

EN LIGNES



REVUE BIMESTRIELLE

N° 79 - JUIN 2007 - € 8,50

SUISSE : 13,70 CHF

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

Patrimoine Ferroviaire et Tourisme



Editorial

Si le début d'année se révélait plutôt morose avec une interdiction de circuler persistante et des frais qui ne cessaient d'augmenter, les mois qui suivirent apportèrent - heureusement - leur lot de bonnes nouvelles. La première est évidemment l'arrivée sur notre sol de la P8 roumaine, une locomotive qui s'est fait attendre deux petites années. On ne connaîtra sans doute jamais le motif réel de ce retard; ensuite, l'interdiction de circulation a été levée par le ministre compétent. Enfin, les rapports entre associations et groupe SNCB ont été redéfinis, ce qui permet maintenant de déterminer exactement les personnes de contact. Et pour couronner, le tout, la gare de Purnode est atteinte; ne ratez en aucun cas les deux journées spéciales prévues le week-end des 30 juin et 1er juillet.

Bonne lecture.

NOS CHEMINS DE FER 2 AUTORAILS 1980-2005 - tome 1

Voici le deuxième recueil de photos de notre collection "Nos chemins de fer". Il est consacré aux autorails de la SNCB photographiés durant la période 1980-2005. Il sera publié en deux tomes. Le premier reprend les autorails des séries 40, 41, 43, 44 et 45. L'ouvrage comprend 106 photos couleurs, avec légendes bilingues français/néerlandais.



Format oblong 21 x 15 cm
Couverture cartonnée rigide - reliure au fil de lin.
Prix : € 25 + frais d'envoi (poids 600 g).
Communication : "Autorails 1".
Voir les modalités de paiement reprises en page 3.

L'HISTOIRE DES CHEMINS DE FER

Henri Scaillet est l'auteur de trois livres qu'il a consacrés à sa vie de cheminot, et de chauffeur conducteur plus particulièrement. Il a choisi de confier la publication du quatrième volume au PFT; il y raconte à sa façon l'histoire des chemins de fer, en décrivant en détail les situations qu'il a connues.

Le livre comporte 208 pages en noir et blanc, illustrées de 200 photos et dessins provenant de la photothèque du PFT.



Format 15 x 24 cm - couverture souple - reliure au fil de lin.
Prix : € 20 + frais d'envoi (poids 600 g). Communication : "Histoire CF". Voir les modalités de paiement en page 3.

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 : trains HO belges et allemands, livres, cassettes VHS (surtout suisses), cartes postales (belges et suisses). Liste complète sur : <http://users.skynet.be/fa058639/vente/htm>

PFT-agenda

- **Samedi 2 juin** : voyage PFT entre Ciney et Purnode avec la P8
- **Samedi 30 juin et dimanche 1er juillet** : centenaire de la ligne 128.
- **Dimanches et jours fériés du 24 juin au 28 octobre** : circulations sur la ligne 128 (voir horaire page11)
- **Samedi 8 et dimanche 9 septembre** : journées du patrimoine, ouverture du musée du rail de Saint-Ghislain
- **Samedi 8 décembre** : bourse d'échange au musée du rail de Saint-Ghislain

Nous avons appris le décès de Marcel VAN ESCH. Marcel était membre du PFT depuis sa création; il n'a jamais raté un seul de nos voyages. Le PFT présente toutes ses condoléances à sa famille et ses proches.



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, Serge MARTIN, Alain DEFECHEREUX, Eric VAN HOECK, Walter PINET.

Remerciements (par ordre alphabétique)

Patrice AIROLDI, Alessandro ALBE, Dominique ALLARD, Christian AUQUIERE, Günther BARTHS, Emile BECKER, Armand BEERLANDT, William BOECKX, Johnny BRAUNS, la DB, Willy DEMOULIN, Michel DE ESCH, Henk DE JONGHE, D. DELATTE, Simon DERIDDER, Wim DE RIDDER, Julien DUCARME, Jean-Marc FRYBOURG, Philippe GOUSSET, Michel HANSSENS, Kristof HONEE, Bart KOOLS, Gilbert LAURENT, Vincent LINDERS, Tommy MAEREMANS, Bruno MALFAIT, Koen MONTE, Thierry NICOLAS, Geert PACKET, Eric PAULUS, Hans PAULUS, Serge PLETGEN, Christian RUQUOY, Benoit SCHOCKAERT, Willy SMEULDERS, la SNCB, Yves STEENEBRUGGEN, Daniel THIELEMANS, Vincent TORTEROTOT, Tutto Treno, 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)473.39.35.54 FAX : +32.(0)65.66.45.41
✉ inform@pftsp.be Internet : www.pftsp.be

Numéro de TVA : BE 435.339.562

Abonnement 2007

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 2007". 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)473.39.35.54
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 79 - JUIN 2007



COUVERTURE AVANT :

PHOTO 79-01

Lors du dernier voyage PFT en Ukraine qui s'est déroulé du 27 avril au 7 mai, notre train spécial a été remorqué entre Vladimir Wolynskij et Lvov par la locomotive à vapeur EM735-72. Le convoi passe ici devant les photographes et vidéastes à Iwaniyschi le 28 avril. PFT.



COUVERTURE ARRIERE

PHOTO 79-02 Le 8 avril, départ de Den Haag de l'IC B 635 Amsterdam - Bruxelles-Midi. La première voiture est repeinte dans la nouvelle livrée HSA. Serge MARTIN.

PHOTO 79-03 Le 14 mars à Luxembourg, l'EC 296 Jean Monnet était remorqué par la 2005, tandis que la 2006 était remorquée comme véhicule. Serge MARTIN.

S O M M A I R E

PFT-Service - Editorial 2

Nouvelles du PFT 4

Hier - aujourd'hui 13

Tunisie : l'Oued Seldja 14

Il y a 50 ans : les TEE 16

Actualité étrangère 32

Actualité belge 41

Statistiques	41
Locomotives électriques	41
Locomotives Diesel	47
Automotrices	49
Voitures	51
Infrabel	54
Divers	58
Sociétés privées	60

Radiations 62

Il y a ... 64

PFT-Boutique 66

LA P8 EST ARRIVEE !



Au terme de 34 mois de travaux de restauration, au terme de 18 mois d'interminables tracasseries administratives, au terme d'un voyage de 2100 kilomètres accomplis en 12 jours à travers la Roumanie, la Hongrie, la Slovaquie, la Tchéquie, l'Allemagne et la Belgique, notre P8 est enfin arrivée à Schaerbeek le vendredi 30 mars. Voici en images le récit de cette formidable aventure.



03 février 2001 Début de l'aventure, avec l'achat officiel de la 230.084 des CFR. Cette P8 fut construite par Henschel en 1921 sous le numéro 18939. Elle se trouvait garée à l'état d'épave à Bacău, dépouillée d'une grande partie de ses accessoires, mais avec une chaudière particulièrement bien conservée. PFT.

avril 2002 La restauration de la machine a été confiée à la société Cumeg à Cluj Napoca. Vu la distance - près de 500 km - et l'état technique de la locomotive, il n'était pas possible de la transférer remorquée comme marchandise roulante. Il a donc fallu la démonter partiellement et la transporter sur wagons. PFT.



juin 2002 L'excellent état de la chaudière est confirmé, les travaux de restauration de la locomotive peuvent donc réellement débuter. Voici une vue intérieure du foyer. PFT.

avril 2003 Tous les essieux sont mesurés et soumis à un contrôle aux ultrasons réalisé par la SNCB; le remontage de tous les éléments de la locomotive peut commencer. PFT.

novembre 2003 Premier essai sous pression de la chaudière, en présence de M. Satin, délégué d'AiB/Vinçotte.

octobre 2004 Lentement mais sûrement, le remontage de la locomotive se poursuit. PFT.





mars 2005 La locomotive est pratiquement achevée, il reste à terminer quelques finitions, dont la sérigraphie. Par contre, les travaux de restauration du tender n'en sont qu'au début. PFT.



11 mai 2005 La P8 sous pression effectue ses premiers tours de roues devant l'atelier de la société Cumeq. Le tender est toujours en pleine restauration. PFT.

7 septembre 2005 Tous les travaux sont désormais terminés. Rebaptisée 64.169, notre locomotive est testée en ligne entre Cluj-Napoca et Huedin et retour. Nous pouvons donner le feu vert pour son transfert vers la Belgique. PFT.



octobre 2005 à mars 2007 Il aura fallu 18 mois pour réunir tous les documents nécessaires à l'exportation et au transport de la locomotive ! C'est avec l'aide d'un avocat roumain que les choses évoluèrent pour enfin aboutir au départ. PFT.

15 mars 2007 Le 15 mars 2007, après presque deux années d'immobilisation dans l'atelier, la P8 revoit pour la première fois la lumière du jour. Une inspection complète de la machine est réalisée. PFT.

19 mars 2007 PHOTO 79-99 En début d'après-midi, la P8 est transférée vers Cluj Triag, où les formalités administratives peuvent être exécutées. Désormais, l'optimisme a pris le dessus. Le transfert est assuré par la LDH125-138 de la société privée Transferiviar Grup. PFT.

20 mars 2007 PHOTO 79-04 Cette fois c'est le grand départ, la P8 quitte Cluj Napoca durant la nuit du 19 au 20 mars en direction d'Oradea. Le 20 mars, elle est tractée par la 60-954-2 des CFR. La photo est prise à Vadu-Crisului, alors que la locomotive Diesel est tombée en panne ! Le voyage débute bien... PFT.





21 mars 2007 PHOTO 79-05 La 64.169 arrive au petit matin dans la gare frontalière de Espiscopia Bihor. Dernière étape avant l'entrée en Hongrie. PFT.

21 mars 2007 PHOTO 79-06 Vers 11.00, la P8 va quitter définitivement la Roumanie et se trouve en tête du train pour la Hongrie. Un grand ouf de soulagement ! PFT.



21 mars 2007 PHOTO 79-07 ↑ PHOTO 79-08 ↓ Après une visite complète et un contrôle des documents en bonne et due forme, le feu vert est donné pour la traversée de la Hongrie. C'est la M62 322 des MAV qui assure la première partie du trajet. Ci-dessous, garage du train à Berettyoujfalu pour permettre le croisement avec un autre convoi. PFT.





22 mars 2007 La nuit du 21 au 22 mars est particulièrement éprouvante pour l'équipe présente sur la P8. La température extérieure affiche -5° et la machine circule tender avant. Tout le froid s'engouffre donc dans l'abri... La V43 1332 prend le relais de la M62 et arrive à Szob, dernière gare avant la frontière slovaque. PFT.



↓ **22 mars 2007** PHOTO 79-09

La Slovaquie fut déjà atteinte au milieu de la matinée. Notre P8 se trouve ici sur une voie d'attente à 61 afin d'être incorporée dans un autre train à destination de la Tchéquie. A droite de la P8, la locomotive de manoeuvre 210 005-5 des Chemins de fer slovaques évolue en gare. PFT.



23 mars 2007 PHOTO 79-10 ↓ Arrivée tôt le matin à Bratislava en Tchéquie. La 64.169 est placée en tête d'un lourd train de charbon; rassurez-vous, elle ne devra pas le remorquer ! PFT.





23 mars 2007 PHOTO 79-11 Vers 13.00, notre P8 quitte Malacky au crochet de la 230 063-0 des CD, pour la longue traversée de la Tchéquie jusqu'à la frontière allemande. PFT.



24 mars 2007 PHOTO 79-12 Au départ de Brno, deux locomotives de la série 230 des CD (230 025-9 et 230 023-4) sont nécessaires pour remorquer le train de marchandises dans lequel fut incorporée la P8. Arrivée à Kutna Hora, en Tchéquie. PFT.



24 mars 2007 PHOTO 79-13 La 130 020-1 quitte la gare tchèque de Kutna Hora, où elle a pris le relais de traction qui mènera le train jusqu'à Nymburg. PFT.



24 mars 2007 PHOTO 79-14 Vers 15.00, arrivée à Nymburg. La P8 est manoeuvrée par la 111 029-5, afin de l'incorporer dans un autre train à destination de l'Allemagne. PFT.



25 mars 2007 PHOTO 79-15 La 64.169 est arrivée à Decin, dernière étape avant l'entrée en Allemagne, incorporée en tête d'une rame de nouveaux wagons commandés par EWS en route pour le Royaume-Uni. PFT.



27 mars 2007 PHOTO 79-16 La P8 a dû patienter trois jours à Decin, le temps d'accomplir toutes les formalités pour le transit sur le réseau allemand. C'est en fin de soirée qu'elle quitte Decin au crochet de l'EuroSprinter 189 004-5 jusqu'à Dresden, où elle est photographiée.



28 mars 2007 PHOTO 79-17 Arrivée à Sangerhausen. C'est la 140 828-5 de Railion qui assurera sa remorque d'une seule traite de Dresden à Aachen West. PFT.



29 mars 2007 La P8 est arrivée à Aachen West, dernière grande étape avant son premier contact avec le sol belge. PFT.



30 mars 2007 PHOTO 79-18 C'est au crochet de la 241 801-0 de Railion que la 64.169 arrive enfin en Belgique vers 10.00 du matin. Elle passe ici à Gemmenich. PFT.



30 mars 2007 PHOTO 79-19 Quelques minutes plus tard, la P8 est à Montzen. PFT.

30 mars 2007 PHOTO 79-20 Le feu vert est donné peu avant 13.00 pour l'ultime étape qui mènera notre locomotive à Schaerbeek. La traction est assurée par B-Cargo à l'aide de la 5166. Dans quelques secondes, le tunnel de Veurs avalera le convoi. M HANSSSENS.

30 mars 2007 C'est finalement vers 18 heures que la 64.169 arrive à Schaerbeek. Inutile de dire que le champagne a coulé à flot... Avant sa mise en service, elle doit subir un nouvel essai hydraulique, le précédent étant déjà périmé. Sa première grande sortie est prévue le 1er juin sur la ligne 128. PFT.





LE CHEMIN DE FER DU BOCQ

Objectif atteint

La voie est opérationnelle jusque Purnode. A cet effet, les séances de travail se sont succédé de dimanche en dimanche (et même souvent en semaine) sans interruption depuis le mois de janvier.

La dernière phase de travail concernait le démontage de l'ancienne voie entre la sortie du tunnel de Purnode et la gare, ce qui fut fait au mois de février. Une fois les terrassements et les repérages accomplis, les nouvelles traverses ont été mises en place ainsi que de nouveaux rails de 50kg/m (au lieu des anciens rails de 40kg/m, très usés). En mars eut lieu le ballastage avec l'auto-rail ES remorquant la trémie. Vu la forte rampe de 16 mm/m sur la nouvelle section, le déchargement ne pouvait se faire qu'en descente, car la faible puissance de l'auto-rail ne permettait que de remonter la trémie vide ! Durant les vacances de Pâques, la bourreuse - louée pour deux jours à la SNCB - est entrée en action pour niveler et dresser la voie nouvellement posée.

Parallèlement, l'aménagement de la gare de Spontin s'est poursuivi avec l'assemblage d'un nouvel aiguillage sur le parking à côté de la voie. Une fois cet appareil réalisé, deux grues ont permuté l'ancien et le nouvel aiguillage; ce dernier, qui permettait auparavant l'accès à la cour aux marchandises, a été installé à l'extrémité de la voie d'évitement pour donner accès à un cul-de-sac.

La visite technique de l'infrastructure de la ligne (voie/ouvrages d'art) s'est déroulée le 18 avril et a récompensé le travail des bénévoles par une autorisation de circulation à 40km/h sur tout le parcours.

Avant le début de la saison, il restera la finition de l'évitement de Spontin et la construction du quai de Purnode. L'accès à ce dernier depuis la route doit se faire en traversant une propriété privée et nous avons dû négocier les conditions avec le propriétaire. Les responsables du PFT et les bénévoles de la 128 demandent donc aux amateurs et clients de respecter scrupuleusement les limites du chemin d'accès et du quai et de ne pas pénétrer sur le terrain de l'ancienne gare.

Officiellement, la saison débutera le di-



Le 25 mars 2007, l'équipe de la ligne 128 s'affairait au remontage de la voie entre le tunnel et la gare de Purnode. Christian AUQUIERE.

manche 24 juin pour s'étendre jusqu'au 28 octobre. Les circulations se dérouleront les dimanches et jours fériés durant cette période. Les excursions touristiques dans la vallée, combinant le train du Bocq et d'autres activités culturelles ou récréatives, auront lieu certains samedis.

La locomotive à vapeur 64.169 est également attendue certains jours d'été. A ce sujet, il ne faut pas manquer les journées festives du centenaire des 30 juin et 1er juillet.

Le 30 juin outre les excursions touristiques "Au fil du Bocq" et "Le train Buissonnier", un parcours pour photographes est prévu (attention, la réservation est obligatoire pour les activités de ce jour).

Le 1er juillet, il y aura des circulations

toutes les heures : deux locomotives à vapeur et une loco Diesel se relayeront pour assurer la remorque des trains. Ces derniers se croiseront à Spontin et l'échange de locomotive aura lieu à Dorinne-Durnal.

A noter que, durant ces deux jours, une exposition de photos et de modélisme est organisée dans la gare de Dorinne-Durnal de 10h00 à 18h00.

Durant votre visite sur la ligne, n'hésitez pas à remercier, féliciter ou rejoindre les bénévoles qui se sont dévoués depuis trois ans pour remettre cette magnifique section de ligne en état ! Il suffit de contacter Alain Defechereux au +32.(0)477.98.91.23.

Alain Defechereux.

Le 10 avril 2007, la ligne était ballastée à l'aide de l'ES 102 tandis que deux engins spécialisés loués à Infrabel opéraient pour cribler, bourrer et rectifier la voie. Le second engin se trouve à droite de la gare, derrière les arbres. Christian AUQUIERE.



LE CHEMIN DE FER DU BOCQ

HORAIRES DIENSTREGELING

Regardez selon la couleur du jour de votre visite, les horaires que nous vous proposons
Vergelijk de kleur van je bezoekdag met de kleur van de dienstregeling

JUIN						
lu	ma	me	je	ve	sa	di
18	19	20	21	22	23	24
25	26	27	28	29	30	

JUILLET						
lu	ma	me	je	ve	sa	di
						1
2	3	4	5	6	7	8
9	10	11	12	13	14	15
16	17	18	19	20	21	22
23	24	25	26	27	28	29
30	31					

AOÛT						
lu	ma	me	je	ve	sa	di
		1	2	3	4	5
6	7	8	9	10	11	12
13	14	15	16	17	18	19
20	21	22	23	24	25	26
27	28	29	30	31		

SEPTEMBRE						
lu	ma	me	je	ve	sa	di
					1	2
3	4	5	6	7	8	9
10	11	12	13	14	15	16
17	18	19	20	21	22	23
24	25	26	27	28	29	30

OCTOBRE						
lu	ma	me	je	ve	sa	di
1	2	3	4	5	6	7
8	9	10	11	12	13	14
15	16	17	18	19	20	21
22	23	24	25	26	27	28



Découvrez la ligne la plus spectaculaire de Belgique!

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
Purnode	10.44	12.44	14.44	16.44
Purnode	10.47	12.47	14.47	16.47
Dorinne-D.	10.54	12.54	14.54	16.54
Spontin	11.01/11.30	13.01/13.30	15.01/15.30	17.01/17.30
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	11.51	13.51	15.51	17.51

* Senenne + Halloy

Arrêt sur demande (faire signe au machiniste / geef een teken aan de bestuurder)

Ciney SNCB	12.05	14.05	16.05
Halloy*	12.10*	14.10*	16.10*
Braibant	12.12	14.12	16.12
Senenne*	12.24*	14.24*	16.24*
Spontin	12.28/12.30	14.28/14.30	16.28/16.30
Dorinne-D.	12.37	14.37	16.37
Purnode	12.44	14.44	16.44
Purnode	12.47	14.47	16.47
Dorinne-D.	12.54	14.54	16.54
Spontin	13.01/13.30	15.01/15.30	17.01/17.30
Senenne*	13.34*	15.34*	17.34*
Braibant	13.44	15.44	17.44
Halloy*	13.46*	15.46*	17.46*
Ciney SNCB	13.51	15.51	17.50



NOS EXCURSIONS ONZE UITSTAPPEN

Les samedis 30 juin,
11 août et 22 septembre

Les animateurs du Chemin de fer du Bocq vous convient à venir passer une journée exceptionnelle et inoubliable dans la vallée du Bocq...
Laissez-vous aller à ce moment de détente unique en son genre.

"Au fil du Bocq"

LA JOURNEE :

Rendez-vous à la gare de Ciney à 10H05. Balade en train, visite du moulin à eau de Spontin, temps libre au village à midi, trajet en bus musée vers Purnode et visite de la Brasserie du Bocq. Retour à Ciney vers 17H00.

Prix: €23/personne (enfant -12ans: €12)

"Le Train Buissonnier"

LA JOURNEE:

Départ de Ciney à 10H05. Découverte de la ligne du Bocq en autorail et trajet en autobus vicinal vers le village de Crupet. Au village, un repas du terroir vous sera servi dans un cadre agréable. Temps libre au village et retour en bus et en train vers Ciney à 17H00.

Prix: €39/personne (enfants -12ans: €24)

! Repas trois services compris !

Inscription obligatoire Inschrijving verplicht

Si ce programme vous intéresse, n'hésitez pas à vous inscrire 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 au ☎ 0477/989.123

30-06-2007 & 01-07-2007

Fête du Centenaire de la ligne du Bocq

30/06/2007

Excursions et parcours photos

Excursions touristiques
Toeristische uitstappen

Voir détails colonne de droite

Parcours photos - Foto rit

Circulation réservée aux amateurs de trains. Arrêts photos aux plus beaux sites de la ligne.

Réservation obligatoire - Verplichte inschrijving

0479/26.40.66 ou/of 0478/53.58.73
ou/of www.cfbocq.be

10.00 - 18.00

Gare de - Station van
Dorinne-Durnal

Exposition modélisme et photos
Foto's, modelbouwexpo

01/07/2007

Circulations renforcées
Trains Diesel et vapeur -
Stoom en dieseltreinen

Départ de Ciney toutes les heures de 10h05 à 17h05

Ciney SNCB	10→17.05
Halloy*	10→17.10*
Braibant	10→17.12
Senenne*	10→17.24*
Spontin	10→17.28/35
Dorinne-D.	10→17.49
Purnode	10→17.56

Purnode	10→18.00
Dorinne-D.	10→18.07/22
Spontin	10→18.30
Senenne*	10→18.34*
Braibant	10→18.44
Halloy*	10→18.46*
Ciney SNCB	10→18.51

Grande brocante / Grote rommelmarkt SPONTIN

05-08-2007

Ciney SNCB	8.05	9→18.05
Halloy*	8.10*	9→18.10*
Braibant	8.12	9→18.12
Senenne*	8.24*	9→18.24*
Spontin	8.28	9→18.28/35
Dorinne-D.	-	9→18.42
Purnode	-	9→18.49
Purnode	-	9→18.52
Dorinne-D.	-	9→18.59
Spontin	8.30	9→19.06/30
Senenne*	8.34*	9→19.34*
Braibant	8.44*	9→19.44
Halloy*	8.46*	9→19.46*
Ciney SNCB	8.51	9→19.51

Départ de Ciney toutes les heures de 8h05 à 18h05 suivant l'horaire ci-contre:
(dernier retour de Spontin vers Ciney à 19h30)



LES CIRCULATIONS

Vous l'avez lu dans l'encart du numéro précédent, le matériel sous statut " historique " est sous le coup d'une interdiction de circulation décrétée par la SNCB (Exploitant ferroviaire). Cette mesure entraîne la suspension de toute circulation touristique sur le réseau belge par les trois acteurs concernés : le PFT, le SCM (StoomCentrum Maldegem), et ... la SNCB elle-même ! Pire, cette interdiction serait étendue aux accès en gare.

Une solution négociée aurait dû aboutir dès la fin 2006; reportée une première fois au début mai, elle a été stoppée au ministère même, qui a jugé que les circulations touristiques entravaient le monopole de transport de la SNCB... On croit rêver !

Pourtant, le ministre Landuyt avait promis une solution qui ne mettrait pas en danger la saison touristique 2007, appuyée par M. De Croo, président le Chambre des Représentants...

Heureusement, la SNCB-Holding (Patrimoine historique) déploie des efforts permanents pour sortir de l'impasse, et nous l'en remercions.

Vous l'aurez compris, on ne roulera sans doute pas sur le réseau cette année. Le manque à gagner pour le PFT d'une décision provoquée par la SNCB (Exploitant ferroviaire) n'entraînera certainement pas une suspension des obligations financières que le PFT a envers les autres sociétés du Groupe-SNCB que sont *Infrabel* et SNCB-Hol-

ding, pour les locations notamment. On peut ici remercier l'Europe d'avoir scindé notre Société Nationale en trois, ce qui nous impose de parlementer avec trois acteurs différents qui, entre eux, ne communiquent pas beaucoup à notre sujet.

Le PFT se voit donc contraint de limiter ses activités ferroviaires aux seuls domaines accessibles : Saint-Ghislain et la ligne 128; les cent ans de la ligne du Bocq doivent être le point culminant de la saison 2007, et toutes les forces disponibles y sont affectées.

MUSEE DU RAIL

Les travaux d'aménagement se poursuivent au Musée du Rail. Ainsi, pour permettre d'accueillir plus encore de commerçants et brocanteurs lors des bourses d'échange, la voie 4 a été nettoyée, les anciennes fosses comblées et la surface bétonnée. Ce sont donc 100 mètres de plus qui sont disponibles, sous une toiture acceptable.

Parallèlement, les véhicules hors d'usage qui se trouvaient garés à l'extérieur ont été ferrailés, libérant ainsi une centaine de mètres de voies et rendant le décor un peu plus convivial.

Deux tournages de films ou de séquences de films ont, cette année, déjà mis à l'honneur le musée ou son matériel : en janvier, *In Transit* a tourné un court métrage de 17 minutes relatif aux cinquante ans de l'Union Européenne. Le scénario présentait différents personnages effectuant un tour d'Europe en train, en mêlant langues et cultures. C'est ainsi que se sont retrouvés dans nos voitures M1 Hollandais, Italiens, Slaves, Fran-

çais, Allemands, Anglais... pour un tour d'Europe réalisé entièrement à ... Saint-Ghislain !

Le second tournage a eu lieu le 2 avril en gare même : *FR3*, *Be-Films* et *Telfrance* ont tourné une séquence de 2'30 du téléfilm "Le Réveillon des Bonnes", qui sera diffusé sur la chaîne française FR3 en novembre et décembre prochain. Ce tournage a nécessité d'importants moyens, puisqu'il a commencé le matin et s'est terminé le lendemain à 3 heures ! Le quai 5 de la gare de Saint-Ghislain avait été recouvert d'une couche de neige (artificielle) et de nombreux éléments de décor cachaient le mobilier de quai actuel. La 26.101 - froide - et deux voitures M1 composaient le train, sensé rouler en 1918... Les puristes n'apprécieront guère, mais seul ce matériel était disponible, les véhicules anciens de la SNCB étant interdits de rouler, subissant la même interdiction que le matériel PFT !

Le musée du Rail vous passionne ? Rejoignez l'équipe de Philippe Scholl au +32.(0)477.26.99.79.

MATERIEL

Vous l'aurez deviné, c'est l'arrivée de la P8 le 30 mars dernier, après un voyage de douze jours, qui est l'événement le plus important. Le garage - forcé - de près de deux ans en Roumanie n'a pas affecté l'état général de la locomotive; toutefois, un problème à une roue du tender a été constaté, ce qui a nécessité son levage et une réparation à l'Atelier Central de Salzinnes. Il restait encore à immatriculer l'engin et procéder à un essai à froid de la chaudière pour qu'elle puisse arpenter le réseau, dès que l'interdiction de circulation aura été levée.

Une autre bonne nouvelle concerne la 202.020. Après une visite approfondie, il semble que le moteur Diesel de notre " Gros Nez " pourrait, contre toute attente, reprendre du service après réparation des éléments défectueux; par prudence, sa puissance sera néanmoins réduite.

Parallèlement à la P8, les autres engins devant participer aux activités sont préparés : la 1603 CFL, dans l'état extérieur où elle se trouve, la 202.020 ou la 6077, deux autorails série 46, deux voitures K, la voiture-buffet et la voiture d'accompagnement " vapeur ".

Vous voulez retrouver vos manches sur le matériel ? Contactez Pierre Herbiet au +32.(0)473.39.35.54.

La 26.101 et deux voitures K utilisées le 2 avril 2007 pour le tournage du téléfilm "Le Réveillon des Bonnes", qui sera diffusé sur la chaîne française FR3 en novembre et décembre prochain.

PFT.



TURNHOUT

Hier



Une ligne industrielle reliait autrefois la gare de Turnhout à un faisceau dénommée “De Dok”, lequel donnait accès à plusieurs raccordements situés le long du canal Dessel - Schoten, dont une fonderie et un marchand de charbon. Après la fin de la traction à vapeur, la desserte de cet embranchement était exclusivement assurée par des locomotives Diesel des séries 270 et 272 (futurs séries 70 et 72). Cet embranchement avait la particularité de passer par une rue de la ville de Turnhout. L'ensemble de la ligne, du faisceau et des raccordements fut supprimé à la fin des années 1970. Les rails dans la rue subsistèrent jusqu'aux travaux de renouvellement de la voirie dans les années 1990. La photo du haut montre la 272.003 circulant en direction du canal en 1967. La photo du bas montre le même site 40 ans plus tard.

Photo Tram 41, collection Eric PAULUS.

Aujourd'hui



Tunisie : les Gorges de l'Oued Seldja



PHOTO 79-21 ↑ Les Chemins de fer tunisiens (SNCF) s'étendent sur plus de 2200 km, dont près de 500 à voie normale et 1700 à voie métrique. Le sud du réseau pénètre profondément dans le désert saharien. Tous les jours, un train touristique parcourt la ligne la plus spectaculaire de Tunisie, entre Metlaoui et Redeyef (43 km), à travers les gorges de l'oued Seldja. Ce train, baptisé "Le Lézard Rouge", est composé d'anciennes voitures de luxe restaurées et est remorqué par la 040-DM-255. Cette machine fait partie d'une série de 28 engins construits par General Electric en 1982 (type U10B), dont 18 à voie étroite (251 à 268) et 140 à voie normale (261 à 270) (moteur Diesel Caterpillar D379 de 640 CV - 64 t - 114 km/h). Le 18 mars, le "Lézard Rouge" passe à Seldja.

PHOTO 79-22 ↓ Le 18 mars 2007, un long train de phosphate tracté par la 060-DP-134, traverse les gorges de l'oued Seldja. Un paysage à couper le souffle !

Photos : Yves STEENEBRUGGEN - Thierry NICOLAS.





PHOTO 79-23 La ligne Metlaoui - Redeyef fut mise en service par la Société du chemin de fer de Sfax - Gafsa en 1906, pour desservir des mines de phosphate. Le 19 mars, dans les environs de Seldja, passage d'un train de phosphate remorqué par la 060-DN-313. Les 20 locomotives 060-DN-301 à 320 furent livrées en 1983 par General Electric (15 à voie métrique et 5 à voie normale) (moteur Diesel GE FDL-12 de 2534 CV - Bo' Bo' - 89 t - 114 km/h). Yves STEENEBUGGEN.

PHOTO 79-24 Revoici la 060-DP-134, toujours dans les gorges de l'oued Seldja. Les 060-DP-131 à 152 (18 à voie métrique, 4 à voie normale) furent construites en 1984 par Bombardier (type MXS-624, 2408 CV - Co' Co' - 91 t - 130 km/h). Yves STEENEBUGGEN.

TRANSNICO et le PFT préparent un grand voyage en Tunisie qui se déroulera en 2008 ou 2009.



IL Y A 50 ANS : NAISSANCE DES



Il y a juste 50 ans, le 2 juin 1957, était lancé le réseau TEE à travers l'Europe. Le but recherché était de relancer le trafic international par rail pour les hommes d'affaires, face à la concurrence grandissante de l'avion. Durant plus de 40 ans, ces trains de luxe relieront les grandes métropoles européennes, avant de s'effacer progressivement pour laisser place cette fois aux trains à grande vitesse.

ORIGINE

En 1954, Monsieur F.Q. den Hollander, alors directeur des NS mais également administrateur de la compagnie d'aviation néerlandaise KLM, formula l'idée de créer des nouveaux trains rapides au confort élevé pour relier les grandes métropoles européennes. Dans un premier temps, il envisagea de constituer une société internationale possédant ses propres matériel et personnel.

L'Union Internationale des Chemins de fer (UIC) suggéra de former un groupement avec les sociétés désireuses de participer à ce projet. Sept Administrations répondirent affirmativement à l'ap-



F.Q. den Hollander

pel et formèrent le groupement TEE : "TRANS EUROP EXPRESS", une société sans personnalité juridique, et dont le siège social fut fixé à Den Haag.

Il s'agit des Chemins de fer suivants :

- néerlandais (NS);
- allemands (DB);
- français (SNCF);
- italiens (FS);
- suisses (SBB-CFF-FFS);
- belges (SNCB);
- luxembourgeois (CFL).

Les statuts prévoyaient la possibilité d'accueillir un autre membre, mais avec l'approbation à l'unanimité. Une commission fixait les directives importantes et était chargée d'élire une administration générale nommée pour une durée de 4 ans. C'est l'Administration des Chemins de fer néerlandais (NS) qui fut élue comme première gérante du groupement.

PHOTO BD-243 *Le 31 mai 1957, deux jours avant le lancement des premiers TEE, un autorail RGP français, une rame hollando-suisse et une rame allemande furent présentés à la presse en gare de Luxembourg. Ici, vue rapprochée de l'X2776 de la SNCF.*
Bruno DEDONCKER, collection PFT ©.



Le but recherché était de parer à la concurrence grandissante de l'avion sur les relations moyennes (300 à 800 km) et de regagner une clientèle - principalement d'hommes d'affaires - qui avait délaissé le rail. Pour atteindre cet objectif, il fallait faire beaucoup mieux que les trains internationaux classiques, d'une part sur le plan du confort, et d'autre part sur celui de la vitesse. Devant la concurrence routière et aérienne, les anciens trains de luxes CIWLT et autres, comme le célèbre "Orient Express", étaient le plus souvent devenus de simples trains comportant des voitures de toutes les classes et non plus uniquement des voitures de 1^e classe avec bar, salon et restaurant. Les TEE constituaient en quelque sorte un renouveau de ces trains, en les rajeunissant et en les appliquant à des relations susceptibles d'échapper à la concurrence de l'avion. Les temps de parcours de centre à centre devaient être au moins égaux, et si possible réduits, par rapport aux voyages en avion. L'atout majeur du train est bien sûr la desserte directe du centre des villes, tandis qu'en avion, le voyageur est tributaire des aéroports toujours fort éloignés du centre des villes, nécessitant de fastidieux et longs parcours d'approche en auto, taxi, autocar ou, plus rarement à l'époque, en train. A cela faut-il ajouter les délais d'attente et d'enregistrement des bagages, parfois fort longs.

Le groupement avait fixé la vitesse



PHOTO BD-244 Gros plan sur la voiture motrice VT 11 5001 d'une rame TEE allemande. De tous les matériels TEE, ces rames étaient de loin les plus belles et impressionnantes. Luxembourg, 31 mai 1957. Bruno DEDONCKER, collection PFT

moyenne (en principe) à 100 km/h, arrêts compris. Vu les distances (500 à 800 km), ces relations devaient permettre de quitter une ville tôt le matin ou en fin de journée, apportant une économie de temps la plus importante possible. Afin de ne pas perdre de temps aux frontières, les contrôles douaniers et policiers

se faisaient pendant la marche du train. Avant la mise en exploitation du réseau TEE, il a encore fallu régler un tas de problèmes souvent compliqués, comme celui de l'unification des taxes, l'organisation des réservations et de l'achat des places, et ce y compris des trains en correspondance, etc.

PHOTO BD-245 Arrivée à Luxembourg de la rame hollando-suisse. A droite se trouve l'automotrice 228.069 de la SNCB attendant le départ vers Bruxelles, le 31 mai 1957. Bruno DEDONCKER, collection PFT ©.





LE MATERIEL

Le choix du matériel devait répondre aux exigences de vitesse, de confort et aux desideratas techniques de tous les réseaux traversés.

M. den Hollander avait initialement prévu de faire construire un matériel unique, constitué de rames Diesel s'inspirant des normes alors appliquées sur le matériel voyageurs des NS, avec des caisses lourdes capables de supporter le confort haut de gamme exigé. Ce projet resta sans suite. En effet, les différents constructeurs ferroviaires et les administrations membres du groupement ne purent se mettre d'accord sur la conception d'un matériel unique qui aurait pu circuler sur tous les réseaux membres.

Cette situation conduisit à laisser à chaque administration le soin de concevoir et construire son propre matériel. Toutefois, un minimum de caractéristiques communes furent définies :

- vitesse de 140 km/h minimum en palier et 70 km/h en rampe;
- trois places maximum de front dans toutes les voitures;
- empattement de 2 m minimum entre les dossiers;
- installation d'une sonorisation par haut-parleur;
- ventilation et chauffage répondant aux



Une rame TEE hollando-suisse lors d'un parcours d'essai avant la mise en service commerciale.
Photo SIG, 1957.

dernières évolutions techniques;
- éclairage défini par un nombre déterminé d'unités de lumière.

Enfin, le matériel devait obligatoirement arborer les mêmes couleurs : rouge lie de vin (ou rouge TEE - couleur RAL 3004) et crème (couleur RAL 1001), dont des échantillons furent envoyés au départ de la Suisse vers chaque constructeur; le sigle TEE devait être apposé sur les faces avant et la mention *Trans Europ Express* sur les voitures.

Au total, quatre types de matériel virent le jour, tous sous forme de rames automotrices Diesel. En effet, pratiquement aucune des relations prévues n'em-

pruntait à ce moment un itinéraire entièrement électrifié, l'électrification du réseau européen étant encore fort disparate à l'époque. Seule la traction Diesel permettait donc à ce moment d'assurer les meilleurs temps de parcours en s'affranchissant sans relais de traction le passage des frontières ou des rebroussements nécessaires dans certaines gares de transit.

Voici un bref aperçu de cette première génération de trains TEE. A noter que la capacité de ce matériel était souvent volontairement fort limitée, vu que l'on ignorait si le succès serait au rendez-vous.

PHOTO BD-246 La rame DE 1002 des NS, vue côté motrice, à Luxembourg, le 31 mai 1957. Bruno DEDONCKER, collection PFT ©.



Les rames hollando-suisse

Seuls les NS et les CFF s'étaient entendus pour élaborer et construire un matériel commun, sous forme d'une rame lourde comportant quatre véhicules :

- une motrice à 6 essieux, dont quatre étaient moteurs (A1A A1A), équipée de deux moteurs Diesel *Werkspoor* type RUHB de 1000 CV (735 kW), accouplés chacun à une génératrice de 675 kW. En cas de panne à un moteur, la rame disposait ainsi toujours de 50 % de traction. Un moteur Diesel auxiliaire de 300 CV (220 kW) accouplé à une génératrice fournissait l'énergie pour l'éclairage, la climatisation et l'alimentation de la cuisine. Trois compartiments y étaient aménagés, pour le chef du train, la douane et les bagages;
- une voiture à compartiments avec couloir latéral, d'une capacité de 54 places;
- une voiture-restaurant comportant une salle à manger de 32 places, une cuisine et un compartiment de 18 places avec couloir central;
- une voiture coach à couloir central d'une capacité de 42 places et pourvue à son extrémité d'une cabine de conduite.

Le montage complet des rames et leur livraison furent assurés par la firme *Werkspoor* à Utrecht.

La société suisse *SIG* à Neuhausen se chargea de la construction des voitures et des bogies et *BBC* fournit l'ensemble de l'équipement électrique.

Au total, 5 rames furent commandées en octobre 1955, dont 3 pour le compte des NS (DE 1001 à 1003) et 2 pour les CFF (RAm 501 et 502).

Elles possédaient un attelage automatique *Scharfenberg* et pouvaient fonctionner en unité multiple.

Nous avons déjà traité ce matériel dans le EN LIGNES 31 pages 4 à 9.

PHOTO BD-249 *Le 27 juillet 1957, passage dans les environs de Kapellen sur la ligne 12 Essen - Antwerpen, du TEE M31 "Edelweiss" Amsterdam - Zürich.*
Bruno DEDONCKER, collection PFT ©.



PHOTO BD-247 *Vue intérieure de la voiture coach à couloir central d'une rame hollando-suisse, d'une capacité de 42 places. Il s'agit de la voiture pourvue d'un poste de conduite.*
Bruno DEDONCKER, collection PFT ©.



PHOTO BD-248 *Vue intérieure de la salle à manger de la voiture-restaurant d'une rame hollando-suisse. Elle peut accueillir 32 voyageurs.*
Bruno DEDONCKER, collection PFT ©.





Les RGP TEE de la SNCF

Côté français, contrairement aux autres réseaux qui se sont engagés dans la construction de matériel de prestige onéreux, le matériel TEE sera dérivé d'un matériel mis en service récemment pour améliorer les relations intérieures non électrifiées : les autorails RGP (Rame Grand Parcours). Les X2700 avaient été produites en deux sous-séries : une version équipée de deux moteurs (X2701 à 2720) et une version avec un seul (X2721 à 2738). C'est une seconde série de 11 engins monomoteurs (X2771 à 2781) qui sera construite, en tenant compte des impératifs de confort du matériel TEE, par *De Dietrich et Brissoneaux*. Elles ont été livrées de mai à novembre 1956, le choix d'une solution simple permettant à la SNCF d'être la seule à pouvoir mettre en ligne son nouveau matériel TEE dès le premier jour.

Si la partie technique est identique à celle des RGP monomoteurs de la première tranche (vitesse limite de 140 km/h, moteur MGO de 605 kW, masse à vide de 48,5 t, transmission hydromécanique *Mekydro* à 4 vitesses), leur aménagement intérieur est adapté. La disposition des fauteuils à trois places de front ramène le nombre de places disponibles à 81 places (39 dans la voi-



PHOTO BD-250 *Vue intérieure de l'aménagement des rames RGP TEE de la SNCF. Chaque voiture ne comportait qu'un seul grand compartiment du type coach à couloir central de 39 places (voiture-motrice) ou 42 places (remorque-pilote).*
Bruno DEDONCKER, collection PFT ©.

ture-motrice et 42 dans la remorque. Une cuisine était aménagée dans la remorque, de même qu'un compartiment de service. Les repas étaient servis à la place du voyageur. Un compartiment à bagages se trouvait dans la voiture motrice.

Elles pouvaient circuler soit seules, soit avec deux motrices encadrant une ou deux remorques (XR7771-7779) ou même en composition à six caisses.

Neuf RGP TEE seront attribuées au

dépôt de Noisy-le-Sec, les deux autres à Lyon-Vaise; elles seront engagées sur "L'Arbalète" Paris-Zürich, l'"Edelweiss" Amsterdam - Bruxelles - Zürich, l'"Île de France" Paris - Amsterdam, le "Parsifal" Paris - Dortmund et le "Mont-Cenis" Paris - Bruxelles.

A noter que la remorque disposait d'une intercirculation afin de permettre l'accès en cas du couplage de deux autorails en unité multiple. Le couplage devait donc s'effectuer du côté des deux voitures-remorques.

PHOTO BD-251 *Le 2 juin 1957, le premier TEE M 103 "Ile de France" Paris-Nord - Bruxelles - Amsterdam, assuré par un autorail RGP de la SNCF renforcé d'une remorque intercalaire, passe à Nimy-Maisières (première gare après Mons).*
Bruno DEDONCKER, collection PFT ©.



Les rames VT11.5 de la DB

Au prix d'investissement beaucoup plus élevé, la DB élaborait une grosse rame Diesel extrêmement confortable. Ce matériel était de loin le plus réussi, tant sur le plan du confort que pour son esthétique générale qui ne passait vraiment pas inaperçue.

Tout comme pour les rames hollando-suisse, il s'agissait d'un matériel lourd et long : 7 véhicules.

Chaque rame comportait à chaque extrémité un élément moteur pourvu d'un moteur Diesel de 1100 CV et d'une transmission hydro-mécanique *Voith*. Un groupe diesel-générateur auxiliaire fournissait l'énergie nécessaire au conditionnement de l'air, à l'éclairage et à la cuisine.

Chaque motrice comportait également plusieurs compartiments de service (bagages, chef de train, douane).

Au total, 19 motrices furent construites par MAN en 1957 (VT11 5001 à 5019, renumérotées VT 601 001 à 019 en 1969).

Autre grande différence : la composition de la rame était modulable par l'insertion entre les deux motrices d'un nombre variable de voitures de quatre types :

- 8 voitures type coach à couloir central offrant 33 places, construites par *Linke-Hoffmann-Busch*. En outre, 27 fauteuils pouvaient pivoter de manière à se trouver dans le sens de marche du train;
- 15 voitures à couloir latéral comportant 6 compartiments (total 36 places), construites par *Linke-Hoffmann-Busch*. Six voitures supplémentaires les rejoindront entre 1959 et 1963;
- 8 voitures-restaurants avec une salle à manger de 23 places et une cuisine, livrées par *Wegmann* en 1957;
- 9 voitures-bars avec une salle à manger de 23 places, un bar de 7 places et un compartiment à couloir central de 17 places dans lequel on pouvait éventuellement servir des repas. Ces voitures, construites par *Wegmann* en 1957 étaient toujours accouplées à une voiture-restaurant.

PHOTO BD-256

Vue intérieure d'une voiture du type coach d'une rame VT11.5. Capacité : 33 places, dont 27 fauteuils pouvant pivoter de manière à se trouver dans le sens de marche du train.

Photo : Bruno DEDONCKER, collection PFT ©.



PHOTO BD-252 *Arrivée à Luxembourg de la rame VT11 5002, le 31 mai 1957.*
Bruno DEDONCKER, collection PFT ©.



PHOTO BD-253 *La voiture-restaurant VM 11 5304 d'une rame TEE allemande.*
Photo : Bruno DEDONCKER, collection PFT ©.



Les commodités étaient nombreuses : vestiaires, garde-valises, empattement entre les sièges de 2,2m, dispositif automatique d'ouverture des portes d'intercirculation par simple pression sur la poignée.

La composition de base d'une rame était de 7 véhicules : motrice + voiture coach + voiture à couloir central + voiture-restaurant + voiture-bar + voiture coach + motrice. Rapidement, la composition de certains TEE dut être renforcé, soit de manière permanente, soit facultative, pour former des rames pouvant atteindre 10 véhicules, motrices comprises.

La construction des VT11.5 prit du retard, si bien que lors du lancement des TEE en juin 1957, quelques relations durent être assurées provisoirement par d'anciens autorails Diesel du type VT 08 jusqu'au service d'hiver 1957.



Les rames allemandes étaient de loin les plus confortables. Fauteuils luxueux et un empattement généreux (2,200 m). Bruno DEDONCKER, collection PFT ©.

Les autorails TEE des FS

A l'instar de la SNCF, la conception des rames TEE italiennes était celle d'un autorail double. Chaque voiture était toutefois motrice, équipée d'un moteur Diesel *Breda* de 490 CV et d'une transmission hydraulique. Seul un des deux bogies de chaque voiture était moteur (B' 2' + 2' B').

La première voiture, type ALn 442, comportait un compartiment type coach de 48 places, une cuisine et un compartiment de douane.

La seconde voiture, type ALn 448, était pourvue d'un compartiment type coach de 48 places et d'un compartiment à bagages. Les repas étaient servis à la place du voyageur.

Sept autorails furent construits par *Breda* à Milano en 1957 : les ALn 442.201 à 207 + ALn 448.201 à 207. Deux rames supplémentaires (208 et 209) ainsi que quatre remorques (Ln 60.201 à 204) furent livrées en 1958.

Le TEE M75 "Mediolanum" München - Milano assuré par un autorail TEE italien quitte la gare frontalière de Kufstein, dominée par le Heldenhügel sur lequel se trouve le château. Photo : ÖBB.



Ces trains pouvaient circuler accouplés en unité multiple (maximum deux autorails).

Comme on le voit, la conception de l'ensemble du matériel TEE différait profondément d'un réseau à l'autre : économique et d'un coût très bas pour les trains SNCF, lourds et particulièrement luxueux pour les rames allemandes. Dans le cas du matériel DB et NS-CFF, les voyageurs n'étaient nullement incommodés par le bruit, l'odeur et les vibrations du moteur Diesel.

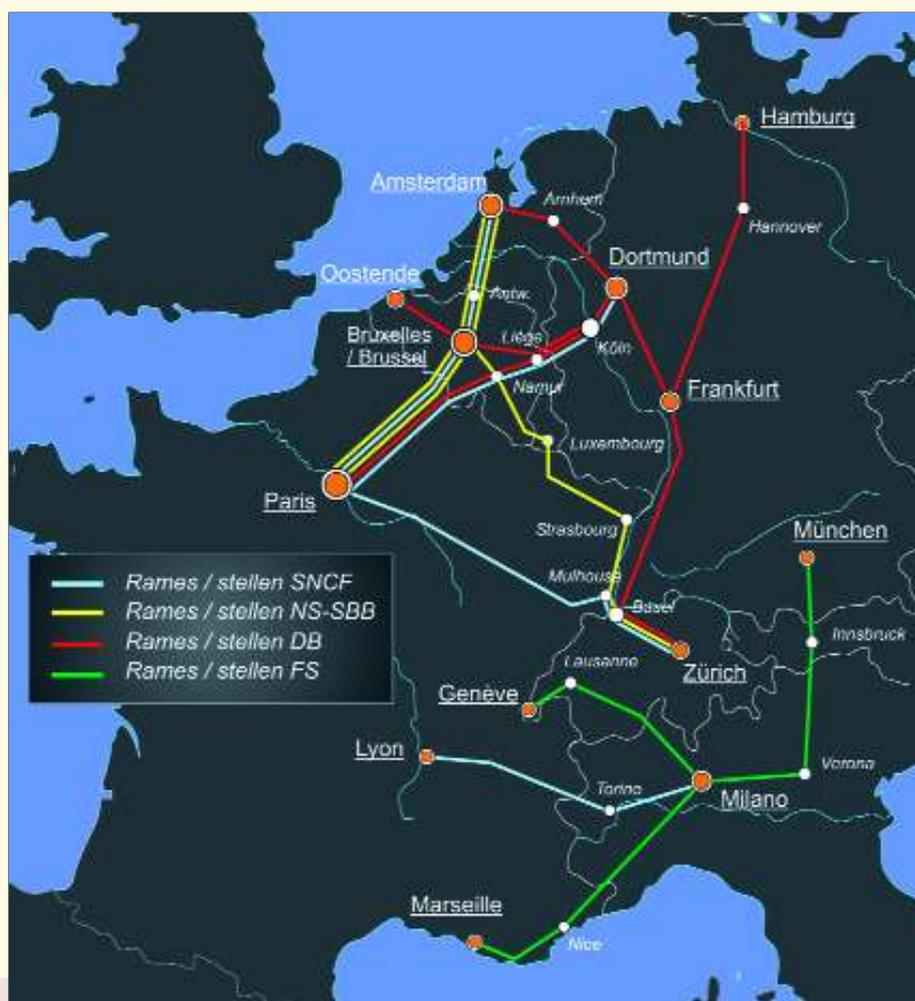
MISE EN SERVICE DES PREMIERS TEE

Le 2 juin 1957, après trois ans de travail et de coopération, les premiers TEE purent s'élancer à travers l'Europe. A cette date, 10 relations reliaient 70 villes entre elles. Chacun des TEE portait un nom de baptême.

Comme on le constatera sur la carte publiée ci-contre, la Belgique occupait une place centrale, véritable plaque tournante du réseau TEE, puisque pas moins de six relations traversaient notre royaume; une septième viendra même s'ajouter le 3 octobre 1957.

Sur les quatre types de matériel TEE, seuls les autorails TEE italiens n'auront jamais circulé sur le réseau de la SNCF.

Une nouvelle ère était née. Au fil des ans, de nouvelles relations seront créées, tandis que d'autres disparaîtront.



Le matériel évoluera également, de manière à profiter de l'extension et des avantages de l'électrification. Les différentes tensions rencontrées en Europe ne posaient alors plus un problème avec l'évolution des locomotives électriques polycourant.

Pour faire face à la demande croissante, les autorails Diesel à capacité fort réduite seront remplacés par des rames tractées, dont la composition pouvait être adaptée à souhait à la demande. Mais tout ceci est une autre histoire...

LES PREMIERES RELATIONS TEE APPARUES EN 1957

TEE M74/M75	"Saphir"	Oostende - Bruxelles - Dortmund	VT11.5 DB	02-06-1957
TEE M31/M30	"Edelweiss"	Amsterdam - Bruxelles - Zürich	RAm TEE NS-CFF	02-06-1957
TEE M103/M148	"Ile de France"	Paris - Bruxelles - Amsterdam	RGP TEE SNCF	02-06-1957
TEE M125/M128	"Etoile du Nord"	Paris - Bruxelles - Amsterdam	RAm TEE NS-CFF	02-06-1957
TEE M145/M108	"Oiseau Bleu"	Bruxelles - Paris	RAm TEE NS-CFF	02-06-1957
TEE M185/M168	"Paris - Ruhr"	Paris - Liège - Dortmund	VT11.5 DB	02-06-1957
TEE M47/M40	"Arbalète"	Paris - Basel - Zürich	RGP TEE SNCF	02-06-1957
TEE M631/M632	"Mont Cenis"	Lyon - Torino - Milano	RGP TEE SNCF	02-06-1957
TEE M32/M31	"Rhein-Main"	Amsterdam - Köln - Frankfurt	VT11.5 DB	02-06-1957
TEE M78/M77	"Helvetia"	Hamburg - Basel - Zürich	VT11.5 DB	02-06-1957
TEE M151/M156	"Ligure"	Marseille - Milano	ALn TEE FS	12-08-1957
TEE M155/M190	"Parsifal"	Paris - Liège - Dortmund	RGP TEE SNCF	03-10-1957
TEE M75/M76	"Mediolanum"	München - Innsbrück - Milano	ALn TEE FS	15-10-1957



A la suite du retard dans la livraison des rames Diesel VT11.5 allemandes, certains TEE durent être assurés durant quelques semaines par des anciens autorails du type VT08. Ici, passage à Dolhain sur la ligne 37 Welkenraedt - Liège, du TEE M75 "Saphir" Dortmund - Bruxelles - Oostende.

Bruno DEDONCKER, collection PFT ©.

Arrivée à Bruxelles-Midi du TEE "Saphir" Dortmund - Oostende, assuré cette fois par une rame VT11.5.

Daniel THIELEMANS.



Het spoor in Europa **Le train à travers l'Europe**

LUXE-TREINEN VOOR GEHAASTE ZAKENLIJ **LE T.E.E. : LE TRAIN CHIC DES GENS PRESSES**

Op 2 juli 1957 start de Trans-Europ-Express (T.E.E.) : rood- en oranjege schilderde luxe-diesel-motortreinen die blokjes lopen tegen 120 à 140 km. per uur tussen 70 steden van Europa en spannen aldus een net van snelle verbindingen tussen de voornaamste binnen- en buitenlandse centra naar onderstaand schema :

Le date du 2 juillet 1957 marquera pour les chemins de fer la mise en exploitation du réseau d'autorails rapides de grand luxe le TRANS-EUROPE-EXPRESS (T.E.E.). Ces rames composées de matériel de 1re classe particulièrement confortable, de salons exotiques et rouges garnis, circuleront à des vitesses de 100-140 km/h entre 70 villes d'Europe. Elles formeront, comme l'indique le schéma ci-dessous, un réseau de communications rapides reliant les principaux centres nationaux et internationaux.

De verbindingen in stippellijn dienen nog verwezen te zijn. Les pointillés indiquent les relations restant à réaliser.

Une des pages intérieures de l'indicateur n°1 de 1957 (service d'été) présentait le nouveau service TEE. Toutes les modalités d'achat, de réservation, bagages etc. étaient communiquées dans les renseignements généraux. Collection PFT.

INDICATEUR OFFICIEL OFFICIËLE REISGIDS **(B)**

HIVER-WINTER 29.9.57 → 31.3.58 **N. 2-1957** 20 F.

Bank van de **Société Générale de Belgique** **Bank von der**

LA PLUS IMPORTANTE DU PAYS DE BELGIË DE BELANGRIJKE VAN HET LAND

VERKEER VAN DE NEDERLANDSE EN DE DUITSE SPORWEGEN - Verkeer van de Nederlandse en Duitse Spoorwegen

Les prestigieux TEE furent très souvent mis à l'honneur sur la couverture des indicateurs de la SNCB. Ici, l'indicateur du service d'hiver 1957-1958, le premier sur lequel était apparu un TEE, en l'occurrence une rame hollando-suisse assurant l'"Edelweiss". Collection PFT.

OFFICIËLE REISGIDS INDICATEUR OFFICIEL **(B)**

SOMMER - ÉTÉ 31.5.57 à 31.10.57 **40 F** **N. 1-1958**

Bank van de **Société Générale de Belgique** **Bank von der**

VERKEER VAN DE NEDERLANDSE EN DE DUITSE SPORWEGEN - Verkeer van de Nederlandse en Duitse Spoorwegen

L'indicateur suivant, le n° 1 de 1958 (service d'été), mit en valeur une rame VT11.5 de la DB, à Oostende (TEE "Saphir" Oostende - Bruxelles - Dortmund). A droite, on voit une locomotive électrique du type 122 et un bateau assurant les malles Oostende - Dover. Collection PFT.

PHOTO BD-260 Le 27 juillet 1961, passage à Waterloo du TEE M103 "Ile de France" Paris-Nord - Amsterdam CS, exceptionnellement détourné par la ligne 124 Charleroi - Bruxelles. Les RGP s'effaceront des services à l'été 1965, mais leur carrière vient seulement de se terminer. Nous reviendrons sur l'histoire peu commune de ces engins dans notre prochain numéro. Bruno DEDONCKER, collection PFT





L'Exposition Internationale de 1958 à Bruxelles ne pouvait passer à côté des nouveaux trains TEE. Seules une motrice et une voiture-bar d'une rame VT 11.5 purent être libérées pour participer à cette grande manifestation. Les autres matériels en nombre trop réduit ne purent être dégagés sans compromettre le service. Cette photo montre, de gauche à droite, une automotrice ALe 660 des Chemins de fer italiens, la motrice VT11.5, une BB 16000 de la SNCF, la locomotive autrichienne prototype bifréquence 1050.01 et la 204.009 (en réalité la 202.011 maquillée pour la circonstance). Bruxelles, plateau du Heysel, 1958.
Willy DEMOULIN.



C'est la motrice VT 11 5017 et la voiture-bar VM 11 5306 qui eurent l'honneur de présenter le matériel TEE. Ces deux photos ont été réalisées dans la cour à marchandises de la gare de Jette. C'est ici que s'effectuait le chargement du matériel lourd sur des remorques routières à destination de l'esplanade du Heysel où se tenait l'Exposition.

Sur le document du bas, on voit le bogie avant de la motrice qui seul était moteur (configuration des essieux : B' 2'). On remarquera également l'intercirculation très hermétique de la voiture-remorque, ainsi que son attelage automatique. Toute la rame était en effet pourvue de ce type d'attelage.

Bruno DEDONCKER, collection PFT ©.





Un dépliant publicitaire pour l' "Oiseau Bleu", édité pour le service d'été du 27 mai au 29 septembre 1962. En photo, une rame VT11.5 de la DB.
Collection PFT.



Le 1er février 1958, passage à Natoye, sur la ligne du Luxembourg entre Namur et Ciney, d'un dédoublement du TEE "Edelweiss" Amsterdam - Zürich, assuré exceptionnellement par une rame RGP TEE de la SNCF. L'atorail circule côté voiture-pilote. La face avant est pourvue d'une porte d'intercirculation pour permettre le passage en cas de circulation avec un second atoralil.
Bruno DEDONCKER, collection PFT ©.

PHOTO BD-254 En gare de Welkenraedt, le 10 mars 1966, arrivée du TEE M19 "Saphir" Dortmund - Oostende. A droite, la locomotive à vapeur Pacific 01 215 (Henschel 1937) du dépôt de Köln Deutz manoeuvre. La gare est en cours d'électrification. La mise en service de la traction électrique en mai 1966 supprimera la vapeur et réduira le service de la traction Diesel. Les rames VT11.5 circuleront encore en Belgique jusqu'au 25 septembre 1971 avec des TEE vers Paris.
Bruno DEDONCKER, collection PFT ©.





Le TEE M78 "Helvetia" quitte la gare d'Hamburg Hbf à destination de Zürich.

Photo : DB.

En décembre 1963, le TEE M122 "Etoile du Nord" Paris-Nord - Amsterdam vient d'arriver à Bruxelles-Midi.

Daniel THIELEMANS.





Le 1er mai 1972, arrivée à Montreux du TEE GM "Lemano" Genève - Milano, assuré par un autorail TEE des FS. La première voiture est l'ALn 442.2004 (ex. ALn 442 205 renumérotée en 1972). Après son déclassement pour le trafic intérieur en 1978, cet autorail a été renuméroté ALn 460 2004.
Photo GROGORIS, collection Alessandro ALBE.

PHOTO BD-255 Le 18 mai 1966, le TEE M19 "Saphir" Bruxelles-Midi - Frankfurt/Main marque l'arrêt à Welkenraedt. Depuis le 22 mars 1966, ce TEE était limité à Bruxelles à la suite du manque de fréquentation vers Oostende. Les rames VT11.5 étaient communément baptisées les "Baleines", un surnom particulièrement bien choisi.
Bruno DEDONCKER, collection PFT ©.





Arrivée à Bolzano du TEE M75 "Mediolanum" München - Milano, le 10 août 1970. Photo C. PEDRAZINI; archives Tutto Treno.

PHOTO BD-257 ↓ Le 5 octobre 1957, à Kapellenbos sur la ligne 12 Antwerpen - Essen - Roosendaal, passage du TEE M31 "Edelweiss" Amsterdam - Zürich qui file vers Antwerpen. Photo : Bruno DEDONCKER, collection PFT ©.



Le 18 octobre 1970, l'auto-rail ALn 442-2207 des FS assure le TEE M156 "Ligure" Milano - Marseille, ici en passage à San Remo le long du Boulevard de l'Impératrice et ses célèbres palmiers des Canaries.

Photo : Paolo GREGORIS, collection Alessandro ALBE.



PHOTO BD-258

Encore le TEE M31 "Edelweiss" Amsterdam - Bruxelles - Zürich, photographié peu après la gare d'Aye sur la ligne du Luxembourg, le 21 juillet 1961.

Bruno DEDONCKER, collection PFT ©.



France

■ Dans l'ombre du TGV Est

Alors que tous les regards sont tournés vers la LGV Est (voir *EN LIGNES 74 & 75*), c'est un silence assourdissant qui entoure un sujet sous-jacent : l'avenir de la ligne classique Paris - Strasbourg, dite Ligne 1, après le 10 juin 2007. Ce n'est pourtant pas faute de changements : tous les trains de grand parcours passent à la trappe (directions de Reims et Charleville, Metz, Nancy et Strasbourg, et au-delà vers le Luxembourg et l'Allemagne), le nocturne 260-261 Paris - München étant le seul à passer à travers les mailles du filet. Moyennant quoi les Régions n'ont d'autre choix que de prendre le relais... en mettant la main à la poche. D'où la mise en place d'une nouvelle organisation basée sur 11 mouvements Corail au départ de Paris-Est, tous à arrêts multiples, dont les plus téméraires ne dépassent pas Bar-le-Duc (BK 253,6; donc à mi-chemin de Paris et de Strasbourg), alors que quatre sont limités à Châlons-en-Champagne (BK 172,2) et que les quatre derniers sont dirigés vers St-Dizier (antenne vers Dijon et limite du domaine électrifié). À comparer aux 40



"Ex-Mozart" pour Wien avec rame ÖBB "Rouge trafic", le 67 est tombé dans le giron de la DB en décembre 2002. BB 15008, Mézy-sur-Marne, 8 mars 2007. Gilbert LAURENT.

mouvements que l'on peut observer jusqu'au 10 juin. Résultat : si ce n'est le trafic marchandises (65 mouvements quotidiens deux sens confondus un jour de base dans la partie ouest), celle qui fut la colonne vertébrale du réseau Est et l'un des maillons-clés du réseau français n'a plus d'axe que le nom.

Cette desserte au rabais sera assurée par cinq rames de 8 voitures (2 A + 6 B) tirées par des BB 15000, série dont les 60 unités encore en service vont gagner Achères (banlieue ouest de Paris sur la ligne du Havre) où

elles vont contribuer à l'amortissement de leurs aînées les BB 16000. Un déracinement pour ces engins mythiques qui ont marqué leur époque (pionnières en matière de Vitesse imposée, initiatrices des ha-cheurs à thyristors... et figures légendaires en matière de fiabilité), et qui - une exception dans le parc moteur - n'avaient pas subi la moindre mutation depuis leur affectation initiale à Strasbourg en 1971/1978. Désormais, leur activité sera partagée entre les radiales d'Aulnoye, de Lille, du Havre, de Cherbourg... ainsi que la

Progressivement, les rames TEOZ désertent la ligne 1, remplacées par d'éphémères mouvements TGV. Trois mois avant sa conversion, le 1002 Strasbourg - Paris du 9 septembre 2006 descend la vallée de la Marne avec la BB 15053 "En voyage". Gilbert LAURENT.





Les voitures Grand Confort et leurs descendantes Euraffaires (dont quatre exemplaires sont ici visibles) ont assuré quelques trains haut de gamme jusqu'en septembre 1999, dont ce 204 Luxembourg - Paris, tracté par la BB 15006, vu aux abords de Château-Thierry le 14 juin 1996.

Gilbert LAURENT.

Un des futurs sacrifiés : le 57 Paris - Praha (15 heures de trajet !) du 9 septembre 1999 arbore une livrée très seyante qui n'aura guère tenu dans le temps. En tête, la BB 15025.

Gilbert LAURENT.



Branle-bas de combat également dans le parc Corail : près de 400 voitures vont quitter les 3 gérances du Réseau Est que sont Paris-Ourcq, Metz et Strasbourg, pour être dispersées dans tout l'hexagone où nombre de voitures USI et UIC seront mises sur la touche.

Signe des temps : à l'image de la desserte TGV et alors que ce mode d'exploitation reste encore assez peu répandu en France, les départs et arrivées à Paris-Est seront de type rythmé (desserte quasi cadencée mais avec intervalle variable, en l'occurrence d'une heure ou de deux selon le moment de la journée), les départs étant fixés à H +35 et les arrivées à H -7.

Aucune continuité de desserte au-delà de Bar-le-Duc, avec la rareté en prime : les automotrices Z 11500, dites Z2, vont y assurer un service taillé à la serpe ne comportant que quatre rotations entre Reims, Épernay ou Châlons-en-

Champagne à l'ouest, Metz ou Nancy à l'est.

Autre victime, bien que dans une moindre mesure : la ligne Paris - Mulhouse - Basel, alias Ligne 4. Car si le nombre de mouvements au départ de Paris-Est évolue peu (15 trains de base dont 11 Corail tractés par CC 72100 et 4 assurés par automoteurs triples X 72500), les trajets sont revus à la baisse et le nombre de terminus intermédiaires revu à la hausse. Résultat : si le cumul des circulations sur 7 jours ne régresse que de 9,5 %, les km x trains chutent de plus du quart (26 %). Désormais, seuls 4 mouvements atteindront Mulhouse (5 au retour) contre 8 antérieurement (9 au retour), et alors que 6 étaient prolongés à Basel. Une destination qui ne sera plus accessible depuis Paris que par TGV via l'Alsace. Au passage, exit la dernière relation Paris - Chur, ultime trace résiduelle de feu l'*Arlberg-Express*...

N'ayons pas peur des mots : c'est toute

l'organisation du système ferroviaire dans l'est de la France qui se trouve ainsi bousculée, et tout un passé qui s'efface... au grand regret des amateurs : pour avoir été parcourue par une armada de voitures autres que Corail, et à l'image de Paris - Aulnoye avant mai 1996, cette ligne faisait figure d'exception. Échantillon :

- TEE Inox Mistral 56 entre Paris et Nancy/Charleville jusqu'en septembre 1990;
- TEE Inox Mistral 69 entre Paris et Strasbourg/Luxembourg jusqu'en janvier 1992;
- GC (Grand Confort) entre Paris et Strasbourg/Luxembourg jusqu'en septembre 1999;
- voitures étrangères, y compris voitures-lits et couchettes, d'origines allemande, autrichienne, tchèque, hongroise et roumaine. Avec pour baroud d'honneur jusqu'au 9 juin 2007 un florilège d'éléments DB et ÖBB dans les 56-57, 64 à 67, 260 à 263. Mais c'est déjà le passé...

Gilbert LAURENT.

En Haute-Saône, entre Lure et Vesoul, à Genevreville, le Corail Inter Cités 1046 Bâle - Paris, composé de douze voitures, est tracté par la CC 72158, le 18 juin 2006.

Vincent TORTEROT.





PHOTO 79-25

Outre des rames TGV, des Eurostar ont également assuré des trains de neige. Voici l'Eurostar 9095 reliant Bourg-Saint Maurice à London (rames 3215 et 3216) à l'entrée de la gare de Montmélian, le 24 février 2007. Christian VANHECK.

■ 574,8 km/h !

574,8 km/h, c'est le nouveau record de vitesse sur rail établi le 4 avril 2007 par la rame TGV 4402 de la SNCF, sur la LGV Est. L'ancien record de 515,3 km/h également détenu par le TGV et datant du 18 mai 1990, est ainsi largement détrôné. Cette performance extraordinaire a été réalisée par une rame spécialement transformée pour l'occasion : motrices 384 003 et 004 provenant de la rame POS 4402 encadrant trois voitures Duplex. Parmi les principales modifications, citons les roues motrices d'origine remplacées par des nouvelles d'un diamètre plus grand, ce qui a nécessité d'adapter le carénage du bas de caisse. Le carénage de la toiture a également subi des modifications; la caténaire a été renforcée et son alimentation portée à 31 kV. L'inclinaison des rails et le dévers ont été spécialement adaptés (voir également *EN LIGNES 78* page 15).



Pour l'occasion, la rame a reçu une décoration spéciale particulièrement seyante.

Jean-Marc FRYBOURG.

France

Derniers renforts et fin des CC 6500

Le dernier carré de CC 6500 de la SNCF, composé des 6549, 6558, 6559 et 6575 (ex-21001), a connu une dernière période d'utilisation intense à l'occasion des pointes hivernales du 10 février au 10 mars 2007. Compte tenu de la capacité des CC 6500 à tirer des charges supérieures à celles des diverses séries de locomotives à 4 essieux, la SNCF avait en effet décidé d'engager, dans la région Rhône-Alpes, 3 de ces 4 locomotives chaque samedi et dimanche durant ces semaines de vacances de carnaval (N.B. En France, les vacances de carnaval sont étalées sur plusieurs semaines en fonction des zones géographiques). En effet, vu l'engouement pour les sports d'hiver, tous les trains réguliers doivent être renforcés au maximum des possibilités, sans compter les très nombreux trains spéciaux - pour une bonne part des TGV - mis en circulation.

Du lundi au vendredi, et selon les jours, une à trois CC 6500 était mise en ligne au départ de Lyon pour les maintenir en condition.

Depuis le 11 mars, une ou deux CC 6500 circulaient encore quotidiennement au départ de Lyon, mais sans plus aucun roulement fixe et vers des destinations aussi variées que Mâcon, Modane ou Avignon. Elles sont finalement assurées leurs derniers trains le week-end des 12 et 13 mai.

Une page se tourne avec l'arrêt de ces splendides locomotives qui auront marqué l'histoire du rail hexagonal.



PHOTO 79-26 La CC 6575 (ex 21001) en tête du TER 883312 Lyon Perrache - Modane passant à Chindrieux (entre Culoz et Aix-les-Bains) le 23 mars 2007. Christian VANHECK.



PHOTO 79-27 La CC 6559 en tête du TER 883309 Chambéry - Modane à Montmélian (gare située à 15 km au sud de Chambéry).

PHOTO 79-28 La CC 6549 quitte Grésy-sur-Isère avec le TER 883260 Bourg-St.Maurice - Lyon Part Dieu. Elle a repris le train à partir d'Albertville (car la section Bourg-St.Maurice - Albertville est électrifiée en 25 kV 50 Hz).

Photos : Christian VANHECK, 24 février 2007.



Pays-Bas

Passage au privé de relations régionales

Comme prévu, depuis le 10 décembre 2006, plusieurs relations régionales sont passées au privé.

Veolia Transport Nederland a repris le trafic régional de deux relations dans le Limbourg et le Noord-Brabant : Roermond - Venlo - Nijmegen et Maastricht Randwijck - Heerlen - Kerkrade. Sur la première relation, *Veolia* engage des autorails des séries DH (à une caisse 3103, 3105 à 3108, 3110, 3111, 3114, 3117 à 3119; et à deux caisses 3208, 3222, 3224 et 3227) auparavant en service chez *Arriva* (Noordnet), en attendant la livraison des nouveaux autorails *Stadler* attendus pour la fin de l'année. Sur la seconde relation, *Veolia* utilise les automotrices doubles à nez de chien 841 à 845 des NS (Mat 46).

A la même date, *Veolia* a également repris l'ensemble du trafic routier dans toute la province du Limbourg (autobus et Regiotaxi), dont Maastricht - Visé.

Arriva Nederland (NoordNed) a repris l'exploitation de la ligne Dordrecht - Geldermalsen (2 trains par heure) à l'aide des nouvelles automotrices GTW, ce qui a permis de libérer les DH 3100 et 3200 dont certains sont loués à *Veolia*. Depuis le 10 décembre, *Arriva* exploite également la relation Dordrecht - Geldermalsen, à l'aide des automotrices NS 863 à 870.

Enfin, *ConneXXion* a repris la relation Ede-Wageningen - Amersfoort avec une fréquence de 2 trains par heure (4 par heure entre Barneveld Noord et Amersfoort). Ici aussi, les NS ont cédé en location des automotrices Mat 46 836 à 840. De nouvelles automotrices seront mises en service à partir de septembre.



Depuis le 10 décembre 2006, le trafic régional entre Maastricht - Kerkrade et Heerlen est assuré par Veolia. Le 10 décembre 2006, une des 5 automotrices de la série 841 à 845 prises en location par Veolia aux NS attend son prochain service. Un autocollant Veolia est apposé sur le sigle des NS. *Johny BRAUNS.*



PHOTO 79-29 Le 10 mars 2007, les autorails DH 3208 et 3117 assuraient un train local Roermond - Venlo - Nijmegen, à Venlo. Ici aussi, un autocollant Veolia a été placé sur les flancs latéraux. *William BOECKX.*



PHOTO 79-30 Veolia a changé la décoration de son matériel, pour une robe rouge-rose et blanche. Le 28 mars 2007, la 1509 (VSTF 5001509) passe à Gilse Rijen. *Walter PINET.*



Roumanie

Les automotrices ex-CFL en service

On se rappellera que les CFL avaient vendu en 2006 toutes les automotrices "Moulinex" 251 à 256 et 261-262 (voir EN LIGNES 72 pages 18-19) aux Chemins de fer roumains (CFR).

En outre, plusieurs automotrices "Moulinex" triples de la série Z6100 de la SNCF ont également été acquises par les CFR entre 2004 et 2006.

Deux automotrices ex-SNCF - les Z6111 et Z6118 - ont repris du service au début de l'année, tandis que la première automotrice ex-CFL, l'ex. 252, a effectué ses premiers parcours d'essais dans le courant du mois de mars. Parmi les principales modifications, il faut citer le réagencement de leur aménagement intérieur.

Les automotrices triples sont renumérotées dans la série 58-0000 (voiture motrice) + 58-0100 (remorque intercalaire) + 58-0200 (remorque-pilote), et les doubles dans la série 58-0010 (voiture motrice) + 58-0110 (remorque-pilote).

Affectées au dépôt de Bistrita, elles sont toutes engagées sur la relation Cluj Napoca - Bistrita (152 km).

PHOTO 79-32 → PHOTO 79-33 ↓
L'automotrice CFR 58-0012-3 + 58-0112-1, l'ex. 252 des CFL, en cours d'essai à Cluj Napoca, le 14 mars 2007. Pierre HERBIET.



PHOTO 79-31 Arrivée à Dej Calatori d'un train composé des automotrices 58-0001-6 et 58-0002-4. Il s'agit des ex- Z6111 et 6118 de la SNCF. Pierre HERBIET.



■ Luxembourg

← Les CFL ont vendu quatre locomotives (et non trois comme indiqué dans notre précédent EN LIGNES) de la série 850/900 à la Régie Départementale des Transports des Bouches du Rhône (RTD). Il s'agit des 853, 910, 905 et 911. Leur transport vers Marseille s'effectue non pas par rail, mais bien pour route ! Voici une photographie montrant le départ du Grand Duché de la seconde machine, la 910, en passage à Hettange-Grande le 21 mars 2007. Emile BECKER.

↓ Comme chaque année, le train d'auscultation des voies par ultrasons de la DB a parcouru du 9 au 12 mars l'entièreté du réseau CFL. Le 11 mars, il opérait sur la ligne de Bissen. Emile BECKER.



■ Euro Cargo Rail

Euro Cargo Rail (ECR) a acquis deux locomotives du type G1000 de Vossloh (VSFT 5001 611 et 612). Numérotées FB 1610 et 1611, elles ont quitté l'usine de Kiel le 22 décembre 2006 à destination de la France. Rappelons qu'ECR est la filiale française de EWS. Elle opère en France depuis le mois de septembre 2006 et devrait faire son apparition en Belgique prochainement (voir EN LIGNES 77 page 56). Son parc de traction comprend des locomotives Diesel de la Class 66 d'EWS adaptés aux prescriptions techniques du réseau français, des G1206 et les deux G1000. Des machines de manoeuvres de la Class 08 d'EWS pourraient bientôt être engagées en France.

Depuis fin janvier 2007, ECR a pris en leasing chez MRCE trois TRAXX (185 552 à 554), pour circulation en France, vraisemblablement dans la région de Dunkerque.

ECR loue également 10 locomotives Diesel du type G2000 pour la circulation en France. Cinq sont pourvues des équipements nécessaires pour circuler en Belgique.

Le 22 décembre 2006, les deux G1000 d'ECR attendent le départ de Kiel pour la France. Elles arborent une nouvelle décoration blanche. Dr. Günther BARTHS.



TELEX.....

ITALIE

● *Trenitalia* (la division voyageurs des Chemins de fer italiens) a commandé chez *Bombardier* 150 locomotives supplémentaires de la série E464 (voir *EN LIGNES 71* page 11), pour un montant de €368 millions. Leur livraison s'étalera entre février 2008 et mars 2010. La série comprendra ainsi 538 unités, dont 350 sont déjà en service. Les E464 constituent une des plus importantes séries de locomotives d'Europe.

FRANCE

● La SNCF a commandé 5 locomotives PRIMA 27300 supplémentaires pour le *Transilien*, portant ainsi le total à 65 unités (voir *EN LIGNES 77* page 24).

DANEMARK

● Les Chemins de fer danois (DSB) loueront à partir du 9 décembre 2007 des rames Diesel à grande vitesse de la série 605 de la DB. Elles seront engagées sur les IC København (et Arhus à partir du 15 mars 2008) - Hamburg et Berlin, en remplacement des autorails Diesel de la série IC3 des DSB.

PAYS-BAS

● Les NS ont commandé chez *Bombardier* 50 automotrices quadruples à double étage du type VIRM supplémentaires. Elles viendront agrandir la

série qui comprend actuellement déjà 669 voitures formant des automotrices à 4 ou 6 voitures. Leur livraison s'étalera de juin 2008 à mars 2009.

● La mise en service de la Betuwelijn initialement prévue au début de l'année, ne se passe pas bien. En effet, la nouvelle signalisation ETCS pose d'énormes problèmes, si bien que la mise en service a dû, une fois de plus, être postposée. Depuis le mois d'avril, seule une des deux voies est parcourable, et encore par un seul train à la fois (il n'y a en fait qu'une seule section de block de 90 km de longueur !). Douze trains par jour peuvent en théorie l'emprunter. La seconde voie est utilisée pour effectuer des essais. De plus, très peu d'engins sont actuellement équipés pour pouvoir circuler sur la ligne. Aux dernières nouvelles, la mise en service normale devrait s'opérer durant le week-end du 16 et 17 juin.

Rappelons que cette ligne de 90 km relie le port de Rotterdam à la frontière allemande près d'Emmerich. Elle appartient à part égale aux autorités portuaires de Rotterdam et d'Amsterdam et est exploitée par *SEARAIL*, société chargée d'attribuer les sillons horaires. Le projet a été longuement et violemment critiqué vu son coût (€4 millions) et le tracé traversant entre autres une réserve naturelle. Cette ligne répond à un besoin urgent pour décongestionner le réseau NS entièrement saturé, mais également pour soulager le réseau routier.

● On étudie actuellement la possibilité

de réinstaurer le trafic voyageurs entre Eindhoven - Maastricht et Aachen via la *Miljoenenlijn* (via Schijn op Geul et Simpelveld), à l'aide d'autorails légers. Actuellement, la section Valkenburg - Kerkrade appartient au "Zuid-Limburgse Stoomtrein Maatschappij" (ZLSM) qui l'exploite à des fins touristiques. Un accord devra donc être trouvé.

FINLANDE

● Les Chemins de fer finlandais (VR) ont commandé chez *Stadler* 32 automotrices électriques 25 kV du type *Flirt* à voie large (1,524 m). Ces rames quadruples sont destinées au réseau RER d'Helsinki. Leur livraison est prévue de 2009 à 2010.

TAIWAN

● Depuis le 5 janvier 2007, Taiwan est entré dans le club des réseaux à grande vitesse. C'est en effet ce jour que fut inaugurée par la "Taiwan High Speed Railway Company" la nouvelle ligne à grande vitesse reliant Taïpei à Kaohsiung. Longue de 345 km et construite à l'écartement standard (1,435 m), elle se trouve dans une région topographique, climatique et sismique très difficile. Ainsi, 73% du tracé est établi en viaducs et ponts, 18% en tunnel, et les 9% restant en remblai ou tranchée. La vitesse maximale est fixée à 300 km/h. L'exploitation est assurée par des rames à grande vitesse japonaises du type Shinkansen 700T de 12 voitures, d'une capacité de 989 places et pouvant circuler à 315 km/h. Le service compte actuellement 19 trains quoti-

Pologne : de nouvelles automotrices légères pour les PKP

Les PKP ont mis en service en 2006 une petite série d'automotrices électriques 3 kV à caisse unique.

Construites par *PESA* à Bydgoszcz, elles sont classées dans la série EN81 des PKP.

Seul un des deux bogies est moteur (Bo' 2'); il est équipé de deux moteurs de traction de 280 kW chacun.

Leur masse s'élève à 52 t à vide et 63 t en charge, pour une longueur totale de 26,550 m.

Les EN81 peuvent transporter 60 voyageurs assis et 80 debout. La vitesse maximale est limitée à 120 km/h. Le plancher de la partie centrale de la caisse est surbaissé à 600 mm.

Quatre automotrices sont actuellement en service, dont deux à Krakow (EN81-001 et 002 financées par la province de Malopolskie) et deux à Kielce (EN81-003 et 004, entièrement financées par les PKP).



PHOTO 79-34 Le 10 février 2007, la EN81-002 assurait un train régional entre Krakow et Wieliczka Rynek, vu à Krakow Zablocie. Simon DERIDDER.

SORTIES DE RÉVISION	2739 : 22-03-07 GR + MUX	ABRÉVIATIONS	IFB : Inter-Ferry-Boats
1182 : 30-03-07 RG	2740 : 01/03/07 MUX	FAZ : Atelier Central Salzinnes	It : Italie
1331 : 01-03-07 RI	2756 : 05-03-07 RG + MUX	FHS : Hasselt	LC : révision confort
1349 : 29-03-07 RI	3003 CFL : 05-03-07 RG	FKR : Merelbeke	LT : révision technique1
1359 : 19-03-07 RI		FNND : Antwerpen-Noord	M : modernisée
2011 : 08-03-07 RG	MUTATIONS	FSD : Oostende	MKM : Stockem
2304 : 27-03-07 LT	1340 : SNCB → Sibelit 10-12-06	FSR : Schaerbeek	MUX : multiplexage
2341 : 01-03-07 GR	7731 à 7736 : MKM → NK 10-12-06	GCR : Charleroi-Sud	NK : Kinkempois
2369 : 20-03-07 LC	7832, 7833 : FNND → FKR 10-12-06	CR : modernisée CityRail	RI : révision intermédiaire
2731 : 22-03-07 MUX		I / INF : INFRABEL	RG : révision générale

Locomotives électriques

série 20

● Depuis le 26 mars 2007, les 20 assurent à nouveau la traction des EC 296 et 295 "Jean Monnet", entre Luxembourg et Bruxelles et retour. Les quatre premières journées de leur roulement concernent le trafic voyageurs :

A001 91 ①-⑦ Bruxelles-Midi - Luxembourg
96 ①-⑦ Luxembourg - FBM

A002 7405 ①-⑥ Huy - Bruxelles-Midi
8405 ①-⑥ Bruxelles-Midi- Huy

A003 296 ①-⑥ Luxembourg - Bruxelles-Midi
295 ①-⑥ Bruxelles-Midi- Luxembourg

A004 7600 ①-⑥ Jemelle - Bruxelles-Midi
8602 ①-⑥ Bruxelles-Midi- Jemelle



PHOTO 79-35 Six locomotives de la série 22 (2203, 2211, 2220, 2235, 2241 et 2245,) sont garées depuis le mois de mars à Marchienne-Zone, le long de la ligne 130A vers Erquelinnes. Inutile de préciser que les vandales s'en donnent à coeur joie...
Pierre HERBIET, 3 avril 2007.

PHOTO 79-36 Le 14 mars 2007, par manque de locomotive de la série 20, l'EC 91 "Vauban" fut tracté de Bruxelles à Luxembourg par la 2339. Le train arrive ici à Luxembourg.
Serge MARTIN.





PHOTO 79-37 *Le train de chaux photographié lors de son passage à Nispen, peu avant Roosendaal.* Yves STEENEBRUGGEN.

Deux 26 à Roosendaal !

Le 4 mars, un train de chaux en provenance de Jemelle à destination de Hoogoven aux Pays-Bas fut détourné via Antwerpen et Roosendaal, en raison de travaux sur l'itinéraire habituel via Visé et Maastricht. Le train était remorqué par les 2604 et 2615. La circulation de 26 jusqu'à Roosendaal est tout à fait exceptionnelle. Au retour de Roosendaal, lorsque le conducteur a actionné l'abaissement des pantographes pour franchir le sas de changement de tension entre Roosendaal et Essen, un freinage d'urgence se déclencha provoquant l'arrêt du train peu avant le sas ! Il fallut l'aide de la locomotive Diesel 6403 de Railion pour pousser le train en direction de Essen sous la caténaire 3 kV. Sur certaines 26 non encore modifiées, le déclenchement de l'interrupteur d'urgence provoque indûment un freinage d'urgence, ce qu'ignorait le conducteur...



PHOTO 79-38 ↑ **PHOTO 79-39** ↓ *Le train en détresse sous la caténaire 1,5 kV à Nispen. Ci-dessous, la 6403 de Railion pousse le train vers Essen.* Pierre HERBIET.





La 2302, alias le "sous-marin" (voir EN LIGNES 72 pages 28 à 33) a été démolie vers la fin du mois de février à l'atelier d'Antwerpen-Noord. Cette vue a été réalisée le 27 février 2007; seul subsiste encore le châssis de la machine. Rappelons que la 2302 fut mise hors exploitation le 29 septembre 2005, à la suite d'une collision survenue dans la gare de triage d'Antwerpen-Noord le 7 août 2005.

Vincent LINDERS.

La 1190 incendiée

Depuis plusieurs années, les locomotives de la série 11 sont malades, et leur situation s'aggrave de semaine en semaine. Trains supprimés et retards énormes sont devenus le quotidien du service *Benelux* Bruxelles-Midi - Amsterdam CS. La dernière grosse avarie fut l'incendie de la 1190 à Wildert sur la ligne 12 Antwerpen - Roosendaal, survenu le samedi 10 mars alors qu'elle assurait l'IC B 610 Bruxelles - Amsterdam. Malgré les dégâts très importants, il a été décidé de la réparer. On envisage toutefois de la modifier en monocourant, vu que le service *Benelux* sera supprimé en décembre 2007 et que la machine ne sortira pas réparée avant cette date. Elle deviendra donc semblable à une locomotive de la série 21. Restera alors à savoir si elle conservera son numéro et la décoration *Benelux*.

La mauvaise situation des 11 s'explique partiellement par le grand nombre de kilomètres qu'elles parcourent quotidiennement, tournant aux alentours de 30.000 pour la série. Il faut également pointer du doigt la conduite brutale de certains conducteurs des NS, qui ne les ménagent pas du tout.

Rappelons que la 1185 avait également été victime d'un incendie le 25 juin 2005. Ressortie de réparation le 27 octobre 2006, elle est le plus souvent immobilisée pour panne...

Il ne reste qu'à espérer que la situation s'améliorera sensiblement avec la mise en service des nouveaux *Benelux* tractés par les TRAXX en décembre 2007.



Deux documents pris pendant l'intervention des pompiers à Wildert. Le train a pu stopper dans la gare afin d'évacuer les voyageurs et de faciliter les opérations des pompiers. Sur la vue du haut, des flammes sont visibles sur la toiture.

Bart KOOLS.



TRAXX

● Durant les mois de mars et avril, la SNCB a poursuivi intensivement les essais d'homologation des locomotives TRAXX. Simultanément, les conducteurs du dépôt d'Antwerpen-Centraal ont suivi un écolage pour leur conduite.

Durant la semaine du 5 au 9 mars, la 186 112-9 effectua des marches d'essais entre Virton et Florenville (sens indiqué), en tête d'une rame composée, dans l'ordre, d'une voiture de mesure française et de 12 voitures-couchettes du type I6. La 1335 était accouplée en queue du train et assurait les parcours retour vers Virton.

Le 9 mars en fin d'après-midi, la locomotive et la rame entière furent transférées vers Schaerbeek, avec poursuite jusqu'à Tournai le 12 mars. Du 13 au 16 mars, elle effectua des parcours entre Saint-Ghislain et Tournai (sens indiqué).

Le 2 avril, la rame entière quitta Tournai à destination de Schaerbeek. Ici,



PHOTO-THEME 79 ↑ Le 9 mars 2007, une voiture de mesure de la SNCF fut expédiée à Bertrix pour participer aux essais de la TRAXX. Elle fut remorquée jusqu'à Ronet par la 2616, ici photographiée à Flawinne. Christian AUQUIERE.

la TRAXX fut incorporée en queue d'une rame de voitures I11 à d'Antwerpen-Luchtbal, afin d'entamer les essais sur la ligne 4 entre Antwerpen-Centraal et la nouvelle gare de Noorderkempen.

Le 6 avril, le train retourna à Schaerbeek, où la Traxx fut désaccouplée. Du 10 au 13 avril, elle subit des essais statique à Schaerbeek. Le 13 avril, une se-

conde TRAXX en provenance des Pays-Bas est arrivée en Belgique. Du 16 au 20 avril, des essais furent à nouveau réalisés entre Tournai et St-Ghislain avec les deux machines accouplées en UM.

Le 28 avril, les deux machines furent à nouveau testées à Graide, à la suite de quoi elles sont retournées en Allemagne.

PHOTO-THEME 79 Le 20 mars, à la sortie la gare de Florenville, passage de la Traxx en tête du train d'essai effectuant des parcours entre Virton et Bertrix. Christian AUQUIERE.





PHOTO-THEME 79 La 186 112-9 prête au départ en gare de Saint-Ghislain, pour un parcours vers Tournai, le 27 mars 2007. Pierre HERBIET.

Le 13 avril 2007, la 186 113 fut transférée des Pays-Bas vers l'atelier de Schaerbeek. Sa remorque sur le réseau néerlandais fut assurée par la 6504 de Railion. Les 6401 à 6403 et 6504 portent depuis le début de l'année une livrée publicitaire à base de teintes de gris pour RailPro, le gestionnaire néerlandais de l'infrastructure ferroviaire. Passage à Hulst. Wim DE RIDDER.

PHOTO-THEME 79 Lors des essais entre Virton et Bertrix, la 1353 était accouplée en queue de la rame. De cette façon, elle assurait le retour du train vers Virton, la Traxx se retrouvant alors disposée comme véhicule en queue. La cuisine, 20 mars 2007. Christian AUQUIERE.





PHOTO-THEME 79 *Le 28 mars, passage du train d'essai à hauteur du pont du canal Nimy - Blaton à Pommeroeul, en direction de Tournai. Serge MARTIN.*



PHOTO-THEME 79 *Le 21 avril, les deux TRAXX (186 112 et 186 113) étaient garées sur le gril de l'atelier de Schaerbeek. Jean-Luc VANDERHAEGEN.*

PHOTO-THEME 79 *Le 6 mars, la TRAXX fut transférée d'Antwerpen-Luchtbal à Schaerbeek. La rame, vue ici sur la ligne 27 à Sint-Katelijne-Waver, est composée de la TRAXX, de voitures I11 de la SNCB et de la voiture de mesures de la SNCF. Cette dernière fut placée le même jour en queue d'un train P à destination de Châtelet, d'où elle put être intégrée dans un train de marchandises à destination de la France. Tommy MAEREMANS.*



Locomotives Diesel

Marquage Infrabel pour la 6278

Lors d'une révision effectuée à l'atelier d'Antwerpen-Noord, la 6278 est ressortie au début du mois de mars repeinte dans la livrée jaune. A cette occasion, elle a perdu ses monogrammes "B" au profit de logos *Infrabel*.



Des logos *Infrabel* ont pris la place des monogrammes "B", d'une part au milieu des faces avant tout en bas, et d'autre part à droite des portes d'entrée. Antwerpen-Kiel, mars 2007. Vincent LINDERS.

Les 77 ATB en trafic régulier vers Aachen West

Depuis le 16 avril, les 77 ATB (7771 à 7790) assurent en unité multiple, du lundi au samedi, un service comprenant deux allers-retours entre Antwerpen-Noord et Aachen West, accouplées en unité multiple :

44515 Antwerpen-Noord 02.21 - Aachen West 06.00
 44512 Aachen West 06.32 - Antwerpen-Noord 09.55
 44517 Antwerpen-Noord 10.21 - Aachen West 13.46
 44522 Aachen West 14.56 - Antwerpen-Noord 18.00



PHOTO79-40 Le 27 mars 2007, passage à Gemmenich du train 44522 en direction d'Antwerpen.

Christian VANHECK.



Le dimanche 11 mars, à Zevenbergen, passage du train 41605 Maasvlakte - Athus, tracté jusqu'à Muizen par la 5533 ATB. En seconde position se trouve la 5517 ATB en panne, remorquée comme véhicule. Michel DE ESCH.

PHOTO 79-41 *Le 22 avril, passage du 41605 à Oudenbosch. Cette gare est située entre Dordrecht et Roosendaal. Serge MARTIN.*



Automotrices - TGV

série 800

La SNCB s'orienterait vers une modernisation complète des automotrices quadruples de la série 800.

Après réparation, la sous-station de Bruxelles-Midi a bien été remise en activité au milieu du mois de mars. Comme prévu, le service des trains a ainsi pu reprendre son cours normal le 24 mars. Le 20 mars, un train composé de trois autorails de la série 41 débouche du tunnel de la Jonction Nord-Midi, à Bruxelles-Chapelle.

Christian DOSOGNE.



■ Premier parcours d'essais des Budd sur le FAS en Italie

C'est dans le courant de 2001 que le réseau privé italien *Ferrovie Sangritana* (FAS) acquit dix automotrices *Budd* de la SNCB (série 129 à 150). Après reconstruction complète, la première automotrice est ressortie d'atelier en 2004. La photo ci-dessous montre le parcours d'essai après modernisation d'une autre automotrice. Rappelons que les travaux sont réalisés chez *Ansaldo-Breda* à Napoli. Le plus impressionnant est bien sûr la mise en place de nouvelles cabines de conduite; l'aménagement intérieur a été entièrement renouvelé et dispose de l'air conditionné. La capacité s'élève à 120 places assises, dont 20 en première classe. La vitesse maximale est restée inchangée : 130 km/h. Au total, quatre ou cinq Budd + deux en option devraient être modernisées. Le prix total de l'acquisition + la rénovation s'élève à € 1,5 million par rame. Elles sont engagées sur la ligne Lanciano - Pescara, via une nouvelle section en construction entre Lanciano et San Vito Lanciano. Le temps de parcours a été réduit de 60 à seulement 25 minutes.



Premier parcours d'homologation après reconstruction d'une ancienne automotrice Budd de la SNCB, ici en gare de Pontedera-Casclana Terme, sur la ligne Pisa - Firenze (Pise - Florence) en mars 2007. Difficile de reconnaître une automotrice Budd de la SNCB ! Seul l'emplacement des portes et des fenêtres est resté inchangé. On remarquera également l'attelage Henricot !

Photo : Tutto Treno.

→ L'automotrice 684 ressortie de modernisation le 6 décembre 2006, présente la particularité d'avoir un petit compartiment de seconde classe possédant des banquettes revêtues du même tissu que les sièges de première classe. En fait, il y avait rupture de stock du similicuir, si bien qu'il fut décidé de recouvrir ces banquettes avec du tissu afin d'éviter une immobilisation de la rame en atelier...



→ Depuis le 1er avril 2007, la rame Thalys PBA 4531 est passée du parc Thalys dans celui des rames TGV Réseau tricourant. Il n'y a donc plus que 9 rames PBA, à savoir les 4532 à 4540. Cette mesure fait suite à la suppression des Thalys vers Marne-la-Vallée et Roissy-CDG. La rame 4531 a ainsi perdu ses marquages Thalys au profit des marquages SNCF. Notre photo montre cette rame à Bruxelles-Midi le 4 avril 2007. D. DELATTRE.



↓ **PHOTO 79-42**

Le 14 mars 2007, la 978 était engagée sur les trains L Leuven - Ottignies, ici à Archennes. Elle est accouplée à la 748. Alain DEFECHEREUX.



Voitures - wagons

type M5

Deux voitures à double niveau du type M5 subiront à titre d'essai une transformation complète de leur étage supérieur. Il est prévu de couper la partie supérieure de la caisse en deux et de la reconstruire sur base du profil des voitures du type M6, de manière à réduire l'angle très désagréable pour les voyageurs assis côté fenêtres. Ces travaux seront réalisés par l'usine *Bombardier* de Brugge. Par la suite, les autres voitures seront transfor-

mées dans les ateliers de la SNCB, avec des équipements construits par *Bombardier*.

Fourgon générateur

Le fourgon générateur basse tension 17815 (UIC 60 88 99 40 035-2) a été vendu au *Stoom Stichting Nederland* (SSN). Il a été transféré le 10 mars 2007 vers Rotterdam.

→ *En attendant la livraison des nouvelles voitures M6 de deuxième classe, la SNCB a décidé de déclasser temporairement quelques voitures de première classe actuellement en surnombre.*



Modification des Shmms 3000G7

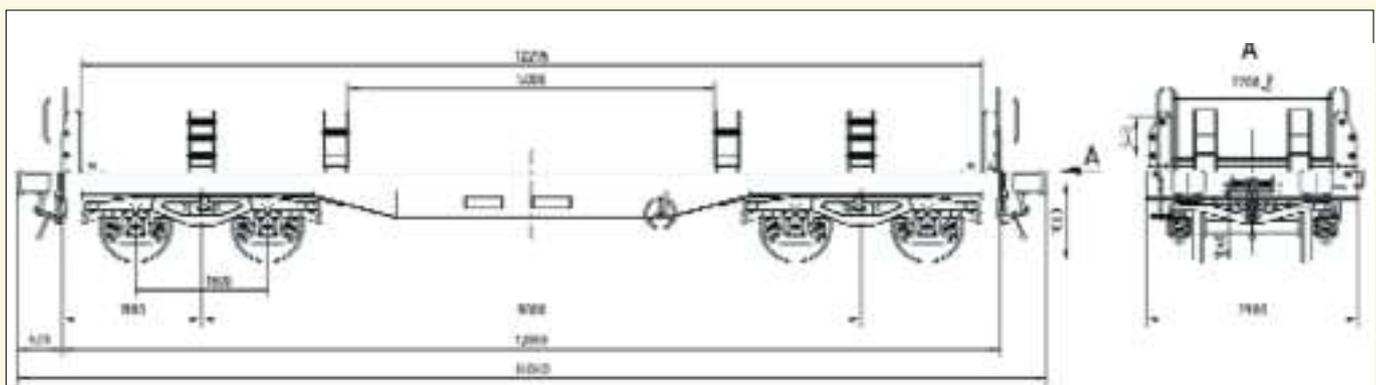
B-Cargo a entamé la modification des 188 wagons *Shmms* type 3000G7 pour le transport de brames (voir *EN LIGNES* 59 page 36). Le nombre de berceaux est passé de 4 à 12, dont 4 disposés aux bouts du wagon de manière à assurer un meilleur calage des brames.

Leur masse moyenne à vide est ainsi passée de 18 à 19,2 t, et leur charge maximale autorisée de 62 à 60 t (ces chiffres varient d'un wagon à l'autre).

Ils ont tous été loués à *DU-FERCO* La Louvière et ont été renumérotés UIC 85 88 461 4 100 à 287 B - B.

Ces deux documents ont été réalisés à Clabecq le 15 mars 2007. On voit très bien les 8 nouveaux berceaux de calage dont la peinture est encore fraîche.

Christian DOSOGNE.



Les voitures ICR Benelux changent de robe

A partir du 9 décembre 2007, c'est la société HSA (High Speed Alliance) qui exploitera, sous le nom commercial de "NS Hispeed", la relation Bruxelles-Midi - Amsterdam CS. Etant donné que la construction des nouvelles rames à grande vitesse chez *Ansaldo-Breda* en Italie a pris un retard énorme, HSA ré-utilisera provisoirement les rames *Benelux*, lesquelles seront remorquées par les 12 locomotives du type TRAXX qui seront louées à *Angel Trains*. HSA a décidé de repeindre ce matériel dans une nouvelle décoration. A cette fin, quatre voitures ont revêtu une toute nouvelle livrée et ont été présentées à la presse le 29 mars. Le dessin de chaque voiture est différent et forme un motif continu en les classant dans un ordre bien précis, tel un jeu de dominos. Dès le lendemain 30 mars, elles étaient incorporées dans trois rames *Benelux*. Les nouvelles robes ont été réalisées à l'aide d'un pelliculage en papier adhésif. Il est donc actuellement possible de voir des rames panachées, composées de voitures aux couleurs *Benelux* (bordeaux et jaune), des NS (bleu et jaune) et HSA. Une rame complète devrait circuler à partir du mois de juillet. A noter que les futures rames à grande vitesse recevront la même déco-



PHOTO 79-43 ↑ Trois robes différentes sont visibles sur cette vue de l'IC B 610 Bruxelles-Midi - Amsterdam CS. Dordrecht-Zuid, 6 avril 2007. Jean-Luc VANDERHAEGEN.



PHOTO 79-44 Voici trois vues de voitures ICR Benelux des NS dans les nouvelles couleurs appliquées par la société HSA. Une photo de la quatrième voiture est publiée en couverture arrière. IC B 610 Bruxelles-Midi - Amsterdam, 6 avril 2007. Jean-Luc VANDERHAEGEN.

PHOTO 79-45 ↓ Passage à Gilze-Rijen de l'IC 609 Bruxelles-Midi - Amsterdam, détourné par Tilburg et limité à s'Hertogenbosch. Hans PAULUS, 1er avril 2007.



Le 19 mars, un troisième train de voitures du type K4 a quitté la Belgique. La rame était composée de trois sections : la première provenait d'Aalst, la deuxième de Denderleeuw et la troisième de Schaerbeek. Comme pour les deux premiers parcours, cette rame fut transférée à Stockem. Une locomotive de la série 1800 des CFL a ensuite pris le relais.

→ Ci-contre, passage à Sint-Martens-Bodegem en direction de Schaerbeek de la rame formée par les K4 qui étaient garées à Aalst et Denderleeuw. *Christian DOSOGNE.*

↓ Auparavant, la deuxième rame arrivée à Stockem le 2 mars, continua son voyage vers Luxembourg-Triage au crochet de la 1818 des CFL. La 4004 des CFL prit immédiatement le relais jusqu'à Trier en Allemagne. Quelques K4 furent ensuite conduites chez le ferrailleur Steil dans le port de Trier pour démolition et récupération de pièces; les autres ont poursuivi leur route jusqu'à Vintimiglia pour désiamantage. *Emile BECKER.*



Namur :

le nouveau tunnel en service

Le 26 février dernier, *Infrabel* a inauguré de nouvelles infrastructures en gare de Namur, en présence du Ministre wallon des Transport, André Antoine, et du bourgmestre de Namur, Jacques Etienne. Ces nouvelles infrastructures permettent une augmentation de la vitesse en gare et une amélioration de la fluidité du trafic ferroviaire, ce qui se traduira par une meilleure régularité.

Le premier ouvrage concerné est le tunnel à deux voies qui permet à la dorsale wallonne (ligne 125) de passer sous les voies de la ligne 162 (Bruxelles - Luxembourg), à la sortie de la gare côté Liège. De la sorte, les trafics transitant par la gare de Namur et qui devaient se croiser en ce point singulier par un ensemble complexe d'aiguillages, sont dissociés, supprimant ainsi une contrainte importante pour l'exploitation. Le tunnel, qui a une longueur de 600 mètres, a nécessité la mise en œuvre d'un total de 28.000 m³ de béton et de 2.800 tonnes d'armatures métalliques. Les aménagements provoqués par sa construction permettront sous peu un relèvement général de la vitesse en gare, passant à 80 km/h pour le trafic voyageurs et 60 km/h pour les convois

Un nouveau signal de vitesse sélectif

Infrabel a mis en service le 29 octobre 2006 un nouveau type de signal sélectif de vitesse de référence, sur les lignes 96 et 96N entre Bruxelles-Midi et Forest-Midi. Allumé, il indique la vitesse de référence de la ligne (160 km/h dans ce cas). Il présente en vert un nombre à l'intérieur d'un triangle pointé vers le haut. Eteint, il ne présente aucune indication et n'a donc aucune signification.

Le nouveau signal de vitesse sélectif implanté le long de la ligne 96N à la sortie de Bruxelles-Midi, le 13 mars 2007.
Christian DOSOGNE.



marchandises, contre 40 km/h précédemment.

Complémentaire à la construction du tunnel, le faisceau de voies côté Liège a été complètement remanié; ainsi, 8.900 mètres de voies (représentant 1.100 tonnes de rails, 14.200 traverses et 47.000 tonnes de ballast) ont ainsi été remplacés et 33 aiguillages posés. L'électrification de l'ensemble a requis la pose de 177 poteaux caténaires et l'utilisation de 14 kilomètres de fil de contact, tandis que 25 nouveaux signaux ont été implantés, nécessitant la

mise en œuvre de 65 kilomètres de câble et le déplacement de 12 autres.

Pour l'ensemble de ces travaux, commencés en août 2004, un montant de 47,3 millions d'euros a été investi.

En gare de Namur, sous la dalle, les voies 1 et 2 sont dorénavant réservées aux trains de marchandises en transit vers l'axe Athus-Meuse; elles sont séparées des autres par un caisson en béton insonorisé.

Il reste encore à moderniser les infrastructures côté Bruxelles, travaux qui devraient être achevés en 2010.

Le "Rhin d'Acier" partiellement réactivé

Le "Rhin d'Acier" est l'axe direct qui permet de joindre le port d'Antwerpen à Mönchengladbach et la région industrielle allemande de la Ruhr, en passant par Neerpelt et les Pays-Bas; ce tracé historique a été abandonné au profit d'un trajet plus long par Montzen et Aachen-West. De nombreuses et interminables discussions ont eu lieu entre la Belgique et les Pays-Bas pour que l'itinéraire direct soit réactivé; en effet, il permettrait de réduire le temps de parcours Antwerpen - Duisburg à 3 heures au lieu de 6 aujourd'hui. C'est grâce à l'action énergique de DLC que la section Budel - Weert est à nouveau accessible aux trains de marchandises. *Prorail* a en effet terminé en janvier 2007 le renouvellement complet de ces 7 km.

Dans le cadre de la réactivation de ce tronçon du "Rhin d'Acier", *B-Cargo* a voulu détrôner la place centrale qu'occupe DLC dans ce dossier, en faisant circuler, le 15 mars dernier, un "faux" train de marchandises au départ d'Antwerpen-Noord, et qui y fut ensuite renvoyé via Essen !

Depuis, DLC emprunte la ligne plusieurs fois par semaine jusque Weert.

Quant à la réactivation complète de la ligne, elle n'est pas pour demain. La section Roermond - Dalheim actuellement fermée, pose en effet d'énormes problèmes vu qu'elle traverse une zone verte protégée, et que les riverains s'opposent fermement à sa réactivation...

Passage du train inaugural au point frontière entre Neerpelt et Budel, le 15 mars 2007.
Willy SMEULDERS.



Infrabel s'active à réaliser les trois nouveaux points d'arrêt entre Vinton et Arlon, à Aubange, Halanzy et Messancy. Ici, les travaux à Aubange le 15 mars 2007.
Wim DE RIDDER.

Mise à double voie de la ligne 147

Le 21 mars, *Infrabel* a confirmé l'intérêt de mettre à double voie la ligne 147 entre Fleurus et Auvelais, dans le cadre de l'achèvement de l'axe dédié au trafic Athus-Meuse. Il sera ainsi possible de libérer du trafic marchandises le tronçon Ottignies - Gembloux de la ligne 161 et supprimer en gare d'Ottignies les cisaillements L139/L161. Aucune date pour la réalisation des travaux n'est cependant avancée.

Début des travaux RER sur la ligne 124

Un an après le début des travaux RER entre Bruxelles et Ottignies, c'est au tour de la ligne 124 entre Bruxelles et Nivelles de subir les premiers coups de pioche.

Les premiers travaux ont en effet débuté le 23 avril sur une section de 3,3 km située entre Waterloo et Braine-l'Alleud. Ils concernent l'élargissement de la plate-forme (dalles sous voies, murs verts, murs antibruit), le remplacement ou la modification de trois ponts et de deux passages sous voie, la construction d'un nouveau parking couvert sur trois niveaux à Braine-l'Alleud, la réalisation de la première phase d'une tranchée couverte à Braine-l'Alleud.

A l'issue des travaux, la ligne comprendra quatre voies entre Uccle et Nivelles; la vitesse sera portée de 120 à 160 km/h. Tous les points d'arrêt seront modernisés tandis que deux nouvelles haltes seront créées à Moensberg (entre Uccle-Calevoet et Linkebeek, avec correspondance vers les trains de la ligne 26 Halle - Vilvoorde) et Braine-Alliance (entre Braine-l'Alleud et Lillois, cet arrêt pouvant servir de terminus à certaines relations du RER), établissement de deux nouvelles voies en cul-de-sac à Nivelles (gare terminus du RER).



PHOTO 79-46 ↑ **PHOTO 79-47** ↓ *Voici deux vues des travaux de construction des nouveaux quais d'Halanzy, les 23 et 27 mars 2007. Infrabel a procédé à leur inauguration le 8 mai pour une mise en service le 14 mai suivant, en avance d'un mois sur le calendrier révisé. Les trains SNCB et CFL y marquent à nouveau l'arrêt, près de vingt ans après leur abandon.*
Alain DEFECHEREUX.



La gare de Charleroi-Sud renouée

La fin de la première phase des travaux de modernisation de la gare Charleroi-Sud, entamée en février 2004, a été inaugurée officiellement le 22 mars 2007. Le nouveau visage du bâtiment de gare, construit en 1874, concilie modernité et respect de l'architecture originelle. Les façades ont été totalement restaurées et les deux annexes disgracieuses situées à proximité ont été démolies. A l'intérieur, les voyageurs sont accueillis dans une nouvelle salle des pas perdus recouverte de matériaux en marbre, granit et pierre bleue. Le mobilier a été renouvelé et un éclairage adapté prend, le soir, le relais de la lumière dispensée le jour par le grand vitrail multicolore, posé en 1964, complètement restauré.

Une dizaine de caméras de surveillance ont été installées, conférant ainsi un sentiment accru de sécurité.

Sept guichets et les renseignements, situés dans un "Travel Centre" - accueillent la clientèle.

Un nouveau panneau d'affichage électronique mentionne le départ des trains; il est complété d'annonceurs dans les deux couloirs sous voies et sur les quais. D'autre part, la signalétique a été revue, un point de rencontre installé, matérialisé par Spirou et Fantasio, deux personnages de bandes dessinées.

Les travaux d'aménagement d'une galerie commerciale dans l'aile côté Bruxelles ont commencé et devraient être terminés en 2008 : huit commerces pourront y être installés, ainsi que les nouveaux locaux de la Police Fédérale.

Il restera alors à aménager les quais et leurs accès, qui devraient tous être accessibles par ascenseurs via le couloir sous voies côté Namur. Après rénovation complète, ils seront équipés d'abris fermés, d'un nouvel éclairage et d'une sonorisation performante.

Parallèlement à la rénovation du bâtiment et des quais, le gril de voies côté Namur subit une profonde métamorphose. La vitesse y passera, dès la fin de 2008, de 40 à 80 km/h, permettant un gain de quelques minutes.

Un nouveau poste de signalisation, de technologie PLP, est en cours d'installation dans un nouveau bâtiment situé le long du quai 1, côté Bruxelles. Il permettra, dès 2008, en plusieurs phases, la supervision du trafic sur les lignes 124 Charleroi - Waterloo, 130 Charleroi - Tamines, 130A Charleroi - Erquelines, 132 Charleroi - Couvin et 140

Charleroi - Court-St-Etienne.

Les parkings sont également rénovés et agrandis; ainsi, celui situé côté Villette, se voit doté d'un étage supplémentaire, offrant une capacité de 100 places. Trois cents autres places seront créées dans les prochaines années.

L'ensemble des travaux, qui se termineront en 2009, représente pour le Groupe SNCB un investissement total de quelque € 60 millions.

Le réseau GSM-R

Le 5 avril, *Infrabel* a présenté la première phase du déploiement du GSM-R sur le réseau belge.

Pour rappel, le GSM-R (GSM for Railways) est un système de communication numérique international développé spécifiquement pour les chemins de fer, basé sur la technologie GSM.

Le réseau offre une fiabilité optimale et des fonctionnalités supplémentaires pour le contrôle et la sécurité des circulations ferroviaires (signalisation ERTMS niveau 2 sur les lignes nouvelles 4 et 5),

ainsi que pour la sécurité du personnel en garantissant une communication fiable et rapide entre les trains et les installations fixes.

La mise en place du GSM-R a nécessité l'implantation d'antennes le long de 3.000 km de lignes, l'équipement des cabines de conduite du matériel roulant et celui des organes de contrôle et de gestion (postes de signalisation, Traffic Control et répartiteurs ES); l'ensemble est piloté par une plate-forme centrale d'exploitation.

Aujourd'hui, la moitié des équipements d'infrastructure GSM-R sur le réseau belge est installée (225 sites sur les 457 prévus), et le matériel roulant est en cours d'adaptation (100 engins de traction équipés sur un total de 1.400) pour être opérationnel fin 2009, au moment du déploiement complet du réseau GSM-R. En outre, 5.000 portables seront répartis parmi le personnel du Groupe SNCB.

A terme, le réseau GSM-R remplacera les technologies analogiques comme la radio sol-train et le GSM traditionnel.



Dans le cadre de la construction de la nouvelle ligne 25N entre Schaerbeek et Haren, les deux magnifiques cabines de signalisation qui, autrefois, commandaient le triage de Schaerbeek (groupes A et B), ont été démolies. Voici deux vues réalisées peu avant leur disparition.

Christian DOSO-



Les travaux du RER Bruxelles - Ottignies en images

GERMOIR - MOUTERIJ



Voici l'emplacement de la future halte "Gerموir". Le nouveau pont vient d'être ouvert à la circulation.
Christian DOSOGNE, 16 avril 2007.



ETTERBEEK

MEISER



Le nouveau tunnel Schuman - Josaphat débouchera à hauteur de l'actuel point d'arrêt de Meiser sur la ligne 26.
Christian DOSOGNE, 16 avril 2007.



Un des deux tabliers du pont qui permettra à la ligne 26 de franchir la ligne 161 à Watermael. On remarquera l'extraordinaire train routier qui servira à déplacer le tablier vers son emplacement définitif. Ci-dessous, une autre vue du tablier. A droite, on aperçoit la grue qui s'est renversée sur la voie vers Namur de la ligne 161.
Christian DOSOGNE, 6 avril 2007.

ARCADES ARCADEN

WATERMAEL - WATERMAAL



Un train de travaux opère sur la voie vers Namur, à Watermael. Le nouveau pont de la ligne 26 est en place. Le futur point d'arrêt "Arcades" sera situé partiellement sur le pont.
Christian DOSOGNE, 9 avril 2007.



GROENENDAAL

Dans la forêt de Soignes, les travaux de terrassement avancent de Groenendaal vers Boitsfort. Un train se dirige vers Ottignies.
Christian DOSOGNE, 17 avril 2007.

Le bilan du Treski

Le "Treski", le train vers la neige low-cost de la SNCB à destination de l'Autriche, a circulé quatre fois pendant l'hiver 2006/2007 : les 22 et 29 décembre, les 16 et 23 février. Le taux moyen d'occupation s'est élevé à 40%, contre 30% pour la saison précédente, qui était la première. C'est le départ du 16 février qui a été le plus prisé, avec 600 voyageurs ou un taux d'occupation de 90%.

Bien que ces résultats soient assez modestes, la SNCB a décidé de proposer à nouveau ce train l'hiver prochain.

De son côté, le "Bergland Express" mis en marche par la société TTC, a connu un grand succès cette saison. La photo ci-dessus montre le retour de la rame vide de Rotterdam à Forest-Midi, assuré par la 2551. Roosendaal, 13 mars 2007. Michel DE ESCH.

Les deux autres documents montrent l'arrivée du "Bergland Express" à San Candido en Italie. C'est une locomotive de la série E656 des FS qui remorque le train au départ de la gare de Brennero. Ci-contre, le 7 janvier 2007; ci-dessous, le 31 décembre 2006. Photos : Koen MONTE.





La voiture de mesure française de l'AEF (Agence d'Essais Ferroviaires) ayant participé à la campagne d'homologation des TRAXX, a été renvoyée en France le 6 avril 2007. De Schaerbeek à Châtelet, elle fut accouplée en queue du train P8722 pour ensuite être incorporée dans un train de marchandises. Le P8722 quitte la gare de Luttre.
Dominique ALLARD.

La fin des Benelux soulève des protestations

La prochaine suppression des *Benelux* le 9 décembre 2007 fait des remous du côté néerlandais. L'association "Rover" a en effet introduit une plainte auprès des autorités néerlandaises de la concurrence contre la suppression des *Benelux* Amsterdam - Bruxelles. Elle considère que cette suppression et son remplacement par des trains à grande vitesse constituent un abus de position dominante (les NS possèdent pratiquement l'entièreté des actions de HSA, la société qui exploitera la ligne à grande vitesse). La mise en service de cette relation provoquera une augmentation des prix et la suppression des arrêts à Mechelen, Roosendaal, Dordrecht, Den Haag, qui perdront ainsi leur liaison directe vers les Pays-Bas ou la Belgique. De plus, la flexibilité sera fortement réduite par les réservations obligatoires. En Belgique également, des parlementaires européens désirent le maintien des *Benelux*.

Service des 225 Railion

Du lundi au samedi, les locomotives Diesel de la série 225 de *Railion* assurent toujours deux allers-retours entre Aachen West (AchW) et Kinkempois (NK) :

44565 NK 06.48 - AchW 08.38

44554 AchW 12.11 - NK 13.34

46415 NK 14.48 - AchW 16.28

Le premier parcours entre Aachen West et Kinkempois circule de nuit.

Le 18 septembre 2005, la 36010 remorqua exceptionnellement le train 54720 Kinkempois - Stockem, de nuit. Lors de son retour à vide à Kinkempois, la 36010 fut immortalisée au point d'arrêt de Méry sur la ligne 43 Marloie - Liège.

Photos : Julien DUCARME.



A l'occasion de trains spéciaux ou de manque de locomotives, il arrive qu'une locomotive de la série 36000 de la SNCF assure des trains sur des lignes qu'elle ne parcourt pas en service régulier. Ainsi, le 5 mai 2006, la 36003 transita par la gare de Liège-Guillemins.

Photos : Julien DUCARME.





Depuis le mois de mars 2007, DLC a pris en location chez MRCE la Class 66 numérotée 653.09 (JT9), de couleur noire. Peu après sa livraison, elle fut photographiée à Antwerpen-Berendrecht, le 5 mars 2007. C'est la première locomotive noire de MRCE qui parcourt le réseau belge. Cette machine a été renumérotée DE 6305 en mai 2007. Hans PAULUS.

✓ La société BP ChemBel implantée dans le Zoning industriel de Feluy utilise toujours en leasing deux locotracteurs de CMI, les 303 et 304. Pour plus de détails sur ces engins, voir les EL 62 page 46 et 72 page 57). Le 20 mars 2007, elles manoeuvraient une rame de citernes. Christian DOSOGNE.



↓ Jusqu'à présent, Fret SNCF ne circulait sur le réseau belge en tant qu'opérateur que sur la relation vers Tessenderlo. Depuis le mois d'avril, Fret SNCF assure également des trains vers le port d'Antwerpen, toujours à l'aide de locomotives Diesel de la série 467400. Ici, passage à Kortrijk du train de conteneurs 26210 à destination d'Antwerpen-Waaslandhaven-Zuid, sur la rive gauche du port d'Antwerpen. En tête, les 467462 et 467505, en passage dans la gare de Kortrijk. Bruno MALFAIT.





Le 31 mars 2007, la société Trainsport (voir EL 78 page 48) a organisé un parcours d'étude de ligne entre Aachen West et Antwerpen-Noord. La locomotive DE 674 du HGK (Hafen und Güterbahn Köln) était accompagnée de trois wagons trémies du type Fc. Cette photo a été réalisée à Antwerpen-Noorderdokken, lors de retour du train vers Aachen West. Depuis le 30 avril, Trainsport assure la remorque d'un train de minerais entre Antwerpen-Lillo et Stolberg près d'Aachen. Ce train circule de nuit; par contre, le retour de la rame vide s'effectue de jour : 48510

Aachen West 09.12 - Montzen 09.39 - Hasselt 10.41 - Diest 11.00 - Antwerpen-Lillo 11.56. Cette relation circule en moyenne tous les deux jours en semaine. Wim DERIDDER.

PHOTO 79-48 Le 10 avril 2007, pour la toute première fois, la société ERS a circulé sur le réseau belge à l'occasion d'un parcours d'étude de ligne pour ses conducteurs, entre Rotterdam et Zeebrugge-Voorhaven-West via Mechelen, Dendermonde, Gent et Brugge. A partir du mois de juin, ERS circulera en trafic régulier entre Rotterdam et Zeebrugge (voir horaire dans le EL 78 p. 48). Walter PINET.



1603

Constructeur : La Brugeoise & Nivelles
Livraison à la SNCB : 11-07-1966
Numérotation : 160.003 : 11-07-1966
 1603 : 01-01-1971
Dépôts successifs : Bruxelles-Midi : 11-07-1966
 Oostende : 27-05-1990
Mise hors exploitation : 22-03-2005 (limite de révision)

PHOTO 79-49 *Herbesthal, 29 juillet 1991.*
 Jean-Luc VANDERHAEGEN



5524

Constructeur : La Brugeoise & Nivelles
Livraison à la SNCB : 28-11-1961
Numérotation : 205.024 : 28-11-1961
 5524 : 01-01-1971
Dépôts successifs : Kinkempois : 28-11-1961
Mise hors exploitation : 01-08-2005

PHOTO 79-50 *Liège-Guillemins, 27 mai 1981.*
 Jean-Luc VANDERHAEGEN.



7339

Constructeur : La Brugeoise & Nivelles
Livraison à la SNCB : 07-1973
Numérotation : 7339 : 07-1973
Dépôts successifs : Monceau : -07-1973
 Kinkempois : 22-08-1973
 Ronet : 01-06-1986
 Stockem : 01-06-1994
 Monceau / Charleroi-Sud : 12-12-2004
Mise hors exploitation : 04-09-2005

PHOTO 79-51 *Ronet, 23 août 1990.* J-L VANDERHAEGEN.



7344

Constructeur : La Brugeoise & Nivelles
Livraison à la SNCB : 25-09-1973
Numérotation : 7344 : 25-09-1973
Dépôts successifs : Kinkempois : 11-10-1973
 Monceau/Charleroi-Sud : 30-04-1994
 Antwerpen-Noord : 01-04-2003
 Monceau/Charleroi-Sud : 14-12-2003
Mise hors exploitation : 04-09-2005

PHOTO 79-52 *Kinkempois, 22 novembre 1994.*
 Jean-Luc VANDERHAEGEN.



7345

Constructeur : La Brugeoise & Nivelles

Livraison à la SNCB : 30-10-1973

Numérotation : 7345 : 30-10-1973

Dépôts successifs : Kinkempois : 05-11-1973
Monceau/Charleroi-Sud : 30-04-1994
Antwerpen-Noord : 01-04-2003
Monceau/Charleroi-Sud : 14-12-2003

Mise hors exploitation : 04-09-2005

PHOTO 79-53 *Braine-le-Compte, 11 septembre 2000.*
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



7369

Constructeur : La Brugeoise & Nivelles

Livraison à la SNCB : 04-1974

Numérotation : 7369 : 04-1974

Dépôts successifs : Monceau : 04-1974
Merelbeke : -1977
Monceau/Charleroi-Sud : 12-10-2004

Mise hors exploitation : 01-08-2005

PHOTO 79-54 *Ertvelde, 10 août 1999.*
Pierre HERBIET.



9142

Constructeur : ABR, Cockerill (3877/1963)

Livraison à la SNCB : 03-10-1963

Numérotation : 230.132 : 03-10-1963
9142 : 01-01-1971

Dépôts successifs : Ronet : 03-10-1963
Monceau/Charleroi-Sud : 01-10-1993
Schaerbeek : 01-01-2000

Mise hors exploitation : 20-02-2005 (vendue à IFB)

PHOTO 79-55 *Ronet, 30 juin 1997.*
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



9154

Constructeur : La Brugeoise & Nivelles - Cockerill (3889/1964)

Livraison à la SNCB : 09-03-1973

Numérotation : 230.144 : 09-03-1964
9154 : 01-01-1971

Dépôts successifs : Ronet : 09-03-1964
Monceau/Charleroi-Sud : 01-10-1993

Mise hors exploitation : 20-02-2005 (déstandardisation)
vendue à Gleisfrei (I) 02-2006

PHOTO 79-56 *Eprave (ligne 150 Houyet - Jemelle),
9 janvier 1984.* Pierre HERBIET.



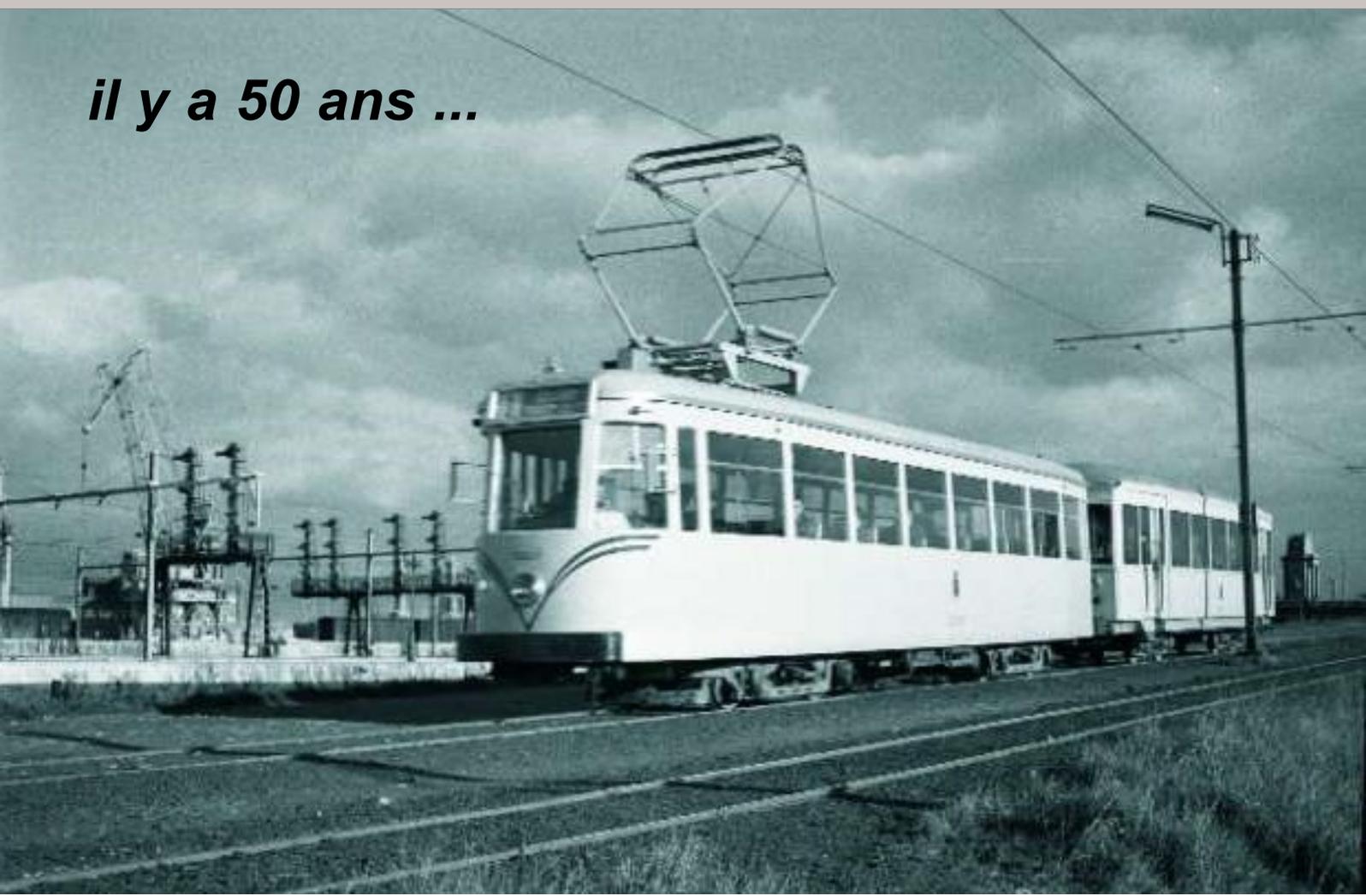
il y a 50 ans ...



PHOTO BD-261 *Le 2 juin 1957 n'a pas seulement vu la mise en service des premiers TEE, mais également l'engagement des locomotives Diesel du type 204 (future série 54) entre Bruxelles et Paris. Le 2 juin 1957, passage au dessus du canal Nimy - Blaton à Nimy-Maisières du premier train international 116 Schaerbeek - Paris-Nord, remorqué de bout en bout par deux 204, mené par la 204.001.*

PHOTO BD-263 *Le 27 février 1957, la motrice SO 10.005 de la SNCV, accouplée à une remorque standard (construite à partir d'une motrice "Bogota"), arrive à Oostende. A gauche, on remarque les deux superbes passerelles à signaux de la gare SNCB. Photos : Bruno DEDONCKER, collection PFT.*

il y a 50 ans ...



il y a 40 ans ...



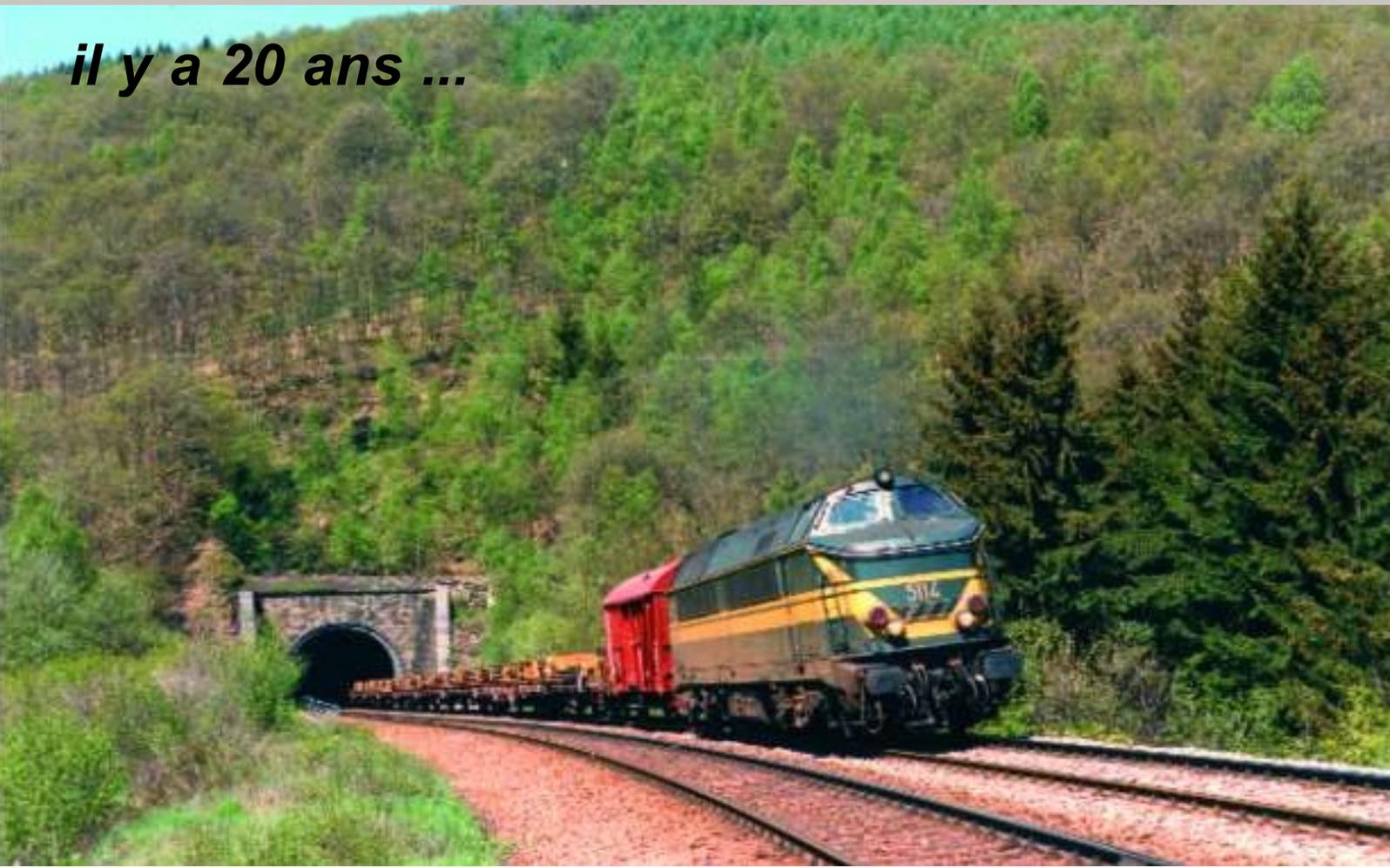
PHOTO BD-259 Alors que la SNCB avait éteint ses dernières locomotives à vapeur au début de l'année 1967, le ciel belge n'en était pas moins aurolé de beaux panaches de machines étrangères (françaises et allemandes) et industrielles. Ainsi, le charbonnage Patience et Beaujoc à Glain (Liège) possédait toujours plusieurs "bouteilles". Le 9 mai 1967, la locomotive n° 4 était sous pression. Cette machine fut construite par Cockerill en 1875 sous le numéro 975 pour la S.A. de Mariemont et d'Olive, à Mariemont. Elle fut ensuite acquise par ce charbonnage.

Photo : Bruno DEDONCKER, collection PFT

©.

PHOTO 79-57 Le 9 mai 1987, la 5114 de Schaerbeek remorqua exceptionnellement un train de long rails soudés jusqu'à Gouvry. La

il y a 20 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

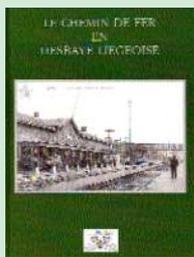


PROMENADE FERROVIAIRE AU PAYS D'ATH

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

A4 - 268 pages
242 photos - 30 plans
€ 10,00 - 860 g

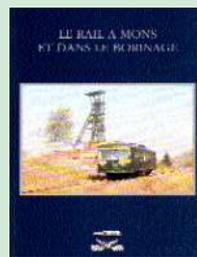
PROMO €10



LE CHEMIN DE FER EN HES-BAYE LIEGEOISE

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

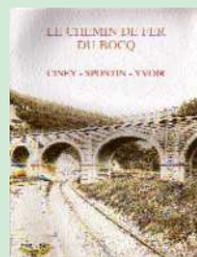
A4 - 168 pages
276 photos
€ 23,55 - 750 g



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



NOS CHEMINS DE FER 1 Les polycourant

Recueil photo ayant pour thème les locomotives polycourant belges et étrangères circulant sur le réseau belge.

132 pages - 126 photos couleurs - couverture cartonnée
€ 27,00 - 750 g



NOS CHEMINS DE FER 2 Autorails 1980-2005 volume 1

Recueil photo ayant pour thème les autorails SNCB durant la période 1980-2005. Ce premier tome reprend les séries 40-41-43-44 et 45.

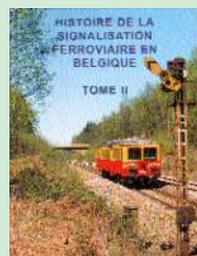
112 pages - 106 photos couleurs - couverture cartonnée
€ 25,00 - 700 g



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



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



UN SIECLE DE VAPEUR - Tome II

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

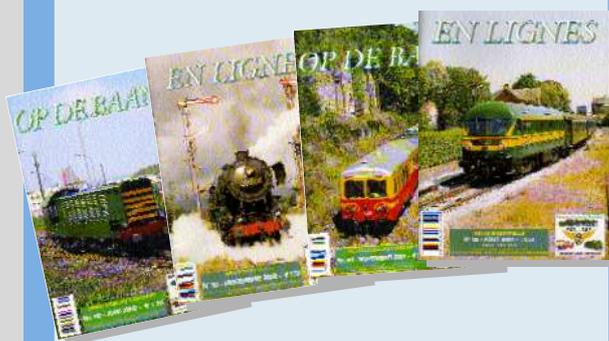
21 x 27 cm - 134 photos N-B € 27,00 - 750 g

En Lignes

EN LIGNES

☐ abonnement 2007 (débuté au 01-01-2007)

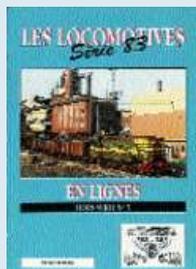
Belgique € 36,00
étranger (Europe) € 42,00
étranger (hors Europe) € 49,00



■ numéros 19 à 20 par numéro : € 3,97 100 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 78 par numéro : € 8,50 260 g

☐ reliure pour EN LIGNES € 11,50 550 g

EN LIGNES - hors série

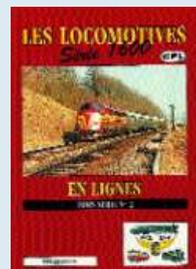


hors série n°1

LES LOCOMOTIVES SERIE 83

A4 - 50 pages
100 photos

€ 9,75 - 255 g

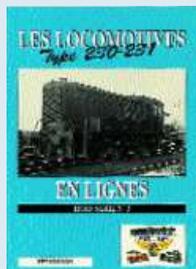


hors série n°2

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

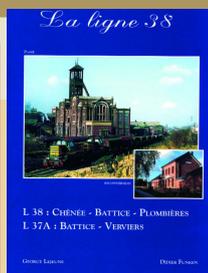
LES LOCOMOTIVES SERIE 92

A4 - 80 pages
100 photos

€ 14,75 - 255 g

Livres (PFT et autres éditions)

- Le rail bruxellois en images (PFT-Edition) € 11,20 750 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
- 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 ligne de Han-sur-Lesse à la grotte de Han € 49,00 1300 g
- La ligne 38 (G. LEJEUNE, D. FUNKEN) € 23,00 750 g

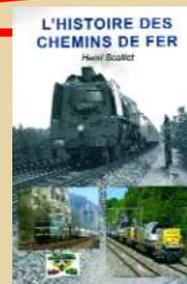


LA LIGNE 38
L'histoire de la ligne Chênée - Plombières et Battice - Verviers. Format A4, 182 pages, plus de 300 photos. Prix : € 23 + frais de port (750 g). Communication : L38

NOUVEAUTÉS

L'HISTOIRE DES CHEMINS DE FER

Henri Scaillet raconte à sa façon l'histoire des chemins de fer, en décrivant en détail les situations qu'il a connues. Le livre comporte 208 pages en noir et blanc, illustrées de 200 photos et dessins - voir page 2.



PFT-Boutique

Photos

Photos EN LIGNES

Les photos publiées dans EN LIGNES et portant un numéro (par exemple PHOTO 79-24) peuvent être obtenues au format 10x15 cm en couleurs, sauf les numéros suivis de la mention NB (par exemple PHOTO 79-29 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 28-07-2007; date de livraison: +/- 15-09-2007. 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.pftsp.be

- Prix par photo € 3,72 7 g

Photos-thèmes

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

- N° 6 : Les automotrices ex. SNCB en Italie € 10,00 75 g
- N° 30 ■ : Un samedi-midi à Lot (EL 38 p. 12) € 30,00 75 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° 42 : Locomotives séries 52-53-54 en vert "1970" € 10,00 75 g
- N° 44 : La locomotive 8275 € 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° 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
- N° 66 : Les 7301 à 7335 € 10,00 75 g
- N° 67 : Les locotracteurs de la série 91 € 10,00 75 g
- N° 69 : Fourgons-générateurs (voir EN LIGNES 70) € 10,00 75 g
- N° 70 : Les voitures Wegmann CFL € 10,00 75 g
- N° 71 : La 2302 (voir EN LIGNES 72) € 10,00 75 g
- N° 72 : Trains TEE (voir EN LIGNES 73) € 10,00 75 g
- N° 73 : La 5117/5001 (voir EN LIGNES 74) € 10,00 75 g
- N° 74 : Locomotives série 22 en vert € 10,00 75 g
- N° 75 : La ligne 141 Court-St-Etienne - Genappe € 10,00 75 g
- N° 76 : Matériel belge en Italie (voir EN LIGNES 77) € 10,00 75 g
- N° 77 : Essais avec divers matériel (voir EN LIGNES 77) € 10,00 75 g
- N° 78 : La 8020 des CUP € 10,00 75 g

Articles divers

Pin's

- Pin's locomotive Diesel type 201 € 2,50 16 g
- Pin's locomotive Diesel série 60 verte € 2,50 16 g
- Pin's locomotive Diesel série 60 jaune € 2,50 16 g
- Pin's locomotive électrique 101.012 bicolore € 2,50 16 g
- Pin's locomotive électrique 101.012 vert foncé € 2,50 16 g
- Pin's locomotive à vapeur type 81 € 2,50 16 g

Cartes postales

- Série 1 à 7 (12 vues SNCB + CFL par série) € 3,72 105 g
- CP 8 à 17 : 10 cartes noir et blanc des gares de Spontin, Frameries, Ciney (2 X), Gouvy, St. Ghislain, Trois-Ponts, Remouchamps et Huy : € 5,00 80 g
- CP 21-28 : 8 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, 2005 : par calendrier : € 5,00 750 g

- LOCO 2007 :** € 10,00 750 g

DVD

- La ligne 128 Ciney-Spontin-Yvoir : €21,00 150 g
- La 26.101 du PFT 128 Ciney-Spontin-Yvoir : € 21,00 150 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 abri-musée de St-Ghislain. La plupart des articles sont également disponibles lors des voyages ou activités diverses.

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

	BELGIQUE	ETRANGER
jusque 100 g	€ 1,05	€ 1,90
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	sur demande suivant pays
jusque 5000 g	€ 7,60	sur demande suivant pays

■ ARTICLE EN VOIE D'ÉPUISEMENT

PHOTO-THEME 79 : TRAXX

Prix €10 + frais de port (75 g.) - Communication PHOTO-THEME 79



Ce photo-thème comprend 10 photos des essais des Traxx en Belgique.

