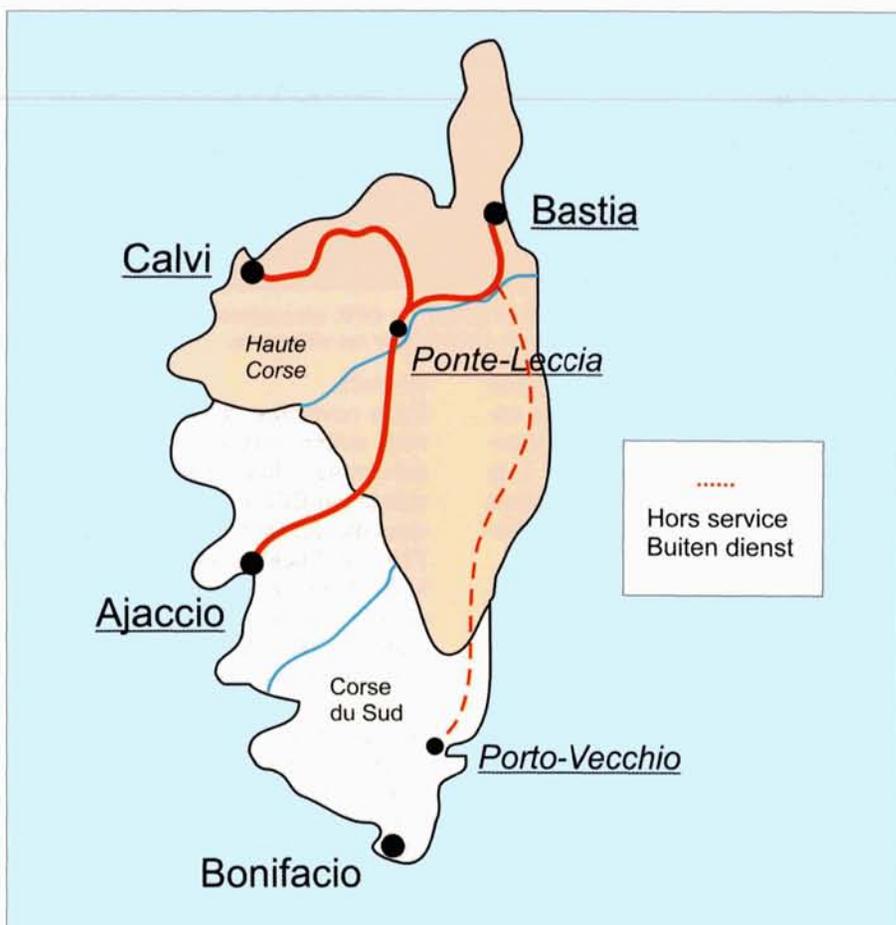




PHOTO 68-23 Les BB 60008, 60009 et 60007 du CFG, récemment arrivées en Corse, sont garées dans la gare de Ponte Leccia le 4 avril 2005, en attendant leur mise en service sur les chantiers. William BOECKX.

Comme les CFC ne disposaient pas du matériel de traction et des wagons nécessaires pour mener à bien ces chantiers, *Corse-Travaux* a fait appel à la firme CFG (Constructions Ferroviaires Girard) qui a importé en Corse les véhicules nécessaires.

Ainsi, trois locomotives Diesel numérotées BB 45001 à 45003 sont arrivées en Corse en octobre 2004. Il s'agit de machines d'origine roumaine (type F45H construites par FAUR à Bucarest) entièrement reconditionnées par CFG. Elles ont reçu un nouveau moteurs *Maybach* type MB836Bb de 330 kW - 6 cylindres, et une transmission hydraulique. Leur longueur est de 10,700 m, pour une masse totale de 32 t et une vitesse de

40 km/h.

Entre novembre 2004 et février 2005, neuf autres machines identiques ont été livrées. Elles ont également été révisées par CFG et équipées d'un nouveau moteur Diesel Caterpillar 3412 de 770 CV. Elles peuvent circuler à 50 km/h et sont pourvues de l'équipement pour la marche en unité multiple. Numérotées BB 60001 à 009, elles sont extérieurement identiques aux BB 45000, à l'exception des grilles de ventilation. Six machines supplémentaires sont arrivées en dans le courant du mois de février 2005 : les BB 45004 à 45009. Grâce à leur puissance élevée et la possibilité de circulation en unité multiple, elles peuvent remor-

quer des charges de 250 t dans les fortes rampes.

Au côté de ces locomotives, un petit locotracteur à deux essieux genre Köf allemand, numéroté D200 et adapté pour la voie métrique, est également arrivé sur le réseau corse.

Enfin, la société *Del Monte* dispose d'un petit locotracteur également d'origine allemande (Gmeinder 5282/1960), numéroté T6013.

Nous aurons l'occasion de revenir ultérieurement beaucoup plus en détails sur ce remarquable réseau, dans notre séries d'articles "L'Europe à voie étroite".

Luxembourg

en bref

- Les CFL ont pris en leasing chez *Angel Trains* deux locomotives supplémentaires de la série 1100 (VSFT G1000BB - voir EL 64 p. 16) : les 1105 (VSFT 5001532) et 1106 (VSFT 5001531), arrivées au Grand-Duché le 15 avril 2005.

- Au début de l'année, les 855 et 1808 ont été gravement endommagées dans une collision frontale survenue à Pétange. Leur réforme est attendue.

PHOTO 68-24 La fin des 3600 : ici, le découpage des 3617 et 3605 au dépôt de Luxembourg. A gauche, la 1804 attend son tour. Pierre HERBIET, 28 mars 2005.





Le 6 janvier 2005, passage à Schieren de la 4004 remorquant un RE Troisvierges - Luxembourg. La rame est composée de deux voitures Wegmann et de quatre nouvelles voitures à deux niveaux.

Emile BECKER.

Le 2 avril 2005, la 1502 remorque une navettes entre Mertert-Port et Langengrund, ici dans les environs de Roodt/Syr sur la ligne Wasserbillig - Luxembourg.

Emile BECKER.



Italie

Les Minuetto en service

Les FS ont, pour le compte de diverses régions, commandé chez *Alstom* plus de 200 automotrices électriques et Diesel du type CORADIA, baptisées "Minuetto". Ces rames triples sont construites dans les usines de Savigliano pour la version électrique (anciennement FIAT) et de Colleferro pour la version Diesel.

Elles offrent une capacité de 122 places assises et peuvent circuler à 160 km/h (130 km/h pour la version Diesel). Une partie du plancher, dont les plate-formes d'accès, est surbaissé.

Les rames Diesel sont pourvues de quatre moteurs Diesel de 294 kW. La transmission est du type hydraulique.

Ce nouveau matériel, destiné au trafic régional, est appelé à remplacer les anciennes automotrices de la série ALe 803 et les autorails du type ALn 668. Il est baptisé BAF (pour *Treni à Bassa Frenquentazione - trains à faible fréquentation*).

Les premières unités électriques ont été livrées aux FS le 9 septembre 2004 et mises en service dans la région de Torino. La livraison des rames s'échelonne jusqu'en 2006; elle seront affectées à pratiquement toutes les régions du réseau italien.

Des sociétés privées, dont le FLI et le FAS, ont également passé commande de rames électriques ou Diesel similaires.



PHOTO 68-25 L'automotrice "Minuetto" ME 14 (ALe 501.014 + Le 220.014 + ALe 502.014) attend son prochain service à Bari Centrale. Philippe DE GIETER, 21 novembre 2004.

CARACTERISTIQUES PRINCIPALES

Numérotation :

- version électrique : ME 01 à xx (ALe 501.001 + Le 220.001 + ALe 502.001)
- version Diesel : MD 01 à xx (ALn 501.1001 + Ln 220.1001 + ALn 502.1001)

Type :

3 caisses sur quatre bogies - configuration des essieux : Bo 2 2 Bo

Tension (pour la version électrique) :

3000 V continu

Puissance :

1400 kW (1100 kW pour la version Diesel)

Longueur totale :

51,90 m (19,125 + 13,650 + 19,125 m)

Vitesse maximale :

160 km/h (ALe) - 130 km/h (ALn)

Nombre de places assises :

122 (24 A + 98 B)

SFM devient RAILION ITALIA

La société privée italienne *Strade Ferrate del Mediterraneo* a été rebaptisée *Railion Italia*. Railion (ex. DB-Cargo) poursuit donc son expansion et est maintenant présent en Allemagne, aux Pays-Bas (Railion Nederland), Danemark (Railion), Roumanie (LCR : Logistic Center Romania), Bulgarie (LCRB : Logistic Center Romania, Bulgaria) et Italie (Railion Italia).



Espagne : les "Canards" en ligne

Les nouvelles rames à grande vitesse de la série S 102, baptisées "Canards" en raison de la forme des motrices, ont entamé leur service commercial le 27 février 2005.

Pour rappel, la RENFE avait commandé 16 rames S 102 auprès de *Talgo/Bombardier* (voir EN LIGNES 55 page15).

En février, seules quatre rames avaient obtenu leur homologation de circulation et assuraient quotidiennement quatre paires de trains Madrid - Zaragoza - Lleida. Les douze autres rames attendent leur autorisation de circuler.

Le 10 mars 2005, une rame de la série 102 assure un AVE Madrid - Lleida. Felipe ARANDA.

Suisse

Am 843

Le 18 février 2005, les CFF ont commandé à *Vossloh* 14 locomotives Diesel supplémentaires du type Am 843 (VSFT type G1700BB - voir *EN LIGNES 66* page 22). Elles seront livrées dans le courant de 2006.

Les Re 474

Pour rappel, les CFF ont commandé à *Siemens* une série de 18 locomotives polytensions de la série Re 474. Ces machines ne sont pas à confondre avec les 18 Re 484 de *Bombardier* (voir *EN LIGNES 63* page 24), les Re 474 étant issues de la famille des EuroSprinter. Il s'agit d'une version quadritension dérivée de la 189 de la DB/Railion. Elles sont facilement reconnaissables à leurs parois latérales nervurées.

Les Re 474 sont destinées au trafic international marchandises entre la Suisse et l'Italie. Les premières unités livrées durant l'été 2004 ne sont actuellement pas encore engagées en service régulier, mais effectuent toujours des parcours d'essais.



Le 9 août 2004, la Re 474 001 accompagnée de la Re 482 027 (*Bombardier*), passe à Burgdorf lors d'un parcours à vide entre Basel et Berne. Steve ROD.

Depuis le 1er mars 2005, la traction des trains de fonte en fusion circulant entre les hauts fourneaux de Dillingen et l'aciérie de Völklingen, a été reprise par CFF Cargo. Auparavant, ces trains étaient assurés par Railion, à l'aide de locomotives électriques de la série 140. Le 30 mars 2005, arrivée à Völklingen d'un train de fonte en fusion au crochet de la 421 391-4. A l'arrière plan, on aperçoit les anciens hauts fourneaux de Völklingen, arrêtés en 1986. En l'an 2000, cet extraordinaire site a été classé comme Patrimoine Mondial par l'UNESCO, et est ouvert au public depuis 2002. Michel HANSENS.



Roumanie

Logistic Center Romania

En 2004, *Railion* s'est implanté en Roumanie en créant une nouvelle filiale dénommée "Logistic Center Romania". Le service est assuré par des locomotives Diesel de *Railion* réformées, des séries 204, 219, 332/333/334/335 et 346. Prochainement, des locomotives électriques 25 kV de la série 171, qui étaient en service sur la Rübelenbahn (voir *EN LIGNES* 65 page 10), devraient arriver à leur tour en Roumanie.



PHOTO 68-26 La 333 003-2 de "Logistic Center Romania" manoeuvre à Timisoara Est. Pierre HERBIET, 14 mars 2005.

PAGE CI-CONTRE - PHOTO 68-28 → Après avoir entamé la rénovation de quelques anciens autorails Malaxa de la série 78-0500 (voir EL 21 p. 20), les CFR ont également traité de la même manière trois autorails Malaxa doubles de la série 78-1000. Ces vénérables autorails - affichant près de 70 ans - furent construits à 16 exemplaires de 1937 à 1944. L'autorail 1008/1009 à San Petru sur la ligne Arad - Valcani. S. DE RIDDER, 15 -05-2005.

Des chinoises de retour !

Depuis la fin de 2004, 30 locomotives Diesel chinoises de la série ND2 ont été acquises par des sociétés privées roumaines. Ces machines furent construites en Roumanie par *Elektroputere* à 285 unités

de 1972 à 1987 sur base des 060 DA des Chemins de Fer Roumains. Ces engins sont en cours de reconditionnement pour le compte des sociétés privées "Grup Feroviar Roman S.A." (10 unités), "Romania Euroest S.A." (8 unités), et pour les chemins de fer serbes (12 unités).

Ci-contre : une ex. ND2 des Chemins de fer chinois, en cours de reconditionnement pour la société GFR (Grup Feroviar Roman S.A.). Leur retour en Roumanie s'est effectué par bateau jusqu'au port de Costensa. Atelier de Remarul, 18 mars 2005. Pierre HERBIET.

PHOTO 68-27 Le 10 mai 2005, la V200-03 (ex. 219 025-4 de *Railion*, ex. 119 025 DR, radiée le 16-12-2002 à Görlitz - voir EL 60 page 26) de "Logistic Center Romania", traverse la gare de Baita en tête d'un train de cailloux vers la cimenterie de Valisoara. Simon DE RIDDER.





Il y a 50 ans : le record du monde de vitesse sur rail à 331 km/h

Du 26 au 29 mars 2005, la SNCF a célébré le cinquantième anniversaire du record de vitesse sur rail dans les Landes. C'est en effet les 28 et 29 mars 1955 que les CC 7107 et BB 9004 établirent un record de vitesse en atteignant toutes les deux les 331 km/h.

Au programme des festivités qui se sont tenues en gare de Bordeaux : une exposition de matériel (CC 7107, BB 9004, CC 6530, rame TGV 325 détenant le record de 515 km/h, une motrice de la rame TGV 16 du record à 380 km/h, une voiture Mélusine et une voiture de l'Agence d'Essais Ferroviaires); la projection du film historique du record; des débats.



Dans la brume matinale, dans les environs de Pessac dans les Landes, passage du train commémoratif, composé des CC 7107 et BB 9004 et d'une voiture DEV, circulant en direction de Ychoux, lieu du record. Laurent JOSEPH, 28 mars 2005.

Etranger en bref...

ALLEMAGNE

● Depuis le mois d'avril 2005, la remorque des trains de marchandises sur la Rübelandbahn, la célèbre ligne électrifiée en 25 kV sur laquelle circulaient les grosses CC de la série 171 (voir *EN LIGNES 65* page 10), a été reprise par la société privée OHE-Sp (Osthävellandische Eisenbahn Berlin-Spandau); elle est exploitée à l'aide de locomotives Diesel du type "Blue Tiger", ce qui est d'autant plus étonnant lorsqu'on sait que le Land de Saxe s'était opposé en 2003 au projet de *Railion* de supprimer la traction élec-

trique, pour des raisons écologiques ! La ligne traverse en effet le parc National du Hartz, ce qui avait amené la DB à maintenir la traction électrique en investissant de grosses sommes d'argent pour moderniser l'équipement électrique.

AUTRICHE

● Les ÖBB ont réceptionné la première locomotive *Taurus* de la série 1216. Commandées à 50 exemplaires chez Siemens, elles se distinguent des 1016 et 1116 par leur vitesse portée à 230 km/h et leur équipement tricourant (15 et 25 Kv alternatif, 3 kV continu). Toutes pourront circuler sur le réseau allemand. En plus, 25 seront équipées pour

circuler en Italie, 10 pour circuler en Slo-
vénie, et les 15 dernières pour circuler en Tchèque et Slovaquie.

FRANCE

● Supprimé depuis novembre 1995 entre Cannes et Ranguin, le trafic voyageurs de la ligne Cannes - Grasse (17 km) a été rétabli sur l'intégralité du parcours le 27 mars 2005. La ligne a en outre été électrifiée en 25 kV.

● La SNCF a signé avec ALSTOM un contrat portant sur la transformation de 48 voitures CORAIL (+ 30 en option) en voitures-pilotes, afin de former des rames réversibles.

ENGINS RADIÉS

1603 : 22-03-05 FSD

SORTIES DE RÉVISION

758 : 26-05-05 M

VENTES

8006 : Gleisfrei (I) 05-05

8045 : Gleisfrei (I) 05-05

9160 : Gleisfrei (I) 05-05

DÉMOLITIONS

100 : 06-2005 FGH

124 : 06-2005 FGH

6248 : 02-2005 Lier

6326 : 02-2005 Lier

8451 : 02-2005 Lier

ABRÉVIATIONS

FGH : Saint-Ghislain

FSD : Oostende

M : modernisée



PHOTO 68-71 Comme indiqué dans notre dernier numéro, la 1806 a été acquise par la société RAILS et TRACTION en mars 2005. La locomotive, qui était garée depuis plusieurs années à Ronet, a été transférée à l'atelier de Kinkempois au début du mois de mai. Le 25 mai, elle était garée au côté de la 1803, en attente de son transfert vers l'atelier RAILS & TRACTION de Raeren. Pierre HERBIET.

Locomotives électriques

série 16

● La 1603 a été mise hors exploitation le 22 mars 2005, pour vétusté, les révisions générales étant arrêtées sur la série. Il s'agit de la première réforme non accidentelle d'une 16. L'effectif est donc ramené à 6 unités (1601, 1602, 1604, 1605, 1606 et 1608), ce qui est encore amplement suffisant pour as-

Le 19 mai, le train de mesures B-Télécom a parcouru la ligne Bruxelles - Aachen Hbf, tracté par la 1605. Nous le voyons ici à la sortie du saut-de-mouton situé peu après la frontière belgo-allemande. Dans quelques instants, il s'engouffrera dans le Buschtunnel.

Michel HANSENS.

surer le roulement de trois jours.

série 25.5

● Le roulement des 25.5 a été quelque peu modifié lors de l'application de l'horaire d'été le 12 juin dernier. Ainsi, les 25.5 ne circulent plus que sur l'axe Antwerpen - Kijfhoek, et sur le service Kinkempois - Sittard. La traction du train 44856 Kijfhoek - Mons est désormais limité pour les 25.5 à Antwerpen-Schijnpoort.

série 14 au frigo ?

Le projet de commande des locomotives de la série 14 traîne à se concrétiser et serait même rangé au frigo ! B-Cargo n'est pas vraiment intéressé par l'acquisition des 14, car le parc de locomotives est actuellement suffisant. De plus, le prix demandé par Alstom - € 4 millions par unité - est jugé prohibitif. Pour diminuer le prix, B-Cargo pourrait commander non pas des engins quadricourant, mais plutôt deux séries de machines bi-courant aptes à circuler d'une part vers l'Allemagne et d'autre part vers la France. Quoi qu'il en soit, B-Cargo est, dans l'état actuel des choses, plus intéressé par une nouvelle série de locomotives Diesel de grande puissance. Des contacts ont été pris dans ce cadre avec Vossloh.





PHOTO 68-77 ↑ - PHOTO 68-78 ↓ Le 25 mai 2005, la 1608 a assuré entre Tourcoing et Charleroi-Sud la traction d'un train spécial revenant de Lourdes à destination de Libramont. La photo ci-dessus a été prise à la sortie de Tourcoing, non loin du point-frontière. La venue d'une 16 à Tourcoing est exceptionnelle, étant donné qu'elles ne sont en principe plus autorisées à circuler sur le réseau français. Ci-dessous, le même train photographié lors d'un arrêt en gare de Tournai. Philippe GOUSSET.





Les locomotives de la SNCB comptent certainement parmi les plus sale d'Europe. Cela n'est pas malheureusement pas nouveau. A force d'un manque réel de politique de nettoyage des locomotives et de suppression de personnel, la SNCB donne ainsi une drôle image d'elle-même. La 2025 ici en tête du train 44521 Antwerpen-Noord - Montzen, témoigne de ce fait. A Montzen, elle ne sera pas fière aux côtés des machines allemandes toujours impeccables... Michel HANSSENS.

La dernière locomotive de la série 62/63 utilisée en trafic normal est la 6306 de Kinkempois. Le 26 mai 2005, elle remorquait une rame de wagons du type Fals réformés de Kinkempois à Montzen. Le train débouche du tunnel de Veurs. Michel HANSSENS.



Locomotives Diesel

séries 52-53-54

● Vu le manque de locomotives Diesel de grande puissance et les nombreuses machines de la série 55 en attente d'un nouveau moteur Diesel, il serait question de remettre les 52-53 et 54 en trafic commercial, au départ des dépôts d'Antwerpen-Noord et de Kinkempois. Vu que les grands chantiers TUC-Rail se terminent tant sur la ligne 36 entre Bruxelles et Leuven, qu'à Antwerpen (ligne TGV vers les Pays-Bas), le besoins en engin de traction est beaucoup moindre et suffisant avec les seules 62/63.

séries 55 / 77-78

● Toujours en raison du manque de locomotives Diesel de grande puissance, la traction des trains de brames circulant entre l'usine ALZ de Genk et le laminatoire de CARLAM à Châtelet a été repris depuis le mois d'avril par un couplage de locomotives de la série 77/78. Voici l'horaire des ces trois paires de trains :

34740 ①-⑥ FKGG 10.30 - FCL 13.30
34741 ①-⑦ FKGG 15.18 - FCL 18.36
34742 ②-⑥ FKGG 23.30 - FCL 02.21
37440 ①-⑦ FCL 06.30 - FKGG 09.36
37441 ①-⑤ FCL 19.21 - FKGG 22.57
37442 ①-⑥ FCL 03.07 - FKGG 06.49

FCL = Châtelet

FKGG = Genk-Goederen (Winsterslag)

série 62/63

● Les LGV 3 (Liège - frontière allemande) et 4 (Antwerpen - frontière néerlandaise) seront équipées de la signalisation européenne ETCS. A cette fin, la 6264 sera pourvue d'un équipement ETCS afin de procéder à des tests préliminaires.

série 82

● Les 8213 et 8222 de l'atelier de Schaerbeek, avariées, ont été garées dans le courant du mois de mai. Leur radiation est envisagée.

Le 16 mars 2005, c'est la 5510 qui tomba en détresse dans les environs de Warsage sur la ligne 24 entre Visé et Montzen. Deux 55 jaunes sont venues la secourir au départ de Montzen. A l'arrière, c'est l'embouteillage, d'autant plus que la voie B est hors service pour travaux ! Les trains attendent l'évacuation du convoi. Michel HANSENS.



Le 5 février 2005, le Thalys 9453 Paris - Köln, assuré par une rame PBKA, est tombé en détresse à Bierset. Pour le secourir, les 6227 + 6225 sont venues de Leuven. Après deux heures d'immobilisation, la rame a été acheminée jusqu'à Liège-Guillemins, où les voyageurs ont pris place dans une autre rame Thalys venue à vide de Bruxelles. La rame fut par la suite transférée par les deux mêmes machines jusqu'à l'atelier TGV de Bruxelles-Midi. Michel HANSENS.



Le 25 mars 2005, ce fut au tour de la rame PBKA 4305 d'être victime d'une avarie. Nous la voyons ici à son arrivée à Bruxelles-Midi derrière deux 62/63 TBL. Serge HOOGSTEYN.



série 91

● Le locotracteur 9160 a été vendu à la société de travaux de voie italienne *Gleisfrei*. Il a quitté la Belgique à destination de l'Italie le 10 juin 2005, posé sur une remorque routière.

La 8012 a quitté la Belgique à destination de Buzalla, près de Genova en Italie, le 11 mai 2005. Pour permettre son transport par camion, sa cabine de conduite a dû être démontée. Pour rappel, cette locomotive a été acquise par la société italienne de travaux de voie Gleisfrei en janvier 2005. Atelier de Schaerbeek.
Armand BEERLANDT.



Plus que jamais, la ligne Leuze - Frasnes-lez-Anvaing est menacée de fermeture. Le dernier raccordé - la société d'engrais chimiques Rosier - a décidé de ne plus utiliser le rail. Il faut toutefois signaler que le raccordement présentait une courbe tellement serrée qu'elle nécessitait le desserrage de tous les tendeurs des wagons ! Le 15 mars 2005, la 7829 manoeuvre quatre wagons-trémies.
Jean-Luc BOITTE.



PHOTO 68-69 *Trois locomotives Diesel furent nécessaires pour remorquer ce train de ballast sur la nouvelle ligne à grande vitesse vers les Pays-Bas. Une troisième machine est accouplée en queue de la rame. La photo a été prise à hauteur de la future gare de Noorderkempen. Brecht, 31 mai 2005.*
Pierre HERBIET.



PHOTO 68-72

Les 6248 et 6326, accidentées à Lier le 3 juin 2004 (voir *EN LIGNES* 63 page 34), ont été ferrallées sur place dans le courant du mois de février. La 8451, qui se trouvait garée à Lier depuis plusieurs années, a été démolie par la même occasion.

Hans JOOSEN.

**Spectaculaire déraillement de la 7406**

Le 15 mai 2005, la 7406 a été victime d'un déraillement spectaculaire dans le port d'Antwerpen. Alors qu'elle remorquait un train sur la ligne 226 non loin de Lillo, elle a percuté un camion transportant des voitures neuves sur un passage à niveau de la Noorderlaan. Sous le choc, la machine a effectué un boucle de 180° et s'est retrouvée sur la Noorderlaan. Après avoir parcouru une trentaine de mètres, elle s'est immobilisée en formant un angle de 45° !

La 7406 dans sa position inconfortable.

Yannick SCHEPERS.





Le 31 mars 2005, passage à Apeldoorn du train Volvo 46259 Älmhult - Gent, remorqué entre Bad Bentheim (D) et Gent par les 7782 et 7786.

Michel DE ESCH.

PHOTO 68-28 Le train 48555 Les Petons - Dillingen, photographié peu avant la gare de Jamioulx, en surplomb de l'Eau d'Heure. En tête : les 7813 et 7749 du dépôt de Charleroi-Sud.

Serge MARTIN.



Automotrices - autorails

série 051 à 128

● Les deux dernières automotrices du type 54 (série 051 à 128) subsistantes sur le réseau, les 100 et 124, qui se trouvaient garées depuis de nombreuses années à Saint-Ghislain, ont été démolies dans le courant du mois de juin. Certains éléments ont auparavant été récupérés par une société italienne. Il s'agit notamment des portes et de leur dispositif de commande, qui doivent servir pour rééquiper les automotrices postales (voir pages suivantes).

● On se souvient que l'automotrice 106 TBL servant de laboratoire avait été victime d'une collision à Kinkempois le 4 février 2005. Il avait alors été question de remplacer sa voiture accidentée par une voiture provenant d'une automotrice postale. Aux dernières nouvelles, on envisage plutôt sa réforme définitive.

série 151 à 270

● On s'oriente vers le début de la réforme des automotrices de la série 151 à 270, actuellement les plus âgées du parc de la SNCB. Cela fait plusieurs années que les révisions générales sont interrompues sur la série, si bien que plusieurs rames arrivent à la limite de kilométrage. Ainsi, durant le mois de mai, la 264 a été garée en attente de radiation à l'atelier de Charleroi-Sud. La réforme de cette série intéresse beaucoup les réseaux privés



PHOTO 68-73 En décembre 2004, l'automotrice 927 a percuté une voiture sur un passage à niveau de Wijgmaal sur la ligne 53 Mechelen - Leuven. La voiture encastrée sous l'automotrice a pris feu, lequel s'est propagé à l'avant de la 927. Leuven, 11 décembre 2004. Hans JOOSEN.

italiens toujours à la recherche d'engins d'occasion.

série 41

● A la suite de l'incendie du 4109 à Erquelines le 5 avril 2005 (voir *EN LIGNES* 67 page 45) et du manque d'autorails qui en découle, les trains L qui étaient assurés par des 41 sur des lignes électrifiées (Charleroi - Erquelines et Charleroi - La Louvière), ont été

repris en automotrices.

Eurostar

● Dès le 1er septembre prochain, les Eurostar reliant Paris et Bruxelles à London, proposeront non plus deux mais bien trois classes : "Business Premier", "Leisure Select" et "Standard". Cette mesure a été prise afin de mieux répondre aux besoins spécifiques des voyageurs.

La 302 emmerdée !

Le 17 mai 2005, une citerne de purin détachée accidentellement de son tracteur sur un passage à niveau près de la caserne militaire de Ieper, s'est fait percuter par l'IC L 2339 Sint-Niklaas - Poperinge assuré par la 302. Comme on peut le constater, les dégâts à l'automotrice sont très importants. Ieper, 18 mai 2005. Bruno MALFAIT.





PHOTO 68-33 Voici une des deux automotrices sur laquelle la porte d'intercirculation a été supprimée et remplacée par un pare-brise.
Pierre HERBIET, 30 mai 2005.

LA SECONDE METAMORPHOSE DES AUTOMOTRICES POSTALES

Les travaux de transformation des automotrices postales (961, 965 et 969) rachetées par la firme italienne *Visali*, ont débuté en mars 2005 à l'atelier RSI d'Oostende (ancien atelier CIWLT - voir *EN LIGNES* 66, page 46).

Pour rappel, ces rames seront entièrement reconstruites pour le transport de voyageurs, pour le compte de deux sociétés privées italiennes (LFI et ATC). Les portes et leur mécanisme proviendront de voitures du type M2 et des deux dernières automotrices du type 54 (série 051 à 128) qui se trouvaient garées à l'état d'épave à Saint-Ghislain (les 100 et 124).

La première étape des travaux concerne le déshabillage complet de la caisse, suivi du percement de l'emplacement des fenêtres.

PHOTO 68-34 L'ampleur des travaux est considérable. Il s'agit bien d'une reconstruction complète. Les caisses sont entièrement mises à nu et les parois sont percées afin de pouvoir recevoir les nouvelles fenêtres. Pierre HERBIET, 30 mai 2005.

Les postes de conduites sont déplacés de la droite vers la gauche.

Sur une des automotrices, les deux portes d'intercirculation qui permettaient l'accès à une autre rame accouplée, ont été supprimées et remplacées par une tôle percée d'une fenêtre. En outre, tous les pare-brise panoramiques d'origine seront remplacés par des petites fenê-

res comme sur les automotrices des type 54, 55 et 56 circulant depuis plusieurs années en Italie (voir *EN LIGNES* 52 pages 33 à 39).

En fin de révision, le résultat promet une fois de plus d'être spectaculaire, comme en témoigne la photo publiée à la page 68 !





PHOTO 68-35 ↑ - PHOTO 68-36 ↓ Deux autres vues de la chaîne de transformation. Ci-dessus : la seconde rame sur laquelle les portes d'intercirculation sont supprimées. Ci-dessous, l'automotrice qui conservera son intercirculation. On voit très bien la suppression des grands pare-brise panoramiques par des petites fenêtres.

Pierre HERBIET, 30 mai 2005.



Voitures - wagons

M2 : LE TOUT DERNIER PARCOURS EN LIGNE...

PHOTO 68-37 Le 2 avril, une rame de cinq voitures du type M2 avait assuré le premier voyage PFT de la saison entre Bruxelles et Terneuzen. Il s'agissait du dernier parcours commercial réalisé par des M2. Le 5 avril, deux voitures furent utilisées une dernière fois, incorporées dans le train de mesure B-Télécom. Il s'agit du tout dernier parcours en ligne réalisé par des M2. Désormais, seules deux voitures sont encore utilisées pour assurer un parcours de service entre Mons et l'Atelier Central de Cuesmes du lundi au vendredi.

Passage à Denderleeuw sur la ligne 50A Gent-St. Pieters - Bruxelles-Midi du train B-Télécom. La rame, composée de la voiture 00801 et de deux M2, est encadrée par la 2615 et la 2368.

Simon DE RIDDER.



PHOTO 68-38 A l'occasion de l'organisation du train Télévie, le fourgon-générateur Dms 17.817 a été repeint en livrée grise afin de former une rame de couleur homogène. Pour rappel, ce véhicule était ressorti d'atelier modifié en fourgon-générateur et repeint en livrée bordeaux le 24 décembre 1993. Ce fourgon, ainsi que le 17.816 (modifié en 1992), est utilisé pour alimenter des installations en 220 V. Le 16 avril 2005, le train Télévie stationne en gare de Nivelles. La rame comportait six voitures M4 modernisées de première classe.

Geoffroy QUINET.



Nouveaux wagon type Sggmrss

La société roumaine Astra livre depuis le début de l'année une nouvelle série de 125 wagons porte-conteneurs du type Sggmrss. Il s'agit de wagons doubles, articulés sur trois bogies. Leur masse à vide se situe aux alentours de 27,12 t, pour une masse totale en charge de 107,8 t.

Ils sont répartis en deux tranches utilisées en pool par la SNCB (type 3436DO et par ICF (type 6436DO). Ils portent les numéros UIC 33 88 496 1 000 à 124.

Dans le courant du mois de juillet, 25 unités supplémentaires seront livrés.



Le wagon Sggmrss type SNCB 3436DO, UIC 33 88 496 1 065-8, loué à ICF. Muizen, 19 mars 2005. Christian DOSOGNE.

Les 467400 de la SNCF à Quenast !

Depuis le milieu du mois de juin, le roulement des locomotives Diesel de la série 467400 de la SNCF du dépôt de Longueau (et non Lens, comme indiqué erronément dans notre précédent numéro), a une fois de plus été modifié. En journée, du lundi au vendredi, elles assurent la traction de deux trains de ballast au départ de Quenast jusqu'à Aulnoye. La remorque de trains de ballast au départ de Lessines n'aura duré qu'un bon mois. Le contrat avec la carrière de Quenast est lui aussi limité dans le temps. Voici le nouveau roulement (uniquement les trains de jour), assuré par deux locomotives accouplées en unité multiple.

47851 Aulnoye 06.43 - Quenast 09.09

47856 Quenast 09.59 - Aulnoye 12.25

47855 Aulnoye 13.05 - Quenast 15.49

47860 Quenast 16.34 - Aulnoye 19.30

Tous les trains transitent par la gare de Clabecq où un changement de front est nécessaire pour rejoindre ou quitter la ligne 115 Tubize - Quenast.

PHOTO 68-39 → - PHOTO 68-40 ↓

Depuis le 12 décembre 2004, les 436000 de la SNCF fréquentent tous les jours la gare de Montzen. Elles n'y viennent toutefois qu'en fin de nuit, vers 5 heures du matin, rendant fort difficile leur photographie. Toutefois, le dimanche, une 436000 reste garée toute la journée à Montzen. En début de soirée, elle assure le train 44484 Montzen 19.12 - Frethun 01.20, si bien qu'en été, lorsque les journées sont longues, il est possible de la photographier dans de bonnes conditions. Ces deux documents illustrent ce service du dimanche. Montzen, 22 mai 2005.

Jean-Luc VANDERHAEGEN.



Dans le but d'approvisionner le chantier du TGV Est, un train de ballast a circulé entre Lessines et Lumes (Près de Charleville-Mézières) via Ath, Jurbise, Mons, Aulnoye, entre le 14 mars et le 15 avril inclus. La traction était assurée par deux locomotives Diesel de la série 467400 de la SNCF (voir EN LIGNES 67 page 49).

Le 25 mars 2005, le train 48842 Lessines - Lumes stationne sur la voie 6 commutable de la gare de Quevy. A droite, sur la voie 5, un train d'engrais tracté par la 36002 attend le départ, tandis qu'un troisième convoi tracté par la 36007 passe en voie principale. Serge HOOGSTEYN.



Infrastructure

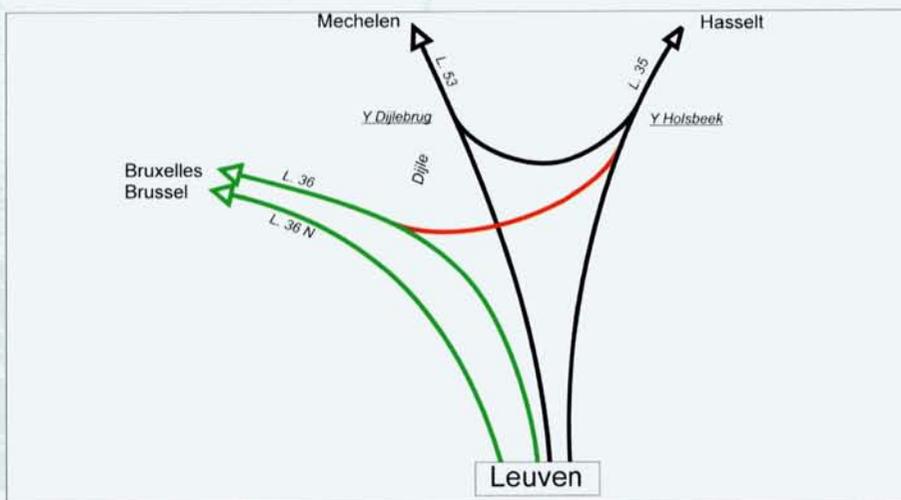
Courbe de raccord ligne 36/35

La construction de la nouvelle courbe de raccord entre la ligne 36 (Bruxelles - Leuven - Liège) et la ligne 35 (Leuven - Aarschot - Hasselt) a débuté au début de l'année. Cette liaison permettra aux trains Bruxelles - Aarschot - Hasselt d'éviter le rebroussement à Leuven, avec à la clé un gain de temps appréciable.

La nouvelle courbe se détachera de la ligne 36 à hauteur du pont franchissant la Dyle situé entre le point d'arrêt de Herent et la gare de Leuven, et se raccordera à la ligne 35 à hauteur de la bifurcation de Holsbeek (liaison permettant de relier la ligne 35 à la ligne 53 (Leuven - Mechelen, bifurcation de Dijlenbrug). Après avoir franchi la Dyle, la liaison sera établie sur un long viaduc qui franchira la ligne 53. Ensuite, elle traversera la station d'épuration des eaux de Leuven pour redescendre en direction de la ligne 35.

La mise en service devrait intervenir en 2006.

Une vue des travaux de construction de la nouvelle courbe de raccord entre la ligne 36 et la ligne 53. La photo est prise de la ligne 53 en direction de la ligne 36. On aperçoit au fond de l'image le nouveau pont de la ligne 36N franchissant la Dyle. Leuven, 18 avril 2005.



Le Diabolo de Zaventem

Alors que la courbe de raccord entre les lignes 36 et 36C permettra une liaison directe entre Leuven et l'aéroport, on envisage aujourd'hui d'améliorer la desserte de Bruxelles-National par le nord. Le projet prévoit la construction d'une nouvelle liaison ferroviaire entre l'aéroport, dont la gare souterraine est aujourd'hui en cul-de-sac, et la future ligne 25 N, à double voie; cette ligne nouvelle sera aménagée sur le terre-plein central de l'autoroute E 19, actuellement sans utilisation, entre Schaerbeek et Mechelen. Ce projet est la deuxième phase du "diabolo", dont la première partie comprend la desserte de l'aéroport au départ de la ligne 36, à la fois aux trains venant de Bruxelles (actuelle ligne 36C) et de Leuven (courbe de raccord lignes 36/36C, mise en service prévue en 2006).

Cette nouvelle ligne, avec ses deux courbes de raccord, permettra la création de nouvelles liaisons directes, à

définir, et des gains de temps appréciables pour les voyageurs qui se rendent à l'aéroport : 27 minutes pour la relation Antwerpen-Aéroport (au lieu de 60), 14 minutes au lieu de 56 pour Leuven-Aéroport, etc.

Pour la réalisation de cette deuxième phase du projet "diabolo", la SNCB a imaginé un partenariat public/privé, et a lancé, le 1er avril dernier, un appel d'offres européen.

La construction et l'entretien de la nouvelle ligne entre l'E19 et l'aéroport seront confiés à une structure privée - la SA Diabolo - qui permettra d'assurer le financement de l'opération, dont l'investissement représente 280,3 millions d'euros (sur les 493 de l'ensemble du projet).

Pendant 35 ans, soit entre 2011 et 2045, cette société sera tenue de mettre cette infrastructure à la disposition d'Infrabel; en échange, la société

S.A. Diabolo disposera de trois types de revenus qu'elle tirera de l'exploitation de la ligne :

- une contribution annuelle d'Infrabel;
- une contribution annuelle des différents opérateurs ferroviaires équivalant à 0,5 % des recettes tarifaires annuelles passagers (réseau intérieur);
- une redevance passager pour tout trajet à destination et au départ de la gare aéroportuaire.

Passé cette période, l'infrastructure sera intégralement rétrocédée à Infrabel, qui en deviendra l'unique propriétaire.

Cette technique de financement, qui permet de reporter vers le privé une partie des risques inhérents à ce type de projet (dépassement du coût, évolution du trafic) a déjà fait ses preuves à l'étranger. Une vingtaine de partenaires financiers ont été approchés.

Les travaux de Namur

Les gigantesques travaux en cours depuis plusieurs années sur le grill côté Liège de la gare de Namur commencent à prendre forme. La construction du tunnel qui permettra aux trains se dirigeant vers Liège de passer sous les voies de la ligne vers Luxembourg, est en phase terminale. Les travaux concernent maintenant l'établissement de la nouvelle assiette du grill. La pose de la voie et la plantation des poteaux supports de caténaire ont déjà débuté à la sortie des quais (photo ci-contre en haut). Après la mise en service du nouveau grill, les travaux se déplaceront sur les quatre voies de sortie de la gare (voies qui ont été posées provisoirement et que tous les trains sortant de Namur doivent emprunter). Celles-ci seront démontées afin de pouvoir construire le second mur de soutènement du tunnel.

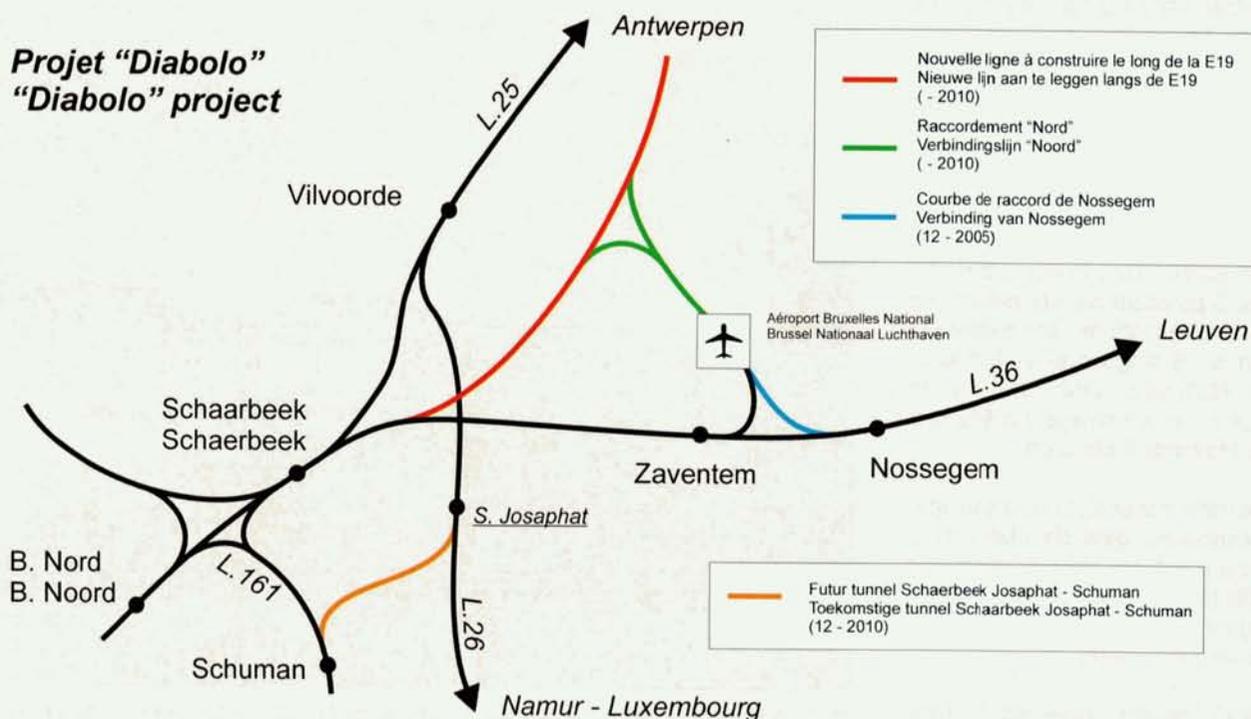
Sur la photo du milieu, on voit, de droite à gauche : les quatre voies provisoires de sortie de la gare, le tunnel qui passera sous la ligne du Luxembourg et l'assiette du nouveau grill de sortie.



Texte et photos :
Alain DEFECHEREUX, 3 mai 2005.

Projet "Diabolo"

"Diabolo" project



Le réveil de la Vennbahn



PHOTO 68-41 Le train spécial à destination de Malmédy, photographié dans les environs de Masta.

Pierre HERBIET, 25 mai 2005.

Alors que les derniers tronçons de la Vennbahn ont été fermés le 31 décembre 2004 (sections Trois-Ponts - Soubrodt de la ligne 45 et Weywertz - Büllingen de la ligne 45A) et que la partie allemande entre Junkerath et la frontière belge (Losheimergraben) a même été déferrée durant l'automne 2004, la Vennbahn s'est soudainement réveillée au printemps.

Deux sections ont ainsi été rouvertes, à commencer par celle de Trois-Ponts à Malmédy. La société de construction Wust, de Malmédy, s'est vue attribuer par Galère une commande de radiers en béton destinées à la réfection du viaduc de la Galoppe, situé à Remersdael sur la ligne 24, entre Visé et Montzen. Pour le transport de ces encombrants et lourds éléments, la SNCB a décidé de rouvrir la section Trois-Ponts - Malmédy. Au total, 5 parcours ont été prévus. Le premier circula le 25 mai et concerna le transfert de 5 wagons plats à bogies jusqu'à Malmédy, remorqués par la 5504. Le retour en charge eut lieu le 9 juin, de Malmédy à Montzen.

Pour ce trafic inespéré, la voie principale de l'ancienne gare de Malmédy a même été réactivée, alors qu'elle n'était plus utilisée depuis 1989 ! (pour traverser la gare, les trains empruntaient en fait la voie d'évitement).

S'agit-il du dernier soupir de la ligne avant sa mort définitive ?
Le seconde section rouverte est celle

de Eupen à Raeren (ligne 49). Ici, cette remise en service pourrait bien être durable. En effet, comme signalé dans notre précédent numéro page 46, la société "Rails & Traction" a pris en location auprès de la Communauté germanophone l'ensemble des installations de la gare de Raeren, et en particulier l'ancien atelier de l'association *Vennbahn* dans lequel *Rails & Traction* pourra exercer son activité (révision et transformation de matériel roulant).

La ligne Eupen - Raeren a donc été réactivée et considérée comme raccordement industriel. Le premier parcours sur la ligne concerna l'acheminement de l'autorail de mesure SM 775 de la société Speno. Pour parvenir à l'atelier de Raeren, l'engin a dû affronter la végétation qui avait largement envahi la ligne. Le prochain parcours sur la ligne pourrait bien être celui de la 1806.



PHOTO 68-42 La 5504 sur la voie principale de la gare de Malmédy. Cette voie n'était plus utilisée depuis 1989 ! Les wagons stationnent sur la voie d'évitement, à gauche.
Pierre HERBIET, 25 mai 2005.

Le 27 mai 2005, sur la ligne 49, entre Eupen et Raeren, l'autorail Speno SM 775 se fraie un chemin à travers la végétation.

Ci-dessous :

L'autorail est arrivé à Raeren, et se dirige vers l'ancien atelier de l'association Vennbahn. C'est pour y subir une modification à son équipement de freinage que cet engin se rendit chez Rails & Traction.

Photos : Michel HANSENS.



Bientôt un service Aulnoye - Quévy ?

La SNCF étudie la possibilité de réinstaurer à partir du changement d'horaire en décembre prochain, un trafic voyageurs entre Aulnoye et Quévy, en correspondance avec les IR vers Mons et Bruxelles. Le service serait assuré par des autorails. Il ne reste qu'à espérer que, si ce projet voit le jour, il soit assorti à un tarif vraiment attractif, sans surtaxe de passage de la frontière, avec desserte possible de Maubeuge.

Travaux TGV : travaux de grande envergure au point-frontière d'Aachen

Les cinq kilomètres qui séparent la frontière belgo-allemande d'Aachen comportent quelques points singuliers, dont un saut-de-mouton qui permet le changement de sens de conduite - on roule à droite en Allemagne -, le "Buschtunnel", long de 754 mètres et en très mauvais état, et un plan incliné presque identique à celui de Liège

Dans le cadre de l'amélioration de la vitesse sur la relation Bruxelles - Köln, d'importants travaux sont réalisés par la DB entre la frontière et Aachen : la suppression du saut-de-mouton, le forage d'un second pertuis et l'assainissement du Buschtunnel sont au programme. Les trains se dirigeant vers Aachen circuleront dans le pertuis actuel, rénové, tandis que ceux venant d'Allemagne emprunteront le nouvel ouvrage. Ces travaux sont programmés sur une durée de trois ans, du début 2005 à la fin de 2007, et comporteront huit phases. Le nouveau tunnel aura une longueur de 711 mètres; il sera situé à droite de l'actuel pertuis, lorsqu'on se dirige vers Aachen. A l'issue des travaux, qui ont commencé par le creusement du nouveau pertuis, il ne restera que deux voies entre la frontière et Aachen : les installations de Aachen Süd, le saut-de-mouton, les liaisons voie1/voie 2 auront disparu et ... les trains rouleront à gauche, à la vitesse de 100 km/h !

PHOTO 68-43 Le 1er février 2005, l'automotrice 202 assurant un train vers Aachen Hbf va bientôt s'engouffrer dans le Buschtunnel. Pierre HERBIET.



Divers

La SNCB relance un train de nuit vers la neige

L'hiver prochain, la SNCB commercialisera à nouveau un train de nuit, selon un concept totalement différent. Du 23 décembre 2005 au 17 mars 2006, chaque vendredi soir, la clientèle pourra embarquer dans huit gares belges à destination de quatre gares autrichiennes.

En décembre 2003, la SNCB abandonnait les trains de nuit. La poursuite de cette offre essentiellement saisonnière aurait nécessité des investissements trop importants en regard des recettes espérées. La relation vers l'Autriche a néanmoins survécu grâce à la compagnie néerlandaise TTC (The Train Company) qui affrète en saison hivernale un train hebdomadaire vers l'Autriche; ce train est d'ailleurs constitué d'anciennes voitures-couchettes de la SNCB...

Le produit que la SNCB propose s'apparente à l'offre proposée par les compagnies d'autocars : pas de places-couchettes, uniquement des places assises. La clientèle voyagera dans des voitures I10 de 2e classe, disponibles le week-end, qui offrent 85 places assises. Il s'agira en fait de la réutilisation d'une rame de voitures du type I10 utilisée du lundi au vendredi dans une relation P entre Oostende - Bruxelles et retour. En l'absence de fourgon et pour permettre le transport des bagages, seules 68 places par voiture pourront être réservées. Les trains comporteront au maximum 15 voitures, soit une offre de 1020 places.

Le train circulera au départ d'Oostende chaque vendredi soir (départ vers 21h), et desservira les gares de Brugge, Gent-St-Pieters, Bruxelles-Midi, Bruxelles-Nord, Leuven, Liège et Verviers. Les gares de destination sont Kufstein, Wörgl, Jenbach et Innsbrück (arrivée vers 12h). A Wörgl, des correspondances seront possibles vers les principales stations de ski que sont Kitzbühel, Saalfelden et St.Johann in Tirol.

Au retour, il repartira d'Innsbrück le samedi soir pour revenir à Oostende le dimanche midi.

Le prix forfaitaire aller-retour sera de € 119 (€ 99 en prévente durant les 8 premières semaines à partir de la mi-septembre), y compris les parcours d'approche de toute gare belge vers un arrêt du train de neige en Belgique. Grâce à ce prix très compétitif, la SNCB espère attirer une clientèle nouvelle, sans pour autant investir dans du matériel neuf. Du succès de cette initiative dépendra probablement l'ouverture d'autres relations.



PHOTO 68-44 Le train à vapeur en route vers Turnhout a son arrivée à Nijlen, le 23 avril 2005. Il s'agissait de la première sortie de la 29.013 cette année. Lars LAENEN.

Lier - Turnhout 1855 - 2005

Au programme des festivités organisées le week-end des 23 et 24 avril 2005 à l'occasion des 150 ans de la ligne Lier - Turnhout, la SNCB avait mis en marche un train à vapeur, constitué d'une rame mixte de voitures des types L et K encadrées de la 29.013 côté Turnhout et de la 201.010 côté Lier. Le train effectua les deux jours deux allers-retours entre Lier et Turnhout.

Toujours à cette occasion, les IR g Antwerpen-Centraal - Turnhout, normalement assurés par des automotrices Break, furent remplacés par deux rames de nouvelles voitures à deux niveaux du type M6 encadrées par deux locomotives de la série 21.

La 201.010 prête au départ à Turnhout pour rejoindre Lier. Dans ce sens de marche, la 29.013 se retrouvait en queue de la rame. Walter PINET, 23 avril 2005.



PHOTO 68-74 Deux locomotives Diesel d'Eurotunnel expédiées de Frethun vers l'atelier de Tilburg pour révision, ont effectué une escale à Antwerpen-Noord le 14 mars 2005. Eurotunnel possède cinq machines des types DE 1003 de MaK, utilisées pour assurer les trains de maintenance et de secours. D'une puissance de 1040 kW, elles sont dérivées des 6400/6500 de Railion Nederland. Ces engins disposent d'un dispositif spécial anti-pollution. Hans JOOSEN.



BIRTHDAY-TICKET

Dans le cadre des festivités liées au 175e anniversaire de la Belgique et aux 25 ans du Fédéralisme, la SNCB proposera, les week-ends d'arrière saison (du 17 septembre au 18 décembre), un billet permettant, pour € 5, de se rendre dans une gare de l'autre région du pays. Grâce à la réduction offerte et à une campagne de promotion adaptée, la SNCB souhaite amener les touristes d'un jour à mieux faire connaissance avec les Belges de l'autre région.

Le "Birthday Ticket" est la première action qui vise à attirer une clientèle nouvelle en proposant une offre d'arrière-saison, période pendant laquelle les trains sont souvent moins remplis. Le nouveau contrat de gestion, signé le 13 mai, impose d'ailleurs une telle action promotionnelle annuelle, dont le but est d'attirer de nouveaux clients ou mettre en exergue l'avantage des voyages en train. La dénomination commerciale de cette offre doit encore être trouvée.

582300049995 17-05-2005 19:23 000
 Train : 2689

Geldig voor een reis : ENKEL
Van : ZWIJNDRECHT
Naar : SINT-KATELIJNE-WAVER

OP : 17-05-2005

13 58 170505 B 0281

Algemene Vervoersvoorwaarden van toepassing. Info in onze stations.
2e klas 3,30 EUR

Les nouvelles machines IBIS

Depuis quelques semaines, les accompagnateurs de train reçoivent les nouvelles machines portables, en remplacement de celles de la première génération appelées "Ivette". Le nouvel ordinateur - qui porte le nom "Ibis" - voit les performances accrues, puisqu'il permet de donner divers renseignements comme les horaires, les tarifs et les promotions. Les tickets sont émis à partir d'un rouleau et non plus sur un billet spécial. L'exemple montre un billet imprimé par Ibis, en grandeur réelle.

Livraison des derniers autorails anglais construits à l'usine Bombardier de Brugge

La compagnie anglaise Hull Trains a commandé à Bombardier à Brugge quatre rames Diesel de la Class 222. Elles sont semblables aux rames de la Class 220 et 222 construites pour Virgin et pour le Midland Mainline. Chacune des quatre voitures est propulsée par un moteur Diesel Cummins QSK 19 de 560 kW. Leur vitesse atteint 200 km/h. Le nombre total de places assises s'élève à 22 A et 170 B. Ces rames ont été mises en service le 12 juin entre Hull et London King's Cross (6 allers-retours par jour). Les quatre rames ont été livrées au début de l'année. Ici s'achève la commande des autorails anglais.



Le 25 février 2005, passage à Beernem entre Gent-St. Pieters et Brugge, d'une rame Hull Trains effectuant un parcours d'essai. Seule la deuxième voiture a déjà reçu sa décoration au complet, avec un bandeau de couleur dorée. Hubert DESCHÉPPER.

Sociétés privées

Le renouveau du tram passera-t-il par le Limbourg ?

Le Ministre Flamand de la Mobilité envisage de développer considérablement les transports en commun limbourgeois, par la réalisation d'un plan dénommé "Spartacus". Cette région, en plein essor, souffre effectivement d'un manque de transports en commun, ce qui est contraire avec la "mobilité de base".

Dans un délai de 10 ans, le plan Spartacus doit permettre de porter la qualité des transports en commun limbourgeois à un niveau tel qu'ils permettront une alternative valable à la voiture individuel-

le. Pour ce faire, il s'appuie sur des liaisons rapides entre les villes, soit par rail sous forme de tram rapide, soit par bus moderne et confortable; elles seront complétées par un maillage serré de la desserte locale. Une tarification intégrée, valable sur tous les transports publics, devrait attirer les voyageurs.

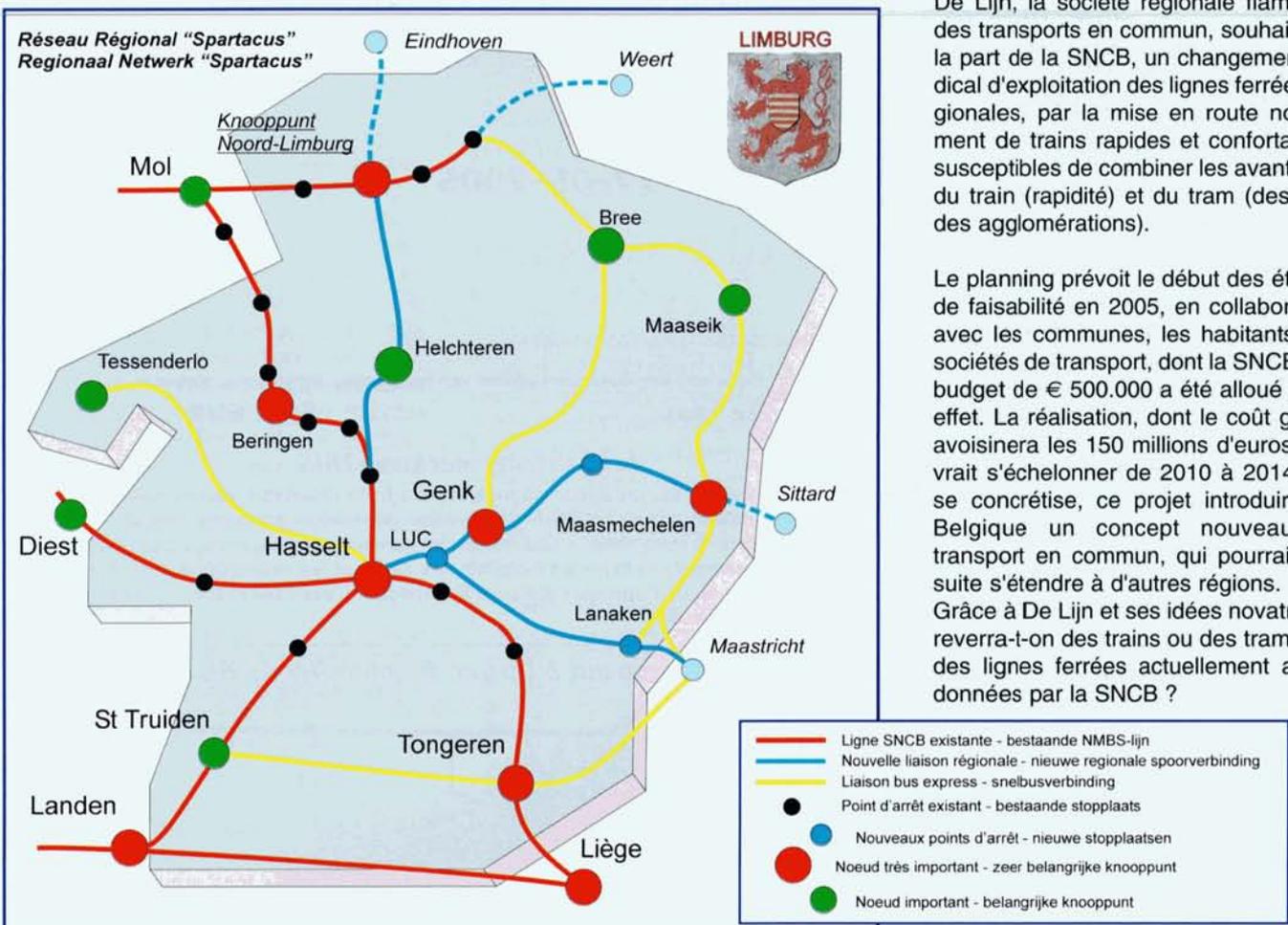
Le plan Spartacus part des liaisons existantes de la SNCB, complétées sur les grands axes par de nouvelles liaisons ferrées, établies majoritairement sur des lignes existantes ou ayant existé. Il sera ainsi possible, au départ d'Hasselt, de rejoindre Neerpelt (T1), Genk, As et Maasmechelen (T2), Lanaken et Maastricht (T3). Les lignes T2 et T3 seront communes jusqu'à l'université de Diepenbeek, afin d'y renforcer la desserte. Sur les axes moins porteurs, ce sont

des bus express qui seront mis en route : Neerpelt - Maaseik (S1), Maaseik - Maastricht (S2), Maastricht - Tongeren - Sint-Truiden (S3), Hasselt - Tessenderlo (S4) et Genk - Bree (S5). Des points de correspondances entre les différents modes de transport seront établis aux points les plus importants du réseau.

Le matériel roulant devrait faire appel à du matériel léger, du genre Tram-Train, métro léger ou RER, développé notamment en Allemagne : LVT/S de DWA (autorail à caisse unique, éventuellement à double étage), Coradia LINT de Alstom (version 27 ou 41 mètres), Desiro de Siemens. La voie serait établie à l'écartement normal, contrairement à toutes les lignes ferrées exploitées par De Lijn, qui sont à l'écartement métrique.

De Lijn, la société régionale flamande des transports en commun, souhaite de la part de la SNCB, un changement radical d'exploitation des lignes ferrées régionales, par la mise en route notamment de trains rapides et confortables, susceptibles de combiner les avantages du train (rapidité) et du tram (desserte des agglomérations).

Le planning prévoit le début des études de faisabilité en 2005, en collaboration avec les communes, les habitants, les sociétés de transport, dont la SNCB; un budget de € 500.000 a été alloué à cet effet. La réalisation, dont le coût global avoisinera les 150 millions d'euros, devrait s'échelonner de 2010 à 2014. S'il se concrétise, ce projet introduira en Belgique un concept nouveau du transport en commun, qui pourrait ensuite s'étendre à d'autres régions. Grâce à De Lijn et ses idées novatrices, reverra-t-on des trains ou des trams sur des lignes ferrées actuellement abandonnées par la SNCB ?



VFLI

Depuis le mois d'avril, VFLI (Voies Ferrées Locales et Industrielles, filiale de la SNCF de laquelle dépendait également CFD-Locorem) n'assure plus les manœuvres à la base travaux d'Antwerpen-Noord. De ce fait, les deux locomotives VFLI présentes ont quitté le site : la BB 432 et la BB Brissonneaux & Lotz, sont retournées en France.

PHOTO 68-45 La BB 432 et la BB Brissonneaux & Lotz à la base d'Antwerpen-Noord. Pierre HERBIET, 10 décembre 2003.



Cmi

Modernisation des locomotives Fauvet-Girel

Comme annoncé dans le *EN LIGNES 56* page 48, *Cockerill Mechanical Industries* a entrepris la modernisation de trois des quatre locomotives Fauvet-Girel : les 71, 72 et 73. La quatrième machine, la 70, sera démolie.

La modernisation comprend principalement le remplacement de la transmission électrique par une nouvelle transmission hydrostatique, et l'équipement d'un nouveau dispositif de télécommande à distance.

La première locomotive, renumérotée 701, est sortie de transformation au début de l'année et a été donnée en leasing à DUFERCO à La Louvière. Les deux autres (702 et 703) suivront le même chemin. Elles permettront de réformer les anciens locotracteurs *General Electric* à deux essieux encore en activité chez DUFERCO à La Louvière.



Le 12 avril 2005, après avoir amené un train dans le faisceau de La Louvière-Gare Industrielle, la 701 retourne vers le raccordement DUFERCO. Par rapport à sa version originale, on remarquera la modification des grilles du groupe de refroidissement et les nouveaux phares. La machine est revêtue de la livrée CMI jaune et noire. Roger CRIKELAIRE.



Voici un document très intéressant datant de 1983 montrant la locomotive Fauvet-Girel n° 71 transférant un train de minerais entre le faisceau de Seraing et les hauts fourneaux, qui étaient situés de l'autre côté de la gare. Roger CRIKELAIRE.

Démolition des locomotives *Brissonneaux & Lotz*



PHOTO 68-46 Le 6 avril 1992, la locomotive n° 9 manoeuvre une rame de wagons Kubbels à deux essieux dans le port charbonnier de Beringen. Elle fut acquise le 6 janvier 1981. Originellement, elle se trouvait sur le groupe de Béthune des HBNPC où elle portait le n° 20.
Jean-Luc VANDERHAEGEN.

Les trois dernières locomotives Diesel *Brissonneaux & Lotz* qui étaient présentes au *Kolenhaven Beringen* (port charbonnier de Beringen) ont été démolies au début de l'année. Il s'agit des machines portant les numéros 7, 7 (deux engins portaient curieusement le même numéro, un lecteur pourrait-il nous éclairer à ce sujet ?) et 9 qui appartenaient aux charbonnages de Campine.

Après la fermeture progressive des charbonnages du bassin houiller de

Campine dans le courant des années nonante (sièges de Zolder, Houthalen, As, Winterslag et Waterschei), ces trois locomotives furent encore utilisées jusqu'à la fermeture du tout dernier puits d'extraction : celui de Beringen, qui cessa son exploitation en 1998, clôturant par la même occasion l'ère charbonnière en Belgique. Deux machines étaient quotidiennement en activité et tractaient des trains de charbon entre le charbonnage et le port de charbon entre le charbonnage et le port de charbon, le long du canal Albert.

Après la cessation de l'activité, les trois locomotives ont longtemps été garées dans l'enceinte du port pour finalement être démolies au début de cette année.

Les charbonnages de Campine (NVKS : Naamloze Vennootschap van Kempense Steenkoolen) ont possédé 14 locomotives de ce type, rachetées d'occasion entre janvier 1972 et septembre 1985 aux *Houillères du Bassin du Nord et du Nord Pas-de-Calais* (HBNPC), et numérotées par la NVKS 1 à 14.



PHOTO 68-47

Les trois locomotives en attente de jours meilleurs dans les installations du port charbonnier de Beringen. Elles y resteront jusqu'à leur ferrailage au début de 2005. A l'avant-plan, la n° 7 (ex. HBNPC groupe de Oignies n°14); derrière celle-ci, à droite, la seconde n° 7 et, à gauche, la n° 9 (ex. HBNPC groupe de Béthune n° 20).

Pierre HERBIET.



PHOTO 68-48 La locomotive n° 5 vient d'amener un wagon-trémie du type Fc dans la gare SNCB de Zolder, tandis que la 7357 du dépôt de Hasselt assure les manoeuvres dans cette installation. Cette machine fut acquise par la NVKS le 23 février 1979. Auparavant, sur les HBNPC, elle portait le numéro 25 du groupe de Béthune. Acquise en 1996 par CFD-LoCOREM, elle fut, après révision, vendue à la cimenterie d'Eclépens, en France.

Jean-Luc VANDERHAEGEN, 6 avril 1992.

De 1959 à 1963, les HBNPC commandèrent 109 locomotives chez *Brissonneaux & Lotz*, semblables aux BB 63000 de la SNCF. Les 99 premières possédaient un moteur Sulzer 6LDA22 de 600 CV, tandis que les 10 dernières reçurent la version suralimentée du même moteur, développant alors 825

CV.

Les 14 unités acquises par la NVKS étaient toutes de la première série de 600 CV.

Après la fermeture des mines campinoises, plusieurs locomotives ont été acquises par *CFD-LoCOREM*. Après reconditionnement, ces machines ont

été revendues à diverses sociétés. Notons ainsi la n°4 de la NVKS (acquise le 1er mars 1977 par la NVKS, ex. HBNPC n°18 du groupe de Béthune, vendue à *CFD-LoCOREM* en septembre 1992) qui fut achetée par les Chemins de fer fédéraux suisses en mars 1997 (CFF Em 4/4 1110).

PHOTO 68-49 Le même jour, à Beringen, la locomotive n° 7 manoeuvre un train de rustiques wagons Kubbels à bogies, qui sera transféré vers le port charbonnier. Livrée au HBNPC en 1960, elle portait le n° 14 du groupe de Oignies. La NVKS l'acquiert le 4 mai 1979.

Jean-Luc VANDERHAEGEN.



Arrêt du haut fourneau n°6 de Seraing

Comme programmé, ARCELOR a arrêté le haut fourneau n°6 de Seraing le 18 avril dernier. Il s'agit de la première étape de la suppression de la phase à chaud dans le bassin sidérurgique liégeois. Il ne subsiste désormais plus qu'un seul haut fourneau en activité à Liège : celui d'Ougrée, dont l'arrêt interviendra en 2009. A ce moment, le haut fourneau CARSID de Marcinelle sera le tout dernier de la région wallonne...

Le haut fourneau n°6 de Seraing fut mis en service en avril 1959; sa capacité d'origine était de 1200 tonnes de fonte par jour. En fin de carrière, après avoir subi plusieurs transformations, sa capacité était de 4500 t de fonte par jour.

La suppression du haut fourneau de Seraing entraîne évidemment une chute importante du trafic ferroviaire. Il en va d'abord de la suppression des trains de minerais et de charbon, puis des navettes des trains de fonte en fusion entre Seraing et l'aciérie de Chertal. Au départ de Chertal, le nombre de trains de coils se voit à son tour réduit de moitié.

Nous aurons prochainement l'occasion de revenir sur cet événement.



PHOTO 68-50 Une vue générale du haut fourneau n° 6 de Seraing, prise le 16 mars 2002. A l'avant plan, la locomotive General Electric n° 101 manoeuvre un wagon-torpille sous le stand de fermeture des poches. Jean-Luc VANDERHAEGEN.



Une locomotive pour car-coke sauvagée

Une des deux locomotives qui servaient à manoeuvrer les car-coke à la cokerie de Zeebrugge a été transférée vers une école technique. Pour rappel, la cokerie de Zeebrugge cessa ses activités le 2 juin 1996. Le 22 février, elle attendait son départ chargé sur une remorque routière. Daniel MOENS.

Le deuxième trimestre de l'année est marqué par la réforme de la 1603, mise hors exploitation le 22 mars 2005, pour vétusté (limite de kilométrage), les révisions générales étant arrêtées sur la série. Il s'agit de la première réforme non accidentelle d'une 16.

La toute dernière locomotive de la série 84 - la 8441 d'Antwerpen-Noord - a été remplacée par la 8250 le 24 mars 2005.

Pour rappel, la 8441 était utilisée pour assurer les manoeuvres à l'atelier de traction d'Antwerpen-Noord.

Une série de plus quitte ainsi la scène ferroviaire de la SNCB.

Côté automotrice, on s'oriente vers la réforme de l'automotrice 106 TBL, victime d'une collision à Kinkempois le 4 février, et de la 264 du dépôt de Charleroi-Sud pour limite de révision. La radiation

de la série 151 à 270 pourrait bien débuter dans les prochaines semaines.

Rectification EN LIGNES 67 page 58.

Une erreur s'est glissée dans notre fiche de la 8457. Bien que réceptionnée à l'atelier de Schaerbeek le 27 mars 1964, la 8457 a été affectée dès cette date au dépôt de Hasselt. Il faut donc :

Hasselt : 27-03-1964 - 26-10-1995

7315

Livraison à la SNCB : 26-01-1966 (constructeur BN)

Numérotation : 273.015 : 26-01-1966 - 31-12-1970
7315 : 01-01-1971 - 01-08-2003

Dépôts successifs : Monceau : 26-01-1966 - 01-08-2003

Mise hors exploitation : 01-08-2003 (panne moteur Diesel)

PHOTO 68-51 *Monceau, 29 octobre 1983.*
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



7319

Livraison à la SNCB : 02-03-1966 (constructeur BN)

Numérotation : 273.019 : 02-03-1966 - 31-12-1970
7319 : 01-01-1971 - 01-08-2003

Dépôts successifs : Monceau : 02-03-1966 - 01-08-2003

Mise hors exploitation : 01-08-2003 (panne moteur Diesel)

Démolition : 03-2004 Ronet

PHOTO 68-52 *Châtelet, 6 mars 2001.*
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



7329

Livraison à la SNCB : 28-12-1966 (constructeur ABR)

Numérotation : 273.029 : 28-12-1966 - 31-12-1970
7329 : 01-01-1971 - 01-08-2003

Dépôts successifs : Monceau : 28-12-1966 - 01-08-2003

Mise hors exploitation : 01-08-2003 (collision)

Démolition : 03-2004 Ronet

PHOTO 68-53 *Monceau, 22 avril 1994.*
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



5132

Livraison à la SNCB : 04-07-1962 (Cockerill 3781)

Numérotation : 200.032 : 04-07-1962 - 31-12-1970
5132 : 01-01-1971 - 01-08-2003

Dépôts successifs : Schaerbeek : 04-07-1962 - 02-07-1975
Kortrijk : 02-07-1975 - 31-05-1987
Merelbeke : 31-05-1987 - 16-06-2002
Antwerpen-Dam/Noord : 16-06-2002 - 01-08-2003

Mise hors exploitation : 01-08-2003

Livrées successives : vert 02-06-1971 ⇔ jaune 11-09-1978

PHOTO 68-54 *Roborst, 29 juillet 1982. J-L VANDERHAEGEN.*



5133

Livraison à la SNCB : 09-07-1962 (Cockerill 3782)

Numérotation : 200.033 : 09-07-1962 - 31-12-1970
5133 : 01-01-1971 - 01-08-2003

Dépôts successifs : Dendermonde : 09-07-1962 ⇔ Kortrijk :
26-09-1976 ⇔ Merelbeke : 31-05-1987 ⇔ Hasselt :
29-05-1988 ⇔ Antwerpen-Dam/Noord : 15-10-1998 ⇔
en parc : 15-12-2002

Mise hors exploitation : 01-08-2003 (vendue à la société italienne *Ventura* en 04-2004)

Livrées successives : vert 1970 : entre 1970 et 1971
jaune 07-03-1983

PHOTO 68-55 *Bruxelles-Midi, 25-09-1980. VANDERHAEGEN.*



5146

Livraison à la SNCB : 27-09-1962 (Cockerill 3795)

Numérotation : 200.046 : 27-09-1962 - 31-12-1970
5146 : 01-01-1971 - 01-08-2003

Dépôts successifs : Monceau : 27-09-1962 - 16-02-2002
Antwerpen-Noord : 16-02-2002 - 01-08-2003

Mise hors exploitation : 01-08-2003

Livrées successives : vert 1970 : entre 1970 et 1972
jaune 23-05-1978

PHOTO 68-56 *5146 + 5138, Galmaarden, 23 août 1983. Jean-Luc VANDERHAEGEN.*



5156

Livraison à la SNCB : 27-12-1962 (Cockerill 3880)

Numérotation : 200.056 : 27-12-1962 - 31-12-1970
5156 : 01-01-1971 - 01-08-2003

Dépôts successifs : Dendermonde : 27-12-1962 - 13-02-1963
Hasselt : 13-02-1963 - 29-05-1988
Antwerpen-Dam/Noord : 29-05-1988 - 15-12-2002
en parc : 15-12-2002 - 01-08-2003

Mise hors exploitation : 01-08-2003

Livrées successives : vert 1970 : entre 1970 et 1972
jaune 10-07-1979

PHOTO 68-57 *Antwerpen-Dam, 15-03-1990. VANDERHAEGEN.*



5157

Livraison à la SNCB : 29-12-1962 (Cockerill 3890)

Numérotation : 200.057 : 29-12-1962 - 31-12-1970
5157 : 01-01-1971 - 01-08-2003

Dépôts successifs : Schaerbeek : 29-12-1962 - 20-12-1965
Hasselt : 20-12-1965 - 29-05-1988
Antwerpen-Dam/Noord : 29-05-1988 - 15-12-2002
en parc : 15-12-2002 - 01-08-2003

Mise hors exploitation : 01-08-2003

Livrées successives : vert 1970 : entre 1970 et 1972
jaune 02-09-1979

PHOTO 68-58 Budel, 12 septembre 1987. Pierre HERBIET.



5158

Livraison à la SNCB : 14-01-1963 (Cockerill 3891)

Numérotation : 200.058 : 14-01-1963 - 31-12-1970
5158 : 01-01-1971 - 01-08-2003

Dépôts successifs : Hasselt : 14-01-1963 ⇨ Aarschot : 02-08-1963 ⇨ Leuven : 02-08-1963 ⇨ Hasselt : 26-06-1964 ⇨ Antwerpen-Dam/Noord : 29-05-1988 ⇨ en parc : 15-12-2002

Mise hors exploitation : 01-08-2003

Livrées successives : vert 1970 : 18-08-1970
jaune 16-01-1981

PHOTO 68-59 Aarschot, 16-04-1980. Jean-Luc VANDERHAEGEN.



5162

Livraison à la SNCB : 11-02-1963 (Cockerill 3886)

Numérotation : 200.062 : 11-02-1963 - 31-12-1970
5162 : 01-01-1971 - 01-08-2003

Dépôts successifs : Schaerbeek : 11-02-1963 - 15-01-1981
Dendermonde : 15-01-1981 - 29-05-1988
Antwerpen-Dam/Noord : 29-05-1988 - 15-12-2002
en parc : 15-12-2002 - 01-08-2003

Mise hors exploitation : 01-08-2003

Livrées successives : vert 1970 : entre 1970 et 1973
jaune 06-09-1983

PHOTO 68-60 Diest, 22-04-1982. Jean-Luc VANDERHAEGEN



5164

Livraison à la SNCB : 29-12-1962 (Cockerill 3888)

Numérotation : 200.064 : 29-12-1962 - 31-12-1970
5164 : 01-01-1971 - 01-08-2003

Dépôts successifs : Schaerbeek : 29-12-1962 - 21-02-1979
Kortrijk : 21-02-1979 - 08-04-1979
Hasselt : 08-04-1979 - 03-06-1984
Antwerpen-Dam/Noord : 03-06-1984 - 15-12-2002
en parc : 15-12-2002 - 01-08-2003

Mise hors exploitation : 01-08-2003

Livrées successives : vert 1970 : entre 1970 et 1973
jaune 23-03-1979

PHOTO 68-61 Aarschot, 16-04-1980. J-L VANDERHAEGEN.





Le 5 avril 2005, la 9105 manoeuvre quatre wagons chargés de vieux rails dans l'Atelier Central de la Voie de Schaerbeek. Dans quelques jours, elle cèdera sa place à des locomotives de la série 73.

Simon DE RIDDER.

Déclin et renouveau des 91

Avec la réforme des 9105, 9116, 9119, 9122, 9125, 9140, 9142 et 9154 intervenue le 20 février 2005 (voir EN LIGNES 66 page 43), il n'y a officiellement plus de locotracteurs de la série 91 en service à Infrabel. Sur les 60 locotracteurs que compte la série, il ne subsiste plus officiellement que 18 unités en service. Situation et avenir de la série.

Le 20 février 2005 a marqué un nouveau recul de l'utilisation des locotracteurs de la série 91 sur le réseau. A cette date, toutes les machines en activité chez Infrabel ont en effet cédé leur place à des locomotives de la série 73 (voir EN LIGNES 68 page 42). En pratique toutefois, certains locotracteurs sont restés en service au-delà de cette date, du fait que tout le personnel de conduite concerné n'était pas encore initié à la conduite des 73. C'est le cas des 9105 (Atelier Central Infrabel de Schaerbeek), 9140 (Atelier Central Infrabel de Bascoup) et 9122 (Mons).

Pendant que la 9105 manoeuvre toujours à l'Atelier Central de la Voie de Schaerbeek, la relève est déjà en vue. Au fond de l'image, on aperçoit en effet les 7354 et 7355 que viennent d'amener la 8213. La 7360, non visible sur la photo, est également sur place.

Simon DE RIDDER, 5 avril 2005.



L'effectif de la série se trouve ainsi actuellement ramené à seulement 18 unités. L'arrivée de nouveaux véhicules genre chariotracs pourrait bien encore réduire cet effectif. Voici la situation des 18 machines subsistantes, dépôt par dépôt, et leur utilisation le plus souvent très discrète.

Merelbeke : 7 machines : 9109 (en réserve), 9123, 9132, 9136, 9138, 9150 (garée en attente de radiation), 9152. Trois machines sont utilisées de manière régulière. Deux machines évoluent à l'atelier de traction de Merelbeke : une pour assurer les manoeuvres à l'atelier même; la seconde pour manoeuvrer le matériel passant au car-wash et au tour en fosse. Le troisième locotracteur est utilisé à l'Atelier Central de Gentbrugge.

Charleroi-Sud : 4 machines : les 9111 (mutée à Hasselt), 9124 (garée en attente de radiation), 9128, 9149. Deux locotracteurs sont utilisés pour assurer les manoeuvres des locomotives à l'atelier de traction de Charleroi-Sud. Notons à ce sujet que la 9149 qui avait été équipée d'un attelage Henri-cot et avait perdu ses quatre tampons (voir *EN LIGNES 64* page 34), a retrouvé son état original.

Kinkempois : trois machines : les 9146, 9156, 9158. Une machine est active à l'atelier de traction de Kinkempois, pour manoeuvrer le matériel passant au car-wash.

Stockem : trois machines : les 9135, 9153, 9159. Une locomotive est utilisée pour assurer les manoeuvres des automotrices et autorails à l'atelier de traction de Stockem.

AC Salzinnes : une machine : la 9147. Elle est utilisée conjointement avec les 8066, 8067, 8068 et 8069 aux manoeuvres dans les emprises de l'Atelier Central de Salzinnes.

Depuis le mois de mars, le 9111 de Charleroi-Sud est utilisé au dépôt de Hasselt en remplacement d'une locomotive de la série 73. En effet, celle-ci, dépendant de B-Cargo est facturée chèrement à l'atelier, si bien que l'utilisation d'un 91 s'avère plus économique.

PHOTO 68-63

Le 13 août 1999, les 9160 et 9138 assuraient les manoeuvres à l'atelier de traction de Merelbeke. La 9160 a été vendue en mai 2005 à la société italienne Gleisfrei. Pierre HERBIET.



Le dépôt de Merelbeke utilise régulièrement trois 91. Ici, la 9132 manoeuvre l'automotrice Break 390 vers l'atelier. Roger CRIKELAIRE, 23 janvier 1999.



Un locotracteur de Merelbeke assure toujours des manoeuvres dans l'enceinte de l'Atelier Central de Gentbrugge. Cet établissement est spécialisé dans les révisions et réparations de wagons. 9109, février 2001. Kristof AVONDS.





PHOTO THEME 67 ↑

Une image appartenant désormais au passé : la 9119 manoeuvrant une rame sur la voie sortant de l'Atelier Central de l'Infrastructure de Schaerbeek.

*Jean-Luc VANDERHAEGEN,
30 janvier 2002.*



PHOTO THEME 67 ←

Le 14 mars 2001, la 9122 affectée au département Infrastructure de Mons, manoeuvre des wagons chargés de gravier à Braine-le-Comte.

Pierre HERBIET.

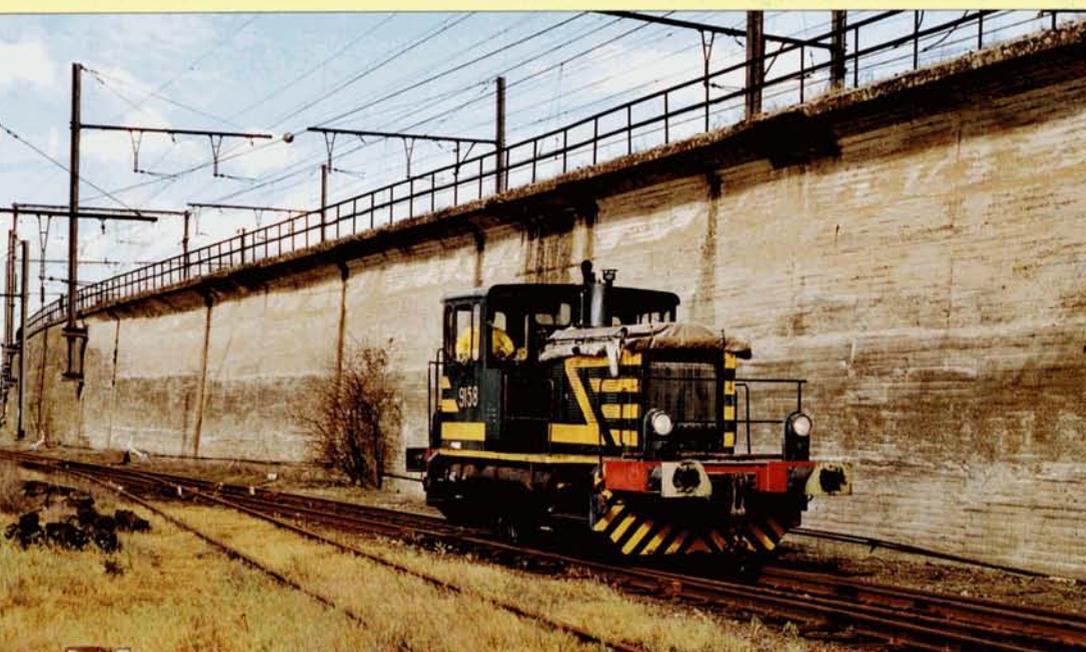


PHOTO THEME 67 ←

L'atelier de Kinkempois utilise encore régulièrement un ou deux locotracteurs pour manoeuvrer les engins passant au car-wash ou au tour en fosse.

*Jean-Luc VANDERHAEGEN,
17 mai 2001.*

PHOTO THEME 67

L'atelier de traction de Charleroi-Sud utilise les 9128 et 9149 pour manoeuvrer les locomotives, tandis que les autorails le sont à l'aide d'un véhicule chariotrac muni d'un attelage spécial. Ici, la 9128 devant l'atelier, le 23 mai 2005.

Pierre HERBIET.



PHOTO THEME 67

La 9149 a retrouvé ses buttoirs et son attelage traditionnel à crochet. Cet engin est toujours affublé d'un grand numéro 1, tandis que son vrai numéro est masqué par des rectangles bleus, sauf celui inscrit sur la porte d'accès.

Pierre HERBIET, 23 mai 2005.



PHOTO-THEME 67

Bien qu'officiellement réformé depuis le 20 février 2005, le 9140 est toujours en activité et utilisé à l'Atelier Central Infrabel de Bascoup.

Serge MARTIN, 12 mai 2005.



Les premiers pas des 90-91 de la SNCB

La revue "Info SNCB" du mois d'octobre 1961 nous informait de l'arrivée imminente des locotracteurs type 230, qui permettront, durant de longues années, de desservir de manière économique les lignes industrielles ou à exploitation simplifiées, ainsi que les raccordements et faisceaux de garage des gares de moyenne importance. Le texte est repris " in extenso ".

" La gare de Ciney recevra le locotracteur 230.001 le 1er avril 1961. Cette phrase laconique et anodine - qui avait tout l'air d'un poisson d'avril - marqua cependant le début de la réalisation pratique d'une modification importante dans la méthode d'exploitation des gares. En effet, dans certaines régions, les caboteurs - petits trains " départementaux " de marchandises - ne circulaient que quelquefois par semaine, et ces convois étaient remorqués par des locomotives à vapeur de forte puissance, groupées naturellement en séries,

suyant un roulement rigide. Il était très difficile de déroger à cette organisation malgré le désir du service de l'Exploitation d'accélérer les dessertes et de mieux satisfaire la clientèle. Pour assouplir le service dans une mesure aussi large que possible, il a été décidé de doter les gares de moyenne importance de leurs engins de traction propres, conduits par des agents dépendant du chef de gare et se trouvant à l'entière disposition de ce dernier pour effectuer les manoeuvres à la gare d'attache et la desserte des gares situées dans un rayon d'action limité.

A partir des mois d'avril et de mai 1961, égrenées le long de la ligne du Luxembourg, les gares de Ciney, d'Ottignies, de Gembloux, de Marloie et de Jemelle ont été dotées de locotracteurs Diesel, engins très sobres, remplaçant les locomotives à vapeur ayant un trop bon appétit. L'entretien journalier de l'engin est assuré par le conducteur lui-même, tandis que les travaux à plus grande périodicité

sont effectués par une équipe mobile d'ajusteurs se déplaçant à bord d'une camionnette spécialement aménagée, dépendant de la remise de Ronet.

Depuis quelque temps déjà (ndlr : le 31 juillet 1960), même les autorails avaient quitté la ligne 128 Ciney-Yvoir. La nature reprenait ses droits et l'herbe envahissait la voie. Seul le halètement d'une locomotive type 29 venait encore de temps à autre troubler le silence de la sauvage vallée du Bocq et la quiétude des jolis villages qu'elle abrite. Mais, le 1er avril, y est apparu un jouet de géant, un petit locotracteur vert, assorti au tendre feuillage des bouleaux et aux flamboyants genêts, mettant à nouveau en fuite lièvres et faisans... "

La SNCB acquit finalement 10 locotracteurs du type 230 et 50 du type 230.1, qui formèrent le 1er janvier 1971 les séries 90 et 91. Ils se différenciaient principalement par leur moteur Diesel (Cockerill 4-175 CO, 4 cylindres, 245 CV pour

Le locotracteur 230.008, futur 9008 et 9108, en service sur la ligne 128 entre Sovet et Braibant.

Photo : SNCB.





Le 230.007, futur 9007 et 9107, photographié à l'atelier de Ronet, peu après sa livraison à la SNCB.

Photo SNCB.

les 230, et 6-175 CO, 6 cylindres, 280 CV pour les 230.1).

Les deux séries reçurent par la suite un nouveau moteur Diesel GM 12V71N de 245 kW. A cette occasion, les 9001 à 9010 furent renumérotés 9101 à 9110.

Ces locotracteurs ont sillonné toutes les lignes à caractère local et industriel, et chaque gare de moyenne importance en comportait au moins un exemplaire pour les manoeuvres et la desserte des raccordements.

Avec la fermeture des lignes à exploitation simplifiée, l'abandon des raccorde-

ments et la diminution de manoeuvres liées à la formation des trains, la fermeture de nombreux ateliers, leur utilisation se raréfia; certains exemplaires furent mutés à la Direction Infrastructure, qui les employa pour préparer ses trains ou même pour remorquer des trains de travaux légers. Leur faible puissance alliée à une vitesse en ligne limitée à 40 km/h sonna le glas de cette série d'engins chez Infrabel, retirée officiellement de l'exploitation le 20 février 2005.

Sans conteste, les 91 ont marqué de leur empreinte le réseau belge et ont permis à nombre d'installations de bénéficier d'un sursis supplémentaire. Au-

jourd'hui donc, les derniers exemplaires terminent lentement leur vie à la SNCB. Plusieurs machines chanceuses ont néanmoins pu reprendre du service sur des réseaux industriels en Belgique, France et Italie.

Cockerill a construit des centaines de locotracteurs semblables aux 90-91 de la SNCB, tant pour des réseaux industriels que des raccordés, non seulement en Belgique, mais également dans une grande partie du monde. Aujourd'hui, il subsiste encore une petite centaine d'unités en service dans notre pays. Nous aurons certainement l'occasion d'y revenir dans une prochaine édition.

*Le 4 août 1983, le 9155 manoeuvre une rame de ballast sur le raccordement des Carrières de Spontin, sur la ligne 128 Ciney - Yvoir.
Philippe DIEU.*



Seconde vie

Des 60 locotracteurs d'origine, 42 ont déjà été réformés. Parmi ceux-ci, huit ont eu la chance de trouver un nouvel acquéreur. D'autres machines seront certainement revendues dans les prochains mois. Voici la liste de ces locomotives (entre parenthèses : la date de vente) :

- **9112** (10-2002) : Peter Marcy à Antwerpen (SATI);
- **9107** et **9157** (11-2004) : ASA à Hemiksem. La 9107 est actuellement utilisée dans le port d'Antwerpen;
- **9126** (04-2005) et **9155** (02-2005) : Rails & Traction et louées à MANUFRET. La 9155 est en service chez ALZ à Genk. La 9108 a également été acquise, mais pour récupération de pièces pour les autres locomotives.
- **9118** et **9131** (06-2004) : société de ferrailage Swiss Rail S.M.E. à Culoz (France). Les 9130 et 9137 ont également été acquis, mais uniquement pour servir de magasin de pièces.
- **9151** (01-2005) : sauvegardée par le Stoom Centrum Maldegem.
- **9110** (07.2004) et **9160** (05-2005) : Gleisfrei (Italie).



Le 9151 est préservé par le Stoom Centrum Maldegem. Il est actuellement le seul locotracteur de sa série à avoir été acquis à des fins historiques. Lors du festival vapeur annuel du SCM qui s'est tenu le week-end du 1er mai, il remorquait un petit train de marchandises. Maldegem, 1er mai 2005.

Christian DOSOGNE.

PHOTO-THEME 67 *Le 9107, acquis par la société A.S.A d'Hemiksem, est actuellement utilisé dans le port d'Antwerpen. Le locotracteur est dans un bien triste état et aurait besoin d'une bonne révision. Quai 121, 27 mai 2005.*

Pierre HERBIET.





PHOTO-THEME 67 *Beaucoup plus intéressant est le 9155 appartenant à la société Rails & Traction, révisé et repeint dans une livrée orange, et utilisé depuis avril 2005 dans l'usine sidérurgique ALZ à Genk.*

Alphons DE GREEUW, 20 mai 2005.

PHOTO THEME 67 *La société française Swiss Rail France S.M.E. d'Epernay, utilise sur son chantier de ferrailage de Culoz les 9118 et 9131. Ces deux locotracteurs furent acquis à la SNCB en juin 2004. Les 9130 et 9137 ont également été acquis par S.M.E. en novembre 2004, mais uniquement pour servir de magasin aux deux premiers. On se rappellera que le 9131 était auparavant utilisé à l'Atelier Central de Salzinnes. Les 9118 et 9131 en plein travail sur le chantier de Culoz. En voie principale, un train régional remorqué par la BB 22.353 et composé de deux voitures UIC et de deux voitures USI, arrive en gare.*

Pierre HERBIET, 12 avril 2005.





PHOTO 68-65 ←
*Les 9137 et 9130
 garés sur une voie
 de débord et utilisés
 comme magasin de
 pièces.*
 Pierre HERBIET, 12
 avril 2005.



PHOTO 68-66 ↓
PHOTO THEME 67 ←
*Les deux locotracteurs à l'ouvrage
 dans leur nouvel en-
 vironnement, domi-
 né par la montagne
 du Grand Colom-
 bier.*
 Pierre HERBIET, 12
 avril 2005.



Hier

Manage a connu jusqu'à présent trois gares. La première fut érigée en 1842, lors de la construction de la ligne 117 Braine-le-Comte - Luttre. Elle sera remplacée en 1895 par une nouvelle gare aux proportions imposantes. Elle présentait un caractère insolite avec son style néo-baroque et ses vitraux intérieurs qui en accentuaient encore le style majestueux. Elle devait son cachet aux nombreuses visites que rendait le souverain de l'époque, Léopold II, à Monsieur Warocquier, directeur des Charbonnages, en résidence au château de Mariemont tout proche. Ce magnifique bâtiment a malheureusement été démoli au milieu des années septante, pour faire place à une troisième gare, dans le cadre de la modernisation de la ligne et de son électrification. Le nouveau bâtiment est moderne et fonctionnel. Il abrite tous les locaux pour le service voyageurs, mais aussi des locaux techniques et de services, ainsi que le block 35 de type "tout relais". Depuis quelques semaines, par mesure d'économie, la délivrance des billets a cessé, et Manage devient ainsi un simple point d'arrêt... Ci-dessus : la seconde gare au moment de toute sa splendeur. Ci-dessous, le même site aujourd'hui. Document et photo : Christian DOSOGNE.

Aujourd'hui

il y a 55 ans ...



PHOTO BD-208 Il y a juste 55 ans débutait la livraison des premières motrices PCC que la SNC. avait commandé en 1949. Numérotées 10395 à 10418, leur livraison s'étala de août à décembre 1950. Semblables à la motrice 10419 acquise par la SNCV le 30 avril 1948 aux Tramways Bruxellois, ces motrices ne donnèrent pas satisfaction, leur suspension n'étant pas adaptée aux lignes vicinales à écartement métrique, ce qui entraîna leur réforme prématurée en 1960 et leur revente aux tramways de Belgrade, en Yougoslavie. Le 3 juin 1954, la motrice 10406 vient de franchir la Sambre devant la gare de Charleroi-Sud. Bruno DEDONCKER, collection PFT ©.

PHOTO 68-67 Le 14 juillet 1975 était livrée à la SNCB la première locomotive de la série 20. En 1969, la SNCB et l'industrie belge avaient entamé l'étude d'une grosse locomotive quadricourant de 7000 CV. En 1971, comme l'étude n'était toujours pas achevée et que le besoin en machines polycourant se faisait urgent, la SNCB commanda les six locomotives de la série 18. Pour ne pas abandonner le projet, il fut décidé de modifier les plans pour en faire un engin monocourant : la série 20 était née. Construites par la BN et les ACEC, les 25 unités furent livrées de 1975 à 1978. Le 27 juin 1980, la 2001 remorquait le célèbre "Freccia del Sole", photographié à Bruxelles-Petite Île lors de son transfert à vide de Forest-Midi à Bruxelles-Midi. Pierre HERBIET.

il y a 30 ans ...



il y a 15 ans ...



Il y a 15 ans débutait l'exploitation de deux nouveaux chemins de fer touristiques. Le premier, baptisé "Vennbahn", reprit l'exploitation des lignes 48 et 49 entre Eupen - Raeren - Monschau - Sourbrodt - Bütgenbach et Büllingen. L'inauguration en grande pompe du réseau eut lieu le 2 juin 1990. Pour l'occasion, un train composé de voitures allemandes, parmi lesquelles cinq voitures historiques du célèbre "Rheingold", effectua deux allers-retours entre Raeren et Monschau, et un troisième jusque Büllingen. Le train était encadré par la 218 148-5 de la DB et la 5541 de la SNCB. Voici ce train inaugural en gare de Raeren. Henri CHAUVEHEID.

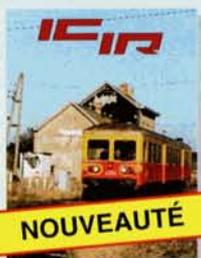
PHOTO 68-68 *Le second réseau était celui du TTMM (Train Touristique de la Meuse et de la Molignée), qui exploitait la ligne 150 entre Ermeton-sur-Biert - Maredsous et Falaën. Le service était assurée par le 554.18 du PFT. La mauvaise exploitation et le manque de sérieux des responsables entraîna toutefois rapidement l'abandon du projet. Le 31 juillet 1990, le 554.18 vient de déboucher du tunnel de Maredsous et se dirige vers Ermeton-sur-Biert. Photo : PFT.*

il y a 15 ans ...



Livres

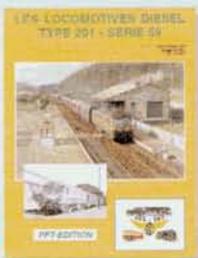
PFT-Editions



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.

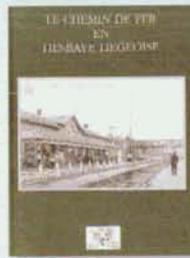
A4 - 280 pages
540 photos
€ 49,00 - 1905 g



PROMENADE FERROVIAIRE AU PAYS D'ATH

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.

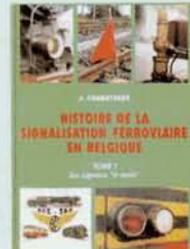
21 x 27 cm
127 photos en noir et blanc
€ 23,50 - 750 g



SNCB 75 NMBS

Cet ouvrage bilingue retrace en images les faits marquants 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 FERROVIAIRE EN BELGIQUE 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 FERROVIAIRE EN BELGIQUE 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
€ 18,60 - 750 g



LE RAIL BRUXELLOIS EN IMAGES

Le rail à Bruxelles présenté en photos.

195 pages
186 photos en noir et blanc
€ 11,16 - 750 g

En Lignes

EN LIGNES

abonnement 2005

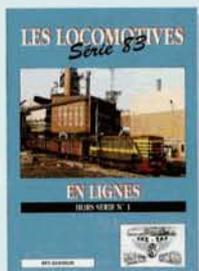
Belgique	€ 36,00
étranger (Europe)	€ 42,00
étranger (hors Europe)	€ 49,00



■ 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 67	par numéro :	€ 8,50	260 g

□ reliure pour EN LIGNES € 11,16 550 g

EN LIGNES - hors série

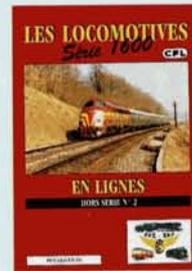


hors série n°1

LES LOCOMOTIVES SERIE 83

A4 - 50 pages
100 photos

€ 9,75 - 255 g

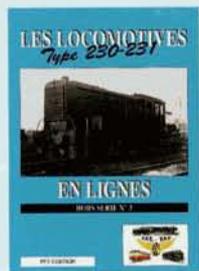


hors série n°2

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

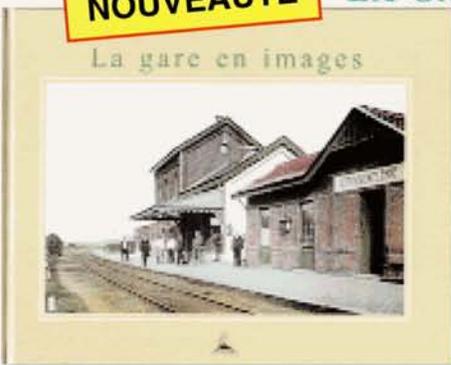
A4 - 80 pages
100 photos

€ 14,75 - 255 g

- 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

NOUVEAUTÉ

LA GARE EN IMAGES



LA GARE EN IMAGES

L'architecture des gares présentée en textes et en photos. Tome 1.

Livre cartonné 27 x 21,5 cm - 112 pages
100 photos noir et blanc
€ 30,00 - 750 g
Communication : "LA GARE EN IMAGES"

Photos

Photos EN LIGNES

Les photos publiées dans EN LIGNES et portant un numéro (par exemple PHOTO 68-24) peuvent être obtenues au format 10x15 cm en couleurs, sauf les numéros suivis de la mention NB (par exemple PHOTO 68-29 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 28-10-2005; date de livraison: +/- 15-12-2005. 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 (Utiliser cette adresse obligatoirement pour les commandes par mail)

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.pfttp.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° 55 : Les locomotives série 51 (15 photos) € 10,00 75 g
- N° 56 : Les locomotives série 64 € 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 chinoises € 10,00 75 g
- N° 61 : Les 62 en activité au Luxembourg € 10,00 75 g
- N° 62 : Les autorails avant le plan IC-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
- N° 65 : Les 3600 CFL € 10,00 75 g

PHOTO-THEME 67 :

Prix : € 10 + frais de port 75 g. Communication : PHOTO-THEME 67

- 67-01 : 9140 à Bascoup (voir page 57)
- 67-02 : 9119 à Schaerbeek (voir page 56)
- 67-03 : 9122 à Braine-le-Comte (voir page 56)
- 67-04 : 9156 à Kinkempois (voir page 56)
- 67-05 : 9128 à Charleroi-Sud (voir page 57)
- 67-06 : 9149 à Charleroi-Sud (voir page 57)
- 67-07 : 9107 dans le port d'Antwerpen (voir page 60)
- 67-08 : 9155 chez ALZ à Genk (voir page 61)
- 67-09 : 9118 et 9118 à Culoz (voir page 61)
- 67-10 : 9118 et 9118 à Culoz (voir page 62)

Articles divers

Pin's

- Pin's locomotive Diesel type 201 € 2,50 16 g
- Pin's locomotive Diesel série 60 verte € 2,50 16 g
- Pin's locomotive Diesel série 60 jaune € 2,50 16 g
- Pin's locomotive électrique 101.012 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 16 g
- 2005 : € 10,00 16 g

Cassette vidéo - DVD

- La 26.101 du PFT (DVD) : € 21,00 16 g



La 26.101 en DVD

Commande 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 aabri-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	€ 1,90
jusque 250 g	€ 1,50	€ 4,50
jusque 350 g	€ 1,50	€ 4,50
jusque 500 g	€ 2,60	€ 7,90
jusque 1000 g	€ 2,60	€ 7,90
jusque 2000 g	€ 3,60	€ 18,90
jusque 3000 g	€ 5,80	€ 21,90
jusque 4000 g	€ 6,65	€ 21,90
jusque 5000 g	€ 7,50	€ 21,90

ARTICLE EN VOIE D'EPUISEMENT

