

EN LIGNES



REVUE BIMESTRIELLE
N° 72 - AVRIL 2006 - € 8,50
SUISSE : 13,70 CHF
N° AGREATION : P501041 - BUREAU DE DÉPÔT : B-1180 BRUXELLES 18
EDITEUR RESPONSABLE : KOOB J-P, SQUARE VERGOTE 6, B-1200 BRUXELLES

PATRIMOINE FERROVIAIRE ET TOURISME

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

TOERISME EN SPOORPATRIMONIUM

Editorial

Les deux dernières publications ont rencontré un intérêt certain auprès des amateurs, et nous nous excusons pour le retard encouru à la livraison, indépendant de notre volonté. Ces deux séries permettent de mettre en valeur la riche photothèque du PFT, constituée aussi bien de documents anciens que plus récents. Ces derniers, en couleurs, nécessitent pour leur impression un traitement différent et nettement plus coûteux, qui justifie la différence de prix.

Grâce à vous, le PFT a pu acquérir l'exceptionnelle collection de plaques de constructeurs et archives de M. Dagant, que les animateurs vont maintenant s'efforcer de mettre en valeur.

N'oubliez pas l'ouverture du Musée du rail le 13 mai, et les circulations estivales sur la ligne 128, que vous pouvez découvrir pour presque rien grâce au "bon" du précédent numéro.

Bonne lecture.



Le 23 février 2003, la 5941 fut utilisée sur la ligne 128 pour le tournage d'un spot publicitaire.

Photo PFT.

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 courriel.

A VENDRE : collection complète (-2 numéros) soit 24 tomes de la revue "AU FIL DU RAIL" de Fernand LEBBE, sur les chemins de fer belges, édités en 1946-1949 par Editorial Office à Bruxelles. En très bon état et avec les deux boîtes d'origine. Prix : € 200. S'adresser au ☎ +32.(0)477/69.44.16, de préférence le soir.

A VENDRE : poteaux pour caténaires pour rails Märklin M (HO). MORELLE Damien ☎ +32.(0)2/660.07.55.

RECHERCHE : cours de formation professionnelle SNCB (original ou copie). Faire offre à joseph.scheerens@skynet.be

RECHERCHE : il existe sur le réseau des signaux spécifiques implantés à proximité des passages à niveau, invitant à réduire la vitesse et siffler : SF 0,5, SF 1, 2 et 4. Si l'on trouve encore les trois premiers, je n'ai pu localiser le quatrième panneau. Quelqu'un peut-il m'aider en me fournissant une photo ou une localisation ?
Permentier Jonas. ☎ +32.(0)473.96.22.16, P_jonas2004@yahoo.co.uk

AS.MO.CO

L'AS.MO.CO. organise le 30 avril 2006 de 9h à 13h en la salle St. Raphaël à Aywaille sa 50e Bourse internationale : trains miniatures, voitures, jouets anciens. **INFOS** : ☎ et FAX : +32.(0)4.368.50.16 en soirée.

EN LIGNES 72

PFT-agenda

- **Du 18 au 30 avril 2006** : voyage PFT en Chine.
- **Samedi 6 mai 2006** : voyage PFT sur les ligne Diesel de Campine avec la 6077.
- **Samedi 13 mai 2006** : bourse d'échange au Musée du Rail de St-Ghislain.
- **Samedi 10 juin 2006** : voyage PFT; visite de l'atelier de Kinkempois, Chemin de fer de Sprimont et Tramway Touristique de l'Aisne.
- **Samedi 22 juillet 2006** : voyage PFT; de Bruxelles à Spontin en train spécial.
- **Samedi 5 août 2006** : voyage PFT.
- **9 et 10 septembre 2006** : journées du Patrimoine; ouverture du Musée du Rail de St-Ghislain
- **Samedi 9 décembre 2006** : bourse d'échange au Musée du Rail de St-Ghislain
- **Pâques 2007** : grand voyage PFT en Ukraine à bord du train hôtel Drezelo. Au départ de Kiev, traversée de la chaîne des Carpates en vapeur. Infos dans notre prochain numéro.

Forums de discussion sur Internet

Il existe sur le Net de nombreux forums de discussion consacrés aux moyens de transport et au chemin de fer en particulier. Un de ces forums est actif depuis pas mal d'années et attire de nombreux amateurs, cheminots ou simplement passionnés de la chose ferroviaire. On peut aussi en souligner le caractère presque "familial", trop rare dans ce domaine. Que ceux qui veulent tâter le terrain, et pourquoi pas, s'impliquer dans la discussion tout en respectant l'esprit du forum, n'hésitent pas. Rendez-vous sur fido.belg.trains, accessible via votre lecteur de news favori.

<http://groups.google.com/group/fido.belg.trains>

Rectifications

EN LIGNES 70

page 30 : L'EN "Jan Kiepora" supprimé au départ de Bruxelles-Midi depuis le 11 décembre 2005, a comme gare d'origine Frankfurt/Main et non Aachen Hbf comme initialement supposé.

page 26 : wagons 1002F9 et 1003F9 : 225 wagons dont **150** du type 1002F9 et **75** du type 1003F9

EN LIGNES 71

page 8 : la photo du haut a été prise à Simpelveld et non à Schin-op-Geul. La photo du bas montre le Railklipper sur le Nieuwe Maas et non le Oude Maas.

TRAIN MODELE SUD organise le 24 et 25 juin 2006 sa 10e grande exposition + bourse d'échange dans le hall Polyvalent de Arlon. **Stand PFT**.
INFO : T.M.S. asbl, avenue Nothomb 67, 6700 Arlon, ☎ 063/24.00.04.
e-mail : trainmodelsud@yahoo.com

Le NVBS fête ses 75 ans

L'association néerlandaise NVBS fête cette année ses 75 ans. A cette occasion, un vaste programme de festivités a été planifié, parmi lesquelles : le 11 juin, un grand spectacle de trams à Amsterdam. Navettes assurées par une quinzaine de véhicules historiques; le 14 octobre : spectacle de trains historiques sur le triangle Apeldoorn - Dieren - Zutphen; une exposition, un congrès, un concours-photo, la publication d'un livre. Infos :

www.nvbs.com, penr@nvbs.com

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)

Dominique ALLARD, Kristof AVONDS, Emile BECKER, Armand BEERLANDT, William BOECKX, Roger CRICELAIRE, Michel DE ESCH, Simon DE RIDDER, Wim DE RIDDER, Xavier DIEU, Bernard DIEUDONNE, Laurent GARY, Jean-Claude GIRARD, Philippe GOUSSET, Dave HABRAKEN, Michel HANSSENS, Serge HOOGSTEYN, Laurent JOSEPH, Roland KORVING, Lars LAENEN, Bas LAGEWEG, Gilbert LAURENT, Geert MAES, Julien Mulpas, Eric PAULUS, Hans PAULUS, Charles OCSINBERG, Serge PLETGEN, Steve ROD, Christian RUQUOY, John St. MARTIN, Yannick SCHEPERS, Christian SCHMIDT, Philippe SCHOLL, la SNCB, Yves STEEBRUGGEN, Christian VANHECK, Tim VAN ROOY, Johan VANDEREYCKEN, Laurence VANDERHAEGEN, Kevin VANRUYTEGHEM.

EN LIGNES

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

Adresse

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

Numéro de TVA : BE 435.339.562

Abonnement 2006

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 2006". 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-Mons.
- 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.
Schaerbek : 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 72 - AVRIL 2006



COUVERTURE AVANT :

PHOTO 72-01 Le 1er février 2006, les automotrices 185 et 694 assurant le train L5663 Flémalle-Haute-Tamines, traversent le remarquable site de Marche-les-Dames (ligne 125), dans la vallée de la Meuse. Jean-Luc VANDERHAEGEN.

COUVERTURE ARRIERE :

PHOTO 72-02 La vallée de la Meuse regorge de sites particulièrement extraordinaires, comme ici la sortie du tunnel de Lustin. Le 21 juillet 1983, un omnibus Namur - Dinant, tracté par la 6080 de Ronet, surgit du tunnel. Pierre HERBIET.

S O M M A I R E

PFT-Service - Editorial 2

Nouvelles du PFT 4

Fourgon 4010C 7

Les P8 - La 64.169 du PFT 8

Actualité étrangère 14

Actualité belge 26

Statistiques 26

Locomotives électriques 26

La 2302 28

Locomotives Diesel 36

Actualité diverse 45

Sociétés privées 56

Radiations 58

Il y a... 62

Hier - aujourd'hui 64

Née en Belgique 64

PFT-Boutique 65

POSTER CENTRAL

PHOTO 72-03 Le train de chlorure de vinyle 49866 photographié à Deurne, sur la ligne 17 entre Tessenderlo et Diest. En tête, les 67530 et 67595 de Fret SNCF. Jean-Luc VANDERHAEGEN, 30 janvier 2006.

NOUVELLES DU PFT

LA LIGNE 128

Durant tout l'hiver, les équipes de bénévoles se sont activement affairées à maintenir en parfait état les tronçons déjà parcourables de la ligne 128, tout en poursuivant la pose de la voie en direction de Purnode. Le but est d'arriver dans cette gare en 2007, année du centenaire de la ligne, un événement que le PFT souhaite fêter de manière exceptionnelle !

Pour ce faire, 1300 traverses ont été acquises à la SNCB. Amenées par train spécial de Ronet à Dorinne-Durnal par la 5941 le 4 janvier 2006, elles ont été déchargées sur le chantier pendant la première semaine de janvier.

Vous désirez participer aux travaux de la ligne 128 et à son exploitation estivale ? Contactez Alain Defechereux au +32.(0)477/98.91.23.

DIVERS

Silence on tourne...

La saison hivernale a été mise à profit par les réalisateurs audiovisuels pour tourner pas moins de trois séquences dans les emprises PFT... Ainsi, le 20 février, une scène pour un téléfilm produit par la RTBF a été tournée dans l'auto-rail 4333 à Saint-Ghislain.

Le 23 février, la 5941 et trois wagons étaient acteurs d'un spot publicitaire pour la marque de voitures coréennes KIA, dont la scène se passait au passage à niveau campagnard de Gemenne, entre Braibant et Sovet, sur la ligne 128. Rendez-vous prochainement sur les petits écrans et dans les cinémas !

Enfin, le 4 mars, c'est l'équipe de "Auto-vision", le magazine de la RTBF consacré aux voitures, qui descendait à Saint-Ghislain, pour des prises de vues dans le Musée du Rail.

Notre wagon-citerne au salon de l'auto !

Du 6 au 23 janvier dernier, le wagon-citerne du PFT a été exposé devant le Palais 1 du Heysel, où se tenait le 84e salon de l'auto, aujourd'hui baptisé "Brussels International Motor Show".

Pour rappel, ce wagon avait revêtu, à l'occasion de la Fête nationale belge 2005, une livrée "Loch Lomond Whisky" demandée par les fans de Tintin... Dans l'album "L'île Noire", on voit en effet Tintin et Milou assis sur un wagon-citerne "Loch Lomond", dont le châssis est presque identique au wagon conservé par le PFT...

Comme Tintin fête en 2006 ses 77 ans, le salon de l'auto présentait une remarquable exposition "Tintin et les Autos", et l'imposant wagon invitait les visiteurs à la découvrir; pour l'occasion, le véhicule avait perdu son disgracieux abri et reçu une couche de peinture.

Pour les besoins de la ligne 128, le PFT a racheté un lot de 1300 traverses. Celles-ci serviront à reposer la voie jusqu'en gare de Purnode. Il faudra toutefois patienter vraisemblablement jusqu'en 2007 pour atteindre ce site. C'est la 5941 qui a été chargée de remorquer le train de traverses au départ de la gare de formation de Ronet. La rame stationne ici à Dorinne-Durnal, durant le déchargement. Le même jour au soir, les wagons étaient rentrés vides à Ronet !

Michel HANSENS, 4 janvier 2006.



MATERIEL

A Schaerbeek, trois gros chantiers sont toujours en cours.

Sur la 5183, la rénovation de la salle des machines touche à sa fin. L'ensemble des éléments a été minutieusement traité, un travail très pénible et difficile... On pourra bientôt peindre l'ensemble du compartiment dans la peinture grise définitive. Les cabines de conduite sont également en cours de restauration.

Sur l'automotrice 082, la restauration des compartiments s'achève. Il ne restera plus qu'à terminer la réfection des plates-formes d'accès et des deux cabines de conduite, ainsi qu'à lever la seconde voiture. La fin des travaux est prévue pour le début de 2007.

Enfin, une troisième équipe s'active à restaurer une de nos voitures K1 de première classe, dont la caisse avait besoin d'un sérieux entretien. Une bonne partie de la caisse ainsi que les plates-formes et la toiture, ont été entièrement mises à nu et traitées contre la corrosion. Par contre, l'aménagement intérieur est encore en très bon état.

Les travaux à Schaerbeek vous intéressent ? Prenez contact avec Pierre Herbiet au +32.(0)473/39.35.54.

Par ailleurs, la 1603 CFL acquise par un amateur et confiée au PFT sera prochainement transférée de Raeren vers l'Atelier Central de Salzinnes. Au passage à Sclessin, la 6003 sera ajoutée au convoi. La 1603 recevra les bogies révisés de la 5204, tandis que la 6003 sera entièrement sablée et mise en peinture anti-corrosion.



Après la 202.020 en 2004, c'est au tour de la 5941 de servir de vedette dans le cadre du tournage d'un spot publicitaire. Les séquences ont été réalisées à hauteur du passage à niveau de Gemenne sur la ligne 128.
Photo PFT.

COLLECTION DAGANT

Comme vous avez pu le lire dans l'éditorial, le PFT s'est porté acquéreur de certaines pièces de collection appartenant à M. Dagant.

Ce dernier souhaitait se défaire d'une importante partie de sa collection, et a adressé à toutes les associations d'amateurs un appel en ce sens; le but était que la collection ne soit pas dépeçonnée et reste en Belgique.

Le PFT a donc acquis deux parties de cette collection, qui en compte six. La première comporte une centaine de plaques de constructeurs de locomotives,

la majorité reprenant des constructeurs belges qui n'existent plus (Tubize, Forges, Usines et Fonderies d'Haine-St-Pierre, Boussu, Thiriau, Cockerill, ...). Certaines plaques sont uniques au monde; celles qui n'intéressent pas le PFT seront mises en vente.

La deuxième partie de la collection concerne les archives; on y trouve des documents intéressants qui concernent les constructeurs de locomotives, des plans de machines, des documents historiques, des catalogues, etc.

Ces pièces seront mises en valeur au Musée du rail de Saint-Ghislain.

Le wagon-citerne du PFT sert habituellement de réserve d'eau. Pour Tintin, l'eau s'est transformée en whisky... à l'occasion de l'exposition "Tintin et les autos" tenue dans le Palais 1 du Heysel dans le cadre du 84e Salon de l'auto. Heysel, 13 janvier 2006.
Xavier DIEU.





PHOTO 72-04 Le 17 février 2006, la 5204 a été transférée de Ronet à l'Atelier Central de Salzinnes dans le but d'échanger ses bogies avec ceux de la 1603 CFL, les bogies de cette dernière étant en effet à limite d'usure. Une fois révisés, les bogies de la 5204 (provenant en fait de la 5314 - voir EN LIGNES 66 pages 4-5). seront remis sous la 1603. La 5204 accompagnée par le 9154, est manoeuvrée par la 9147 dans l'enceinte de l'Atelier de Salzinnes. A noter que le 9154 se trouve aujourd'hui en Italie. PFT.

LE MUSEE DU RAIL

Les travaux de réhabilitation se poursuivent inlassablement au Musée du Rail; après le remplacement de la toiture du bâtiment principal en 2005, les travaux de réfection des plafonds intérieurs ont pu reprendre.

Pendant les vacances de Carnaval, une nacelle élévatrice a été louée pour enlever les éléments disgracieux, inutiles et dangereux, suspendus aux poutrelles qui couvrent le grand plateau.

Pendant ce temps, notre équipe de jeunes amateurs s'affairait à redonner à la 5117 - conservée pour pièces - le look de la 5001, dans le cadre de l'exposition prévue à Kinkempois début juin.

Parallèlement a lieu - à Saint-Ghislain et à Schaerbeek - la préparation du matériel nécessaire à la saison 2006 : remise en service de la 6077, des autorails 4605 et 4506, des deux voitures K1 et de la voiture-buffet.

Vous désirez être actif au Musée du Rail de Saint-Ghislain ? Contactez Philippe Scholl au +32.(0)477/26.99.79.

Bourse d'échange

La prochaine ouverture au public est annoncée pour le samedi 13 mai, avec une bourse d'échange de maquettes et modèles réduits, présentation des réseaux miniatures et vente des dernières

productions PFT.

Si vous désirez exposer ou vendre vos modèles, n'hésitez pas à réserver une table (€ 3 le mètre) en adressant un courrier au PFT ou en téléphonant à Olivier Vigneron (+32.(0)65/45.74.12.

LE MUSÉE DU RAIL ET LA FONDATION ROI BAUDOIN

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

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

De nombreux travaux ont déjà pu être effectués grâce au soutien financier des donateurs, comme la sécurisation du lieu, le remplacement de volets mécaniques, le remplacement de boiseries extérieures, le renouvellement de la toiture du bâtiment principal.

Pratiquement, les dons sont obligatoirement affectés à l'aménagement du site de Saint-Ghislain; ils doivent être effectués sur le compte 000-0000004-04 de la Fondation Roi Baudouin, rue Brederode, 21 à B-1000 BRUXELLES. En communication du bulletin de virement, il est indispensable de mentionner, sous peine de ne pas voir le montant attribué au projet, le terme : "L78599-asbl Patrimoine Ferroviaire et Tourisme". Les dons peuvent aussi être reçus de l'étranger, la Fondation faisant partie du réseau TGE (Transnational Giving Europe) qui regroupe des institutions ayant les mêmes buts. Tous les renseignements peuvent aussi être obtenus en consultant le site Internet www.kbs-frb.be.

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

La *Compagnie du Nord-Belge* possédait une série de 20 fourgons à deux essieux et caisse en bois pour trains de marchandises. Ces véhicules datant de 1911 portaient les numéros Nord-Belge 701 à 720. Après la reprise du *Nord-Belge* par la SNCB en 1940, ces fourgons furent intégrés dans une série numérotée de 9031 à 9086 et classés dans le type 4010C. Nous ignorons tous les autres détails concernant leurs caractéristiques et carrière.



PHOTO BD-224

Le fourgon 9056 ex. Nord-Belge photographié à l'Atelier Central de la Voie à Schaerbeek, en juin 1956. A cette époque, il semble qu'il était utilisé comme véhicule de service, comme en témoignent les vitres remplacées par des planches.

Bruno DEDONCKER, collection PFT.

Des wagons pous-seurs à Havinnes

La cimenterie CCB d'Havinnes utilise trois anciens wagons plats de la SNCB pour manoeuvrer les wagons-silos pour transport de ciment sous les trémies de chargement. Un système de treuils et de poulies raccordés aux wagons pous-seurs par un câble font avancer ou reculer les rames. Ce système évite l'utilisation d'une locomotive de manoeuvre.



Havinnes, 25 février 2006.

Christian DOSOGNE.

LES P8 - LA 64.169 DU PFT



Après de laborieux et longs problèmes administratifs, notre P8 est enfin sur le point de quitter la Roumanie et rejoindre la Belgique. Le temps est donc venu de retracer l'histoire des types 64, d'autant plus que les P8 fêtent cette année leur 100e anniversaire. Une double occasion pour parler de cette remarquable série de locomotives prussiennes, dont nos chemins de fer ont compté pas moins de 168 machines, cédées par l'Allemagne en 1919, en vertu du Traité de Versailles.

ORIGINE DE LA P8

Au début du 20e siècle, les Chemins de fer prussiens KPEV (Königlich Preussische Staatseisenbahn-Verwaltung - Administration royale des Chemins de fer de l'Etat prussien) avait un urgent besoin d'une machine plus puissante destinée aux services voyageurs, tant sur les lignes de plaine que sur les lignes moyennement accidentées. Elle devait être capable de remorquer des trains de voyageurs classiques de 400 t en plaine à 90 km/h et de 365 t à 40 km/h en rampe de 10 ‰. En service express, la machine devait être capable de tracter 300 t à 100 km/h et 370 t à 40 km/h en rampe de 10 ‰.

Jusqu'alors, les KPEV avaient développé, d'une part, des locomotives de vitesse (S = Schnellzug), toujours plus performantes et plus rapides, classées successivement dans les types S1 (1-2-0) de 1885, S2 (2-2-0) de 1891 (2-2-0)

de 1892, S4 (2-2-0) de 1902, S5 (2-2-0) de 1905 et S6 (2-2-0) de 1906, et d'autre part, des machines pour trains de voyageurs classiques (P = "Personenzuglokomotive") : les P4 (2-2-0) de 1898 (des machines très réussies mais arrivées rapidement à la limite de leurs possibilités), les P7 (2-3-0) construites à 18 unités de 1899 à 1902, et les P6 (1-3-0) à partir de 1902. Ces dernières étaient pourvues d'une chaudière similaire à la P7, équipée d'un surchauffeur Schmidt disposé dans la boîte à fumée. Construites à 272 unités jusqu'en 1910, elles donnaient peu de satisfaction : manque de puissance, vitesse limitée à 90 km/h, mauvaise tenue de voie.

Aucune de ces séries ne pouvait répondre à la demande des KPEV.

C'est ainsi que l'ingénieur Robert Garbe étudia en 1905 une nouvelle locomotive à deux cylindres et surchauffe, plus puissante, et apte à 110 km/h. Le projet

initial était celui d'une locomotive de vitesse (S). Néanmoins, l'utilisation de roues d'un diamètre de seulement 1,750 m la destinait plutôt comme "bonne à tout faire".

L'étude tint compte du fait que le diamètre de la plupart des plaques tournantes des dépôts et gares ne dépassait pas 16 m; la longueur de la locomotive ne pouvait ainsi pas dépasser 11,200 m.

En 1905, le Ministère approuva la construction de dix locomotives proposées par Garbe.

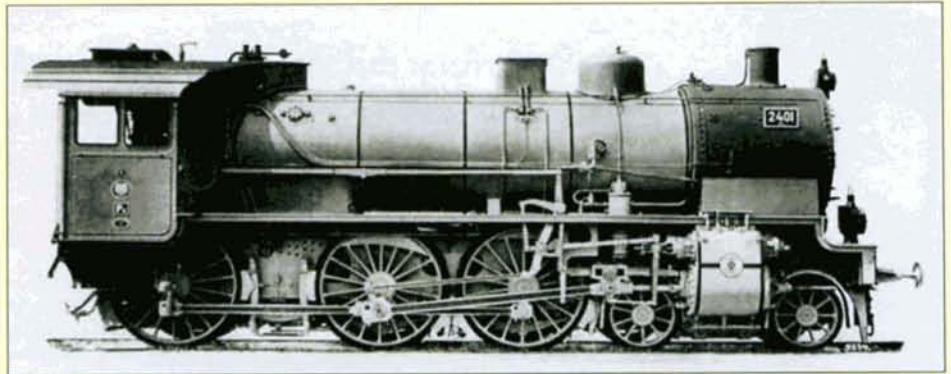
Ces machines furent commandées à la *Berliner Maschinenbau Gesellschaft* (Schwartzkopff) et livrées en 1906. La P8 était née. Elles furent numérotées Cöln 2401 à 2404 et Elberfeld 2401 à 2406, et classées avec le signalement P3517 (P pour Personenzug - train de voyageurs, 35 pour 3 essieux moteurs et 5 essieux au total, 17 pour la masse maximale par essieu).

CARACTERISTIQUES TECHNIQUES GENERALES

Les P8 possédaient deux cylindres à simple expansion. Leur chaudière timbrée à 12 kg/cm² était équipée d'un surchauffeur Schmidt et d'un foyer Crampton semi-profond avec grille à secousse. La distribution Walschaerts commandait les pistons distributeurs cylindriques, et les cylindres étaient dotés d'une contre-tige. Toutes les bielles, y compris celles de commande des deux secteurs, étaient à corps évités. Le diamètre des roues s'élevait à 1,750 m pour les motrices et 1,000 pour les essieux porteurs du bissel.

La bielle motrice attaquait le deuxième essieu moteur. Le changement de marche se faisait au moyen d'une manivelle placée à droite dans la cabine de conduite, et commandait la barre de relevage. Cette barre était horizontale sur les machines du premier type, et inclinée sur celles du second type. Le frein pneumatique était du type *Knorr*. Une pompe à air à double phase était située le long du côté droit. Il existait divers types de pompes (principalement *Knorr* et *Westinghouse*) et leur emplacement variait suivant les machines. La vitesse prévue de 110 km/h fut très rapidement ramenée à 100 km/h, en raison de problèmes d'équilibrage des masses constatés lors des premiers parcours d'essais. La puissance développée était de 1180 CV.

Les machines construites jusqu'en 1909 pesaient 72 t en ordre de marche. Celles construites à partir de 1910 étaient plus lourdes : 75 t. Les deux variantes se distinguaient à vue d'œil au niveau du support de coulisse. Sur les machines construites à partir de 1910, il était



La toute première P8 : la "2401 Cöln", construite par Schwartzkopff en 1906 sous le numéro 3616. On remarquera l'abri coupe-vent.

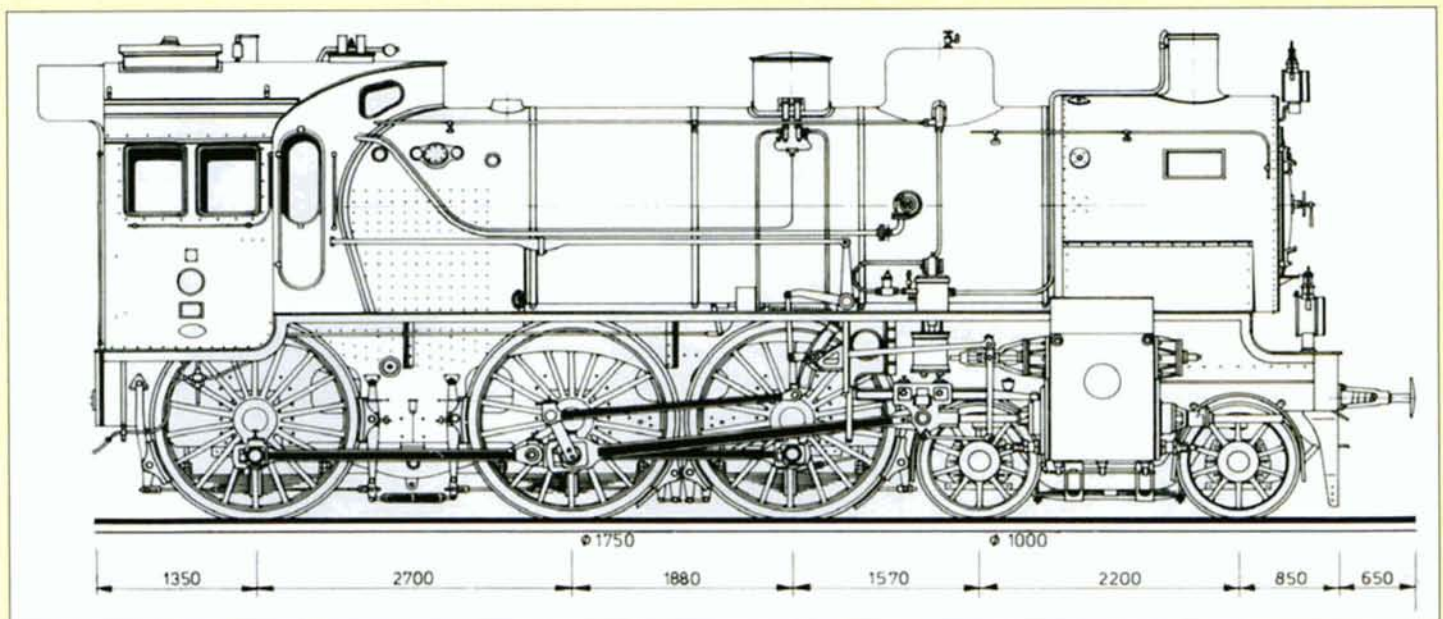
constitué d'une grosse pièce en acier moulé, tandis que sur les machines construites jusqu'en 1909, cette pièce était absente. On pouvait également les reconnaître à leur abri : deux fenêtres symétriques sur les premières, tandis que les autres avaient une fenêtre plus petite côté chaudière et une découpe supérieure de l'abri. Au sujet des abris, il faut préciser que les 20 à 30 premières P8 possédaient une cabine coupe-vent munie de deux portes donnant accès aux tabliers. Ce carénage fut démonté à partir de 1908 du fait de la limitation de leur vitesse à 100 km/h. Autres différences : le bogie porteur non freiné sur les P8 de la première génération, et freiné sur les autres. Par la suite, des échanges de cabines ou de bogies eurent lieu entre séries, rendant ainsi leur reconnaissance plus délicate. A noter que la seconde P8 - la "2402 Cöln" - fut cédée à l'Etat Belge en 1919. Elle était dépourvue de son carénage coupe-vent, mais avait conservé sa cabine caractéristique.

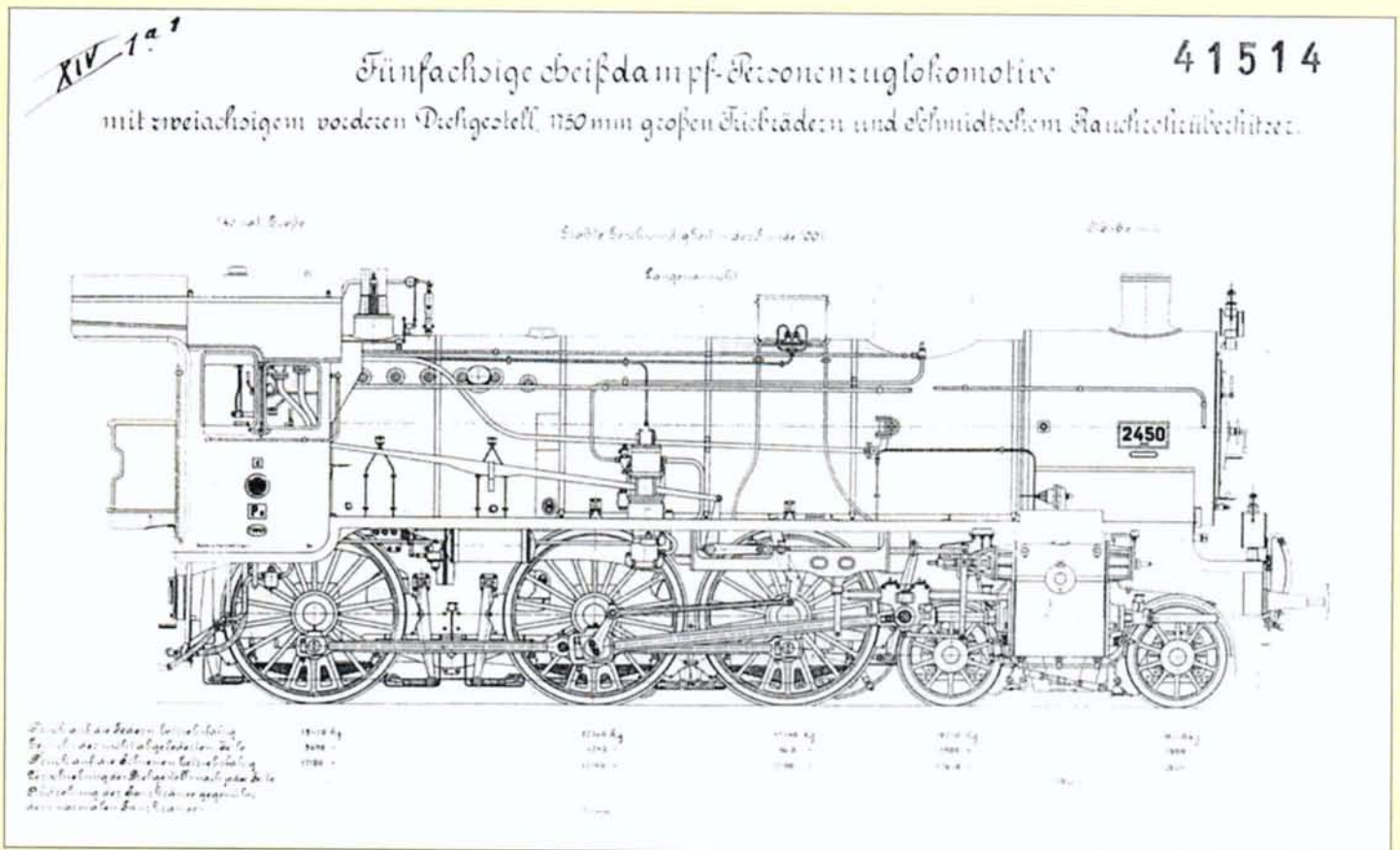
Sur les premières locomotives, le dôme à vapeur était situé à l'avant de la chau-

dière, sur la première virole. La sablière était disposée derrière le dôme. Sur les livraisons d'après 1920, le dôme et la sablière furent inversées. Sur une dernière variante, elles possédaient deux dômes à vapeur, entre lesquels était intercalée la sablière. Le premier servait pour l'alimentation de la chaudière, le second pour la prise de vapeur. Certaines P8 possédaient 2 dômes à vapeur et deux sablières. Il s'agissait de machines ayant échangé leur chaudière contre celle d'une G10. Les G10 (0-5-0) apparues en 1910 étaient une version à marchandises de la P8. A l'exception du train de roues, elles étaient fort semblables aux P8.

Au fil des livraisons, les P8 furent améliorées. Citons les cylindres de plus petit diamètre, l'équipement d'un réchauffeur d'eau *Knorr* à partir de 1914, le bogie freiné.

Des déflecteurs furent installés sur les machines construites à partir du milieu des années 1920. Sur les autres unités, des déflecteurs furent placés lors de leur passage en atelier central.





Plan original de la P8 de 1905.

L'éclairage électrique fit son apparition à partir de 1931. Auparavant, il était fait usage d'un éclairage au gaz. Un réservoir à gaz était fixé sur l'arrière du tender, au-dessus du coffre à outillage.

De nombreux types de tenders leur furent accouplés. Les premières P8 étaient accompagnées de tenders à bogies du type 2'2'T16,5. Les suivantes reçurent un tender 2'2'T21,5. De nombreuses locomotives étaient accouplées à un tender à grande capacité d'eau du type 2'2'T31,5. On trouvait encore des tenders des types 2'2'T20, 2'2'T21, 2'2'T30, 3T16 et 3T20 (ces deux derniers à trois essieux). Le premier chiffre indiquait la configuration des essieux (2'2' = deux bogies à deux essieux, 3 = tender à trois essieux), T = tender, le dernier chiffre donne la capacité en eau en m³. Après la Seconde Guerre, à la DB, certaines unités furent même accouplées à un tender baignoire. Quelques machines reçurent à cette occasion une cabine fermée.

La numérotation du matériel KPEV était très particulière. Chaque ED (Eisenbahndirektionen - direction régionale) - au total 21 - donnait son propre numéro, suivi du nom de la direction, tant et si bien que plusieurs P8 de directions différentes pouvaient porter le même numéro (en théorie 21 fois !).

CARACTERISTIQUES TECHNIQUES

Voici les caractéristiques générales les plus communes des P8. Elles peuvent varier suivant les sous-séries.

GÉNÉRALITÉS

Année de construction :	1906-1923
Nombre total de locomotives :	3956
Puissance :	1180 CV (SNCB : 1400 CV)
Vitesse maximale :	100 km/h
Diamètre des roues motrices :	1,750 m
Diamètre des roues porteuses :	1,000 m
Longueur de la locomotive sans tender :	11,150 m
Empattement total :	8,350 m
Masse totale en ordre de marche :	78,2 t
Masse totale à vide :	70,7 t
Masse adhérente :	51,6 t
Masse moyenne par essieu :	17,2 t

CHAUDIÈRE

Timbre :	12 kg/cm ²
Diamètre de la chaudière :	1,600 m
Longueur de la grille :	2,600 m
Largeur de la grille :	1,010 m
Surface de grille :	2,64 m ²
Surface de chauffe du foyer :	14,58 m ²
Surface de chauffe totale :	143,9 m ²
Surface de chauffe du surchauffeur :	58,9 m ²
Nombre de petits tubes :	119
Nombre de gros tubes :	26

MOTEUR

Nombre de cylindres :	2
Expansion :	simple
Distribution Walschaerts	
Diamètre des cylindres :	575 mm (595 mm avant 1911)
Course des pistons :	630 mm

La première P8 fut livrée à la direction de Cöln, où le matricule suivant lui fut attribué : "2401 Cöln". En pratique, chaque ED débutait la numérotation des P8 par 2401.

La décoration officielle des machines prussiennes était vert olive pour la chaudière et la cabine. La boîte à fumée et le dessus des tabliers étaient noirs. Les roues, le châssis, l'embellage, la traverse de tête, le bogie, les tampons, et les bords des tabliers étaient rouges. Les inscriptions étaient apposées en jaune.

Au total, la P8 fut produite à 3956 exemplaires, se répartissant de la façon suivante :

- 3561 pour les réseaux allemands :

- 3503 locomotives construites pour les Chemins de fer prussiens (dont 2350 produites entre 1906 et 1918, et 1153 unités de 1920 à 1923). Les 36 dernières furent en fait directement livrées à la DRG (Deutschen Reichsbahn Gesellschaft, créée le 1er avril 1920, par la fusion de pratiquement toutes les compagnies), numérotées 38 4026 à 38 4051.

- 40 locomotives construites pour le Badische Staatsbahn (chemin de fer de l'Etat badois);

- 13 machines construites pour le Friedrich-Franz Eisenbahn Mecklenburgs (Chemins de fer du Mecklenburg);

- 5 locomotives construites pour le Oldenburgische Staatsbahn (Chemins de fer de l'Etat d'Oldenburg).

- 395 produites pour l'étranger :

- 325 pour les Chemins de fer roumains, dont 230 construites de 1923 à 1936 en Roumanie par *Resita* (139) et *Malaxa* (91);

- 65 pour les Chemins de fer polonais (PKP);

- 5 pour les Chemins de fer lituaniens.

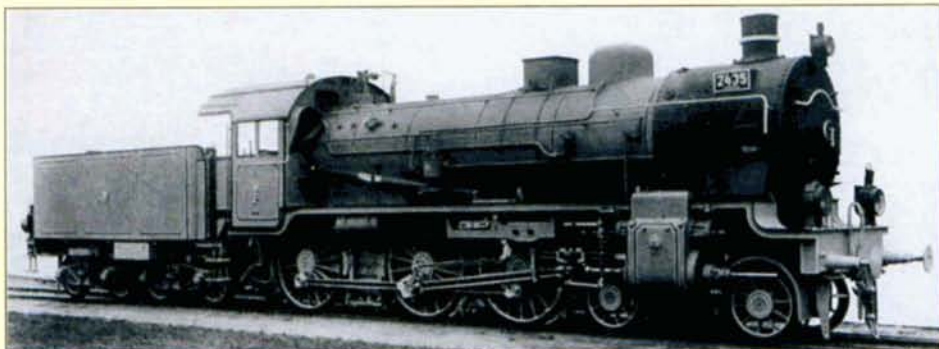
Au total, 15 firmes se sont partagées la construction :

- en Allemagne : *Schwartzkopff* (devenu BMAG) (1115), *Henschel* (792), *Linke-Hofmann* (423), *Humboldt* (403), *Schichau* (370), *Borsig* (150), *AEG* (126), *Vulcan* (107), *Wolf* (95), *Hanomag* (40), *Karlsruhe* (40), *Union Giesserei* (35), *Hohenzollern* (30);

- en Roumanie : *Resita* (139) et *Malaxa* (91).

Le 21 octobre 1925, la DRG appliqua un nouveau système de numérotation, avec lequel les P8 furent classées dans le type 38 : 38.1001 à 4051.

Les P8 se sont révélées être des machines très robustes et fiables. Elles étaient communément baptisées les "*Mädchen für Alles*" ("bonnes à tous faire"). La chauffe n'était toutefois pas de tout



La P8 "Saarbrücken 2435" fut construite en 1913 par Borsig. On remarquera le support de coulisse constitué d'une grosse pièce moulée et les deux fenêtres inégales de l'abri.

repos, surtout lorsqu'elles étaient lancées à pleine puissance à 100 km/h. Le confort de l'abri était assez rudimentaire et la marche tender en avant particulièrement éprouvante. Elles comptent sans nul doute parmi les locomotives à vapeur allemandes les plus réussies. La très bonne coopération qui régna entre les responsables des Chemins de fer prussiens et les constructeurs avait grandement contribué à la réussite de la P8. En 1910, la chaudière de la P8 fut d'ailleurs utilisée sur les nouvelles machines du type G10 (0-5-0).

Elles étaient affectées dans l'Allemagne toute entière. En 1932, l'effectif était réparti dans pas moins de 230 dépôts. Jusqu'à la Seconde Guerre mondiale, elles dominèrent largement le trafic voyageurs.

LES P8 EN BELGIQUE

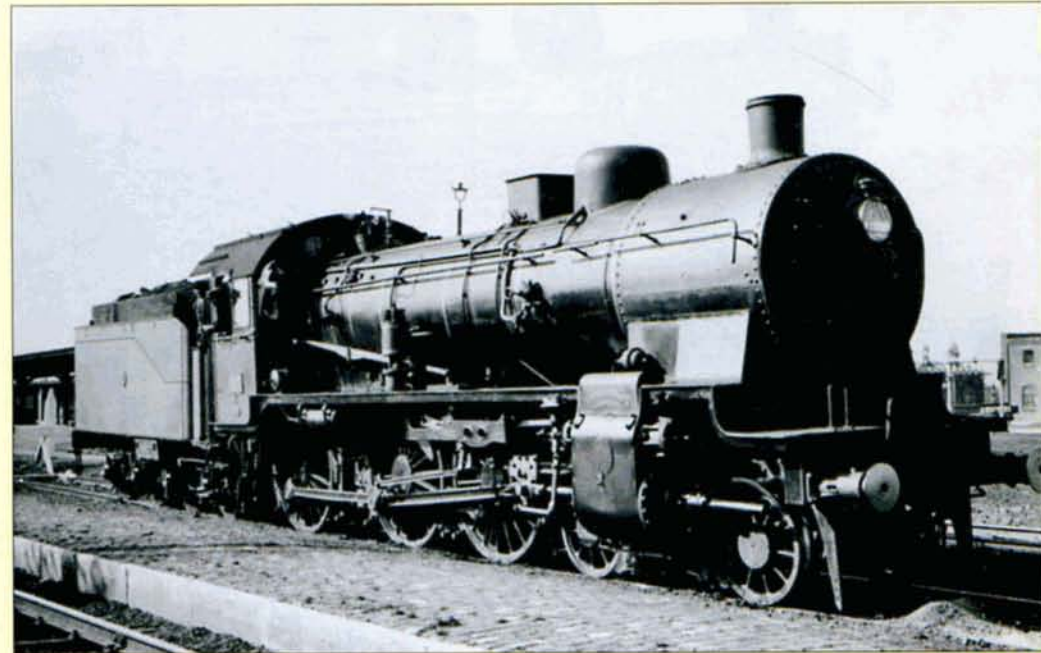
Les premières P8 arrivèrent en Belgique vers la fin de la Première Guerre

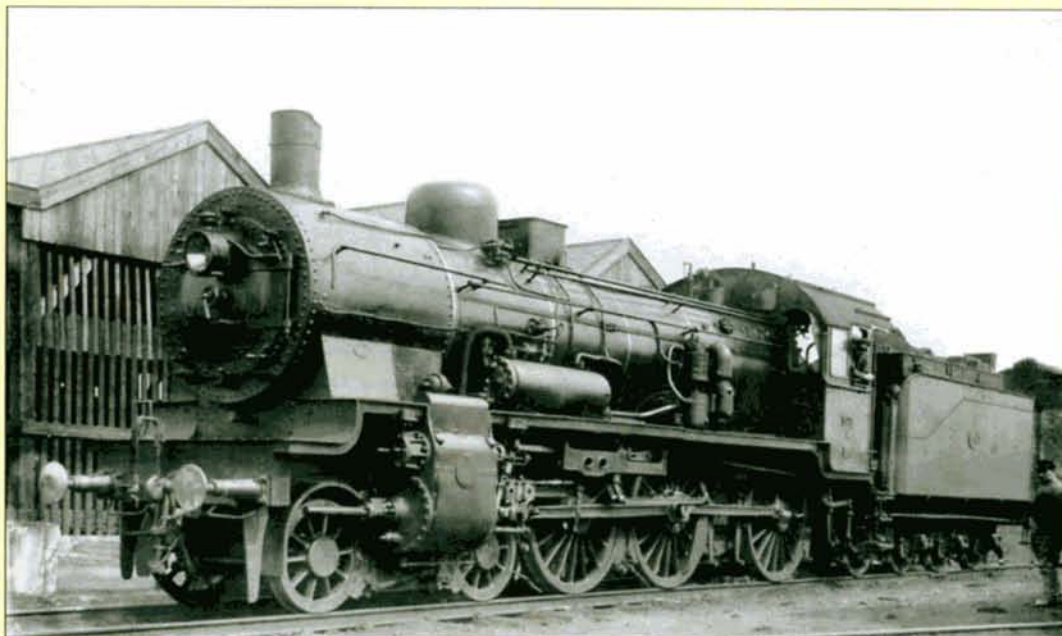
mondiale. Il s'agissait de 35 locomotives livrées neuves à la "Militär-Generaldirektionen Brüssel" (MGDB). Le MGDB fut installé à Bruxelles le 1er juin 1915. Il faisait partie du "Feldeisenbahnhof" (chef des Chemins de fer de campagne auprès de l'état-major général des armées). La majorité des cheminots belges avait refusé de travailler pour l'occupant, si bien que le rôle du MGDB était d'exploiter le réseau à voie normale, y compris les lignes de sociétés privées, à l'usage exclusif des armées. Seules les lignes vicinales étaient encore à disposition de la population civile.

En vertu de l'article 7 des conditions de l'Armistice signées le 11 novembre 1918, l'Etat Belge se vit attribuer 2227 locomotives allemandes, dont 2075 fournies par les KPEV et 152 provenant des autres réseaux. Dans cet effectif se trouvaient 168 P8, dont trois émanaient des Chemins de fer mecklembourgeois.

La 6527 photographiée en gare de Gent-Sint-Pieters dans les années trente, vue dans son état d'origine. Construite par Schwartzkopff, cette P8 de la seconde série (75 t) fut mise en service en 1918 sous le numéro prussien "2527 Elberfeld". Devenue la 64.127, elle fut réformée à Merelbeke en mars 1961.

Bruno DEDONCKER, collection PFT.





En 1919, la P8 prussienne "2463 Altona" fut cédée à l'Etat Belge. Elle reçut le numéro 6559 en 1925 et 64.159 en 1946. Construite par BMAG (Schwartzkopff) en 1918, elle est ici photographiée à Liège en 1930 dans son état d'origine. Elle fait partie des P8 de la seconde série (75 t, reconnaissable à la grosse pièce formant le support de la coulisse, et à son abri pourvu de deux fenêtres inégales) et est équipée d'un réchauffeur Knorr, visible sur le tablier au-dessous du premier essieu moteur. Elle est accouplée à un tender du type 34 de 20 m³.

Photo : auteur inconnu, collection PFT.

Les premières P8 arrivées en 1919 furent ventilées entre les dépôts de Bruxelles-Midi, Bruxelles-Nord, Charleroi, Liège, Namur, Mons, Jemelle, Kortrijk, Tournai et Herbesthal.

Les suivantes arrivèrent à Merelbeke, Montignies, Muizen, Aalst, Brugge, Landen, Leuven, Tienen et Ottignies.

Dans toutes ces remises, elles étaient

affectées à la remorque de trains directs légers, de semi-directs, d'omnibus et même, de manière occasionnelle, de trains de marchandises légers.

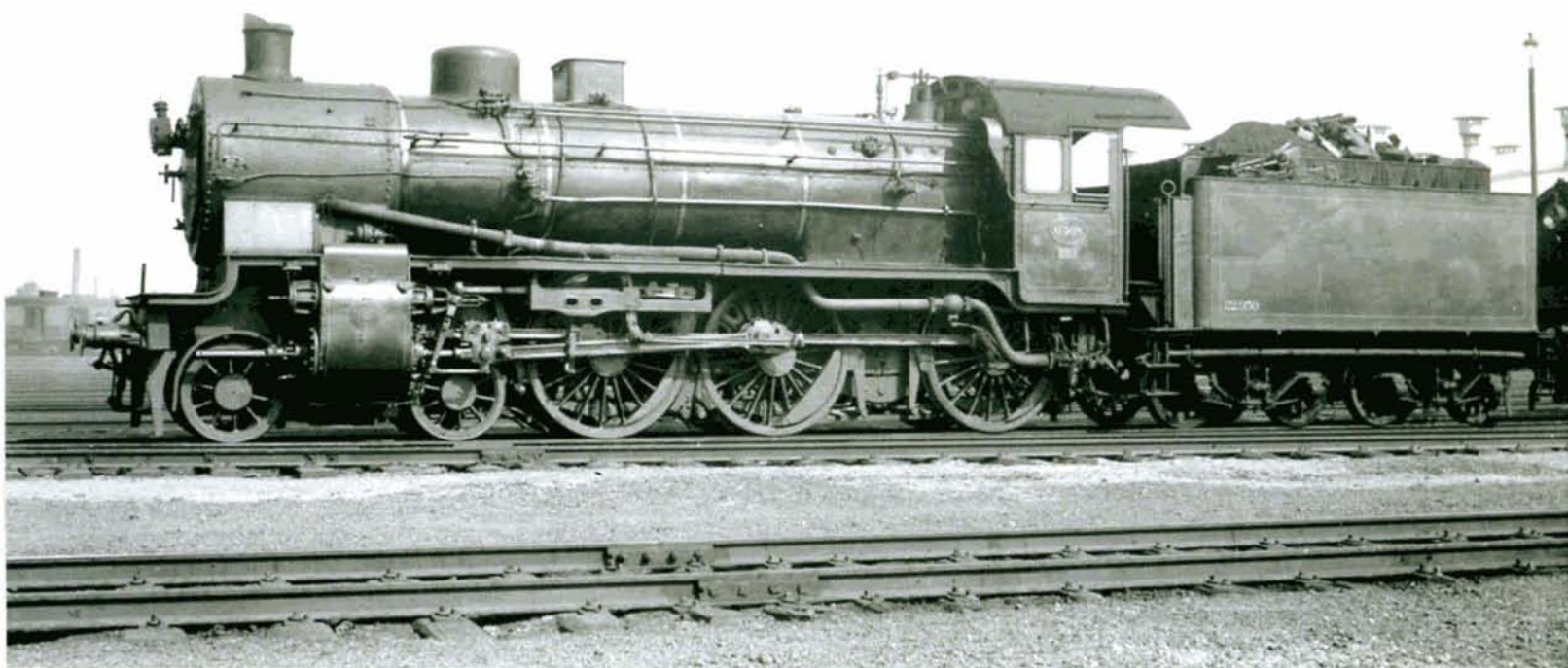
Le 1er janvier 1925, l'Etat Belge appliqua un tout nouveau système de numérotation. Les P8 furent classées dans le type 64, avec les numéros 6400 à 6517. En fait, on s'efforça de

faire correspondre les trois derniers numéros prussiens aux nouveaux numéros. Voici trois exemples : la 6402 est l'ex. "2402 Cöln", la 6486 est l'ex. "2486 Essen", la 6532 est l'ex. "2532 Elberfeld".

Au fur et à mesure de leur passage en grande révision, la plupart des P8 furent "belgicisées".

Le 25 mai 1939, la 6468 attend son prochain service à Bruxelles-Midi, son atelier propriétaire. Cette P8, construite par Humboldt en 1917, fut mise en service avec le numéro prussien "2460 Essen". Affectée à Merelbeke au début de la Seconde Guerre mondiale, cette machine fut prise en prêt par la DR à partir du 18 décembre 1940 et affectée au dépôt de Hildesheim. Après la guerre, cette type 64 ne revint jamais en Belgique; elle resta à l'Est et fut utilisée par les Soviétiques entre 1945 et 1949.

H.G. HESSELINK, collection du Cabri.



Parmi les principales modifications, citons : l'équipement d'un réchauffeur d'eau ACFI, les buttoirs, la porte de boîte à fumée, la cheminée et les lanternes. A ce sujet, précisons que la plupart des P8 arrivèrent pourvues de l'éclairage au gaz. L'Etat Belge remplaça très rapidement ce système par des lanternes à pétrole.

Il faut également ajouter la décoration. Celle en vigueur à l'Etat belge était le brun chocolat, normalisé à partir de 1900. Nous ignorons toutefois si des P8 ont effectivement porté cette décoration. La SNCB appliqua à partir de la fin de 1930 la nouvelle livrée à dominante de vert que nous connaissons bien.

Au tout début de la Seconde Guerre, les 167 type 64 actives étaient affectées dans les dépôts suivants : Mons (21), Merelbeke (20), Liège (18), Aalst (16), Montignies (16), Ottignies (16), Bruxelles-Midi (12), Tournai (12), Landen (11), Tienen (10), Leuven (7), Muizen (8). La 6408 de Mons, fortement endommagée lors d'un bombardement en mai 1940, fut réformée en mai 1941.

De novembre 1940 à février 1942, toutes les P8 (à l'exception de la 6408 détruite) furent prises en "prêt" par la DR. Elles furent affectées dans les directions régionales de Köln, Essen, Hambourg, Münster, Karlsruhe, Wuppertal, Halle et Hannover.

A suivre...

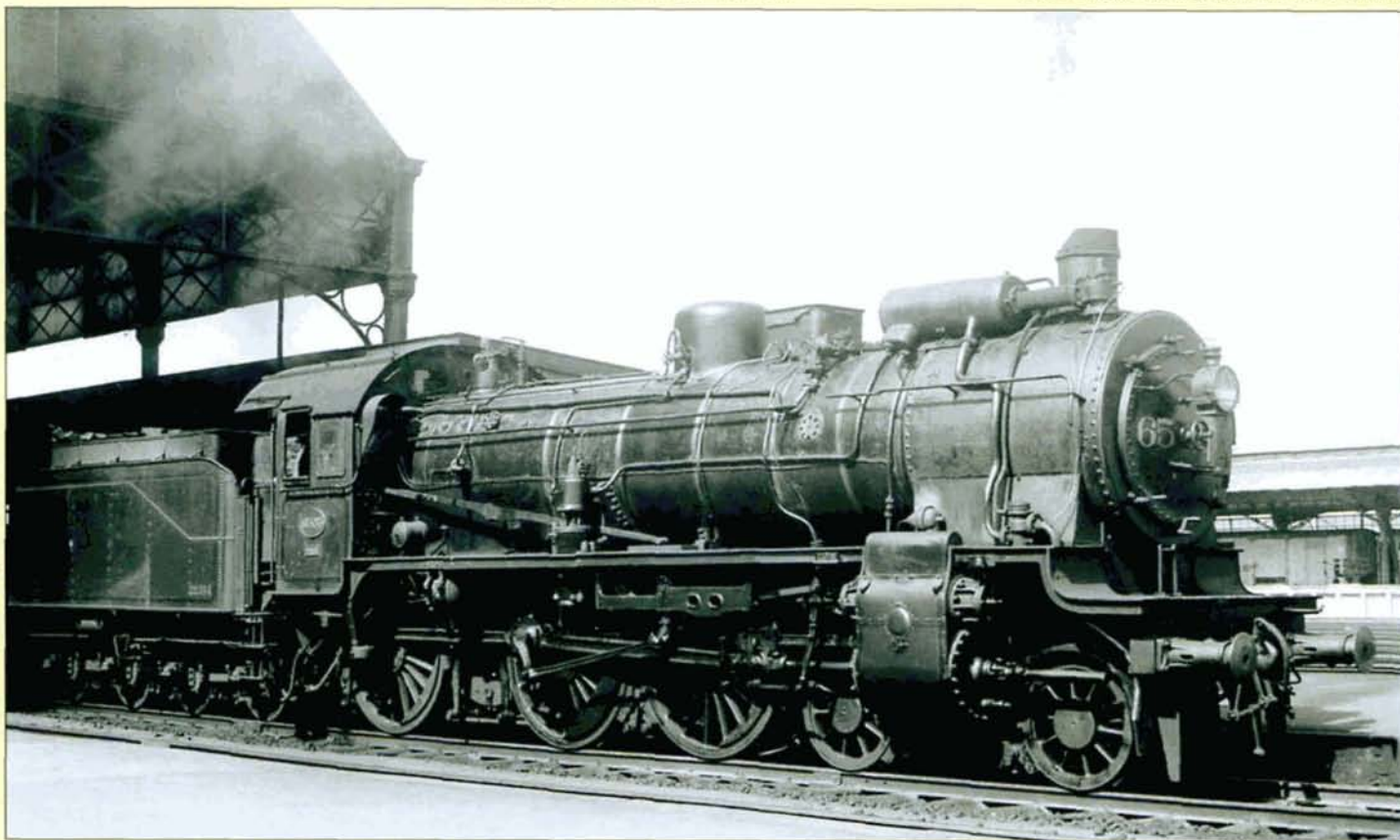


Voici une photo malheureusement incomplète de la 6438, future 64.038. Construite par Henschel en 1918, elle fut attribuée à la MGB de Warszawa avec le numéro "Warszawa 2438". Affectée à Merelbeke au début de la Seconde Guerre, elle fut cédée en prêt à la DR le 12 janvier 1941 et affectée à la RBD Köln. Après son retour en Belgique, elle passera par les ateliers suivants : Haine-St-Pierre (26-07-1946), Bertrix (04-09-1946), Montignies (14-05-1949), Mol (09-09-1957), Hasselt (27 mai 1960) et enfin Ath (22 septembre 1963), où elle sera radiée le 22 mars 1965. Elle est équipée d'un réchauffeur d'eau ACFI, appareillage visible derrière la cheminée et sur le tablier.

Photo : auteur inconnu.

La 6505 photographiée à Mons le 30 août 1939. Cette P8 fut construite par Henschel en 1918 et numérotée "Hannover 2505". Au début de la guerre, elle était utilisée à La-tour. Elle retourna en Allemagne le 23 janvier 1941 et fut affectée à la RBD Wuppertal. A son retour, elle sera d'abord hébergée à Berchem (30-06-1945), puis à Brugge (03-11-1955), où elle fut réformée le 20 août 1963. Elle est équipée d'un réchauffeur d'eau ACFI, appareillage visible derrière la cheminée. Elle est accompagnée du tender type 36 de 22 m³ 22.014.

H.G. HESSELINK, collection du Cabri.



France

X-2800 : courtisés et en fin de course

S'il est des autorails SNCF actuellement courtisés par les amateurs, ce sont bien eux. Il faut dire qu'avec leur look années 50 et leur bruit d'échappement aussi tonitruant qu'inimitable, les X-2800 - alias les "Bleus d'Auvergne" - offrent un cocktail de choix. L'échéance fatale se faisant de plus en plus précise (probablement en 2008), le pouvoir d'attraction de cette version monocaisse des fameux éléments RGP1 atteint donc tout naturellement des sommets.

Construits à 119 exemplaires entre 1957 et 1962, équipés d'un moteur MGO de 605 kW dont la réputation a rapidement franchi les frontières, ces engins, dont la fougue n'a d'égale que la longueur (27,73 m, un quasi record), inondent rapidement une bonne partie du réseau et font flèche de tout bois. Et vont notamment prendre part aux services Express, s'attaquant sans distinction aux transversales (Caen - Rennes et Caen - Tours, Dijon - Reims et Dijon - Metz, Marseille - Briançon, ...), aux radiales et leurs antennes (Rennes - Brest et Rennes - Quimper, Poitiers - La Rochelle, Marseille - Nice, ...), voire à l'in-

ternational (Lyon - Turin).

Des services qui iront cependant en s'effilochant jusqu'à ce que, concurrence des X-4500 "Caravelles" aidant et volonté du pouvoir politique oblige, leur carrière bascule en 1976. Au programme : modernisation, avec abandon de la traditionnelle livrée rouge et crème, et regroupement à Toulouse, Limoges et Lyon, toutes localisations en prise directe avec leur futur domaine, l'objectif étant d'en faire l'engin de référence pour la desserte des lignes du Massif Central. Un choix judicieux : engins de montagne par excellence, ils sont adulés pour leur nervosité et leur aptitude à se jouer du profil. A titre d'exemple et entre autres morceaux de bravoure, il est de bon ton de citer parmi leurs nombreux exploits celui du 12 juillet 1990. Et pour être plus précis, l'ascension par l'un d'eux de la célèbre montée conduisant de Morez à Morbier (soit 5 km en rampe de 30 ‰, parcours dit des "boucles de Morez" dans le massif du Jura comportant 3 tunnels et 4 viaducs de longueur cumulée de 1,8 km) dans des conditions peu banales (et pas très orthodoxes) : ce jour-là, la charge n'était pas d'une remorque comme le règlement en fixe la limite, mais de trois ! Respect de l'horaire il est vrai alors non garanti, mais quel

panache ! Ceci expliquant aisément la nouvelle orientation, comme le fait qu'ils n'aient jamais démerité par la suite.

Sauf que, à partir de 1998, ces attachants engins ont vu leur cote baisser, leur rôle régresser... et leur effectif réduit d'un quart au cours des seules années 1998-2000. En cause : les nouveaux matériels régionaux (X-72500 et 73500), leurs intraitables concurrents. Mais le malheur des uns fait souvent le bonheur des autres : la fiabilité des nouveaux venus laissant quelque peu à désirer, le rythme des amortissements a subi un sérieux coup de frein et s'est d'abord stabilisé sur un rythme annuel moyen de sept appareils jusqu'en 2002, puis de trois par la suite. Sachant qu'un autre facteur a également œuvré dans le même sens : la demande toujours plus forte exprimée par les Régions (qui ont autorité en la matière) sur la consistance des dessertes. Reste que si cette série bientôt cinquantenaire résiste numériquement mieux que prévu, son activité va s'étiolant de façon irrémédiable. Pour preuve, le niveau d'activité du parc de Limoges dont les appareils effectuent un total de 11500 km par semaine, ce qui correspond à un parcours journalier moyen par engin de 117 km.

Les X-2800, ou la desserte en profondeur du Massif Central : un engin de Lyon-Vaise accompagné d'une remorque XR-6100 assure le train 57666 Lyon - Le Puy du 23 juillet 1996, à Vorey, sur la ligne St.Etienne - Le Puy.

Gilbert LAURENT.



Peu glorieux et fort explicite quant à leur marginalisation, même s'il est vrai que l'amplitude journalière flirte occasionnellement avec le seuil des 350 km. Bref, une atmosphère de fin de règne s'installe, ce qui n'exclut pourtant pas toute nouveauté : ainsi, quelques lyonnais ont-ils été détachés à Dijon à partir de décembre 2004 pour le compte de la Région Franche-Comté, cette gérance devenant ainsi le troisième centre propriétaire actuel et le treizième en date. D'où, au final, une décomposition des services assurés depuis décembre 2005 (principalement sur voie unique) par les 39 survivants qui peut se résumer de la façon suivante :

- six engins de Dijon-Perrigny, dont 2 en réserve, participent à la desserte de la pénétrante Dijon - Dole - Morez - St.Claude. Au menu : quatre rotations hebdomadaires d'où émerge un mouvement quittant Dijon à 17 h 00 en formation double les lundis, vendredis, et samedis, avec en outre 2 remorques intermédiaires le vendredi. Autre antenne jurassienne fréquentée : Besançon - Morteau (à deux pas de la frontière Suisse) sur la base d'un aller-retour quotidien (Besançon départ 17 h 26 et retour 8 h 11 du lundi au vendredi) avec service renforcé sur le court - mais très accidenté - tronçon Besançon - Le Valdahon. Enfin les X-2800 ne font pas faux bond à la dorsale du "pied du Jura" (axe Strasbourg - Lyon) qu'ils arpentent du mardi au jeudi dans l'intervalle Besançon - Lons-le-Saunier



PHOTO 72-05 Le 11 septembre 2002, un train à destination d'Agen assuré par le X2913 accouplé à une remorque, attend son départ à Monsempron Libos.
Alain DEFECHEREUX.

- (départs Besançon principalement à 13 h 40 et 18 h 35, principaux retours à 11 h 34, 17 h 23 et 18 h 55);
- dix engins de Lyon-Vaise, dont quatre en réserve, sont engagés sur la ligne des Dombes, dans le nord-est lyonnais. Et si les circulations sont proportionnellement peu nombreuses avec quatre allers Lyon - Bourg (arrivées Bourg 7 h 19, 17 h 35, 18 h 06 et 19 h 13) et 5 retours (départs Bourg 6 h 22, 6 h 50, 7 h 31, 18 h 10 et 19 h 17),

c'est au bénéfice des compositions qui sont parmi les plus spectaculaires avec, sauf rares exceptions, 2 autorails encadrant 3 remorques (menu cependant très allégé du samedi 10 h au dimanche 17 h);

- neuf autres engins lyonnais à VL 140 (VL 120 pour le reste de la série), dont quatre en réserve également, relie Clermont-Ferrand à Montluçon à raison de 2 rotations. Circulation via Volvic pour trois mouvements et via

Réunion de famille sur le plateau jurassien lors du croisement des trains 57261 et 57256 sur la ligne Besançon (F) - Le Locle (CH) avec la rencontre de trois X-2800. L'Hôpital-du-Gros-Bois, 13 août 1993.
Gilbert LAURENT.



Gannat (la ligne "des viaducs") pour la dernière (Montluçon arrivées 7 h 26 et 20 h 28, départs 5 h 33 et 10 h 23), les échanges avec le dépôt lyonnais s'effectuant via la pittoresque ligne de Thiers par le truchement d'un aller en UM (arrivée Clermont 9 h 10) et 2 retours (départs Clermont 11 h 38 et 18 h 18). Service plus ténu pendant la coupure hebdomadaire avec toutefois un temps fort le dimanche sous la forme d'une rotation Lyon - Clermont en composition X + 3R + X (Clermont arrivée 14 h 08 via Thiers et départ 17 h 51 via St.Germain-des-Fossés) ;

- à Limoges, quatre à dix engins selon le jour, sur un effectif de quatorze, effectuent autour de la capitale limousine un service diffus et fort variable, d'ailleurs limité à une rotation Limoges - Brive via Uzerche, du mardi au jeudi (départ Limoges 17 h 30, retour 7 h 31). Service qui prend ensuite de l'embonpoint, notamment en direction de Poitiers (départs 16 h 08 et 17 h 20 le vendredi, 17 h 20 et 18 h 35 le dimanche, retours 7 h 53 le lundi, 21 h 47 le vendredi, et 14 h 41 le samedi). Au chapitre des autres lignes et sur le registre des compositions à rallonge se détache un mouvement Brive - Clermont via Tulle le dimanche en formation X + 2R + X (départ Brive 18 h 20). Enfin,



PHOTO 72-06 Les X-2800 n'ont atteint la Belgique qu'à l'occasion de parcours spéciaux ou pour l'Expo 58. Le 30 mai 1981, le X-2829 accompagné de la remorque XR-6052 a ainsi assuré un train spécial de Bruxelles-Midi à Clermont-Ferrand. Jean-Luc VANDERHAEGEN.

pour la bonne bouche et à l'intention des amateurs de sensations fortes, citons la mise en marche pendant l'été 2006 (peut-être pour la dernière saison dans cette version), du "Train touristique des Gorges de l'Allier" sur la fameuse ligne des Cé-

vennes, dans une composition réversible (X + 3R + X) et dans l'horaire suivant

- Langeac : 9 h 10 Langogne : 11 h 00;
- Langogne : 11 h 15 Langeac : 12 h 58.

Gilbert LAURENT

En rampe de 30 % au sortir des boucles de Morez, le train 57292 St.Claude - Dijon du 12 juillet 1990 toise l'église de Morbier à l'altitude 860 m.

Gilbert LAURENT.



Allemagne

La fin et le renouveau des autorails 624/634

Dans le but d'éliminer les autorails des séries anciennes datant d'avant-guerre et qui étaient toujours utilisés en trafic local sur les lignes secondaires et principales, la DB commanda en 1959 une nouvelle série d'autorails triples.

En 1961, MAN et Uerdingen livrèrent chacun deux autorails prototypes, numérotés respectivement VT 23 501 à 504 puis 624 505 à 508, et VT 24 501 à 504 puis 624 501 à 504 (un numéro par voiture motrice).

Ils seront suivis par un total de 40 autorails construits par MAN et mis en service de 1964 à 1966. Ils étaient composés de deux voitures motrices encadrant une remorque (B' 2' + 2' 2' + 2' B' - ABD + B + ABD). Chaque motrice était pourvue d'un moteur Diesel MAN de 330 kW; la transmission hydraulique était accouplée aux essieux du premier bogie. La capacité totale en places assises était de 228 B et 28 A. La vitesse maximale était limitée à 120 km/h, et la masse en service s'élevait à 43 t pour les voitures motrices et 32 t pour les remorques.

Numérotés VT 24 601 à 680 puis 624 601 à 680 (série 924 pour les remorques intercalaires), ils furent affectés dans les dépôts de Braunschweig, Osnabrück, Nürnberg, Trier et Frankfurt.

PHOTO 72-07 Jusqu'au 10 décembre 2005, le trafic voyageurs entre Leer et Nieuweschans (NL) était assuré par des autorails de la série 634 de la DB. Le 25 octobre 2005, le RB8445 Nieuweschans - Leer franchit la Westerwolsche Aa à Nieuweschans. A droite, on aperçoit l'ancienne rotonde. Aujourd'hui, le service est assuré par des autorails de la série 614 de la DB. Philippe DE GIETER.



Le 4 novembre 2005, en gare de Szczecinek, l'autorail SA 110-11 + 110-01 (ex-624 605 et 624 609) attend le départ pour Runowo Pomorskie. Bas LAGEWEG.

En 1969, on testa sur un autorail une nouvelle suspension pneumatique. Jusqu'en 1974, douze autres rames furent équipées de la sorte. Toutes furent renumérotées dans la série 634/934.

A la suite des nouvelles électrifications et de la livraison des autorails de la série 614, tous les 624/634 furent regroupés vers 1980 à Osnabrück et Braunschweig.

La série entière sera progressivement retirée du service, à commencer par les 624, entre 2001 et la fin de 2005.

En 2005, sept 624 (cinq triples et deux doubles) ont été vendus aux Chemins de fer polonais grâce à un financement de la province de Wojewodztwo Zachodniopomorskie (Pomeranie intérieure). Numérotés dans la série PKP SA 110-01 à 14 pour les voitures motrices et SA 112-01 à 05 pour les voitures intercalaires, ils sont engagés sur plusieurs lignes, en particulier entre Szczecin - Kolobreg, Goleniow - Nowograd et Runowo Pomorskie - Szczecinek.

D'autres 624 et 634 devraient suivre le même chemin.



Luxembourg

■ La fin des Moulinex

Le 10 décembre 2005, les CFL ont garé définitivement les dernières automotrices à caisse en inox, communément appelées "Moulinex".

C'est à la suite d'essais réalisés en février 1972 sur les lignes électrifiées en 25 kV du réseau grand ducal à l'aide de l'automotrice Z 6185 de la SNCF, que les CFL commandèrent en septembre 1972 une série de 6 rames semblables se différenciant par la composition : une motrice ne possédant qu'un seul bogie moteur (configuration des essieux de la rame : 2' B' + 2' 2') et accouplée à une seule remorque, la présence de deux plates-formes d'accès au lieu de trois, et l'aménagement intérieur à 2 x 2 places de front (au lieu de 2 x 3) avec garnissage en velours en première classe et synthétique en seconde classe. Elles pouvaient transporter 172 voyageurs assis dont 16 en première classe.

Construites par *Carel & Fouché*, les automotrices furent livrées entre décembre 1974 et mars 1975, et numérotées Z 251 à 256. La présentation officielle de la première automotrice se déroula en gare de Luxembourg le 25 mars 1975, accompagnée d'un parcours jusqu'à Wasserbillig.



Le 18 septembre 2001, le train RB 6941 composé de deux Moulinex de la série Z 250, attend le départ en gare d'Athus pour retourner vers Rodange et Luxembourg.
Alain DEFECHEREUX.

Dès le 1er juin 1975, elles reçurent un roulement propre. Elles circulaient sur toutes les lignes électrifiées du réseau et avaient repris pratiquement tous les parcours qui, auparavant, étaient assurés par des autorails Diesel. Elles assuraient même des express Luxembourg - Metz. Elles atteignaient également quotidiennement la gare d'Athus.

Le 24 mars 1981, un accident grave à

Luxembourg entraîna le garage pour réparation de la 254. Pour la remplacer, les CFL louèrent à partir du 31 mars 1981 à la SNCF, l'automotrice Z6169. Celle-ci fut rachetée par les CFL le 19 mai 1982 et renumérotée CFL Z 261. Plus tard, pour pallier au manque de matériel, les CFL acquièrent une seconde automotrice SNCF : la Z 6168, renumérotée Z 262.

PHOTO 72-08 Le 17 septembre 1980, passage entre Berchem et Bettembourg de l'automotrice Z 254. Le 24 mars 1981, elle sera victime avec la Z253 d'un déraillement qui entraîna sa réforme.
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



PHOTO 72-09

Le 5 septembre 2003, la Z262 (ex. Z6168 SNCF) assure un train Luxembourg - Longwy via Pétange ici photographié peu avant la gare de Mont-Saint-Martin. Pierre HERBIET.

Avec l'extension de la traction électrique, le rayon d'action des "Moulinex" s'étendra toujours plus, notamment vers Ettelbrück et Diekirch.

Ces dernières années, les *Moulinex* circulaient essentiellement aux heures de pointes. En 2005, les Z 250 ne possédaient plus que deux journées de roulement, tandis que les deux Z 260 étaient engagées aux heures de pointe. La modernisation continue du réseau et le renouvellement du matériel à voyageurs (nouvelles voitures et automotrices à deux niveaux), entraînèrent le retrait des "Moulinex" lors de l'application du nouvel horaire du 11 décembre 2005. Ce même jour, un grand parcours d'adieu fut organisé à l'aide de la Z 253, qui la mena sur pratiquement toute les lignes électrifiées du réseau : Luxembourg - Diekirch - Wiltz - Gouvy (voir page 55) - Luxembourg - Wasserbillig - Mertert - Luxembourg.

Au moment de boucler ce numéro, nous apprenons que toutes les *Moulinex* ont été vendues en Roumanie.

La Z 252 arrive à Dudelange-Usines, 18 juin 2005. Emile BECKER.

Ci-dessous : encore la Z262, immortalisée à Roodt/Syr sur la ligne de Wasserbillig. Emile BECKER.



Depuis le 11 décembre 2005, ce sont les autorails de la série 628 de la DB qui assurent les trains locaux entre Luxembourg et Kleinbettingen, en remplacement des six autorails de la série 2100 vendus à la SNCF (voir EN LIGNES 71 page 13). Il s'agit d'une mesure transitoire prise en attendant la possibilité de pouvoir exploiter la relation à l'aide de rames réversibles à deux niveaux tractées par des locomotives électriques de la série 3000. Le 30 janvier 2006, le 628 455 quitte Capellen en direction de Luxembourg.

Serge PLETGEN.



Pays-Bas

Déjà la fin pour les "Railhoppers" des NS

Le 11 décembre 2005, date d'application du nouvel horaire, les NS ont réformé les automotrices doubles du type SM90, communément dénommées "Railhoppers". Jusqu'à cette date, elles assuraient des trains locaux entre Zwolle et Emmen.

Construites par Talbot à Aachen, cette petite série de 9 automotrices prototypes fut mise en service en 1994. Numérotées 2101 à 2109, elles étaient initia-

lement appelées à succéder aux automotrices "Mat 64" (plan V).

Les SM90 avaient la particularité d'avoir une largeur exceptionnelle de 3,20 m, soit 30 cm de plus que le matériel ordinaire. Cette largeur a permis de disposer 2 + 3 fauteuils en seconde classe. Toutefois, sous la protestation de voyageurs, l'aménagement fut rapidement ramené à 2 + 2 places comme sur l'ensemble du matériel. En fait, seules les 2101 à 2105 furent originellement livrées avec 2 + 3 sièges.

De par leur largeur, elles ne pouvaient circuler que sur la ligne Zwolle - Emmen, dont plusieurs endroits durent être adaptés.

Elles possédaient quatre moteurs de traction asynchrones triphasés, totalisant 1200 kW. La disposition des essieux était 2' Bo' + Bo' 2'.

D'une masse de 97 t et d'une longueur de 52,34 m, elles pouvaient circuler à 160 km/h.

Plusieurs problèmes techniques apparurent ces dernières années, parmi lesquels un frein électrique capricieux, et la désolidarisation de la liaison entre les roues et leur essieu. La fermeture de l'atelier NedTrain de Zwolle est la raison principale de la fin des SM90. Elles sont tellement peu fiables que les faire rouler loin de leur atelier titulaire (qui aurait été Onnen) n'était pas envisageable.

PHOTO 72-10 La DM90 "Railhopper" 2106 photographiée à Mariënberg, sur la ligne Zwolle - Emmen, le 29 octobre 2005. Cette automotrice fut mise en service le 23 janvier 1994.

William BOECKX.



Autriche

Les "Talent" électriques

La mise en service des premières automotrices électriques du type "Talent" a débuté en 2005 en Autriche. Au total, les ÖBB ont commandé 171 rames chez *Bombardier*, dont 11 triples de la série 4023 (151 places assises), 140 quadruples de la série 4024 (199 places assises) et 20 bicourant (15 et 25 kV) de la série 4124. D'une puissance de 1440 kW (4023) ou de 1520 kW, (4024) et d'une masse à vide de 96 t (4023) ou 116 t (4024), elles peuvent circuler à 120 km/h (140 km/h prévu).

Elles sont engagées actuellement en trafic local dans les régions de Wien et Salzburg.



PHOTO 72-11 Le 10 décembre 2006, passage à Neukirchen bei Lambach d'un train vide composé des automotrices 4024 026 et 027 neuves.
Pierre HERBIET.

La société privée autrichienne LTE (*Logistik- und Transport GmbH*) faisant partie du groupe *European Bulls*, possède depuis le 5 avril 2005 une locomotive Diesel Siemens du type *Eurorunner*, numérotée 2016 903-3. Elle est identique aux 70 "Hercule" de la série 2016 Chemins de fer autrichiens (voir EN LIGNES 50 page 23).
Steve ROD.



Roumanie

Des Z 6100 en Roumanie

Après les autorails X 4300/4400, la société *Trans BV* à Brasov a acquis l'automotrice Z 6118 de la SNCF. Elle est de la même série que les Z 261 et 262 des CFL dont il a été question à la page 18. Les premiers essais en ligne ont souligné des problèmes liés à la mauvaise stabilité de la tension à la caténaire, fluctuant en permanence. Il est prévu de l'affecter dans la région de Bucarest.

PHOTO 72-12 Le 5 décembre 2005, à l'atelier de Cluj Napoca, la Z 6118 ex. SNCF attend la modification de son aménagement intérieur avant de reprendre du service sur le réseau roumain. P. HERBIET.



PHOTO 72-13 "Grup Feroviar Romann" (GFR) est, après MARFA (l'équivalent de B-Cargo), la plus importante société privée roumaine. Présente sur pratiquement tout le réseau, elle possède un important parc de locomotives, principalement des séries 060 DA (Diesel) et 060 EA (électriques) ex. CFR. Ici, la 60-1502-8, qui est en réalité une ex-ND2 chinoise (voir EN LIGNES 68 page 26), se trouve en tête d'une rame de pétrole à Girbou, le 4 décembre 2005.

Pierre HERBIET.

D'après certaines sources, les dernières ND2 chinoises ont été réformées ces derniers mois. Fort semblables aux 060 DA des CFR, elles furent produites à 285 unités par Elektroputere en Roumanie de 1972 à 1985. En août 2000, la ND2-0133 remorque un train de voyageurs sur l'artère Péking - Shanghai.

Laurent GARY.



Découverte : les surprises du Japon - 2

Le "chemin de fer électrique de Enoshima" (Enoshima Dentetsuen japonais), communément appelé 'Enoden' relie Fujisawa à Kamakura, via Enoshima, à une cinquantaine de kilomètres au sud de Tokyo. Les correspondances avec le réseau JR East sont possibles aux deux terminus. La ligne à voie unique à écartement métrique (1,067 m) a une longueur de 10,1 km et est électrifiée en courant continu 600 V. Elle longe l'océan et permet d'accéder, grâce aux 15 gares réparties sur le parcours, à de nombreux sites touristiques. Ceci, et la proximité de la capitale, lui garantissent un flux constant de touristes et de navetteurs nécessitant une fréquence de passage élevée (5 trains par heure et par sens).

L'Enoden a été inauguré en plusieurs étapes entre 1902 et 1910, sous la forme d'un tramway interurbain. Malgré sa modernisation, l'Enoden se définit lui-même comme "chemin de fer retro" et dispose d'un parc hétéroclite, mélangeant automotrices achetées d'occasion auprès de l'ancienne compagnie nationale JR et rames modernes. Six séries d'automotrices, construites entre 1927 et 1997, et une diversité de livrées font que chaque train circulant sur cette courte ligne est absolument unique !

PHOTO 72-14 Le 2 août 2005, un train Fujisawa - Kamakura formé des automotrices 50/10 et 353/303 arrive en gare de Enoshima. Philippe DE GIETER.



CFL en bref...

- Le 9 janvier dernier, deux voitures Wegmann (les 463 et 469) ont circulé pour la dernière fois en service commercial.

- Les locomotives Diesel 804 et 856 ont été désignées comme "monuments historiques" par les CFL, pour représenter leurs séries respectives. En outre, la 3602 a été cédée au musée allemand d'Augsburg.

Le 27 février, la 425109 du dépôt de Thionville s'apprête à remorquer les autorails ex-CFL 2102 à 2105 vers Nevers. Serge PLETGEN.



Suisse

Six Re 4/4 II de plus pour le BLS

Depuis le 11 décembre 2005, le BLS a repris aux CFF six Re 4/4 II supplémentaires : les 11102 à 11107, renumérotées dans l'ordre Re 520 508 à 512 et 507 (BLS 508 à 512 et 507) (voir *EL* 69 page 20). Au total, le BLS possède donc maintenant 12 Re 4/4 II, lesquelles se déclinent dans pas moins de quatre livrées différentes : la nouvelle décoration vert et grise du BLS, le vert CFF, le rouge CFF et la décoration "Swiss Express" orange et blanche (509 et 512).



↑ Ici, l'ex. Re 4/4 II 11106 des CFF, arbore toujours l'ancienne décoration Swiss-Express. Spiez, 11 décembre 2005. Un bon nettoyage ne lui ferait pas de tort !
Steve ROD.

PHOTO 72-15

On se rappellera que, depuis le 1er mars 2005, la traction des trains de fonte en fusion entre les hauts fourneaux de Dillingen et l'aciérie de Völklingen, a été reprise par CFF Cargo (voir *EN LIGNES* 68 page 25). Depuis le début du mois d'octobre 2005, la manœuvre des wagons-torpillés en gare de Völklingen est assurée par une Am 843 de CFF Cargo. Seules 5 machines équipées du PZB90 peuvent être utilisées en Allemagne : les Am 843 091 à 095. Le 7 janvier 2006, le service était assuré par la Am 843 095-1.

Christian VANHECK.

Etranger en bref...

FRANCE

● Les dernières locomotives Diesel séries CC 65500 et A1A A1A 68000 ont été radiées en décembre 2005. Nous reviendrons plus en détails sur ces engins dans notre prochain numéro.

AUTRICHE

● Les ÖBB ont vendu trois locomotives électriques de la série 1142 (les 661, 645 et 660) à la société privée suédoise "Hector Rail". Elles ont été renumérotées 142 001 à 003. En outre, les 1142 660 et 661 sont repeintes dans la décoration *Hector Rail*. Cette première re-

vente de 1142 en Suède ouvre la porte à un vaste marché.

ALLEMAGNE

● Le 11 décembre 2005, le service voyageurs a été prolongé de Merksteinst jusqu'à Alsdorf (3,5 km), sur l'ancienne ligne Herzogenrath - Stolberg, dont le trafic voyageurs fut supprimé le 28 décembre 1984. Deux points d'arrêt intermédiaires ont été établis : Alsdorf Busch et Alsdorf Anna-Gelände. Prochaine étape : la prolongation jusqu'à Alsdorf Begau, prévue pour décembre 2006.

● Dès 2007, le réseau de la Ruhr-Sieg (lignes RE 16 Essen - Hagen - Siegen,

RB 40 Essen - Hagen, RB 56 Hagen - Iserlohn et RB 91 Hagen - Siegen) sera exploité par *Abellio* pour une période de 12 ans. Le service sera assuré par 17 automotrices du type *Flirt* de *Stadler* (9 triples et 8 doubles) commandées par *CB Rail* et qui seront prises en leasing par *Abellio*.

ALLEMAGNE-CHINE

● Les Chemins de fer chinois ont commandé en novembre 2005 une série de 60 rames à grande vitesse ICE à *Siemens*. Elles seront engagées sur une nouvelle ligne à grande vitesse qui reliera Péking à Shanghai et Hong-kong.

Suppression du Lausanne - Ouchy

Le petit réseau du Lausanne - Ouchy (LO) a tiré sa révérence le 22 janvier 2006. Le LO a vu le jour le 16 mars 1877, pour faciliter le déplacement dans Lausanne, dont la dénivellation entre le haut et le bas de la ville atteint 250 mètres. A ce moment, il s'agissait d'un funiculaire, reliant Ouchy à Lausanne. Le 4 décembre 1879, une seconde section fut inaugurée entre Lausanne et Lausanne Gare (LG), principalement pour le transport de marchandises.

En 1954 et en 1958, le LG et le LO furent transformés en chemin de fer à crémaillère système Strub, électrifié en 650 V continu.

La longueur des lignes était de 1479 m pour le LO et 0,294 m pour le LG.

Les deux lignes ne transportaient pas que des voyageurs, mais également des marchandises. Ce trafic diminuera au fil des ans, pour finalement être supprimé en 1979.

Le service était assuré par quatre petites automotrices à deux essieux (Beh 2/2 101, 102, 111 et 112) ainsi que par trois locomotives également à deux essieux (He 2/2 121 à 123).

En mai 2000, le LO et le LG furent repris par les TL (Transports Lausannois).

Dans les deux prochaines années, une nouvelle ligne de métro sera construite, en empruntant en grande partie l'assiette de ces deux lignes.



Ci-dessus : la locomotive He 2/2 122 pousse deux voitures entre Ouchy et Lausanne. Construites par SLM et MFO en 1958, ces machines de 18,1 t développaient 465 kW et pouvaient circuler à 32 km/h maximum.

Ci-contre : la Beh 2/2 111 au terminus d'Ouchy. Ces petites automotrices possédaient le même équipement électrique que les locomotives (puissance 465 kW - vitesse maximale 32 km/h - masse totale 18,5 t).

Philippe DE GIETER, 20 février 2003.

ITALIE

● Le 12 octobre 2005, un contrat a été signé entre différents grands groupes pour la construction d'un pont mixte rail/route devant relier l'Italie et la Sicile par le détroit de Messine. D'une longueur de 5 km, il supportera une double voie ferrée et une autoroute à six bandes. Début des travaux cette année, mise en service prévue vers 2010.

TURQUIE

● Le 19 octobre 2005, les Chemins de fer turcs (TCDD) ont commandé une série de dix rames à grande vitesse chez CAF en Espagne. Basées sur la série S 120 de la RENFE (Chemins de fer espagnols

- voir EL 70 p. 15), composées de 6 voitures et aptes à 250 km/h, elles seront engagées entre Ankara et Istanbul vers 2008, après modernisation de la ligne.

PAYS-BAS

● Les NS vont entreprendre cette année la modernisation des 87 automotrices triples "Koploper" de la série 4011 à 4097 datant de 1977. En 2010, les *Koploper* quadruples (série 4200) seront à leur tour rénovées. Les travaux comprendront notamment le placement de l'air conditionné, une augmentation de 15% du nombre de places assises (grâce au réaménagement d'espaces vides et de la suppression de la cuisine inutilisée) et

l'équipement d'écrans d'informations.

CB RAIL

● La société de leasing *CB Rail* a passé une importante commande chez *Bombardier*, portant sur 35 machines TRAXX, dont 25 locomotives polytension et 10 Diesel, livrables de 2007 à 2008. Le contrat d'une valeur de € 130 millions est assorti d'une option pour 70 unités supplémentaires. Le parc de *CB Rail* comprend actuellement 32 engins.

rail4chem

● Le 8 février 2006, la société *r4c* a obtenu sa licence pour la circulation sur le réseau français.

LIVRAISONS

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

7865 : 30-03-05 FNND
7866 : 11-04-05 FNND
7867 : 11-05-05 FNND
7868 : 08-08-05 FNND
7869 : 03-06-05 FNND
7870 : 17-05-05 FNND

ENGINS RADIÉS

2302 : 29-09-05 FNND

SORTIES DE RÉVISION

774 : 08-12-05 M
776 : 06-12-05 M
777 : 23-11-05 M
779 : 22-11-05 M
781 : 22-12-05 M
782 : 17-01-06 M

MUTATIONS

7715 : FNND → FKR 12-02-06
7716 : FNND → FKR 12-02-06

7717 : FNND → FKR 12-02-06
7718 : FNND → FKR 12-02-06
7815 : FKR → FNND 12-02-06
7816 : FKR → FNND 12-02-06
7817 : FKR → FNND 12-02-06
7818 : FKR → FNND 12-02-06

SORTIE DE PARC

6264 : 22-12-05 Infrabel (FNND)

DEMOLITIONS

8426 : 12-05 Deerlijk
8429 : 12-05 Deerlijk
8431 : 12-05 Deerlijk
8432 : 12-05 Deerlijk
8434 : 12-05 Deerlijk
8437 : 12-05 Deerlijk

VENTES

8020 : Rails et Traction 02-06
8034 : Rails et Traction 02-06
8051 : Rails et Traction 02-06
9125 : Gleisfrei (Italie) 02-06
9154 : Gleisfrei (Italie) 02-06

ABRÉVIATIONS

FBM : Bruxelles-Midi
FGH : Saint-Ghislain
FHS : Hasselt
FKR : Merelbeke
FNND : Antwerpen-Noord
FSR : Schaerbeek
GCR : Charleroi-Sud Quais
I / INF : INFRABEL
IFB : Inter-Ferry-Boat
It : Italie
LC : révision confort
LT : révision technique1
M : modernisée
MKM : Stockem
NK : Kinkempois
RE : rame électrique pour le train xxxx
RI : révision intermédiaire
RG : révision générale
UM : en unité multiple
++ : démolition
①②③④⑤⑥⑦ : lundi au dimanche

Locomotives électriques

série 11

● A partir du 1er septembre prochain, tous les engins circulant sur le réseau néerlandais devront être pourvus d'un GSM-R. Les locomotives de la série 11 sont actuellement en cours d'équipement.

série 16

● La locomotive assurant la journée D932 du roulement des locomotives de la série 16 (voir *EN LIGNES* 63 page 27), était envoyée à vide en début d'après-midi de Schaerbeek à Forest-Voitures en vue de remorquer le train P8402 vers Welkenraedt. Depuis la mi février, afin d'éviter ce parcours à vide, cette 16 est expédiée de Schaerbeek à Forest en tête de la rame vide RE 8066 Schaerbeek 14.51 - Bruxelles-Midi 15.18. Découplée à Bruxelles-Midi, la 16 poursuit ensuite son trajet à vide jusqu'à Forest. Précisons que la rame RE 8066 est composée de voitures M4 et est remorquée par une 22 ou une 25. Ce train quitte Bruxelles-Midi à 15.47 à destination de Gent-St. Pieters (arrivée 17.04).

● Bien que non prévu au roulement des 16, la traction du train de neige "Treski" à destination d'Innsbrück (voir *EN LIGNES* 70 page 30) est confiée le plus souvent à la 1601 ou la 1602, les deux seules 16 encore autorisées à circuler sur le réseau allemand, entre Oostende et Aachen Hbf et vice-versa.

Première 27 modifiée pour la remorque des M6

La 2750, première locomotive en cours de modification pour pouvoir assurer la remorque en réversibilité les rames de voitures à deux niveaux du type M6, a reçu à l'Atelier Central de Salzinnes la toute nouvelle décoration à dominante de gris. La machine doit maintenant être transformée au niveau de son châssis et de sa traverse de tête afin de pouvoir recevoir un attelage automatique GF. Elle a été présentée le 1er avril dernier. Toutes les locomotives doivent recevoir cette livrée avant la fin de l'année.

La 2750 photographiée sur la voie d'essai de l'Atelier Central de Salzinnes. Denis COULOMB, 1er avril 2006.



Appel à la candidature pour la fourniture de nouvelles locomotives électriques et Diesel

Le 30 décembre 2005, la SNCB a lancé deux appels à la candidature. Le premier concerne l'acquisition de 60 locomotives électriques bitension (plus 60 locomotives en option) 3000 V continu et 25 kV 50 Hz, capables de circuler à puissance réduite sous une tension de 1500 V continu. Elles doivent être aptes au trafic voyageurs à 200 km/h et au trafic marchandises lourd. La puissance minimale requise est de 5000 kW. Elles devront être homologuées pour pouvoir circuler sur les réseaux belge, français et luxembourgeois.

Le second appel concerne la commande de 35 locomotives Diesel (plus 35 en option). La puissance minimale requise est de 2000 kW. La vitesse maximale devra être de 120 km/h. Elles devront être homologuées pour pouvoir circuler sur les réseaux belge, néerlandais, allemand, français et luxembourgeois.

On ne peut que s'étonner du fait que les machines électriques ne seront pas capables de circuler sous la tension allemande et suisse (15 kV). Cela signifie que, lorsque la section Montzen - Aachen West de la ligne 24 sera mise sous tension, la SNCB n'aura pas les locomotives nécessaires pour faire face aux opérateurs étrangers ! Il est donc à craindre que la plus grande partie du trafic de et vers l'Allemagne sera perdue pour la SNCB...

On peut également s'inquiéter du fait que la SNCB a une nouvelle fois opté pour une locomotive universelle, capable de tracter aussi bien des trains à grande vitesse que des lourds convois de marchandises. Les réseaux étrangers, notamment le réseau allemand, ont pourtant abandonné ce concept qui ne donne plus entière satisfaction. Il est en effet devenu difficile de réaliser un engin capable de circuler à 200 km/h et qui, simultanément, peut remorquer des trains lourds, les rapports d'engrenages idéaux sont en effet très différents l'un par rapport à l'autre, ce qui n'était pas le cas lorsque la vitesse était limitée aux environs de 120 km/h.

Programme de révision de l'AC Salzinnes

Pour l'année 2006, l'Atelier Central de Salzinnes prévoit de réaliser le programme de révision suivant sur les locomotives :

Traction électrique

- série 11 : 3 révisions intermédiaires RI2
- série 12 : 2 révisions intermédiaires RI1
- série 13 : 15 révisions générales
- série 20 : 3 révisions générales
- série 23 : 4 révisions générales
9 révisions techniques
4 révisions confort
- série 25.5 : 1 révision générale (2557)
- série 26 : 5 révisions techniques
1 révision confort
- série 27 : 12 révisions générales

A cela s'ajoutent 3 révisions intermédiaires sur trois locomotives de la série 3000 des CFL (3004, 3008 et 3009).

Traction Diesel

- une seule locomotive est concernée : la 5519, entrée le 24 janvier 2006 pour révision intermédiaire.

PHOTO 72-16 Dans les prochaines semaines, tous les engins circulant sur le réseau néerlandais devront être pourvus d'un GSM-R. A cette fin, les locomotives de la série 11 sont progressivement équipées de l'appareillage adéquat. Afin de tester ce GSM-R, la 1183 a effectué les 23 et 24 février 2006 un aller-retour entre Schaerbeek et Gent-Sint-Pieters, en remorquant une rame de dix voitures du type M4. Le 24 février, le train d'essai approche d'Anderlecht, non loin de Bruxelles-Midi. Une composition qui pourrait bien devenir banale dans un peu plus d'un an, lorsque les 11 et les trains Benelux seront supprimés. Jean-Luc VANDERHAEGEN.





PHOTO BD-228 La 123.002 photographiée en décembre 1955 à Bruxelles-Midi, lors de sa livraison à la SNCB. Elle débuta sa carrière au dépôt de Bruxelles-Midi.
Bruno DEDONCKER, collection PFT.

Réforme du “sous-marin”

Victime d'une collision à Antwerpen-Noord le 7 août 2005, il a été décidé de mettre la 2302 hors exploitation, juste 50 ans après sa mise en service. Voici un aperçu de la carrière de cette locomotive unique, marquée par une transformation de ses ouïes de ventilation de la salle des machines, qui lui valurent ce surnom.



La voici quelques années plus tard, à Namur, en tête de l'International 37 Bruxelles-Midi - Milano, lors de l'arrêt en gare de Namur. La voiture-restaurant accouplée derrière la 123.002 sera décrochée à Strasbourg. On remarquera qu'elle a reçu une petite moustache en alu disposée dans le V de sa ligne de ceinture.
Yves STEENEBRUGGEN.

La 2302 avait la particularité d'avoir servi de prototype pour tenter d'améliorer la ventilation dans la salle des machines afin de réduire l'infiltration de poussières, en particulier les copeaux provenant de l'usure des blocs de frein en fonte et de la neige en hiver, et de réduire les courants d'air dans les postes de conduite.

Ce dernier problème fut soulevé par les conducteurs desservant les locomotives des séries 23, 25, 25.5 et 26. En effet, dès que l'on démarre un train, les ventilateurs de refroidissement des résistances de démarrage se mettent en marche et aspirent d'autant plus d'air que l'effort demandé est grand. L'air est ainsi aspiré, non seulement via les ouvertures prévues dans les longs pans de la caisse, mais également par tous les orifices possibles. Des courants d'air se produisent alors dans les cabines de conduite lorsque l'air refoule de l'extérieur vers la salle des machines et les ventilateurs, en passant par les joints de portes et fenêtres peu étanches et tous les interstices existant entre les différentes closions. En hiver, par grand froid, la cabine devient en quelques secondes une véritable glacière ! Pour atténuer le phénomène, de nombreux conducteurs emportent d'ailleurs dans leur mallette de gros rouleaux de papiers adhésifs qu'ils collent sur tout le pourtour des portes !



PHOTO-THEME 71 Le 8 juillet 1982, un train vide de produits chimiques gravit les dures rampes de la ligne du Luxembourg et arrivera dans quelques instants au faite de la ligne, à Libramont. Depuis 1976, elle est pourvue des doubles phares et des câblots pour la marche en unité multiple.
Pierre HERBIET.

PHOTO-THEME 71 La 2302 accouplée en unité multiple avec la 2328, en tête d'une rame de coke en provenance de la cokerie d'Haren et à destination des hauts fourneaux du bassin sidérurgique de Charleroi. Linkebeek, 21 mars 1981.
Jean-Luc VANDERHAEGEN.





PHOTO-THEME 71 La 2302 en tête d'un train de minerais, avec la 2016 en véhicule. Ekeren, 11 avril 1981.
Jean-Luc VANDERHAEGEN.

PHOTO-THEME 71 Après avoir assuré un semi-direct, la 2302 se dirige vers le faisceau de garage des trains de voyageurs de Schaerbeek (groupe R). Le train passe à hauteur du quai de service desservant l'atelier de traction Diesel. Pierre HERBIET, 23 septembre 1982.



Lors de la circulation par temps de neige, il est fréquent que de la neige soit aspirée par les ventilateurs via les ouïes de ventilation et s'infilte ainsi dans la salle des machines, surtout si la locomotive est située en seconde position lors d'une marche en double traction ou en unité multiple.

C'est pour tenter de remédier à ces problèmes que l'on a testé sur la 2302 des nouvelles ouïes de prise d'air. Ainsi, les trois panneaux d'origine se trouvant sur chaque long pan ont été supprimés et remplacés par des panneaux percés d'un hublot. Sur la partie supérieure, là où se trouvaient les quatre hublots, une large ouverture a été pratiquée devant laquelle une grille a été placée, inspirée de celles équipant les 21-27. On espérait ainsi aspirer tout le volume d'air par ces nouvelles ouïes et des filtres synthétiques identiques à ceux utilisés sur les 21/27, et supprimer les courant d'air et l'entrée de poussières et de neige. En pratique, il s'avéra malheureusement que la faible amélioration constatée ne justifiait pas le coût élevé de l'opération, si bien que la transformation de la 2302 ne fut pas poursuivie sur les autres machines.

De nouveaux joints furent alors appliqués sur toutes les portes des locomotives, ce qui eut pour effet de rendre très malaisée leur ouverture ! Comme on le voit, la solution miracle n'existe pas...



PHOTO-THEME 71 Un train en provenance d'Antwerpen, tracté en double traction par la 2302 et la 2511, vient de quitter la ligne 27 et s'engage sur la ligne 26 en direction de Halle. Vilvoorde, 28 juillet 1981.

Jean-Luc VANDERHAEGEN.

PHOTO-THEME 71 Le 31 octobre 1984, la 2302 transformée et repeinte en bleu remorquait une rame de minerais vers le bassin sidérurgique de Charleroi. Elle est assistée par la 2621. Le train est photographié entre Holleken et Rode-Saint-Genèse.

Jean-Luc VANDERHAEGEN.





La 2302 fut réceptionnée par la SNCB au dépôt de Bruxelles-Midi en décembre 1955. Elle changera à plusieurs reprises d'atelier d'entretien :

- Kinkempois : 6 février 1956;
- Stockem : 25 avril 1957;
- Ronet : 29 juin 1957;
- Bruxelles-Midi : 17 janvier 1958;
- Ronet : 28 septembre 1958;
- Stockem : 1er mars 1969;
- Ronet : 27 septembre 1970;
- Bruxelles-Midi : 10 janvier 1983;

- Ronet : 3 juin 1984;
- Merelbeke : 31 janvier 1994;
- Antwerpen-Noord : 22 janvier 1995.

En janvier 1976, elle ressortit de révision générale à l'Atelier Central de Mechelen pourvue des doubles phares rouge-blanc et des câblots pour l'unité multiple. Elle était alors toujours peinte en vert foncé.

C'est également à l'Atelier Central de

Mechelen qu'elle fut transformée, lors d'un autre passage en révision générale; date de sortie : le 8 juillet 1983.

Elle subit une dernière révision générale en 2003, cette fois à l'Atelier Central de Salzinnes (sortie : 6 juin 2003).

Victime d'une collision provoquée par un autre convoi à Antwerpen-Noord le 7 août 2005, la 2302 fut finalement mise hors exploitation le 29 septembre 2005.

PHOTO-THEME 71 Le 7 juillet 1984, en vue de tracter un train spécial de travailleurs italiens se rendant en vacance en Italie, la 2302 fut expédiée de Jemelle à Liège en queue d'un train local Jemelle - Liège. Le convoi quitte la gare de Esneux. Pierre HERBIET.





PHOTO-THEME 71 Le 8 septembre 1984, un couple de diamantaires anversois affrète un train spécial de luxe à l'occasion de leurs noces d'Or. La rame, composée de quatre voitures CIWLT dont trois voitures Pulmann et une voiture-lits MU, fut remorquée au départ d'Antwerpen-Centraal jusque Namur par la 2302. Après ajout de la 5403, le train poursuivit vers Bertrix et Libramont, où la 5403 fut retirée, tandis que la 2302 ramenait le train à Antwerpen-Centraal. Notre image a été réalisée à Bertrix, lors du changement de front du train.
Pierre HERBIET.

PHOTO-THEME 71 Le 22 juillet 1998, un train de minerais à destination des Forges de Clabecq vient de franchir le point d'arrêt de Huizingen sur la ligne 26 (ceinture est de Bruxelles).
Jean-Luc VANDERHAEGEN.







Locomotives Diesel

série 55

● L'équipement de 21 machines avec le GSM-R MESA 23 (voir *EL 71* page 18) pour la circulation sur le réseau allemand est en cours de réalisation, et déjà actif depuis le 3 mars sur les 5502, 5503, 5505, 5508, 5515, 5518, 5529, 5531, 5532, 5535, 5538, 5539, 5540 et 5541. Après plusieurs report, la mise en service du GSM-R à Aachen West est prévue au plus tôt le 14 avril 2006.

série 62

● La 6264 est sortie de parc le 22 décembre 2005. Rachetée par Infrabel et désormais entretenue à Antwerpen-Noord, elle a reçu un équipement ETCS2 provisoire pour effectuer des tests préliminaires sur les lignes L3 et L4.

séries 73 et 82

● Un grand remaniement dans les séries 73 et 82 est attendu prochainement. Une des deux séries pourrait même complètement disparaître à court terme, vraisemblablement la 82.

série 77/78

● Le 12 février, 8 locomotives ont changé de dépôt : les 7715 à 7718 d'Antwerpen-Noord ont rejoint Merelbeke, tandis que les 7815 à 7818 de Merelbeke ont été transférées à Antwerpen-Noord. Le but est de tester à Gent-Zeehaven des machines pourvues de l'attelage semi-automatique BSI (7715 à 7718).

série 80

● La société *Rails et Traction* de Raeren a acquis les 8020, 8034 et 8051. Elles ont été transférées de Schaerbeek à Bressoux le 27 février, et de Bressoux à Eupen et Raeren le 7 mars 2006.

série 91

● Les 9125 et 9154 ont été vendues en février 2006 à la société italienne de travaux de voie *Gleisfrei*.

Automotrices électriques

série 151-270

● L'automotrice 264 qui avait été garée en attente de réforme à l'atelier de Charleroi-Sud en mai 2005, a été remise en service. Par contre, la 194 a été réformée et envoyée à l'Atelier Central de Mechelen pour démontage. Il s'agit ici de la première automotrice de cette série retirée de l'exploitation pour une cause non accidentelle, ce qui augure le début de la réforme de la série.

ROULEMENT DES 77 ATB (7771 - 7790)

D'importantes modifications sont intervenues le 6 février 2006 dans le roulement des 77 ATB. Parmi celles-ci, on note le départ du train de chaux d'Yves-Gomezée, retardé à 20.48 sauf le mardi et le samedi.

GN01 + GN02 : 48570 U ②④⑤⑥ DUIS 03.02 - RSD 07.21 - FES 07.21 - FGZH 09.02
48571 U ①③⑤ FGZH 17.52 - RSD 19.48 - DUIS 00.25

GN01 : 48602 ①②④⑤ FGZH 11.33 - SLUD 13.00
48603 ①②④⑤ SLUD 14.00 - FGZH 16.00

GN03 + GN04 : 46255 U ②③④⑤⑥ BH 01.00 - FGZH 06.41
46254 U ①②③④⑤ FGZH 17.50 - FES 19.12 - BH 00.09
46254 U ⑥ FGZH 14.41 - FES 16.08 - BH 21.25
46256 U ⑦ BH 16.11 - FES 21.29 - FGZH 23.02

GN03 : 45602 ①②③④⑤ FGZH 07.23 - SLUD 09.05
45601 ①②③④⑤ SLUD - FGZH 11.45
à vide FGZH - FZZ
45603 ①②③④⑤ FZZ 15.00 - FGZH 15.41

GN05 + GN06 : 48252 U ②③④⑤ FGZH 04.45 - BH 11.48
46259 U ②③④⑤ BH 13.11 - FES 19.18 - FGZH 20.40

GN07 + GN08 : 48585 U ⑦ Venlo 08.11 - Moers 10.40
48586 U ⑦ Moers 12.00 - MT 16.00
85190 U ③ Moers 06.10 - MT 08.59
48581 U ③ MT 10.00 - Moers 14.40
48556 U ③ Moers 17.26 - Venlo 23.59
48555 U ②③④⑤⑥ RPET 20.48 (R2 : LNC 22.10) - Moers 05.38
48582 U ⑥ Moers 09.00 - LNC 15.50
48585 U ⑥ RPET 13.50 - MT 17.31/19.59 - Venlo 21.19
(en quadruple de MT à Venlo GN06 + 07 + 08 + 09)

GN09 + GN10 : 48556 U ②③④⑤⑥ MT 00.23 - RPET 04.25
37712 U ② LNC 10.12 - RPET 12.09
48555 U ② RPET 14.51 - LNC 15.50

Abréviations : BH : Bad Bentheim (D); DUIS : Duisburg (D); FCL : Châtelet; FES : Essen; FGZH : Gent-Zeehaven; FZZ : Zelzate; LNC : Monceau; MOERS : Moers (D); MT : Maastricht (NI); RPET : raccordement Les Petons (Yves-Gomezée); SLUD : Sluiskil Dow (NI); U : en unité multiple; ① ② ③ ④ ⑤ ⑥ ⑦ : lundi au dimanche.

Mise hors exploitation le 20 février 2005 et remise en service au début du mois de janvier 2006, la 9116 a été transférée de Ronet à Hasselt le 13 janvier, où elle épaulera les 9111 et 9119 pour assurer les manoeuvres à l'atelier de traction. La 9116 est photographiée à Marche-les-Dames lors de son transfert vers Hasselt. Bernard DIEUDONNE.





PHOTO 72-17 Le 10 février 2006, un train de travaux remorqué par deux locomotives de la série vient de surgir du tunnel de la Jonction Nord-Midi à Bruxelles-Chapelle, et se dirige vers la gare de Bruxelles-Midi. Simon DERIDDER.

Il arrive que, par pénurie de locomotives, il faille faire appel à des machines de la série 62/63 d'Infrabel pour remorquer des trains de marchandises de B-Cargo. Ce fut le cas le 6 février 2006, lorsque les 6306 et 6238 ont remorqué exceptionnellement le train 44231 Somain - Gremberg entre Châtelet (12.09) et Montzen (15.10) au lieu de la machine de la série 26 normalement prévue. Le train vient d'arriver à Montzen. A noter que la 6306 est, avec les 6225, 6227, 6313 et 6324 TBL, la seule machine de la série 62/63 a ne pas être affectée à Infrabel. Michel HANSENS.





Essai de deux engins rail-route

Durant les mois de décembre 2005 et janvier 2006, la SNCB a procédé à divers essais d'homologation de deux nouveaux engins rail-route destinés à remplacer les locomotives de manoeuvres sur certains sites, notamment dans les quais du port d'Antwerpen.

Ces engins ont été construits par la firme *MOL - Cy NV* de Hooglede. Ils sont pourvus d'un moteur Diesel *Deutz BF 6M 1013 FC EURO III* de 180 kW et sont capables de remorquer des charges de 1800 t. Leur vitesse maximale est limitée à 20 km/h sur rail et 25 km/h sur route. Leur longueur totale est de 6,190 m, pour une masse de 24 t. Ils peuvent être télécommandés à distance et sont équipés de l'attelage BSI.

Les premiers essais se sont déroulés à Roeselare, gare située non loin de la firme *Mol*. Ont notamment été contrôlées les performances de freinage. Le 8 janvier, le 9802 a subi les traditionnels tests au Bois du Coucou entre Silly et Ath.

Numérotées 9801 et 9802, les deux machines sont en fait louées pour une période de trois mois, durant lesquels la SNCB évaluera leurs performances. Un engin est testé dans le port d'Antwerpen, le second dans celui de Gent. En cas de satisfaction, une première série de 15 engins serait alors acquise. Les buts recherchés sont une meilleure souplesse d'utilisation, l'engin pouvant facilement se déplacer d'un endroit à l'autre sans nécessairement utiliser la voie ferrée, et la réalisation d'économies de gasoil et de frais d'entretien. Ces engins constituent une nouvelle menace pour les locomotives de manoeuvres de séries anciennes (73, 82 et 91).

Nous tenons à remercier Monsieur John St. MARTIN pour les renseignements si aimablement transmis.

↑ **PHOTO 72-18** Gros plan sur l'engin rail-route 9802 à la base de maintenance LGV du Coucou. On remarquera l'attelage BSI (en orange).

↖ **PHOTO 72-19** Le 9802 quitte les rails pour regagner la terre ferme.

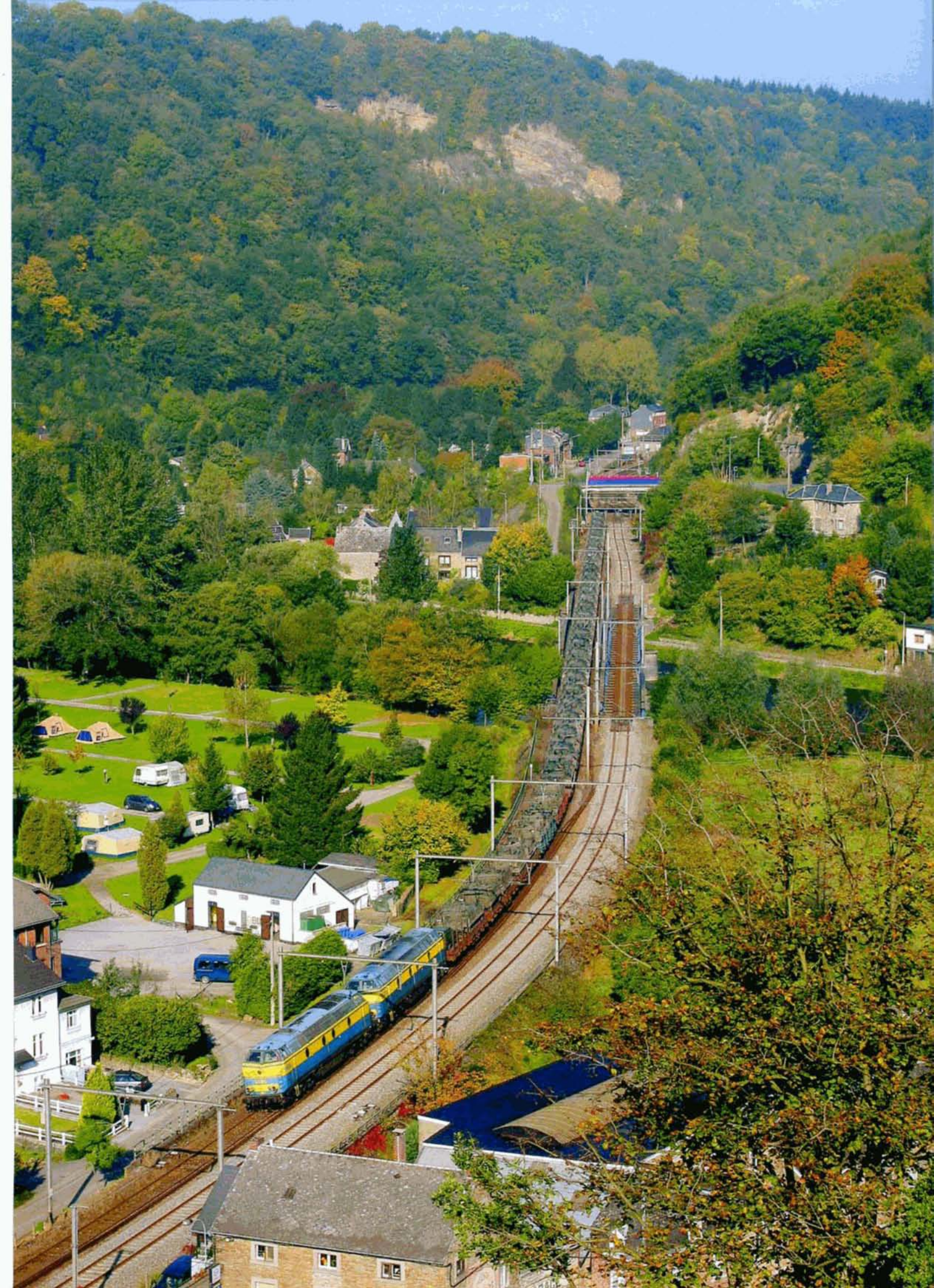
← **PHOTO 72-20** L'engin quitte par la route la base de maintenance de la LGV 1 du Coucou, en direction d'Ath.

Photos : Philippe SCHOLL.

PAGE DE DROITE

PHOTOS 72-97 ↗ - **72-98** ↗ - **72-99** →
Les 8020 + 8051 + 8034 ont été transférées le 7 mars de Bressoux à Eupen par la 2306, ici sur la ligne 39. Un locotracteur *Rails & Traction* a ensuite pris le relais jusqu'à Raeren où un parrallèle fut organisé. Pierre HERBIET, Michel HANSENS.







Du 23 au 27 janvier, ainsi que du 6 au 10 février 2006, des trains supplémentaires ont circulé, de jour, entre l'usine Ford de Genk et le port néerlandais de Sloe. Cela nous vaut cette photo de la 5533 tractant le train 47694 au passage à Heinkenszand, à quelques centaines de mètres avant le faisceau de Sloe, le 10 février 2006.

Christian VANHECK.

Page de gauche : le 11 octobre 2005, les 5505 et 5531 remorquèrent un train de chars entre Montzen et le camp de Marche-en-Famenne. Le convoi traverse la localité de Comblain-au-Pont.

Michel HANSENS.

Depuis le changement d'horaire du 10 décembre 2005, le train de sable 47777 Balen - Bettembourg circule via Ronet et l'Athus-Meuse. Entre Hasselt et Ronet, sa traction est assurée par deux locomotives de la série 77/78. Deux machines de la série 13 prennent ensuite le relais jusqu'à Bettembourg. Le 23 janvier 2006, passage du 47777 à Alt-Hoeselt, sur la ligne 34 entre Bilzen et Tongeren. En tête, les 7837 et 7866.

Michel HANSENS.





Le 25 février 2006, la composition de l'EC "Vauban" Bruxelles-Midi - Milano fut fortement renforcée pour faire face à la pointe liée au vacance de Carnaval : pas moins de 13 voitures derrière la 2007 dont, dans l'ordre, deux voitures CFF, une voiture de la DB, 7 autres voitures CFF, une voiture type I6 de la SNCB et deux voitures type I11 de la SNCB. Le train est photographié dans les environs de Habay, entre Marbehan et Arlon. Le retour de cette rame a eut lieu le 4 mars. Laurent JOSEPH.

Le 27 janvier 2006, la rame vide du "train des écoliers" ER7486 attend à Trois-Ponts son retour vers Gouvy; il circule toujours avec une locomotive de la série 15 et une voiture internationale, ce qui en fait le train de voyageurs le plus court du réseau. Michel HANSENS.





PHOTO 72-21 Le train de service circulant entre la gare de Mons et l'Atelier Central de Cuesmes est formé de deux voitures du type M2; il est en principe remorqué par une locomotive de la série 77/78 ou, parfois, par une 73, comme ce fut le cas le 3 février 2006. Le train 15082 attend le départ (prévu à 16.20) au quai de l'atelier pour ramener le personnel à Mons (voir EN LIGNES 70 page 28).
Pierre HERBIET.

Le 30 décembre 2005, les 4105 et 4120 assurent un train local Charleroi-Sud - Couvin. Le paysage dans les environs de Berzée avait revêtu son manteau blanc.
Laurent JOSEPH.





Depuis le mois de décembre, plusieurs trains militaires de l'US Army ont circulé dans les deux sens entre l'Allemagne et le port d'Antwerpen. Le 25 janvier 2006, un de ces trains était remorqué au départ de Montzen vers Antwerpen par les 7852 et 7855; il est vu ici à Warsage, sur la ligne 24 entre Montzen et Visé. Michel HANSENS.

PHOTO 72-81 Le 27 février 2006, le train de mesure B-Telecom a assuré un parcours entre Schaerbeek et aachen West. Sur le parcours entre Montzen et Aachen West, la traction fut assurée par la 5532. Le train est ici immortalisé sur le viaduc de Moresnet, sur lequel les poteaux supports de caténaire sont déjà implantés depuis un an. Simon DE RIDDER.



Divers

Inauguration de la traction électrique sur la ligne 39

Infrabel a inauguré le vendredi 27 janvier dernier, l'électrification de la ligne 39 Welkenraedt - Montzen. Cette ligne de 8 km (voir *EN LIGNES* 69 page. 10) relie les lignes 24 (Aachen - Montzen - Antwerpen) et 37 (Liège - Aachen), qui concentrent le trafic entre la Belgique et l'Allemagne.

L'électrification fait suite au renouvellement des voies opéré en 2004; la pose des poteaux de caténaires s'est déroulée dans la première moitié de l'année 2005 et la caténaire a été tirée durant le second semestre. Le budget nécessaire à l'électrification s'est élevé à € 200.000.

L'électrification de cette courte ligne présente plusieurs avantages :

- elle servira d'itinéraire de déviation lors des travaux d'entretien ou d'aménagement de la ligne 37, comme l'assainissement des ouvrages d'art;
- elle permet le transfert de machines électriques entre Welkenraedt et Montzen, où des relais de trains de marchandises sont possibles;
- elle facilitera la circulation de trains de marchandises entre l'Allemagne et la Belgique lors de l'électrification du chaînon manquant entre le viaduc de Moresnet et le tunnel de Botzelaer;
- elle améliorera le maillage du réseau électrifié et, par conséquent, augmentera le niveau de fiabilité des alimentations électriques des lignes 24 et 37.

Le parcours inaugural a été réalisé à l'aide d'une automotrice triple AM 96 qui a véhiculé les autorités de Welkenraedt à Montzen et retour.

Les travaux d'électrification de la ligne 24 vont reprendre

Commencés dans la foulée du remplacement des tabliers métalliques du viaduc de Moresnet, les travaux d'électrification de la ligne 24 entre Montzen et le tunnel de Botzelaer, ont été stoppés le 23 juin 2004 sur décision du Groupe SNCB. Depuis, les discussions ont repris avec les Allemands et un accord a été trouvé : la SNCB électrifiera de Montzen au viaduc (inclus) - celui-ci a déjà reçu les arceaux qui supporteront les caténaires - tandis que la DB s'occupera du tronçon compris entre l'entrée du tunnel côté Aachen et le viaduc. Une sorte de compensation par rapport à l'électrification de la ligne 37, où la SNCB fournit l'électricité de la frontière à Aachen...



Retour du train inaugural de Montzen vers Welkenraedt. Montzen-Village, 27 janvier 2006. Michel HANSSSENS.

L'achèvement des travaux est annoncé pour décembre 2008 alors qu'ils étaient prévus initialement pour décembre 2007; certaines phases nécessiteront le détournement des trains par les lignes 37 Welkenraedt - Aachen, où des travaux sont en cours au Buschtunnel, et 39 Montzen - Welkenraedt, qui vient d'être électrifiée.

Les projets de la SNCB dans la région germanophone

Infrabel a profité de l'inauguration de la ligne 39 pour faire le point sur les travaux en cours dans la région des Trois Frontières :

- sur la ligne 37 Liège - Aachen, Infrabel travaille à la concentration des cabines de signalisation de Welkenraedt et Eupen, qui seront regroupées à Verviers-Central. La réalisation est prévue pour la fin 2006;

- en décembre 2006, un nouveau point d'arrêt sera ouvert à Hergenrath, entre Welkenraedt et la frontière allemande;

- à hauteur de Dolhain-Gileppe, entre Welkenraedt et Verviers, une tranchée couverte en remplacement du tunnel permettra aux trains de rouler à 100 km/h contre une limitation à 40 km/h actuellement. Pour ce dernier projet, un budget de 8 millions est prévu de 2008 à 2010;

- pour remplacer le point d'arrêt de Dolhain-Gileppe, qui se trouve dans la zone de travaux de la tranchée couverte, une nouvelle halte sera créée aux alentours de l'ancienne gare de Dolhain-Vicinal, avec parkings, quais rehaussés, etc.;

- sur la ligne 24 (axe Antwerpen - Montzen - Aachen), le radier du tunnel de Veurs sera renouvelé pour une somme de 3 millions d'euros; ces travaux seront achevés fin 2006.

Premier parcours d'une 20 sur la ligne 39 pour le parcours de dérouillage circulant tous les lundis, mercredis et jeudis. Celui-ci est normalement assuré par une ou deux locomotives Diesel série 55. La 2003 revient de Welkenraedt vers Montzen. Henri-Chapelle, 2 janvier 2006. Michel HANSSSENS.



PAYS-BAS / BELGIQUE

Premières circulations sur la ligne nouvelle

Les premiers essais de mesures ont eu lieu sur la HSL-Zuid - la ligne à grande vitesse qui relie les Pays-Bas à la Belgique - à partir du 16 janvier, et se sont étalés sur quatre semaines, entre Rotterdam et la frontière belge. Ils avaient pour but de vérifier la conformité de la voie, de la caténaire, du système de signalisation européen ERTMS et du GSM-R, le réseau GSM des chemins de fer.

Si le premier parcours du 16 janvier s'est déroulé à la vitesse de 160 km/h, les suivants ont rapidement atteint les 250 km/h, vitesse jamais atteinte jusqu'alors aux Pays-Bas...

Ces essais se sont déroulés avec la locomotive 1216 050-5 du type Taurus des ÖBB (Chemins de fer autrichiens), la seule locomotive pour train à grande vitesse capable actuellement de rouler sous deux tensions d'alimentation différentes (15 et 25 kV).

Côté belge, les essais se sont déroulés du 6 au 9 février, entre Antwerpen et la frontière hollandaise. Le train de mesures - français - était composé des voitures Vulcain et Lucie, encadrées par les locomotives SNCF BB 67250 et 67251.

Sources : Roland Korving, Projectbureau HSL/A16.

Du lundi 16 janvier au vendredi 10 février, Infraspeed, le consortium chargé de la construction de la HSL-Zuid, a organisé divers tests sur la ligne à l'aide de la locomotive Siemens n° 1216 050-5. Il s'agit de la 4ème locomotive 1216 fabriquée, mais elle ne sera livrée aux ÖBB que dans deux ans, raison pour laquelle elle porte le dernier numéro d'ordre dans cette série de 50 machines. Pour l'instant, elle reste la propriété de Siemens afin d'être disponible pour des parcours d'essais ou de démonstration. La 1216 050-5 a servi à réaliser des tests du système de communication GSMR, du système de sécurité ETCS2 et de captation du courant à la caténaire. Durant ces essais, la 1216 a atteint la vitesse de 257 km/h. Le 27 janvier 2006, la 1216050-5 attend l'autorisation de retourner vers Rotterdam à Rijsbergen, à quelques dizaines de mètres de la frontière belge, le long de l'autoroute E19.

Christian VANHECK.



En attendant les parcours d'essais, le train de mesure de la SNCF était garé dans la nouvelle gare d'Antwerpen-Luchtbal, sur la ligne 25. Kevin VAN RUYTEGHEM.

A la frontière belgo-néerlandaise, le train de mesures s'apprête à retourner vers Antwerpen. Derrière la 67251 : la voiture Lucie, le wagon Vulcain et la 672250. Roland Korving.



Mise en service de la Jonction Nord - Sud d'Antwerpen reportée

La Jonction Nord-Sud d'Antwerpen, qui permettra aux trains venant de Luchtbal d'atteindre directement la gare Centrale en passant sous la Métropole, sera mise en service le 1er avril 2007, au lieu du 10 décembre 2006 comme initialement prévu. La raison en est l'extrême complexité du phasage des travaux d'excavation dans le tunnel entre Berchem et la gare souterraine d'Antwerpen-Centraal, ainsi que le nombre élevé d'entreprises qui doivent collaborer ensemble sur ce chantier.

A la mi-juin de cette année, les travaux de génie civil seront achevés ; on commencera alors la pose des voies, des caténaires, de la signalisation et des appareils d'évacuation de la chaleur et de la fumée. La fin des travaux de voies est prévue vers la mi-septembre; la signalisation fera l'objet de tests entre début novembre 2006 et début janvier 2007, et les parcours d'essai sont prévus à la fin janvier 2007. Le montant total des investissements d'Infrabel pour la réalisation de la Jonction Nord-Sud s'élève à 765 millions d'euros.

Grâce à la Jonction Nord-Sud qui est, pour rappel, une nouvelle liaison ferroviaire entre Berchem et Luchtbal réali-

sée par un tunnel long de 3,8 km, la capacité ferroviaire en direction du nord d'Antwerpen et des Pays-Bas sera multipliée par deux. Ce projet représente en outre un grand pas en avant dans la réalisation du futur réseau suburbain anversois et de l'amélioration de la mobilité dans la Métropole.

En même temps que la Jonction Nord-Sud seront ouverts au trafic les 35 kilomètres de la ligne à grande vitesse vers les Pays-Bas.

La ligne 126 transformée en RAVeL

La ligne 126, longue de 40,8 kilomètres, reliait autrefois Ciney à Statte (Huy). Elle est aujourd'hui exploitée en trafic marchandises entre Statte et Marchin, pour les besoins de la tôlerie Delloye-Matthieu, et entre la gare de Ciney et les établissements Ronveaux (500 m), qui produisent des éléments en béton précontraint. Elle est équipée de traverses béton supportant des rails de 50 kg/m sur le premier tronçon. Entre Marchin et le raccordement Ronveaux, la voie est toujours en place mais est envahie par une abondante végétation. La décision vient d'être prise de transformer la partie abandonnée de la ligne en " RAVeL ", réseau qui permet, par l'emprunt d'assiettes de lignes ferroviaires ou vicinales abandonnées, chemins de halage, etc. d'effectuer de splendi-

des promenades à pied, en vélo, en rollers, à cheval, mais pas en auto... Le financement des travaux est prévu au budget 2006 de la Région wallonne; ils devraient être menés à bien en 2006 et 2007 et achevés en 2008. Ils porteront sur la pose d'un revêtement en dur (tarmac ou béton), la protection des traversées routières, la signalisation et l'aménagement des abords.

Un nouvel habillage pour les gares

Les panneaux d'information, les pictogrammes, les tableaux indicateurs situés au-dessus des guichets et des distributeurs automatiques de billets, etc. devraient être remplacés partout dans le pays. Un concours avait été organisé pour trouver un nouvel habillage pour l'intérieur des gares; il a été remporté par le designer Stefan Schöning, qui a repensé la gare de Sint-Niklaas (ligne 59), inaugurée le 12 janvier dernier. Les couleurs dominantes sont le blanc et le bleu, avec une ligne séparatrice orange située à 1,75 m du sol. Tout ce qui se situe au-dessus de la ligne peut être lu de loin, ce qui est en dessous est en caractère plus petit. Ce nouveau look va être appliqué également à la gare d'Ottignies; ensuite, après avoir demandé l'avis aux usagers, il sera étendu progressivement à l'ensemble des gares du réseau. Aucune date n'a été avancée pour la fin des travaux.

Le train de mesure B-Telecom parcourt pratiquement chaque semaine des lignes du réseau. C'est l'occasion de montrer ici un site rarement parcouru par des locomotives électriques : le pont au-dessus du canal de Willebroek (visible à l'arrière plan) et le pont au-dessus du canal du Rupel à la sortie duquel est photographié le train lors de son retour de Puurs vers Berchem-Antwerpen. Ligne 52 Antwerpen-Zuid - Puurs. Boom, 26 janvier 2006.

Geert MAES.



Résultat de Thalys en hausse et projets

Avec un chiffre d'affaires hors taxe de 335 millions d'euros, Thalys affiche pour la deuxième année consécutive une progression de 5,5 %, qui confirme son dynamisme commercial et permet de franchir le cap des 6 millions de clients. Thalys enregistre une nouvelle amélioration de la satisfaction globale (88,6%, soit 2 points de plus par rapport à 2004).

Avec ces 6,18 millions de voyageurs en 2005, la progression du trafic est de 3,8 % par rapport à 2004, et homogène dans les deux classes (Comfort 1 et Comfort 2). Tous les records mensuels (recettes, trafic, ventes) depuis la création de la société ont été significativement battus; les taux moyens d'occupation ont progressé de 2 points et ont dépassé 70% sur Paris - Amsterdam. Le retour à une progression du trafic sur l'axe Paris - Belgique-Allemagne confirme le redressement constaté au premier semestre.

Quant aux trains saisonniers, Thalys Neige, Thalys Soleil et Thalys " Extrême Soirée Disneyland Paris ", ils ont rencontré un vif succès grâce notamment à une gamme tarifaire plus attractive. La croissance de ces trafics est identique à celle de l'ensemble de l'activité.

Pour les ventes promotionnelles de type ventes flash et offres de dernière minute, la progression des dernières mises en ligne chaque mardi a été de près de 150% et l'offre ThalysNight, étendue maintenant à l'Allemagne, connaît un franc succès.

Internet a franchi le cap des 25 % de réservations vendues en 2005 pour les utilisateurs de Ticketless. Lancé en juillet 2004, Ticketless (système de réservation entièrement dématérialisé puisqu'on voyage réellement sans papier) est rapidement un succès. En 2005, ce service a été étendu aux déplacements "loisirs", aux tarifs Smilys, Senior et Jeune, et à l'ensemble des relations entre la France, la Belgique et les Pays-Bas.

Plus de 5000 voyageurs fréquents sont maintenant des utilisateurs réguliers de Ticketless.

Deux innovations technologiques ont été totalement déployées en 2005 : un nouveau Système d'Annonces Numérisées Embarqué actionné par GPS (Sanet), et le système de localisation des trains par satellite (Localys), permettant une meilleure gestion des perturbations d'exploitation.



Le 9 novembre 2005, sur demande de la DBAG, la rame ICE 4653 a effectué un parcours d'essai entre Bruxelles et Roosendaal, afin de tester le bon fonctionnement de l'équipement ATB 50 Hz lors du franchissement de la frontière.. Passage de la rame à Berchem-Antwerpen, lors de son retour vers Bruxelles-Midi. Hans PAULUS.

Parmi les projets entamés en 2005, signalons :

- le succès des tests techniques et commerciaux du Wifi " on board " à haut débit, dont l'extension est prévue pour 2007;
- la réalisation du concept ThalysConnect, qui doit permettre au voyageur de parcourir aisément les " derniers kilomètres ", sources de stress et de perte de temps pour les voyageurs. Pour ce faire, un partenariat a été signé avec AVV, réseau de transports régionaux de Aachen, et avec Europcar, en prélude au lancement des offres 2006;
- le lancement du partenariat Eurostar-Thalys; fondé sur un partage d'expériences et de savoir-faire entre les deux grands acteurs, il prépare un programme de développement de nombreux avantages pour les voyageurs internationaux communs aux deux transporteurs. L'offre London-Aachen-Köln a été la première concrétisation de cette démarche;
- le rôle de Thalys dans l'affichage de la dimension européenne des Journées Européennes du Patrimoine. Grâce à une large information et des tarifs spéciaux, c'est l'équivalent de plus de 7 rames de voyageurs qui, sur deux week-ends, ont pu partir à la découverte du patrimoine d'un pays voisin.

2006 sera une année charnière et symbolique pour Thalys. Symbolique, car ce sera celle des 10 ans de l'offre Thalys, avec une célébration le 1er juin.

Charnière, car elle ouvre une nouvelle période d'amélioration des temps de parcours : Maastricht - Paris en 3 heu-

res grâce à une correspondance adéquate à Liège-Guillemins depuis le début de l'année, et Paris - Bruxelles à 230 km/h de vitesse commerciale (1h22) grâce à l'achèvement des travaux à Bruxelles-Midi.

L'inauguration cet été de la gare rénovée d'Aachen Hbf marquera le début d'une longue série avec, dans les années qui suivront, Antwerpen, Liège, Rotterdam et Amsterdam.

2006 sera aussi riche en événements dans le ThalysWorld, avec notamment le Tefaf, plus grand musée éphémère du monde à Maastricht, l'anniversaire des 400 ans de Rembrandt et de multiples expositions aux Pays-Bas, la Coupe du Monde de football en Allemagne accessible à travers le gateway de Köln, les Jeux Équestres Mondiaux 2006 d'Aachen, une implication encore plus grande de Thalys dans les Journées Européennes du Patrimoine, et les 160 ans de la relation Bruxelles - Paris.

Bien entendu, Thalys poursuivra en 2006 sa politique d'innovations, de partenariats et de stimulation commerciale. 2006 sera aussi une année de préparation des années 2007 et 2008, au cours desquelles :

- les temps de parcours seront, par étapes, réduits d'une heure sur Bruxelles - Amsterdam et Bruxelles - Köln;
- les rames subiront des modifications lourdes : ERTMS, rénovation, installation d'Internet haut débit;
- la préparation d'une nouvelle gamme tarifaire affaires et loisirs.

Bonne année pour Eurostar également

2005 a été l'année des records pour Eurostar aussi. Les ventes ont atteint 679,5 millions d'euros, soit 7% de plus qu'en 2004. Au total, 7,45 millions de voyageurs ont été transportés sur les relations Bruxelles - London et Paris - London, soit une hausse de 2,4% en un an. Les parts de marché s'élèvent respectivement à 64% et 71%. Ces fortes hausses sont justifiées par la mise en place d'une nouvelle stratégie de produits, qui a attiré des milliers de voyageurs d'affaires supplémentaires.

Malgré ces bons chiffres, Eurostar

enregistre des pertes depuis des années, engendrées par le coût élevé des péages à Eurotunnel pour l'emprunt du tunnel sous la Manche. Dès décembre 2006, cette facture devrait s'alléger puisque, à cette date, Eurostar payera en fonction du nombre réel de passagers transitant par le tunnel, et non plus en fonction du nombre de trains, ce qui devrait engendrer une économie de 45 à 60 millions d'euros.

De son côté, la SNCB détient 5% des parts de la société Eurostar, qui lui ont causé en 2005 une perte de 25 millions d'euros, identique à celle de 2004; elle devra décider cette année son maintien ou son retrait dans cette participation.

Les bons chiffres ne vont évidemment pas faciliter son choix...

Afin de mieux répondre à la demande des voyageurs d'affaire belges et britanniques, une dixième relation entre Bruxelles et London a été créée le 13 février 2005, circulant du lundi au vendredi :

9141	
Bruxelles-Midi :	14.56
Lille Europe :	15.33/36
Ashford :	15.34/37
London Waterloo :	16.23
9144	
London Waterloo :	15.40
Bruxelles-Midi :	19.00

Fortis démarre sa campagne publicitaire internationale en 'habillant' un Thalys

Le jeudi 2 février, la banque Fortis a lancé une vaste campagne publicitaire internationale qui a pour slogan "Getting you there". Pour l'occasion, Jean-Paul Votron, CEO de Fortis, a apposé le dernier autocollant portant le mot "Grow" sur la rame Thalys PBA 4532 entièrement recouverte d'images de la campagne. C'est la première fois que le Thalys est utilisé pour une campagne de promotion internationale. Ensuite, l'Executive Committee au complet, accompagné d'un groupe de journalistes internationaux, a pris la direction de Paris à bord du Thalys pour l'ouverture officielle de la Fortis House. Il s'agit du premier centre intégré de Commercial & Private Banking. Le Thalys "Fortis is One" desservira la ligne Paris - Amsterdam jusqu'au 27 juin inclus et transportera en moyenne 500.000 passagers par mois. Des passagers qui font partie des groupes cibles de Fortis. La campagne internationale a démarré le 2 février en Europe, en Asie et aux Etats-Unis, via la diffusion de spots TV et d'encarts publicitaires dans les journaux et les magazines. En outre, la campagne lancée dans les aéroports internationaux s'étend à 14 aéroports au total. Outre cette campagne internationale démarrent également des campagnes publicitaires locales basées sur le nouveau concept.



Le 3 février 2006, passage à Epepegem sur la ligne d'un Thalys Amsterdam - Bruxelles - Paris assuré par la rame PBA 4532 aux couleurs de Fortis. Armand BEERLANDT.



PHOTO 72-22 La rame Thalys PBA 4540 devant assurer un train charter pour une organisation sportive néerlandaise a été recouverte d'une décoration spéciale réalisée à l'aide d'un pelliculage autocollant. Ainsi relookée, elle assura le 26 février un parcours entre Bruxelles-Midi et Chambéry. Le retour s'est opéré le 27 février, de Chambéry à Zwolle aux Pays-Bas. Afin de vérifier la bonne tenue du pelliculage, la rame a effectué un parcours en ligne à 300 km/h entre l'atelier TGV de Bruxelles-Midi et Esplan-chin-frontière et retour le 24 février. Passage de la rame sur la LGV 1 dans les environs de Tubize. *Jean-Luc VANDERHAEGEN.*

PHOTO 72-23 Le même jour, quatre minutes plus tard, passage d'un Thalys Bruxelles-Midi - Paris-Nord assuré par la rame TGV PBA 4532 aux couleurs de Fortis. *Jean-Luc VANDERHAEGEN.*





Le 5 mars 2006, le Treski marquer l'arrêt à Verviers. Il est remorqué par la 1601, la seule locomotive de la série 16 avec la 1602 a encore être autorisées à circuler sur le réseau allemand jusqu'à Aachen Hbf. Michel HANSSENS.

PHOTO 72-24 Tout comme le Bergland Express, la traction du Treski sur les réseaux allemand et autrichien est assurée par une vieille locomotive de la série 110 de la DB. Mis en marche tous les vendredis du 23 décembre 2005 au 10 mars 2006, avec retour le dimanche, il relie Oostende à Innsbrück. Il ne comporte que des voitures de seconde classe en places assises, ici 4 du type I10 et une du type I6. La photo a été réalisée à Kiefersfelden, au point frontière de la ligne München - Kufstein, le 18 février 2006. Philippe DE GIETER.





PHOTO 72-25 Les vacances de Carnaval ont donné lieu à une composition exceptionnelle pour le Bergland Express : pas moins de 18 voitures pour le départ du vendredi 17 février. Sur le parcours allemand et autrichien, la rame est tractée par une vénérable locomotive de la série 110 de la DB. Kiefersfelden, 18-02-06. Ph. DE GIETER.

PHOTO 72-26 Lors du retour du Bergland Express le dimanche 26 février, les grands moyens ont été nécessaires pour hisser la lourde charge sur les plans inclinés de Liège. En effet, deux locomotives de la série 62/63 accouplées en unité multiple ont été requises ! Vraisemblablement une première sur les plans inclinés. A Liège-Haut Pré, le train, poussé par les 6238 et 6306, monte péniblement alors que descend allègrement un IC-A Oostende - Eupen. Pierre HERBIET.





RDAM
/BRUSSEL-ZUID
RÜCK

*Le retour de Rotterdam vers Forest-Midi de la rame vide, immortalisé peu avant le point d'arrêt de Kijkuit sur la ligne Essen - Antwerpen, le 5 mars 2006. Au total, 15 voitures se trouvent au crochet de la 25.5.
Michel HANSSENS.*

PHOTO 72-90 *Autre surprise le dimanche 26 février : en raison du grand retard du train, c'est une 27 qui remorqua le Bergland Express de Bruxelles-Midi à Roosendaal au lieu d'une locomotive de la série 25.5. A Roosendaal, seule une machine Diesel de la série 6400 de Railion Nederland était disponible pour l'amener, sans chauffage (!), jusqu'à Rotterdam. Doordrecht-Zuid. Yves STEENEBRUGGEN.*



Un nouveau raccordement à Hemptinne ?

Décidément, la ligne 132 Charleroi - Mariembourg ne cesse de développer son trafic marchandises. Après le raccordement de la carrière des Petons à Yves-Gomezée, exploitée par la firme Solvay, mis en service en juillet 2004 (voir *EN LIGNES 62 page 42 et EN LIGNES 63 page 40*), le projet d'ouverture d'une nouvelle carrière à Hemptinne, près de Florennes, se concrétise.

Cette carrière - exploitée par Carmeuse - doit remplacer celle de Aisemont, près de Tamines, qui sera épuisée vers 2010; elle se trouve sur le territoire de Florennes, à Hemptinne précisément, le long de l'ancienne ligne 136 Walcourt - Florennes, abandonnée en 1983 et défermée. Les produits extraits doivent être transformés en chaux, dans les fours qui se trouvent à Aisemont (ligne 150). L'autorisation d'exploiter la nouvelle carrière ne sera donnée que si les produits - environ 1,5 million de tonnes annuelles - sont transportés autrement que par la route. Et comme il n'y a pas de voie d'eau à proximité, la seule solution reste le rail...

Cet important trafic générera en semaine un flux de huit trains chargés - et autant de vides - entre Hemptinne et Aisemont, en passant par les lignes 132, 130 et 150.

Pour être à même d'assurer ce trafic, Infrabel et Carmeuse devront consen-

tir d'importants investissements : création d'un nouveau raccordement entre la Bifurcation Saint-Lambert et Hemptinne, en réutilisant l'assiette de l'ancienne ligne 136 (voir à ce sujet *EN LIGNES 57 page 33*); création d'un évitement à Yves-Gomezée pour permettre le croisement de trains entre Walcourt et la Bifurcation Saint-Lambert; mise en place d'une signalisation adéquate avec poste tout relais télécommandé par le block 20 de Charleroi pour la desserte de la bifurcation et des raccordements d'Hemptinne et des Petons; réfection de la voie de la ligne 150 entre Tamines et Aisemont. Il faut ajouter à cela la création d'installations performantes de chargement et de déchargement, et le réaménagement complet de la gare d'Aisemont.

Les trains seraient composés de wagons autodéchargeurs Fals, et la traction sera confiée à l'opérateur le plus performant...

Les premiers trains devraient circuler en 2010.

ABX LOGISTICS

La Commission européenne a approuvé le 7 décembre dernier, au terme d'une procédure de près de trois ans, la restructuration financière d'ABX LOGISTICS Worldwide, la filiale "petit colis" de la SNCB. Elle autorise la capitalisation d'ABX LOGISTICS World-

wide par sa maison-mère, la SNCB-Holding, à hauteur de 176 millions d'euros, principalement sous forme de la conversion en capital des dettes d'ABX LOGISTICS envers la SNCB-Holding.

Par ailleurs la Commission ne soulève pas d'objections en ce qui concerne les investissements de la SNCB liés à la création du groupe ABX LOGISTICS durant la période allant de 1998 à 2003. Elle approuve également la cession par la SNCB-Holding des activités de messagerie routière nationale en France réalisée en mars 2005, et la considère conforme aux conditions du marché.

L'approbation du dossier de restructuration financière dégage la voie pour la privatisation et le développement d'ABX LOGISTICS Worldwide.

Le groupe belge ABX LOGISTICS Worldwide est l'un des 10 grands groupes européens de transport et de logistique, par voie aérienne, maritime et routière (sauf ferroviaire !). Présent dans plus de 30 pays, il réalise un chiffre d'affaires d'environ 2,5 milliards d'euros et emploie près de 10.000 personnes. Le groupe réalise 95 % de son chiffre d'affaires hors de la Belgique et pour moitié dans le domaine aérien et maritime. De par son chiffre d'affaires et son personnel, ABX LOGISTICS figure parmi les 15 premières sociétés belges.

Source : SNCB-holding

Les 17 et 18 décembre 2005, on a procédé au remplacement d'un pont métallique à double voie par un nouvel ouvrage en béton, entre les gares de Lessines et Deux Acren au-dessus de La Dendre, sur la ligne 90. Pour ce faire, le pont en béton a été positionné au dessus du pont métallique dont les poutres supérieures avaient été préalablement découpées. Ensuite, les ponts fixés les uns aux autres ont été abaissés de telle sorte que le pont en béton prenne directement sa place définitive. Le pont métallique pouvait alors être ripé et mis sur le côté en attendant son évacuation. Le personnel a dû travailler dans des conditions climatiques épouvantables (tempête de neige). Notre photo montre le nouveau pont en béton positionné au-dessus de l'ancien, à l'aide d'impresionnantes remorques auto-tractionnées. Serge HOOGSTEYN, 17 décembre 2005.



Certificat français pour B-Cargo

B-Cargo, la division marchandises de la SNCB-exploitant ferroviaire, a reçu au début du mois de février le certificat de sécurité délivré par le gouvernement français. Ce certificat permet à la SNCB d'acheminer des trains de marchandises entre la Belgique et Creutzwald d'une part (Lorraine, trafic de charbon), et Fréthun d'autre part (gare d'accès au tunnel sous la Manche).

La SNCB espère étendre rapidement la portée de ces attestations à d'autres destinations françaises; cette procédure officialise la traction des trains par la SNCB sur ces destinations. Ce sont des locomotives série 13 qui assurent le trafic entre Antwerpen-Zandvliet et Creutzwald, et de la série 12 entre Antwerpen ou Gent et Fréthun. La SNCF a, quant à elle, l'autorisation de circuler avec des trains de marchandises sur tout le territoire belge...

Parallèlement, B-Cargo a introduit une demande auprès des autorités néerlandaises et allemandes pour obtenir le certificat de circulation sur l'ensemble de ces réseaux.



Le 11 décembre 2005, un grand parcours d'adieu aux automotrices "Moulinex" fut organisé. A cette occasion, la Z 253 - vedette du jour - a notamment atteint la gare de Gouvvy. Serge PLETGEN.

Le 16 Octobre 2005, un train spécial "Alpina-Mare-Express" affrété par une compagnie de voyage allemande a circulé entre Münster et Stresa/Montecatini, une ville italienne située au bord du lac Majeur. La rame était composée de voitures du TEE Chianti-Nostalgie-Express, renforcées de voitures louées à la SNCB : fourgon Dms et voitures types I6 et I10. Steve ROD.



Sociétés privées

Deux nouvelles licences pour la Belgique

Lentement, l'émergence de sociétés privées sur le réseau belge se met en place. Ainsi, dans le courant du mois de janvier 2006, Infrabel a délivré deux nouvelles licences.

La première a été octroyée à la société belge "Reibel" de Gent. Il s'agit ici, après DLC, du second opérateur belge. Pour le moment, aucun plan précis de circulation n'existe.

La seconde licence a été délivrée à la grande société allemande *rail4chem*, membre du groupe *European Bulls* (voir *EN LIGNES 66* page 23). Elle devrait assurer à partir du milieu du mois d'avril des trains vers Antwerpen et Zeebrugge à l'aide de locomotives Diesel de la Class 66 et du type G2000. Une voie de la gare de Montzen sera réservée pour *r4c* afin de pouvoir assurer l'approvisionnement en combustible des locomotives. Une autre voie sera également réservée à DLC, pour le même usage.

Par ailleurs, la SNCF qui a déjà une licence pour la Belgique, s'appête à assurer des trains au départ de Thionville vers Antwerpen et le triage néerlandais de Kijfhoek.

Dans un premier temps, ces trains seraient remorqués par des locomotives Diesel du type G1206, vraisemblablement à partir du 15 juin.



La 7363 pousse une rame de wagons plats vers la nouvelle aciérie Carinox visible en toile de fond. Véritable fleuron belge, Carinox est une aciérie électrique spécialisée dans la production d'acier inoxydable.
Christian DOSOGNE, 11 décembre 2005.

Arcelor : mise en service de Carinox

La nouvelle aciérie électrique "Carinox" a été officiellement inaugurée à Châtelineau le 23 février 2006, en présence des plus hauts responsables d'Arcelor dont tout le groupe se trouve dans la tourmente de l'OPA hostile de Mittal Steel.

Carinox a en fait démarré ses activités le 28 septembre 2005. Avec l'usine ALZ de Genk, il forme le nouveau pôle Inox

d'Arcelor. La part de marché dans ce domaine atteint les 25% en Europe, dont 40 à 45% destinés au secteur automobile, 40 à 45% pour l'électroménager, et le reste pour l'agro-alimentaire et la restauration.

Carinox atteindra sa pleine capacité début 2007, soit annuellement 1 million de tonnes.

Carinox devrait engendrer de nouveaux trafics ferroviaires, notamment sous forme de transport de mitrailles et de coils (rouleaux de tôles).

Le train DLC 41611 Born (NI) - Antwerpen ne circule plus que les mardis et jeudis. Le 29 décembre 2005, le 41611, remorqué par la PB14 de DLC, passe à Limbrecht peu avant Born.
Michel DE ESCH.





Depuis le 12 décembre 2005, Fret SNCF fait circuler son premier train en Belgique (voir EN LIGNES 71 page 35). Dans un proche avenir, Fret SNCF assurera de plus en plus de trains en Belgique et vers les Pays-Bas. Train 49866 Tessenderlo - Lille-Délivrance, 467537 + 467443, Testelt, 17 janvier 2006.

Laurent JOSEPH.

La société BP ChemBel, implantée dans le zoning industriel de Feluy, a pris en leasing deux locotracteurs chez CMI. En principe, ils circulent toujours accouplés en unité multiple, mais la fiabilité n'est pas toujours au rendez-vous. Le 14 février 2006, la 304 manœuvre seule une rame de wagons-citernes. Ces engins proviennent de la transformation de locotracteurs Cockerill. Ils sont équipés d'un nouveau moteur Diesel Caterpillar de 350 CV, d'une transmission hydrostatique et d'une nouvelle cabine de conduite; ils sont désignés RH 300 B par CMI (au sujet de ces machines : voir EN LIGNES 62 page 46).

Laurent JOSEPH.



Radiations

La 2302 a finalement été réformée. Sa date de mise hors exploitation est le 29 septembre 2005. Voir notre reportage détaillé à son sujet aux pages 28 à 33 de ce numéro.

Dans les prochaines semaines, un important remaniement devrait intervenir dans le rang des locomotives Diesel de manoeuvres. Une des deux séries - 73 ou 82 - pourrait bien totalement être ar-

rêtée, vraisemblablement la 82.

De plus, la perspective de l'acquisition de véhicules rail-route pour remplacer les machines manoeuvrant sur les quais des ports, entraînera une nouvelle réduction de leurs services (voir page 38).

L'automotrice 194 a été réformée pour cause de vétusté. Elle est ainsi la première de sa série (151 à 270) à être

mise hors exploitation pour une cause autre qu'accidentelle.

La livraison des 90 nouvelles voitures à deux niveaux du type M6 commandées le 1er décembre 2005, pourrait bien, en cascade, libérer du matériel et entraîner des radiations dans le rang de ces automotrices dont les plus vieilles unités ont dépassé la quarantaine d'années. Une série donc dont il faudra suivre l'évolution.

7318

Constructeur : BN, Nivelles

Livraison à la SNCB : 21-02-1966 (BN, Nivelles)

Numérotation : 273.018 : 21-02-1966
7318 : 01-01-1971

Dépôts successifs : Monceau / Charleroi-Sud : 21-02-1966

Mise hors exploitation : 14-12-2003

PHOTO 72-27 *Haine-Saint-Pierre, 27-03-1993.*
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



7321

Constructeur : BN, Nivelles

Livraison à la SNCB : 18-03-1966

Numérotation : 273.021 : 18-03-1966
7321 : 01-01-1971

Dépôts successifs : Monceau / Charleroi-Sud : 18-03-1966

Mise hors exploitation : 14-12-2003

PHOTO 72-28 *Chatelet, 11-2000*
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



7328

Constructeur : ABR, Familleureux

Livraison à la SNCB : 20-12-1966

Numérotation : 273.028 : 20-12-1966
7328 : 01-01-1971

Dépôts successifs : Monceau / Charleroi-Sud : 20-12-1966

Mise hors exploitation : 14-12-2003

PHOTO 72-29 *La Louvière, 21-03-2000.*
Pierre HERBIET.



7332

Constructeur : ABR, Familleureux

Livraison à la SNCB : 18-01-1967

Numérotation : 273.032 : 18-01-1967
7332 : 01-01-1971

Dépôts successifs : Monceau : 18-01-1967
Haine-St-Pierre : 05-09-1980
Monceau / Charleroi-Sud : 15-10-1983

Mise hors exploitation : 14-12-2003

PHOTO 72-30 Bois d'Haine, 11-10-1978.
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



7333

Constructeur : ABR, Familleureux

Livraison à la SNCB : 25-01-1967

Numérotation : 273.033 : 25-01-1967
7333 : 01-01-1971

Dépôts successifs : Monceau : 25-01-1967
Haine-St-Pierre : 24-04-1978
Monceau / Charleroi-Sud : 10-05-1985

Mise hors exploitation : 14-12-2003

PHOTO 72-31 Clabecq, 02-2002.
Pierre HERBIET.



7335

Constructeur : ABR, Familleureux

Livraison à la SNCB : 17-02-1967

Numérotation : 273.035 : 17-02-1967
7335 : 01-01-1971

Dépôts successifs : Monceau : 17-02-1967
Haine-St-Pierre : 15-03-1978
Monceau / Charleroi-Sud : 25-09-1978

Mise hors exploitation : 14-12-2003

PHOTO 72-32 Monceau, 01-03-1979.
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



9101

Constructeur : Cockerill n° 3816

Livraison à la SNCB : 01-03-1961

Numérotation : 230.001 : 01-03-1961
9001 : 01-01-1971
9101 : 09-10-1978

Dépôts successifs : Ronet : 01-03-1961
Kortrijk : 28-02-1964
Merelbeke : 28-05-1990

Mise hors exploitation : 14-12-2003

PHOTO 72-33 Kortrijk, 23-11-1989. J-L VANDERHAEGEN.



9107

Constructeur : Cockerill n° 3822

Livraison à la SNCB : 05-05-1961

Numérotation :	230.007 :	05-05-1961
	9007 :	01-01-1971
	9107 :	?

Dépôts successifs :	Ronet :	05-05-1961
	Kortrijk :	22-01-1964
	Merelbeke :	28-05-1990
	Antwerpen-Dam / Noord :	01-10-1992

Mise hors exploitation : 14-12-2003 (vendue à SATI)

PHOTO 72-34 Kortrijk, 11-12-1989. J-L VANDERHAEGEN.



9110

Constructeur : Cockerill n° 3825

Livraison à la SNCB : 22-06-1961

Numérotation :	230.010 :	22-06-1961
	9010 :	01-01-1971
	9110 :	23-01-1978

Dépôts successifs :	Ronet :	22-06-1961
	Kortrijk :	18-10-1963
	Merelbeke :	28-05-1990

Mise hors exploitation : 14-12-2003

PHOTO 72-35 Kortrijk, 12 janvier 1997. J-L VANDERHAEGEN.



9115

Constructeur : Cockerill n° 3950

Livraison à la SNCB : 08-10-1963

Numérotation :	230.105 :	08-10-1963
	9115 :	01-01-1971

Dépôts successifs :	St.-Ghislain :	08-10-1963
	Monceau / Charleroi-Sud :	01-06-1992

Mise hors exploitation : 14-12-2003

PHOTO 72-36 Lessines, 01-2002. Pierre HERBIET.



9118

Constructeur : Cockerill n° 3916

Livraison à la SNCB : 25-10-1963

Numérotation :	230.108 :	25-10-1963
	9118 :	01-01-1971

Dépôts successifs :	St.-Ghislain :	25-10-1963
	Monceau / Charleroi-Sud :	01-06-1992

Mise hors exploitation : 14-12-2003
vendue à Swiss Rail SME (F) en 06-04

PHOTO 72-37 Tertre, 14 avril 1982. J-L VANDERHAEGEN.



9126

Constructeur : Cockerill n° 3916

Livraison à la SNCB : 21-03-1964

Numérotation : 230.116 : 21-03-1964
9116 : 01-01-1971

Dépôts successifs : St.-Ghislain : 21-03-1964
Monceau / Charleroi-Sud : 01-06-1992

Mise hors exploitation : 14-12-2003
vendue à Rails & Traction en 04-2005

PHOTO 72-38 Lessines, 04-05-1996. J-L VANDERHAEGEN.



9130

Constructeur : Cockerill n° 3965

Livraison à la SNCB : 11-05-1964

Numérotation : 230.120 : 11-05-1964
9130 : 01-01-1971

Dépôts successifs : Saint-Ghislain : 11-05-1964
Monceau / Charleroi-Sud : 01-06-1992

Mise hors exploitation : 14-12-2003
vendue à Swiss Rail SME (F) en 11-04

PHOTO 72-39 Thulin, 30 avril 1986. J-L VANDERHAEGEN.



9134

Constructeur : Cockerill n° 3969

Livraison à la SNCB : 17-07-1964

Numérotation : 230.124 : 17-07-1964
9134 : 01-01-1971

Dépôts successifs : Stockem : 17-07-1964
Monceau / Charleroi-Sud : 01-01-1993

Mise hors exploitation : 14-12-2003

PHOTO 72-40 Mons, décembre 2003. Pierre HERBIET.



9136

Constructeur : Cockerill n° 3971

Livraison à la SNCB : 22-07-1968

Numérotation : 230.126 : 22-07-1968
9136 : 01-01-1971

Dépôts successifs : Saint-Ghislain : 22-07-1968
Schaarbeek : 16-10-1963
Merelbeke : 11-03-1966

Mise hors exploitation : 14-12-2003

PHOTO 72-41 Aalst, 13 juin 1981. J-L VANDERHAEGEN.



il y a 50 ans ...



C'est en 1955 que furent mises en service les nouvelles locomotives Diesel de manoeuvre du type 253 - la future série 83 - construites par Cockerill. Voici la 253.004 (8304) photographiée le 12 mars 1956 à l'atelier de Kinkempoix. Cette machine sera mutée à Merelbeke le 27 mars 1956, puis à Monceau le 19 mai 1961, dépôt où elle terminera sa carrière le 1er juillet 1994. Elle sera démolie en 1996.

Document : SNCB.

C'est le 26 mai 1966, que la première locomotive quadricourant du type 160 fut livrée : la 160.001, future 1601. La voici photographiée en gare d'Aachen Hbf en tête de l'express 77 Köln Hbf - Oostende, quelques jours après la mise en service de la traction électrique entre Liège et Köln, en mai 1966.

J.E. DE KOK, collection E. ELENBAAS.

il y a 40 ans ...



il y a 40 ans ...



PHOTO BD-225 Le 11 mai 1966, le train Royal fut mis en marche entre XXX et XXX à l'occasion de la visite de la Reine Elizabeth II d'Angleterre. Le train, composé de cinq voitures royales, était tracté par la 140.004 (future 125.104, 2520 et enfin 2556), pavoisée du blason royal, et la 140.002 (future 125.102, 2518 et enfin 2554). La rame traversera dans quelques instants la gare de Groenedael. Photo : Bruno DEDONCKER, collection PFT ©.

PHOTO 72-42 Le 31 mars 1981, ce fut au tour de Sa Majesté la Reine Béatrix des Pays-Bas de faire une visite officielle en Belgique. A cette occasion, le train royal néerlandais fut mis en marche entre Baarn et Bruxelles-Midi. La rame était composée de deux voitures-salons et d'une voiture AB. A Roosendaal, le train fut relayé par les 2204 et 2216. Jean-Luc VANDERHAEGEN.



CHARLEROI-SUD



La première ligne de chemin de fer à atteindre Charleroi fut celle reliant Luttre à Namur. Par la suite, Charleroi fut relié à Walcourt en 1848, Mons en 1849, Erquelinnes en 1852, Leuven en 1855. La construction de la gare de Charleroi-Sud fut achevée en 1874, vraisemblablement à l'occasion de l'inauguration de la ligne 124 Bruxelles - Luttre - (Charleroi), mais il fallut attendre les dernières années du 19e siècle pour que soit construite la grande marquise centrale au-dessus des voies 1 à 4 (les voies 5 à 7 et suivantes furent construites par après) et celle au-dessus des voies latérales en cul-de-sac. Les marquises vieillissant, il fut décidé, après un examen minutieux en 1957, de les démolir. Le démontage de la grande marquise fut opéré de février à juillet 1958. Au total, ce seront 400 t de ferrailles, 22 t de zinc, 1400 m² de vitres et 140 m³ de voliges et bois divers qui seront mis à terre. Le cliché ci-dessus fut immortalisé le 8 octobre 1958, alors qu'il ne subsistait plus qu'une petite partie de la marquise. Un train composé d'une voiture du type N (ex. Nord-Belge) et de voitures du type L stationne à la voie 3. En tête, une type 64 non identifiée. Ci-dessous, le même site vu pratiquement un demi-siècle plus tard. Une automotrice du type 96 attend le départ sur la voie 4. Aujourd'hui, la gare de Charleroi-Sud est en pleine mutation : non seulement le bâtiment des voyageurs est rénové, mais le plan des voies subit une adaptation profonde côté Namur.

Photos : H.G. HESSELINK, collection DU CABRI - Jean-Luc VANDERHAEGEN.



Made in Belgium

En 1957, *Cockerill* livra en Angola deux locomotives Diesel à quatre essieux, destinées aux manoeuvres et aux services de ligne léger. Elles étaient inspirées des locotracteurs à deux essieux de *Cockerill*, dont il s'agissait en quelques sorte d'une version double à cabine centrale.

La caisse des deux machines était formée d'un châssis sur lequel étaient posés deux capots moteurs identiques au milieu desquels se trouvait l'unique cabine de conduite. La caisse était montée sur deux bogies à deux essieux. Les roues avaient un diamètre de 0,841 m; la longueur totale atteignait 7,77 m, pour une largeur de 2,6 m.

Chaque capot renfermait un moteur

Diesel *Hercules* DFXC de 190 CV à 1800 tr/min, entraînant une génératrice fournie par *General Electric*. La transmission était électrique. Deux moteurs de traction, un par bogie, étaient alimentés par les génératrices. Ils entraînaient chacun deux essieux d'un bogie par l'intermédiaire d'engrenages et d'une bielle d'accouplement. La puissance disponible s'élevait à 2 x 160 CV, soit 320 CV au total.

La masse en ordre de marche atteignait 45 tonnes et la vitesse maximale était fixée à 32 km/h.

Cockerill désigna ce type de locomotive S-4320. Nous ignorons les deux numéros de construction attribués par *Cockerill*, ainsi que l'utilisation faite et la carrière de ces deux engins uniques. Un lecteur peut-il nous aider ?

CARACTÉRISTIQUES PRINCIPALES

Constructeur : Cockerill-Ougrée àSeraing, 1957
Type :B' B'
Ecartement :1,067 m
Puissance :320 CV
Moteur Diesel : 2 moteurs HerculesDFXC de 160 CV à 1800 tr/min
Transmission :électrique
Masse totale :45 t
Vitesse maximale :32 km/h
Longueur totale :7,77 m
Largeur totale :2,60 m'
Diamètre des roues :0,841 m
Réservoir à gasoil :750 L

Une photographie officielle de la première locomotive réalisée lors de sa sortie de construction devant les ateliers de Cockerill à Seraing. On reconnaît aisément l'air de famille avec les locotracteurs à deux essieux de Cockerill. Il s'agit en quelque sorte d'une machine de la série 91 de la SNCB sur laquelle on a ajouté un second capot. On remarquera le gros phare et la cloche installés sur le dessus du capot.

Photo : Cockerill-Ougrée, collection : Kristof AVONDS.

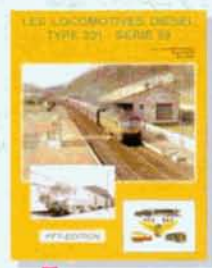


Livres

PFT-Editions



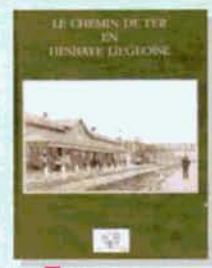
IC-IR 1984-2004
 Le "Plan IC-IR" en image, avec toutes les gares supprimées ou rouvertes durant cette période.
 A4 - 216 pages
 400 photos
 € 35,00 - 1250 g



LES LOCOMOTIVES DIESEL TYPE 201/SERIE 59
 L'histoire complète des célèbres 59 de la SNCB.
 A4 - 280 pages
 540 photos
 € 49,00 - 1905 g



PROMENADE FERROVIAIRE AU PAYS D'ATH
 Description de toutes les lignes de l'étoile d'Ath.
 A4 - 268 pages
 242 photos - 30 plans
 € 18,60 - 860 g



LE CHEMIN DE FER EN HESBAYE LIEGEOISE
 Description et histoire des lignes 31, 32 et 36 (Liège-Haut-Pré - Waremme).
 A4 - 168 pages
 276 photos
 € 23,55 - 750 g



LE RAIL A MONS ET DANS LE BORINAGE
 Histoire de toutes les lignes de la région montoise.
 A4 - 160 pages
 258 photos
 € 23,50 - 750 g



LA LIGNE 128 CINEY-YVOIR
 La ligne 128 de hier à aujourd'hui.
 A4 - 82 pages
 107 photos
 € 16,95 - 550 g



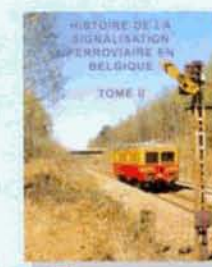
UN SIECLE DE VAPEUR Tome I
 Recueil photo présenté en 5 chapitres : 1835 à 1930; 1931-1945; 1946-1966; vapeurs industrielles et vicinales; vapeur aux Pays-Bas, France et Luxembourg.
 21 x 27 cm - couverture cartonnée - 127 photos N-B
 € 23,50 - 750 g



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



HISTOIRE DE LA SIGNALISATION tome I
 Ce premier tome traite de tous les signaux mobiles.
 A4 - 191 pages
 278 photos et plans
 € 24,50 - 950 g



HISTOIRE DE LA SIGNALISATION tome II
 Ce deuxième tome traite de l'histoire complète de la signalisation mécanique.
 A4 - 252 pages
 220 photos
 € 35,00 - 1250 g



INDICATEUR DE 1940
 Réédition de l'indicateur de 1940 sous l'occupation allemande.
 A4 - 48 pages
 € 6,50 - 250 g



SNCB 75 NMBS
 Cet ouvrage bilingue retrace en images les faits marquant des 75 ans d'histoire de la SNCB (1926 à 2001).
 21 x 27 cm - 176 pages
 166 photos N-B et couleurs
 € 35,00 - 1250 g



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
 € 27,00 - 750 g - couverture cartonnée

En Lignes

EN LIGNES

- ☐ abonnement 2006
 - Belgique € 36,00
 - étranger (Europe) € 42,00
 - étranger (hors Europe) € 49,00

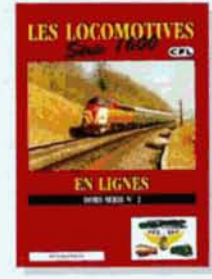


- numéros 19 à 20 par numéro : € 3,97 100 g
- ☐ numéros 41 à 45 par numéro : € 7,50 210 g
- ☐ numéros 46 à 52 par numéro : € 7,50 260 g
- ☐ numéros 53 à 58 par numéro : € 7,00 260 g
- ☐ numéros 59 à 71 par numéro : € 8,50 260 g
- ☐ reliure pour EN LIGNES € 11,50 550 g

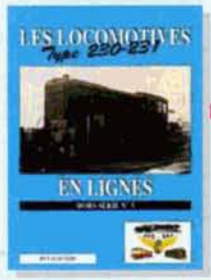
EN LIGNES - hors série



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

■ Indicateur de 1935 (PFT-Edition)	€ 19,70 750 g
■ Le rail bruxellois en images (PFT-Edition)	€ 19,70 750 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. CFLL)	€ 24,60 765 g
□ Les locos polycourant de Paris-Bruxelles - volume I	€ 36,69 400 g
□ - volume II	€ 36,69 550 g
■ Les Vicinaux du groupe de Leuven	€ 24,54 800 g
■ En Belgique sur les rails d'autrefois (Ed. du Cabri)	€ 32,23 750 g
■ Les Vicinaux du Brabant	€ 42,14 1300 g
□ Les locomotives à vapeur types 64 et 81	€ 32,23 850 g
□ BRUXELLES - TERVUREN (Ediblanchart)	€ 57,00 1250 g
□ Architecture des gares (tome I)	€ 46,64 1050 g
□ Architecture des gares (tome II)	€ 46,64 1050 g
□ Balade vicinale en Belgique	€ 45,00 1095 g
□ La gare et la Ville	€ 19,00 850 g
□ 150 jaren Spoonwegen in Kempen	€ 30,00 800 g

NOUVEAUTÉS



De meerspannigen -
Les polycourant

UN SIECLE DE VAPEUR
TOME 2

NOS CHEMINS DE FER 1 :
LES POLYCOURANT



EEN EEUW STOOM II

Photos

Photos EN LIGNES

Les photos publiées dans EN LIGNES et portant un numéro (par exemple PHOTO 72-24) peuvent être obtenues au format 10x15 cm en couleurs, sauf les numéros suivis de la mention NB (par exemple PHOTO 72-29 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 28-05-2006; date de livraison: +/- 15-07-2006. 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° 31 : Voyage PFT au Danemark (15 photos)	€ 15,00 105 g
□ N° 36 : Locos à vapeur préservées par la SNCB	€ 10,00 75 g
□ N° 38 : Les signaux mécaniques de Florenville	€ 10,00 75 g
□ N° 40 : La gare de Schaerbeek-Formation	€ 10,00 75 g
□ N° 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° 55 : Les locomotives série 51 (15 photos)	€ 15,00 105 g
□ N° 56 : Les locomotives série 64	€ 10,00 75 g
□ N° 57 : Locotracteurs série 91	€ 10,00 75 g
□ N° 59 : Les 5122 et 5135 en Italie	€ 10,00 75 g
□ N° 60 : Vapeurs chinoises	€ 10,00 75 g
□ N° 61 : Les 62 en activité au Luxembourg	€ 10,00 75 g
□ N° 62 : Les autorails avant le plan IC-IR - série 1	€ 10,00 75 g
□ N° 63 : Les autorails avant le plan IC-IR - série 2	€ 10,00 75 g
□ N° 64 : Les autorails avant le plan IC-IR - série 3	€ 10,00 75 g
□ N° 65 : Les 3600 CFL	€ 10,00 75 g
□ N° 66 : Les 7301 à 7335	€ 10,00 75 g
□ N° 67 : Les locotracteurs de la série 91	€ 10,00 75 g
□ N° 68 : Trains sur la ligne 39 (EN LIGNES 69)	€ 10,00 75 g
□ N° 69 : Fourgons-générateurs (EN LIGNES 70)	€ 10,00 75 g
□ N° 70 : Les voitures Wegmann CFL (EN LIGNES 71)	€ 10,00 75 g

PHOTO-THEME 71 : la 2302

Prix : € 10 + frais de port (75 g.) Communication : PHOTO-THEME 71

- 71-01 : 2302 en vert à Recogne (voir page 29)
- 71-02 : 2302 en vert à Linkebeek (voir page 29)
- 71-03 : 2302 en vert à Holleken (voir page 30)
- 71-04 : 2302 en vert à Schaerbeek (voir page 30)
- 71-05 : 2302 en vert à Vilvoorde (voir page 31)
- 71-06 : 2302 en bleu à Sint-Genesius-Rode (voir page 31)
- 71-07 : 2302 en bleu à Esneux (voir page 32)
- 71-08 : 2302 en bleu à Neuvillers (voir page 33)
- 71-09 : 2302 en bleu à Huizingen (voir page 33)
- 71-10 : 2302 en vert + voitures M4 bordeaux

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 bicoloré	€ 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 2006 : €€€€€€€

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'EPUISEMENT

