

# EN LIGNES



**REVUE BIMESTRIELLE**  
**N° 81 - OCTOBRE 2007 - € 8,50**  
**SUISSE : 13,70 CHF**  
N° AGREATION : P501041 - BUREAU DE DEPÔT : 1180 BRUXELLES 18  
EDITEUR RESPONSABLE : KOOB J-P, SQUARE VERGOTE 6, 1200 BRUXELLES

Patrimoine Ferroviaire et Tourisme



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



Toerisme en Spoorpatrimonium

Enfin ! L'éditorial précédent était un peu trop optimiste... En effet, l'autorisation de circulation délivrée par le ministre était... provisoire ! Sa validité se terminait le 1er juillet déjà, au soir des festivités de la ligne 128. Néanmoins, un nouvel arrêté - le bon cette fois - est paru au Moniteur le 7 août. Tous les trains historiques, y compris ceux de la SNCB, peuvent à nouveau rouler ! Il faudra néanmoins s'adapter aux nouvelles conditions de circulation, mais le PFT a l'habitude de ce genre de contraintes... Comme la bonne saison n'est pas encore terminée, ne tardez pas à nous rendre visite sur la ligne du Bocq. Vous y découvrirez l'extraordinaire section Dorinne - Purnode inaugurée le 1er juin dernier. Les trains y roulent, l'après-midi, jusqu'au 28 octobre, tous les dimanches; les horaires sont publiés à la page 11 !

Bonne lecture.



## Petites annonces

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

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

**CHERCHE** : qui peut me fournir une copie ou le livret original de l'entretien des locomotives Märklin 3329 - 3629 ? Tous frais payés. GAUQUIE H. Vleeshauerstraat 24, 8900 leper. ☎ +32.(0)57/20.95.68.

**CHERCHE** toute information technique et photos sur le raccordement SNCB desservant les Abattoirs d'Anderlecht-Bruxelles, la gare vicinale de la Rue Vandermeeren et l'Usine Centrale des TB / STIB : extension de la voie à double écartement, de l'électrification, véhicules tracteurs ... Réponse à : michel.g.smet@coditel.net ou à l'adresse postale : Michel SMET - Av. des Gerfauts 2/39 - 1170 Bruxelles.

### AS.MO.CO

L'AS.MO.CO. organise le 7 octobre 2007 de 9h à 13h en la salle St. Raphaël à Aywaille sa 53e Bourse internationale : trains miniatures, voitures, jouets anciens.

**INFOS** : ☎ et FAX : +32.(0)4/368.50.16 en soirée.

**CHERCHE** : infos et documents sur d'éventuelles circulations des automotrices Benelux en dehors de l'axe Bruxelles - Amsterdam (trains d'essai, trains spéciaux, écolages ...), et notamment vers Luxembourg. Réponse à : michel.g.smet@coditel.net ou à l'adresse postale : Michel SMET - Av. des Gerfauts 2/39 - 1170 Bruxelles.

**A VENDRE** : loco Märklin n° 83468 CFL 1801 avec écusson "Stadt Göppingen". Etat neuf dans boîte d'origine. Prix : € 150. Rahir Jean-Yves - ☎ +32.(0)497/32.54.42 le soir.

**A VENDRE** : appareil photo Canon EOS 300V de 2004 avec objet 28/75. Prix à convenir. ☎ +32.(0)14/72.05.86 après 19.00 [ericpaulus@telenet.be](mailto:ericpaulus@telenet.be)

**A VENDRE** : locomotives et wagons HO Roco, Fleischmann, Rivarossi, Märklin et divers. Liste complète sur demande via email. [francois.maurus@telenet.be](mailto:francois.maurus@telenet.be)

## PFT-agenda

- **Samedi 27 octobre** : voyage PFT
- **Dimanches jusqu'au 28 octobre** : circulation sur la ligne 128 (voir horaire page 11).
- **Samedi 8 décembre** : bourse d'échange au Musée du rail de Saint-Ghislain, de 10 à 17 heures.

## EUROMODELBOUW '07



EEN ORGANISATIE VAN:

**HOESELTSE TREINCLUB**

BELGIË

## 6 & 7 OKTOBER 2007

LIMBURG  HAL GENK (B)

**ZATERDAG & ZONDAG**  
**VAN 9u30 TOT 18u.**

**EUROMODELBOUW 2007**

Lindekapelstraat 7, 3730 Hoeselt  
INFO : SMETS Danny  
☎ 089-51.46.44  
FAX : 089-62.29.40  
[info@euromodelbouw.be](mailto:info@euromodelbouw.be)

## EN LIGNES

Revue bimestrielle éditée par l'ASBL

### PFT

#### PATRIMOINE FERROVIAIRE ET TOURISME



Rédacteur en chef : Jean-Luc VANDERHAEGEN.

#### Comité de rédaction

Jean-Luc VANDERHAEGEN, Baudouin DIEU, Philippe DIEU, Philippe DE GIETER, Christian DOSOGNE, Pierre HERBIET, Garrit JOOS, Serge MARTIN, Alain DEFECHEREUX, Eric VAN HOECK, Walter PINET.

#### Remerciements (par ordre alphabétique)

Danny ADRIAENSEN, Patrice AIROLDI, Christian AUQUIERE, Emile BECKER, William BOECKX, Roger CRIKELAIRE, Michel DE ESCH, Henk DE JONGHE; Simon DERIDDER, Wim DE RIDDER, Philippe GOUSSET, Michel HANSENS, Peter HONIG, Dries HUYST, Laurent JOSEPH, Tomas JURGEN, Gilbert LAURENT, Tommy MAEREMANS, Bruno MALFAIT, Tomas MEYER-EPPLER, Lars MEELON, Wim MUSEEUW, Eric PAULUS, Hans PAULUS, Philippe PIRNAY, Serge PLETGEN, Christian RANQUOY, Michel SIMAR, la SNCB, Yves STEENEBRUGGEN, Claude VANDECAS-TEELE, Geert VAN DRIES, Christian VANHECK, Marijn VOCKE.

#### EN LIGNES

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

#### Adresse

PFT-asbl - Boîte Postale 40 - B-7000 MONS 1  
☎ GSM : +32.(0)473.39.35.54 FAX : +32.(0)65.66.45.41  
✉ inform@pftsp.be Internet : www.pftsp.be

Numéro de TVA : BE 435.339.562

#### Abonnement 2007

Pour recevoir "EN LIGNES" 6 fois par an, il suffit de s'abonner en versant une cotisation annuelle de € 36 (étranger : € 42) selon les modalités de paiement reprises ci-dessous, en mentionnant en communication : "ABO 2007". L'abonnement débute avec le premier numéro de l'année, quelle que soit la date de l'abonnement.

#### Modalités de paiement

- si vous habitez la Belgique, il suffit de verser la somme requise sur le compte bancaire 001-1201789-35 du PFT-Bruxelles.
- si vous habitez l'étranger, vous avez plusieurs possibilités :
  - vous pouvez effectuer un virement bancaire en indiquant le code international de la banque (BIC) qui est GEBABEBB ET le numéro complet du compte PFT : BE57-001120.178935;
  - vous pouvez utiliser un mandat postal international, libellé en euros;
  - si vous résidez en France, vous pouvez virer la somme sur le compte postal 1374917V026 du PFT (59900 Lille).
- si vous habitez la Belgique ou l'étranger, vous pouvez payer par carte Visa ou Eurocard, en indiquant les nom et adresse de l'émetteur, le numéro de la carte, la somme en euros, la validité de la carte, et vous signez.

#### Changement d'adresse

Il suffit de nous envoyer vos nouvelles coordonnées.

#### Courrier

Pour toute correspondance, veuillez joindre une enveloppe timbrée self-adressée ou un coupon réponse international.

#### Restauration du matériel

Les personnes désirant participer bénévolement aux activités du PFT ou à l'entretien de la ligne 128 peuvent nous joindre par téléphone ou par écrit.  
Schaerbeek : Pierre Herbiet : ☎ +32.(0)473.39.35.54  
St-Ghislain : Philippe Scholl : ☎ +32.(0)477.26.99.79  
Ligne 128 : Alain Defechereux : ☎ +32.(0)477.98.91.23

#### Imprimerie

Imprimé en Belgique par Geers Offset nv, Oostakker.

Dépôt légal à la parution

## EN LIGNES 81 - OCTOBRE 2007



COUVERTURE AVANT :

#### PHOTO 81-01

La P8 et la 29.013 côte à côte à Dorinne-Durnal, lors du week-end de fête à l'occasion du 100e anniversaire de la ligne du Bocq, les 30 juin et 1er juillet 2007.

Laurent JOSEPH.



COUVERTURE ARRIERE:

#### PHOTO 81-02

Le 30 juin, la 29.013 en route vers Purnode, débouche du tunnel de Durnal.

PFT.

# S O M M A I R E

<b>PFT-Service - Editorial</b>	<b>2</b>
<b>Nouvelles du PFT</b>	<b>4</b>
<b>Images d'Estonie</b>	<b>12</b>
<b>Les automotrices Benelux</b>	<b>14</b>
<b>Actualité étrangère</b>	<b>28</b>
<b>Actualité belge</b>	<b>36</b>
<i>Statistiques</i>	36
<i>Locomotives électriques</i>	36
<i>Locomotives Diesel</i>	42
<i>Automotrices - TGV</i>	44
<i>Voitures - wagons</i>	46
<i>Divers</i>	49
<i>Sociétés privées</i>	54
<b>Radiations</b>	<b>58</b>
<b>Wagon-citerne Ucs 2000G2</b>	<b>60</b>
<b>Retro</b>	<b>62</b>
<b>Il y a ...</b>	<b>64</b>
<b>PFT-Boutique</b>	<b>66</b>



## LES CIRCULATIONS

Vous l'avez découvert dans l'éditorial : les associations touristiques et la SNCB-Holding (Patrimoine historique) sont autorisées à arpenter à nouveau le réseau *Infrabel* avec leur matériel historique.

Si les conditions de circulation ont quelque peu changé, on peut affirmer qu'elles ne sont pas tellement plus contraignantes qu'auparavant.

Pour en arriver là, la SNCB-Holding a dû batailler ferme avec les instances ministérielles, et c'est la raison pour laquelle la procédure a pris plus de temps que prévu.

Le PFT en profite pour remercier ici tous ceux qui sont intervenus, de près ou de loin, - que ce soit au niveau du Groupe SNCB, des associations ou des ministères - pour permettre à nouveau ces circulations, dont personne ne voulait.

Cette interdiction a évidemment provoqué un manque à gagner à cause de l'absence de circulations, que le PFT espère récupérer rapidement.



Il ne reste qu'à espérer que des manifestations communes entre les associations et la SNCB-Holding puissent à nouveau être organisées, pour le plus grand plaisir des amateurs et des curieux !

## VOYAGES

**Samedi 9 et dimanche 10 juin : présence du PFT à Ettelbrück**

Il y a 100 ans, en 1907, Ettelbrück ac-

cédait au rang de ville. Pour fêter cet anniversaire, diverses activités sont programmées jusqu'en 2008.

Le week-end des 9 et 10 juin 2007 mit le rail à l'honneur. Outre la présentation de matériels modernes et historiques, parmi lesquels figuraient la 1603, la 202.020 et la P8 du PFT, des circulations en vapeur ("Anna 9" et T3 n° 6114 du *Train 1900*, la locomotive *Cockerill* à chaudière verticale 503 de l'*AMTF*) et avec l'autorail *Westwaggon Z 208* ré-

**PHOTO 81-03 ↑ - PHOTO 81-04 ↓** Deux vues de notre P8 prises sur la plaque tournante et dans la rotonde sud du dépôt de Luxembourg. Dès la mise en service de la première partie du nouvel atelier cours de construction à proximité immédiate des rotondes, celles-ci seront malheureusement rasées. Une partie de la rotonde sud a d'ailleurs déjà été démolie pour permettre la construction du nouveau dépôt. C'est en 1906 que la première rotonde fut mise en service, suivie peu après par la seconde. *Photos PFT.*





**PHOTO 81-05** ↑ Le 8 juin 2007, c'est la 1604 qui remorqua le train de matériel historique entre Luxembourg-Triage et Ettelbrück. Quatre véhicules du PFT s'y trouvaient : la 202.020, la 1603, la P8 et la voiture d'accompagnement. Dans la rame se trouvaient également la 455 CFL, trois voitures Wegmann, dont la voiture "Rendez-Vous" du GAR, et la remorque d'autorail Decauville RZ 1011. Passage à Lingén.  
Michel HANSENS.

→ La 64.169, la 1603 et la 202.020 du PFT étaient présentées dans la cour à marchandises de la gare d'Ettelbrück.  
Photo PFT.

cement sorti de restauration, étaient programmées vers Bissen (Train 1900), Colmar-Usines (AMTF), Wiltz (Z 208) et Diekirch (Z 208).

Le dimanche, deux trains spéciaux en provenance d'Allemagne (Frankfurt et Stuttgart), organisés par le *Ulmer Eisenbahnfreunde* (UEF) et tractés par la *Pacific 01 118* et la *MY 1147* ex-DSB arrivèrent sur place.

La P8 présentée chaude fut la grande vedette de ce week-end, attirant une foule très nombreuse. La locomotive fut transférée simultanément avec les deux "gros nez" de Ciney à Luxembourg le 2 juin au soir, et rejoignirent Ettelbrück le vendredi 8 juin. Le retour vers Ciney s'est déroulé dans la soirée du 10 juin.

**PHOTO 81-06**

Arrivée à Ettelbrück du train spécial en provenance de Stuttgart remorqué par la MY 1147 appartenant aujourd'hui à *Eischholz Verkehr und Logistik*, repeinte dans la livrée de démonstration de *General Motors*.  
Photo PFT.





## Samedi 30 juin

Le week-end des 30 juin et 1er juillet se voulait d'être festif : on fêtait en effet les 100 ans de la ligne du Bocq, ouverte en totalité au public le 1er juin 1907, et deux locomotives à vapeur s'étaient invitées ce jour-là : la 64.169 du PFT et la 29.013 de la SNCB. Deux beaux engins qui devaient rehausser de leurs panaches ces festivités.

Le moins que l'on puisse dire, c'est que la journée du samedi a très mal commencé : le départ du vapeur remorqué par la 64 a dû être retardé, sous prétexte que toutes les conditions de circulation n'étaient pas remplies. S'en sont suivis de nombreux palabres et discussions qui ont finalement abouti à un retard généralisé, mettant de mauvaise humeur les participants et les organisateurs.

Le PFT s'excuse ici auprès de ceux qui ont participé à cette excursion de ce désordre bien involontaire; cette journée avait été préparée minutieusement et de longue date, et un grain de sable est venu bloquer la belle mécanique.

Comme si ça ne suffisait pas, notre 64 nous a rappelé que, finalement, elle était encore en rodage... Pendant une bonne heure, elle a été indisponible, ce qui a rajouté encore du retard à l'organisation.

## Dimanche 1er juillet

Le dimanche, journée consacrée au grand public, les deux locomotives étaient sollicitées pour assurer des parcours horaires au départ de Ciney, avec la 1603 Diesel comme troisième engin. Suite aux désagréments de la veille, il a fallu revoir le programme en dernière minute, et c'est ainsi que la 29.013 et la 1603 effectuaient les navettes entre Ciney et Dorinne avec croisement à Spontin, tandis que la P8 relayait chaque train entre Dorinne et Purnode. Les deux trains étaient composés chacun de trois voitures M2 de la SNCB.

Le beau temps aidant, le succès fut incontestablement au rendez-vous, de quoi largement oublier la mauvaise journée de la veille ! En gare de Dorinne, les relais de locomotives ont procuré une attraction extraordinaire auprès du public.

Si la 29.013 a pu se rendre sur la ligne 128, c'est notamment grâce à l'action énergique de la section "Patrimoine His-

torique" de la SNCB-Holding; qu'elle soit ici remerciée de sa participation active et désintéressée à la promotion de notre ligne touristique !

## La saison sur la ligne 128

Comme vous avez pu le lire, les activités de cet été 2007 se sont concentrées sur la ligne 128, à défaut de pouvoir rouler sur le réseau. Outre le week-end des 30 juin/1er juillet, la 64.169 a encore enfumé la vallée du Bocq les 21 et 22 juillet, ainsi que les 12 et 15 août; elle a ensuite quitté, avec tout le matériel sauf les autorails, Ciney pour Schaerbeek, où elle se prépare à d'autres activités...

Cette saison, nous avons enregistré une forte hausse de la fréquentation des trains, avec un pic le 1er juillet où plus de 5000 personnes nous ont rendu visite. A chaque sortie de la P8, les touristes étaient au rendez-vous; il en était de même lors du premier dimanche du mois d'août, quand se tient la traditionnelle brocante de Spontin; vu l'affluence, des voyageurs ont même dû rester sur le quai à Ciney par manque de place dans l'autorail !

L'activité de la ligne 128 vous intéresse? Contactez Alain Defechereux au +32.(0)477/98.91.23.

**PHOTO 81-07** La 29.013 pour la première fois en visite sur la ligne 128, assure les navettes entre Ciney et Dorinne. A Dorinne, la Canadienne sera relayée par la Prussienne jusqu'à Purnode. Gemenne, 1er juillet 2007. Photo PFT.





Le 30 juin, le PFT proposa aux amateurs de découvrir la vallée du Bocq à l'aide des P8, 29.013, 1603 CFL et 202.020. A cette occasion, deux doubles tractions furent proposées. PHOTO 81-08 ↑ Ci-dessus : la 1603 CFL et la 202.020 à la sortie du tunnel de Purnode, côté Ciney. Ci-dessous : la P8 avec la 29.013 à la sortie du même tunnel, côté Yvoir. Photos PFT.





**PHOTO 81-10** Le 1er juillet 2007, après les festivités de la ligne 128, dernière rencontre entre la P8, qui attend son retour à vide vers Dorinne-Durnal, et la 29.013 retournant vers l'atelier de Schaerbeek avec les six voitures M2. La photo est prise à Braibant, sur la section où la ligne 128 est parallèle à la ligne 162. PFT.

**PHOTO 81-11** Le 21 juillet, au même endroit, le train de la ligne 128 se fait dépasser par l'EC 96 "Vauban" Interlaken - Bruxelles. PFT.







**PHOTO 81-12** Le 21 juillet, le train du Bocq vient de franchir le sommet de la ligne à Gemenne et entame sa longue descente vers Spontin et Purnode. La rame est encadrée par la P8 et la 1603 CFL, vu l'interdiction pour la Prussienne de rentrer en gare de Ciney. PFT.

**PHOTO 81-13** Lors de son retour d'Ettelbrück, la 64.169 s'est retrouvée inversée par rapport aux circulations des 1er et 2 juin. La voici à la sortie du tunnel de Durnal lors d'une navette en direction de Purnode, le 1er juillet. PFT.





## Silence, on tourne

Le prochain long métrage réalisé par Jaco Van Dormael "Mister Nobody" comportera plusieurs scènes ferroviaires. Certaines ont été tournées à Olloy-sur-Viroin, sur la ligne Mariembourg - Treignes exploitée par le CF3V, d'autres sur la ligne 128, à Gemenne plus précisément. C'est l'autorail "Picasso" X3998 qui a été choisi; si sa présence à Olloy ne présentait aucun problème, celle à Gemenne était nettement plus difficile à réaliser... L'engin a donc été transféré par train spécial le 13 juin au soir de Olloy à Ciney par B-Cargo.

Pour une autre scène ferroviaire, c'est l'autorail Brossel 551.26 du PFT qui a



servi de décor, simulant un engin abandonné au fond d'une gare et squaté par un sans-abri. Pour les besoins du tournage, il a été entièrement tagué et vandalisé. Les pseudos tagueurs ont d'ailleurs été interpellés par B-Securail, croyant avoir à faire à de vrais vandales! Les séquences ont été tournées de nuit, du 23 au 24 juin, avec des moyens techniques gigantesques.

Il s'agissait de la dernière scène belge du film; les réalisateurs ont ensuite pris la route du Canada pour poursuivre la réalisation du film.

Rendez-vous donc prochainement au cinéma !

**PHOTO 81-14** ↑ Le 22 août, le 551.26 entièrement tagué attend son entrée en scène.

← **PHOTO 81-15** Le Picasso du CFV3V et la 1603 du PFT photographiés côte à côte à Spontin sur la ligne 128. PFT.



## 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. Le prochain objectif est l'aménagement de la boutique.

Pratiquement, les dons sont obligatoirement affectés à la réhabilitation 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](http://www.kbs-frb.be).

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



**PHOTO 81-16** Le 22 juillet au soir, la 1603, la 202.020 et la P8 ont quitté Ciney à destination de l'Atelier Central de Salzinnes pour la P8 (pour poursuivre son homologation et notamment réaliser les contrôles aux ultrasons des réservoirs d'air), et Saint-Ghislain pour la 202.020. Cette dernière est non opérationnelle, son moteur Diesel étant en révision. Sa présence à Ciney s'explique par le fait qu'elle avait été demandée par les organisateurs des festivités du centenaire de la ville d'Ettelbrück les 9 et 10 juin. Lors du retour, elle effectua une escale à Ciney en attendant un transfert vers Saint-Ghislain. Passage à Braibant en bordure de la ligne 128.

Photo PFT.

## MATERIEL

Pour pouvoir circuler sur la ligne 128 et pénétrer en gare de Ciney, le matériel doit être agréé par *Infrabel*. Comme cette disposition n'était pas prévue en début de saison, il a fallu procéder en urgence à divers agréments techniques qui concernaient : les deux voitures K, la 64.169, la 6077, les deux voitures-buffets, les autorails 4602 et 4605.

En outre, après chaque circulation, le matériel doit être nettoyé ou même repeint : une voiture K et le 4605 ont en effet été victimes de tagueurs au milieu du mois de juillet...

Le seul chantier de restauration qui est réellement resté actif durant l'été est celui de la 5183 à Schaerbeek.

Vous voulez participer à la remise en état ou l'entretien du matériel ? Contactez Pierre Herbiet au +32.(0)473/39.35.54.

## MUSEE DU RAIL

Au moment de mettre ce numéro sous presse, le Musée du rail de Saint-Ghislain se prépare pour les Journées du Patrimoine; même si le thème (Patrimoine militaire) n'est pas rencontré cette année, le musée ouvre ses portes pour l'occasion, avec la mise en chauffe et la présentation de la 64.169. Entretemps, divers travaux sont réalisés, mais peu visibles pour le public, comme du bétonnage, de l'électricité etc... Une équipe s'active à terminer la révision du moteur Diesel de la 202.020.

Vous souhaitez participer au Musée ? Contactez Philippe Scholl au +32.(0)477/26.99.79.

# LE CHEMIN DE FER DU BOCQ

Découvrez la ligne la plus spectaculaire de Belgique!

OCTOBRE

lu ma me je ve sa di

Parcours en autorail les dimanches  
7, 14, 21 et 28 octobre 2007

7

14

21

28

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

\* Senenne + Halloy

Arrêt sur demande (faire signe au machiniste)



# Images des chemins de fer en Estonie



**PHOTO 81-17** ↑ L'Estonie est, des trois Pays Baltes, celui qui est situé le plus au nord. Un peu plus grand que notre Belgique, l'Estonie est un merveilleux petit état. Le trafic marchandises y est très important, la plus grande part étant constituée par un trafic pétrolier en provenance de la Russie pour l'exportation via le port de Tallinn (la capitale de l'Estonie). Le 19 mai 2007, un long train de pétrole en provenance de la Russie traverse la typique gare en bois de Lethse, et roule en direction de Tallinn. Il est remorqué par une des 77 locomotives Diesel rachetées d'occasion par Eesti Raudtee (EVR) auprès des compagnies américaines CONRAIL et Union Pacific en 2002. La 1520 (ex. 654 de l'Union Pacific) fait partie des 58 premières (EVR 1500 à 1557), du type U36-7 de General Electric. Jean-Luc VANDERHAEGEN.

**PHOTO 81-18** ↓ Le trafic voyageurs est par contre assez réduit, à l'exception de la banlieue de Tallinn. Il ne subsiste que deux relations internationales, Tallinn - Moscou et Tallinn Saint-Petersbourg, lesquelles constituent les seuls trains tractés en Estonie (le trafic intérieur étant assuré exclusivement par des automotrices et des autorails). Le 18 mai 2007, le train Saint-Petersbourg - Tallinn, exploité par la société GoRail, arrive à Tapa. La machine est du type TEP70, une grosse CoCo de 2944 kW pouvant circuler à 160 km/h, dont la série, comptant 314 unités, fut construite par Kolomna de 1973 à 1986 pour les chemins de fer russes. Yves STEENEBRUGGEN.





**PHOTO 81-19** La société russe Transoil assure l'essentiel du trafic pétrolier entre la gare frontalière de Narva (ligne de Saint-Petersbourg) et Tallinn. Transoil possède 37 locomotives du type 2TE116, des énormes CoCo+CoCo de 4500 kW, produites par Lugansk à 1625 unités à partir de 1972. Ici, passage à Oru d'un train de pétrole à destination de Tallinn remorqué par le 2TE116-586. A l'exception du tronç commun entre Tallinn et Tapa, toutes les lignes du réseau sont exploitées à voie unique, et ce malgré l'intensité du trafic. Yves STEENEBRUGGEN.

**PHOTO 81-20** Spacecom est également une société russe. Elle assure la traction de la plus grande partie du trafic pétrolier entre la gare frontalière de Petseri (ligne vers Moscou) et Tallinn. Son parc comprend 10 locomotives 2TE116 et trois ChME3, toutes peintes en bleu avec bande jaune. Le 20 mai 2007, passage à Raake d'une rame vide en route vers la Russie, remorquée par la 2TE116-1697. Jean-Luc VDH.



# Il y a 50 ans

## MISE EN SERVICE DES AUTOMOTRICES BENELUX



Le 24 mars 1981, un Benelux Amsterdam CS - Bruxelles-Midi traversera dans quelques instants la gare de Lage Zwaluwe, située entre Dordrecht et Roosendaal. Derrière les deux automotrices Benelux se trouve une automotrice quadruple des NS à destination de Vlissingen, qui sera désaccouplée à Roosendaal.

Pierre HERBIET.

**Il y a 50 ans, le 29 septembre 1957, les NS et la SNCB mettaient en service les automotrices Benelux. Le moment est donc bien choisi pour retracer l'histoire de ce matériel.**

L'électrification de l'axe Bruxelles - Amsterdam s'opéra en cinq phases distinctes :

- Amsterdam - Rotterdam : 02-10-1927
- Rotterdam - Dordrecht : 15-05-1934
- Bruxelles - Antwerpen : 23-04-1935

- Dordrecht - Roosendaal : 15-05-1950

La dernière section comprise entre Antwerpen et Roosendaal (ligne 12) fut mise sous tension le 19 mai 1957. Dès ce moment, il devenait donc possible d'exploiter cette artère internationale intégralement en traction électrique.

Initialement, il avait été projeté de créer une relation directe entre Amsterdam et Luxembourg via Bruxelles, d'où le nom

donné au service : "Benelux". Toutefois, divers problèmes liés au choix du matériel roulant limiteront toujours les trains à Bruxelles-Midi.

Le problème technique fondamental qui fut à résoudre était la différence de tension entre les deux réseaux. A cette époque, les engins polycourant n'en étaient qu'au stade de prototype.

Les NS et la SNCB se mirent d'accord pour acquérir des automotrices doubles plutôt que des rames tractées. Ce choix était justifié pour faciliter les changements de fronts nécessaires à Antwerpen-Centraal. Les NS avaient également voulu que ce matériel puisse circuler accouplé avec les autres séries d'automotrices, de manière à fusionner certaines relations.

**Les automotrices Benelux sont directement basées sur les "Hondekoppen" de la série 321 à 365 des NS, mises en service en 1956. Le 14 juin 1995, la 348, remise dans sa version d'origine, passe à Nootdorp. Il s'agit en réalité de la 381 renumérotée 348 pour le voyage d'adieu aux Hondekoppen, vu que la 381 n'avait d'origine jamais circulé dans la livrée avec les bandes rouges.** Marijn VOCKE.



Les automotrices *Benelux* étaient une adaptation des célèbres "Hondekoppen" ("têtes de chien") du type "Mat 54" constituant à l'époque le matériel le plus moderne des NS (série 321 à 365).

Elles se différençaient par leur équipement électrique bitension 1.500/3.000 V et par leur aménagement intérieur. Ainsi, elles possédaient une cuisine et un compartiment pour les douaniers et policiers afin de supprimer les délais d'attente à la frontière; ces contrôles s'effectuaient durant la marche entre Roosendaal et Antwerpen.

Au total, 12 automotrices furent commandées, dont 8 financées par les NS (série 1201 à 1208) et 4 par la SNCB (220.901 à 904). Cette répartition fut établie en fonction des distances parcourues, beaucoup plus importantes aux Pays-Bas qu'en Belgique.

Leur assemblage fut confié à *Werkspoor* à Utrecht, tandis que l'équipement électrique fut fourni par les *ACEC* à Charleroi et *SEM* à Gent.

Elles possédaient le même attelage automatique *Scharfenberg* que les automotrices des NS, de manière à pouvoir circuler accouplées en unité multiple avec ces dernières.

Le choix de ce matériel empêcha d'em-



*Sur le réseau néerlandais, les trains Benelux assurés en automotrices étaient le plus souvent composés de plusieurs tranches : Venlo (découplée à Rotterdam), Vlissingen (découplée à Roosendaal) et Bruxelles, comme c'est le cas pour ce parcours photographié dans les environs de Halfweg le 28 juillet 1979. Claude VANDECASTEELE.*

blée leur utilisation vers Luxembourg pour trois raisons principales :

- leur puissance (608 kW) insuffisante au vu de leur masse (116 t) pour gravir sans problème les longues et sévères rampes de la ligne du

Luxembourg;

- leur effectif trop réduit;
- le choix de l'attelage incompatible avec le matériel SNCB, rendant donc impossible le renforcement avec du matériel SNCB.

**PHOTO-THEME 81** *Le 6 août 1986, passage d'un IC Benelux Amsterdam CS - Bruxelles-Midi à Duffel. Durant toute leur carrière, les automotrices Benelux ont conservé la même décoration. Signalons toutefois que la bande jaune fut repeinte dans les années 1973-1974 dans une teinte plus orangée.*

*Jean-Luc VANDERHAEGEN.*



Leur livraison débuta juste après celle des automotrices NS 321 à 350. Les 1201 à 1204 furent livrées en août 1957, suivies des 220.901 à 904 (fin août 1957) et des 1205 à 1208 en septembre 1957.

A noter que, lors de la renumérotation du parc moteur de la SNCB intervenue le 1er janvier 1971, les 220.901 à 904 furent renumérotées 901 à 904 (voir page 23). En réalité, ces numéros ne furent appliqués que sur papier; les numéros d'origine étant en pratique conservés afin d'éviter la confusion avec les automotrices 901 à 904 des NS (Plan V).

L'aménagement intérieur se décompose de la sorte :

#### voiture BDK

- cabine de conduite;
- un compartiment à bagages;
- un grand compartiment à couloir cen-

- tral comprenant 48 places B;
- une plate-forme d'accès avec 2 WC;
- deux petits compartiments fermés à couloir latéral comprenant chacun 8 places B.

#### voiture ABKk

- un compartiment pour la douane et la police;
- une plate-forme d'accès avec 1 WC;
- trois compartiments fermés avec couloir latéral comprenant chacun 6 places A;
- une cuisine;
- une plate-forme d'accès;
- un compartiment à couloir central de 16 places B;
- une cabine de conduite.

La capacité totale s'élevait ainsi à :

- 18 places assises + 20 debout en première classe (A);
- 80 places assises + 40 debout en seconde classe.

Après la suppression des contrôles douaniers et policiers, le compartiment de service fut modifié entre 1973 et 1974 en compartiment de 1<sup>e</sup> classe, augmentant le nombre total de places de 18 à 24.

En 1979, la suppression de la cuisine permit d'aménager deux nouveaux compartiments fermés à couloir latéral, de seconde classe, augmentant le nombre de places de 16.

Les portes d'accès aux plate-formes étaient à deux battants coulissants à commande automatique électropneumatique.

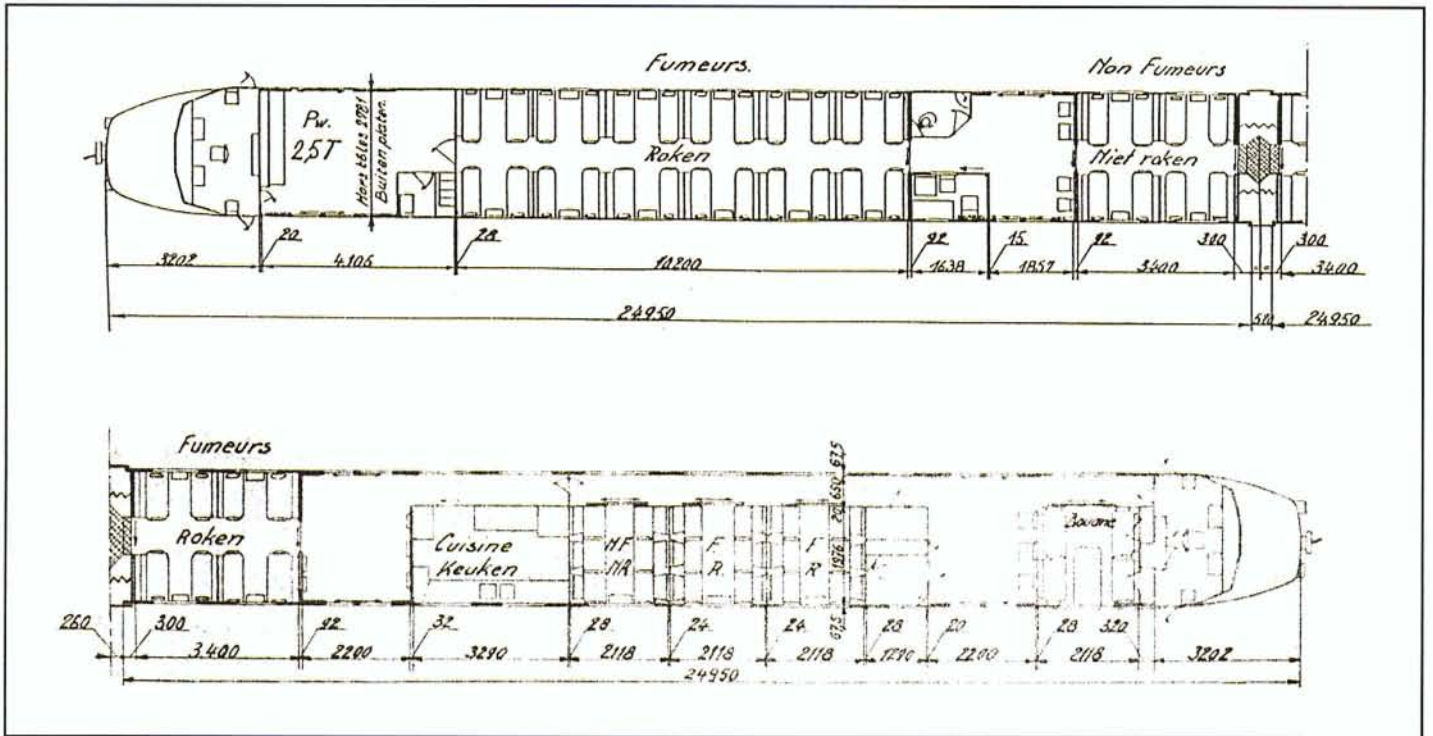
A noter que, sur le réseau NS, la commande automatique des portes était neutralisée lors du passage de la frontière, et ce jusqu'au moment où les automotrices du type Mat 46 des NS furent à leur tour pourvues de portes à commande automatique.



EVH2007







## Équipement électrique

Les automotrices *Benelux* possédaient 4 moteurs de traction disposés par 2 dans les bogies situés aux extrémités (configuration des essieux : Bo' 2' + 2' Bo').

Il s'agissait de moteurs 750 V suspendus par le nez, développant une puissance unihoraire de 185 kW et continue de 155 kW, couplés en série ou en série-parallèle sous 3 kV et en parallèle par 2 ou par 4 sous 1,5kV.

La puissance totale développée était de 735 kW unihoraire.

L'équipement de commande était constitué d'un JH (Jeumont-Heidman) à contacteurs commandés par arbres à cames, entraîné par un moteur électrique.

L'élimination des résistances de démarrage était automatique, sans possibilité d'un démarrage cran par cran.

Le changement de couplage des moteurs de traction au passage du sas de commutation 1500/3000 V, se faisait à l'aide d'un commutateur de tension à commande électropneumatique commandé à distance par le conducteur.

Un groupe moteur-compresseur-générateur suspendu sous le châssis fournissait l'air et la basse tension. Le moteur d'entraînement était en réalité un moteur double, connecté en série sous



*A l'origine, la bande jaune des automotrices Benelux était plus claire. Passage à Bruxelles-Chapelle d'une automotrice en provenance d'Amsterdam CS, au milieu des années soixante. De 1973 à 1974, la ceinture fut repeinte dans un jaune orangé, comme on peut le comparer avec la photo ci-dessous. Photo : DEDONCKER, collection PFT.*

3 kV, et en parallèle sous 1,5 kV.

L'appareillage haute tension était disposé sous les châssis et dans deux armoires installées dans chaque voiture.

Vu la hauteur différente des caténaires sur les deux réseaux (plus bas aux Pays-Bas), il fallut les équiper de deux pantographes distincts. Aux Pays-Bas, les pantos ne sont pas abaissés lors du franchissement de zone où la caténaire est interrompue, notamment aux ponts levants. Le panto NS était monté au-

dessus de la cabine de la voiture ABk, le panto SNCB au-dessus de la cabine de la voiture BDk.

## Divers

La masse totale s'élevait à 115 t à vide, et à 132 t en charge. La vitesse maximale était fixée à 125 km/h.

L'entretien courant des automotrices *Benelux* était assuré par l'atelier d'Amsterdam, et les révisions et réparations par l'atelier central de Haarlem.

**PHOTO-THEME 81** *Passage à Duffel d'un Benelux composé de deux automotrices, le 9 juillet 1982. Jean-Luc VANDERHAEGEN.*



**Le 1er février 1983, un express Amsterdam - Bruxelles quitte la gare d'Antwerpen-Centraal, après avoir effectué un changement de front.** Walter PINET.

En 1964-1965, toutes subirent leur première révision générale, opération réalisée par l'Atelier Central de Mechelen. Par la suite, toutes les révisions furent assurées par l'Atelier Central de Haarlem.

En 1973-1974, elles subirent quelques modifications :

- équipement d'un troisième feu blanc disposé au milieu des nez;
- suppression du compartiment pour les service douaniers et policiers et transformation en compartiment de 1e classe;
- équipement d'une sonorisation;
- modernisation de la cuisine;
- renouvellement de l'habillage des sièges;
- la bande jaune ceinturant entièrement l'automotrice fut repeinte dans un jaune plus orangé.

Dans la seconde moitié des années 1970, la cuisine fut fermée, le service étant remplacé par un minibar ambulante. Après 1979, la cuisine de la 1206 fut transformée en deux compartiments fermés de seconde classe. Cette modification fut réalisée sur les autres automotrices de 1981 à 1982.



**PHOTO-THEME 81** Le 18 mai 1985, passage d'un IC Benelux Amsterdam CS - Bruxelles-Midi à Sint-Katelijne-Waver. La rame est composée de trois automotrices.

Jean-Luc VANDERHAEGEN.



## Le service

Les premiers essais furent réalisés le 2 juillet 1957 par la 1201. Quelques jours plus tard, le 9 juillet, elle effectuait des essais en Belgique, et c'est le 10 juillet que fut testé le premier passage du sas de changement de tension entre Roosendaal et Essen.

Le service *Benelux* sera officiellement inauguré le 18 septembre 1957, mais c'est le 29 septembre (service d'hiver) que débuta réellement le service normal. Il était établi à une fréquence d'un train par heure entre Amsterdam et Antwerpen-Centraal, avec prolongement toutes les deux heures jusqu'à Bruxelles-Midi.

Entre Amsterdam et Rotterdam, les *Benelux* étaient combinés avec la relation vers Venlo et, à partir de 1960, également avec celle vers Vlissingen. La tranche vers Venlo était désaccouplée (ou accouplée) à Rotterdam, celle vers Vlissingen à Roosendaal.



Le 22 mars 1984, un express Benelux composé d'une unique automotrice, marque l'arrêt à Den Haag HS. Pierre HERBIET.

### Quelques nouveautés

**Bruxelles-Amsterdam en 3 h. 05 par trains électriques rapides « Benelux »**

A partir du 29 septembre un service électrique assure toutes les heures une liaison rapide entre la Belgique et Amsterdam.

Le départ s'effectue alternativement de Bruxelles et d'Anvers avec arrêt dans les principaux centres. Le train au départ d'Anvers est en correspondance avec un direct venant de Bruxelles.

Dans le sens Hollande-Belgique la desserte est organisée de la même façon.

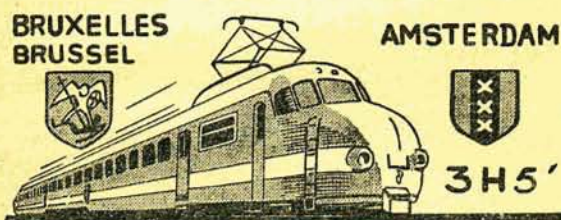
### Nieuws uit het nieuwe spoorboekje

**Brussel-Amsterdam elektrisch in 3 u. 05 met snelle Benelux-treinen**

Vanaf 29 September rijdt om het uur, afwisselend uit Brussel en Antwerpen, een elektrische trein naar Amsterdam, met stilstand in de voornaamste centra. De trein uit Antwerpen neemt vooraf de aansluiting op van een direct uit Brussel.

De terugkeer uit Amsterdam werd op eenzelfde wijze georganiseerd.

BRUXELLES  
BRUSSEL



AMSTERDAM



3H5'

Ce nouveau service est assuré par 12 automotrices doubles pouvant circuler à la fois sur le réseau belge (tension 3.000 volts) et sur le réseau néerlandais (tension 1.500 volts).

Ressemblant par la forme aux nouveaux trains Trans-Europ-Express avec cabine surélevée, ces automotrices sont peintes en bleu foncé avec bande jaune. Elles sont pourvues de 18 places « assis » en 1<sup>re</sup> classe et de 80 en 2<sup>e</sup> classe. Une cuisine y est prévue permettant de servir d'excellents repas. Un compartiment y est réservé à la douane, ce qui permet d'effectuer toutes les formalités en cours de route.

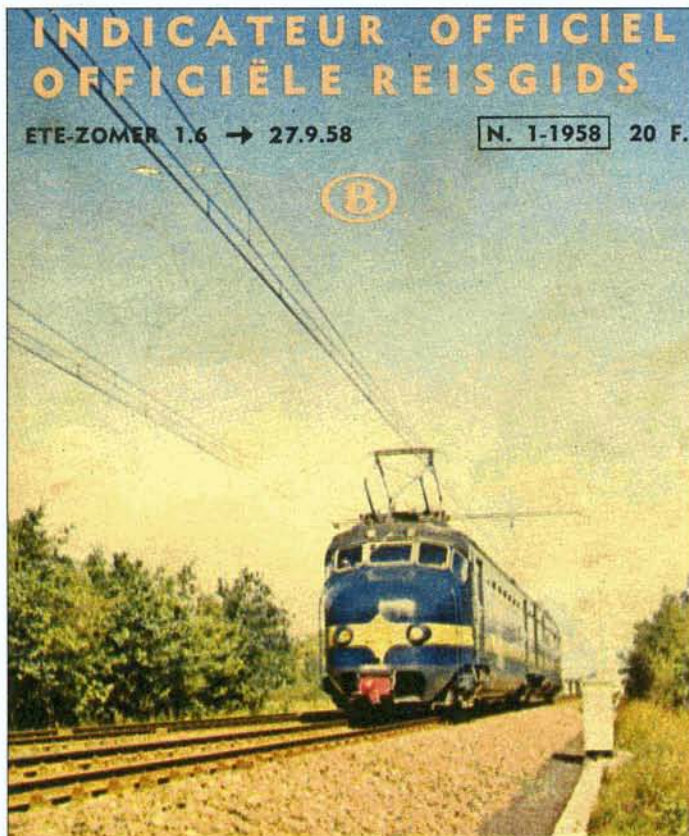
Deze nieuwe dienst wordt verzekerd met twaalf nieuwe tweewagenstellen die zowel kunnen rijden op de spanning van het Nederlandse net (1.500 volt) als op die van het Belgische (3.000 volt).

Uiterlijk gelijkend op de nieuwe Trans-Europ-Expresstreinen met verhoogde stuurcabine achter een versterkte neus zijn ze evenwel fraai donker blauw met gele bies geschilderd. Er zijn achttien zitplaatsen 1<sup>re</sup> klasse en tachtig 2<sup>e</sup> klasse. In een keuken wordt voor lekker eten gezorgd. Bovendien is er in de trein een douane-afdeling voor passen en bagage-controle.

## INDICATEUR OFFICIEL OFFICIËLE REISGIDS

ETE-ZOMER 1.6 → 27.9.58

N. 1-1958 20 F.



Banque de la  Bank van de  
**Société Générale de Belgique**

EPARGNE, LOCATION DE COFFRES-FORTS, BILLETS DE BANQUE ÉTRANGERS, CHEQUES DE VOYAGE, FINANCEMENT DES ACHATS À CREDIT.

SPAARDEPOSITO, VERHUUR VAN SAFE-LOKETTEN, BUITENLANDSE BANKBILJETTEN, REISCHEQUES, FINANCIERING VAN AANKOPEN OP KREDIET.

PUBLIÉ PAR LA S<sup>te</sup> N<sup>ie</sup> DES CHEMINS DE FER BELGES — Droits de reproduction réservés.

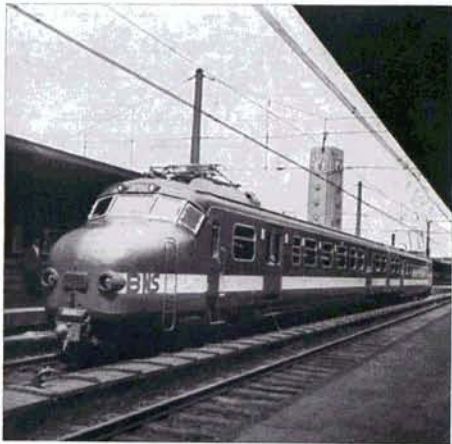
UITGEGEVEN DOOR DE N<sup>ie</sup> M<sup>ij</sup> DER BELGISCHE SPOORWEGEN — Nadruk verboden

L'indicateur n°2 de 1957 (service d'hiver du 29-09-1957 au 31-05-1958) présentait en page 5 le nouveau service Benelux. Collection PFT.

L'indicateur suivant, le n°1 de 1958 (service d'été du 01-06-1958 au 27-09-1958) mit à l'honneur les automotrices Benelux en couverture. Collection PFT.

Depuis le 29-9-1957...

## BRUXELLES-AMSTERDAM en 3 h. 05

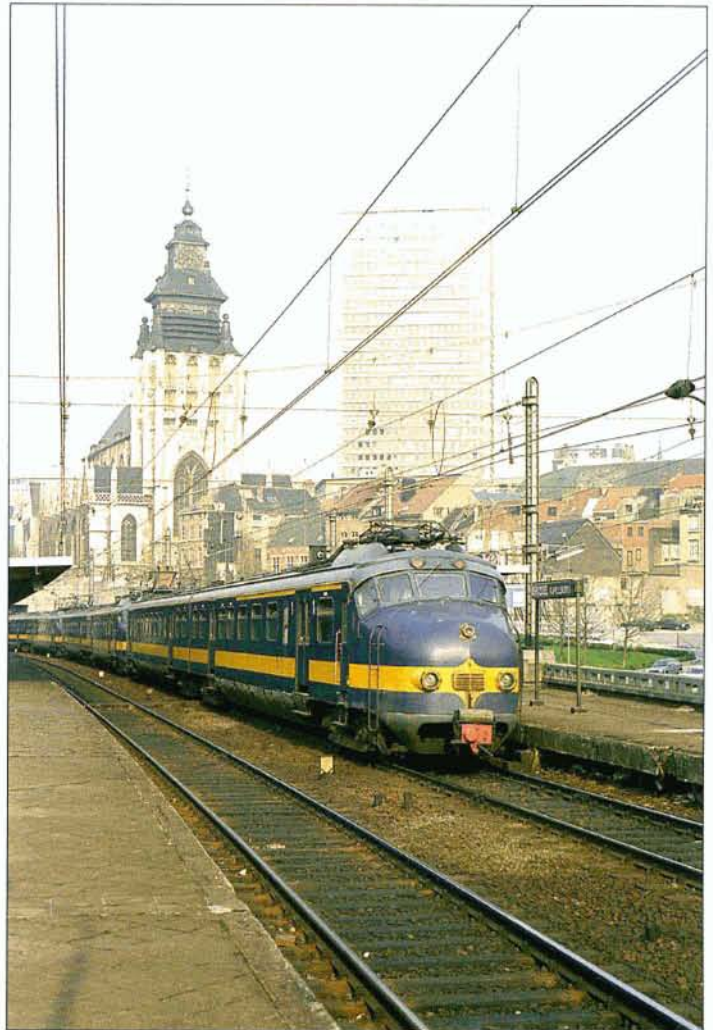


*Service cadencé  
par*

**TRAINS RAPIDES ELECTRIQUES**



**CHEMINS DE FER BELGES**



**PHOTO-THEME 81** Le 17 avril 1984, trois automotrices Benelux passent sans s'arrêter à Bruxelles-Chapelle, et arriveront dans quelques instants à Bruxelles-Midi. Jean-Luc VANDERHAEGEN.

La revue "Rail et Traction" n°50 de septembre-octobre 1957, éditée par l'ARBAC, publia sur la page arrière une publicité pour les Benelux. La photo est intéressante, car elle montre la décoration d'origine, avec le bandeau jaune interrompu à hauteur des phares, et l'inscription BNS dans la bande. Avant leur mise en service, cette inscription fut supprimée et la bande jaune fut prolongée entre les phares.

**PHOTO-THEME 81** Le 11 mars 1983, trois automotrices Benelux assurant un IC Amsterdam-Bruxelles traversent la gare de Schaerbeek.

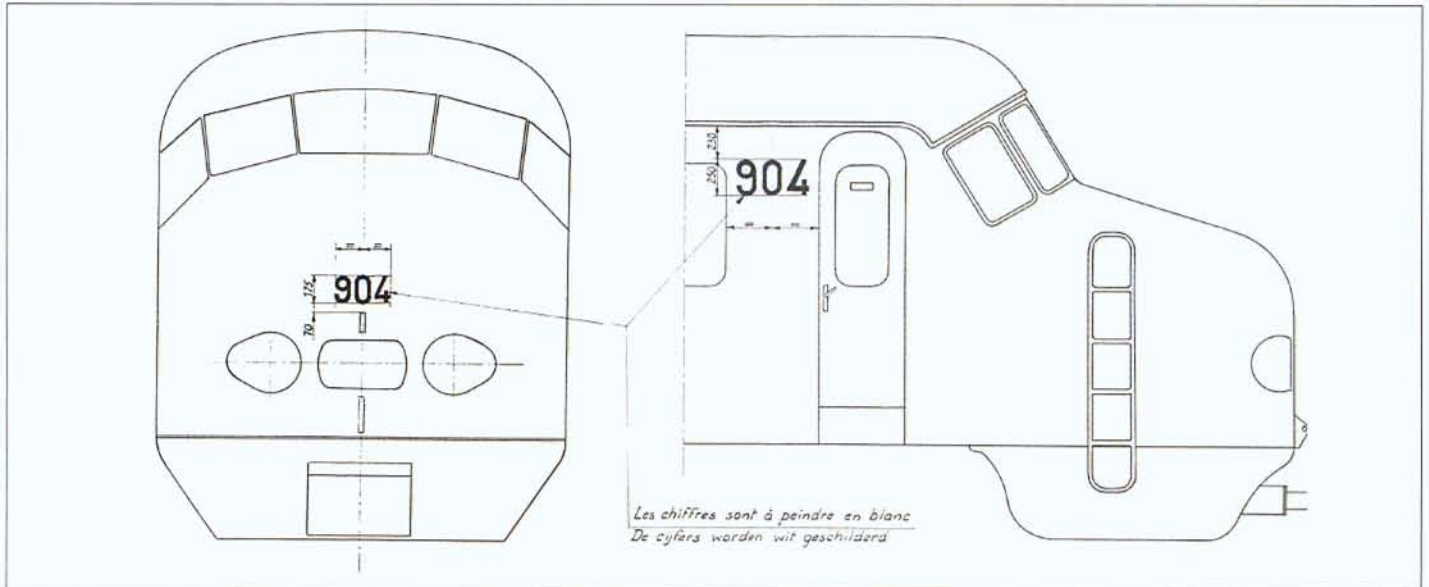




Le 8 février 1982, une automotrice Benelux quitte la gare de Bruxelles-Midi à destination des Pays-Bas et croise l'antique 011 (type 1953). On remarquera que la bande jaune entre les phares ne possède pas de pointes vers le bas et le haut. Pierre HERBIET.

Durant près de 30 ans, les automotrices Benelux firent pleinement partie de la scène ferroviaire de l'axe Amsterdam - Bruxelles. Le 3 février 1982, deux automotrices viennent de passer à Sint-Katelijne-Waver en direction de Bruxelles. Pierre HERBIET.





Lors de la renumérotation du parc moteur le 1er janvier 1971, les quatre automotrices Benelux de la SNCB furent renumérotées 901 à 904. Comme pour tout le matériel, il était prévu d'apposer les nouveaux numéros sur les faces avant (chiffres de 175 mm) et sur les parois latérales (chiffres de 250 mm). Ces numéros ne furent jamais appliqués afin de ne pas faire de confusion avec les automotrices des NS portant déjà les numéros 901 à 904. Elles conservèrent ainsi jusqu'à la fin de leur carrière leur numéro d'origine : 220.901 à 904.

Rapidement, les services *Benelux* connurent un succès croissant, si bien qu'en 1965, les NS proposèrent à la SNCB d'accroître le parc de manière à faire face à la demande.

Dans un premier temps, les NS envisagèrent de commander 6 nouvelles automotrices *Benelux* supplémentaires. La SNCB jugea cette solution trop onéreuse; on pensa alors construire un nouveau type d'automotrices sur base des Plan V des NS (série 401 à 438). L'équi-

pement électrique aurait été fourni par la SNCB. L'élaboration de cette nouvelle petite série d'engins aurait également engendré un coût important, si bien que ce dernier projet ne vit pas le jour.

En 1966, on décida finalement d'accroître la capacité des *Benelux* en intégrant dans le roulement deux rames tractées.

En 1969, sur les 14 Amsterdam - Antwerpen, 10 étaient prolongés jusqu'à

Bruxelles-Midi, au lieu de 7 auparavant.

Au début des années 1970, les *Benelux* ne furent plus combinés avec d'autres relations aux Pays-Bas.

A partir de 1972, tous les *Benelux* eurent Bruxelles-Midi comme destination. De ce fait, il fallut incorporer deux rames tractées supplémentaires dans le roulement, et même une cinquième en 1973.

Revoici l'automotrice possédant une bande jaune sans pointes entre les phares, fonçant vers Amsterdam. Vilvoorde, 27 juillet 1981. Jean-Luc VANDERHAEGEN.





Le 1er février 1982, un Benelux Amsterdam - Bruxelles passe sous le saut-de-mouton situé entre Mechelen et Weerde. Les deux automotrices circulent sur la ligne 25 comme en témoignent les anciens poteaux supports de caténaire. La ligne 27, dénommée "Voies lentes", passe ici au-dessus de la ligne 25, appelée "Voies rapides", dans le jargon des cheminots. Pierre HERBIET.

Vu les difficultés d'organiser les changements de front à Antwerpen-Centraal avec les rames tractées, on étudia une solution de rechange. Celle-ci consista en l'élaboration des premières rames réversibles *Benelux* avec la modification des locomotives 2515 à 2522 de la SNCB en machines bitension 1,5/3 kV renumérotées 2551 à

2558. Ces machines sortirent de transformation à l'Atelier Central de Mechelen entre janvier et juin 1974.

La seconde génération de rames réversibles *Benelux* (locomotives série 11 + voitures ICR des NS) permirent d'entamer dès novembre 1986 la réforme non seulement des automotrices *Benelux*,

mais également des premières rames réversibles.

Le dernier grand roulement des automotrices fut appliqué le 1er juin 1986 (horaire d'été). Il comportait 9 journées, dont une de réserve. En moyenne, chaque automotrice effectuait deux allers-retours entre Amsterdam et Bruxelles.

La 1206 fut prématurément retirée du service le 28 juillet 1986 à la suite d'un quatrième (!) incendie. Elle servit alors de banque de pièces pour les autres automotrices.

Du 1er décembre 1986 jusqu'au nouveau service d'été du 30 mai 1987, seule la paire de trains 164/190 était encore assurée en automotrices. L'IC 190 Bruxelles - Amsterdam du 30 mai 1987 fut la dernière circulation officielle des automotrices *Benelux*, assurée par les 902 et 1208.

*Durant près de 30 ans, les automotrices Benelux furent une figure familière des habitués de la gare de Bruxelles-Midi. Le 8 février 1982, une automotrice seule attend le départ pour Amsterdam.* Pierre HERBIET.





Par la suite, toutes furent mises en réserve. A plusieurs reprises, des automotrices ont ainsi encore été engagées vers Bruxelles en remplacement d'une rame réversible de la nouvelle génération.

Le 1er septembre 1987, les automotrices *Benelux* furent interdites de circulation en Belgique. La SNCB proposa alors de vendre ses quatre rames aux NS, mais aucun accord sur le prix ne put être trouvé.

A la suite du retard dans la livraison de nouveaux matériels, les NS engagèrent les automotrices *Benelux* - dont deux SNCB prises en location (903 et 904) - sur des relations IC Amsterdam - Vlissingen. Il arrivait également sporadiquement qu'une *Benelux* soit réutilisée en remplacement d'une automotrice défectueuse sur d'autres relations. C'est finalement le 15 janvier 1988 que circula pour l'ultime fois une automotrice *Benelux*.

Un train d'adieu fut organisé le 30 avril 1987 par l'association néerlandaise NVBS. Au départ d'Amsterdam, il effectua un circuit via Utrecht, Visé, Tongeren, Hasselt, Leuven, Aarschot, Lier, Antwerpen, et Roosendaal. Ce parcours fut assuré par les automotrices 902 + 903 + 1208.



**PHOTO-THEME 81** ↑ Le 15 janvier 1987, quelques semaines avant le retrait des automotrices *Benelux* sur Bruxelles-Amsterdam, une rame passe exceptionnellement à hauteur du quai de service de l'atelier de traction Diesel de Schaerbeek. Jean-Luc VANDERHAEGEN.

**PHOTO-THEME 81** Deux automotrices *Benelux* filent vers Bruxelles-Midi; elles sont photographiées entre Kontich et Duffel le 6 août 1986. Jean-Luc VANDERHAEGEN.





Trois vues du parcours d'adieu aux automotrices Benelux organisé par l'association néerlandaise NVBS le 30 avril 1987. Ci-dessus : rencontre internationale en gare de Visé entre trois engins de réseaux du Benelux.  
Michel HANSENS.



PHOTO-THEME 81 ←  
PHOTO-THEME 81 ↓  
Les 902 + 903 + 1208 furent mises à l'honneur, pour un périple qui les mena d'Amsterdam vers Utrecht, Maastricht, Visé, Tongeren, Hasselt, Leuven, Antwerpen, et retour à Amsterdam via Roosendaal. Ci-contre à Gelrode; ci-dessous à Aarschot.  
Pierre HERBIET.



## PHOTO-THEME 81

Le 22 août 1986, un Benelux composé de trois automotrices quitte la monumentale gare d'Antwerpen-Centraal. La restauration de la verrière a débuté.  
Pierre HERBIET.

Les 901 et 902 de la SNCB furent réformées par le PV 87-02 du 24 août 1987 et mises hors écritures le 1er novembre de la même année.

Le 30 janvier 1988, des automotrices Benelux furent utilisées pour le rodage de la traction électrique de la Flevolijn. Elles furent ainsi le premier matériel électrique à Lelystad.

Les 903 et 904, louées jusqu'en février 1988 aux NS, furent radiées par le PV 88.03 du 18 mars 1988 avec mise hors écritures le 1er mai suivant.

Sur les 12 automotrices, une seule a été conservée : la 902 de la SNCB; toutes les autres ont été démolies.

Les 901, 903 et 904 furent acheminées le 21 juillet 1990 de l'Atelier Central de Mechelen vers le chantier de ferrailage de Baroncourt en France.

A noter que la SNCB avait songé réutiliser ces 4 automotrices pour d'autres services. Ainsi, au début de 1987, il fut envisagé de les transformer en automotrices postales afin de renforcer le parc vieillissant des 001 à 008 !

Pour les modélistes enfin, la firme de modèles réduits PIKO prévoit de sortir l'automotrice Benelux en HO.

## PHOTO-THEME 81 ↗

Après la radiation de ses quatre automotrices Benelux, la SNCB conserva la 902 pour son futur musée. Garée en parfait état de marche et en bon état, elle sera stockée à l'extérieur de l'abri-musée de Leuven durant plus de 15 ans. Leuven, 5 janvier 1989.

Jean-Luc VANDERHAEGEN.

→ Le résultat de ce garage extérieur est désastreux. La voici 10 ans plus tard, le 8 novembre 1998, dans un état presque irrécupérable. Elle est aujourd'hui abritée à l'intérieur de l'atelier d'Haine-Saint-Pierre, mais il est sans doute trop tard...

Roger CRIKELAIRE.



## France

### Le crépuscule des voitures-lits

Ce n'est pas nouveau : les voyages nocturnes n'ont plus la cote et les trains de nuit sont en perte de vitesse. La tendance est lourde, ne connaît pas de frontière, et s'annonce irréversible. Conséquence : les voitures-lits désertent irrémédiablement les rails d'Europe. Un constat qui se vérifie largement en France, la SNCF étant devenue experte en matière de radiations massives : depuis 1995, le parc français est amputé au rythme moyen d'une douzaine de voitures chaque année. Or, un tel scénario ne saurait s'éterniser sans trouver son épilogue. Petit retour en arrière...

Depuis le retrait en 1987 des dernières UH (voitures de conception germanique désignées AB33) et P (voitures inox à 20 places à compartiments imbriqués sur deux niveaux), le parc français est rationalisé à l'extrême et ne comporte que deux types : MU et T2. Soit un ensemble composé à son apogée de 176 véhicules se décomposant de la façon suivante :

- 74 MU, dont 56 d'origine CIWL livrées de 1964 à 1969, et 18 acquises directement par la SNCF en 1973;
- 102 T2, dont 20 d'origine CIWL livrées en 1968-1969, et 82 acquises par la SNCF de 1973 à 1976.

Une armada qui impressionne par le nombre, mais qui n'a pas vraiment été à la pointe en matière de confort : si les 100 voitures commandées par la SNCF (18 + 82) étaient climatisées d'origine, les ex-CIWL n'ont bénéficié de cet équipement que progressivement après leur intégration au parc SNCF. De surcroît, et contrairement aux modèles SNCB, aucune n'a bénéficié d'une quelconque rénovation par la suite.

Premières visées par les réductions d'effectifs : les MU, dont la descente aux enfers débute en février 1995 avec le retrait en bloc d'un premier lot de 9 unités. Le ton est donné et, voitures ex-CIWL en tête, les radiations vont se succéder à un rythme soutenu. Tant et si bien qu'en juillet 1997, soit seulement 2 ans et demi plus tard, le parc se trouve déjà réduit de moitié. Pas de trêve en mai 2000 : les 56 ex-CIWL ayant été liquidées, les rangs des unités SNCF s'éclaircissent à leur tour. Et début 2002, c'est l'estocade : alors que 18 MU sont encore présentes fin 2001, deux mois suffiront pour envoyer 17 d'entre elles au tapis. Véritable miraculée, une seule survivra jusqu'en décembre 2003.

Épargnées dans un premier temps (une seule radiation accidentelle en octobre 1992), les T2 leur emboîtent le pas en octobre 1998, priorité étant là encore accordée aux ex-CIWL. Bien que le mouvement s'amorce avec une relative modération, la série se trouve néanmoins amputée d'un tiers dès juillet 2004. Puis, les purges se font plus brutales : ainsi,

de septembre 2005 à avril 2006, pas moins de 29 T2 passent à la trappe. Résultat depuis février 2007 : un solde de 18 rescapées, le parc de voitures-lits se trouvant ainsi réduit des neuf dixièmes. Et ce n'est pas fini : ces ultimes survivantes, regroupées depuis juin 2007 dans les trois gérances de Paris-Masséna (4), Villeneuve-Prairie (3), et Nice (11), ont du souci à se faire...

Quels services pour les voitures-lits SNCF ? Un bref état des lieux accompagné d'un recul d'une décennie permettra d'en apprécier les grandes lignes. Direction l'été 1997, alors que 20 % des véhicules manquent à l'appel, mais que 39 MU et 101 T2 sont toujours sur la brèche.

Un été au cours duquel la SNCF sort encore le grand jeu : 80 voitures (21 MU et 59 T2) sont quotidiennement en ligne, la part dédiée aux trains-autos (9 MU et 15 T2) représentant 30 %. Avec 22 unités, dont les trois quarts dirigées vers l'Italie, le trafic international occupe une place de choix. Deux sens confondus, 15 mouvements sont concernés à l'International et 45 au total, dont 5 trains-autos.

Quel taux d'utilisation derrière ces chiffres ? 80 des 140 voitures étant en roulement, il en découle que pour quatre voitures en roulement, trois autres sont en réserve et disponibles pour les renforts et services facultatifs. La marge de manœuvre s'avère donc pour le moins confortable.

Reste que les véhicules estampillés SNCF n'ont pas le monopole des rails

*Dans un site qui n'a rien à envier à la Suisse, le 1532/3 Calais - Toulouse, avec en tête 2 MU et 2 T2, franchit l'ancien viaduc à treillis métallique de Lamothe, près de Souillac (BK 537 de Paris - Toulouse) le 2 août 1997.*

*Gilbert LAURENT.*



de France : ce pays, situé à la croisée des chemins, est également l'objet d'un important brassage de véhicules venus des réseaux voisins, lesquels injectent dans le trafic hexagonal un total de 58 voitures-lits selon la décomposition suivante et par ordre décroissant :

- FS : 12 MU + 6 T2 (Paris - Milano/Firenze/Roma ainsi que Nice - Venezia/Roma);
- DB : 8 MU + 2 T2S + 4 AB33 (Paris - Frankfurt/Hamburg/Berlin et trains-autos Allemagne - Avignon/Narbonne/Bordeaux/Biarritz/Nantes);
- SNCB : 6 MU + 5 T2 + 2 AB30 (Bruxelles - Milano/Venezia/Roma et trains-autos Schaerbeek - Fréjus/Vintimiglia/Port-Bou/Irù);
- NS : 6 MU (trains-autos 's Hertogenbosch - Fréjus/Narbonne/Port-Bou/Irù);
- CFF : 1 MU + 2 AB33 (Bruxelles - Brig et train-autos Zürich - Narbonne);
- ÖBB : 2 MU (Paris - Wien);
- CSD : 2 (Paris - Praha, modèles non identifiés).

Bilan toutes appartenances confondues : 138 voitures-lits en roulement sur le territoire français cette année-là, dont exactement un tiers dans les trains-autos. Bénéficiaires : 32 relations quotidiennes (soit 448 trains sur 7 jours), dont 20 amorcées à Paris, l'activité trains-autos se matérialisant quant à elle par 116 mouvements sur 7 jours. Traduction : plus de 80 trains comportant en moyenne 1,7 voiture-lits sont concernés chaque jour.

Dans cette noria, les rames SNCB font plutôt bonne figure, en particulier avec le train-autos Schaerbeek - Vintimiglia qui aligne 3 unités (2 MU + 1 T2). Mais forts d'une voiture-lits supplémentaire,



**Traction classique (26000) mais composition anormalement réduite (deux T2, Restaurant FS, quatre Bc10ux) pour ce 224 Roma - Paris immortalisé le 27 avril 2004 entre Dijon et Paris dans la courbe de la BK 189.**  
Gilbert LAURENT.

d'autres se distinguent plus particulièrement. À savoir le *Train Bleu* Paris - Vintimiglia (2 MU + 2 T2), les *Palatino* et *Galiléi* Paris - Firenze/Roma (respectivement 2 MU FS + 2 T2 FS et 1 MU FS + 3 T2 SNCF), et au sein de la famille trains-autos, les 1501-1502 Paris - Nice (2 MU + 2 T2).

Secteurs les plus fréquentés par cette vague bleue : l'axe Paris - Méditerranée, et plus particulièrement la section Paris - Dijon (55 VL/jour deux sens confondus) ainsi que la vallée du Rhône (41). Loin derrière, mais néanmoins fortement concernés : l'axe Dijon - Alpes (29), ainsi que les troncs communs Paris - Les Aubrais au sud-ouest (19) et Metz - Rémilly à l'est (17).

Après une telle débauche de chiffres, le contraste avec la situation actuelle est

saissant : les liaisons Paris - Savoie et Paris - Chur ayant perdu leur T2 respectivement en avril et juin 2007, la SNCF n'honore plus que les liaisons de Paris vers Vintimiglia et Briançon (Alpes), ainsi que de Luxembourg à Nice, lesquelles seront sacrifiées à leur tour en décembre 2007... faute de matériel, les dernières T2 devant recevoir le coup de grâce à la même date. De quoi faire se retourner dans sa tombe un certain Georges Nagelmackers...

Dès lors, ne resteront en piste que quelques fantomatiques voitures étrangères équipant les liaisons Paris - Berlin/München et Firenze/Roma, ainsi que quelques rares trains-autos amorcés en Allemagne et au Benelux. Mais pour combien de temps encore ?

Gilbert LAURENT.

**Composition réduite pour ce train 2009 en provenance de Nice pour le porte-autos DD, et Vintimiglia pour les Bc10ux et T2, immortalisé le 19 août 1996 à Rue, sur la ligne de la Côte d'Opale (Amiens - Boulogne). Ce train, dont c'était alors la dernière saison, constituait la tranche "Calais" du 6708/9 "Riviera - Flandres" Vintimiglia - Lille, dont une partie était par ailleurs prolongée vers Bruxelles en marche 1381.**

Gilbert LAURENT.



## BB-9700 : contrat rempli

Produit dérivé issu de la transformation en 1992 de quatre BB-9200, les BB-9701 à 9704 plient bagages. Un départ sans fanfare, mais tête haute.

Quatre unités : une série aussi limitée ne pouvait voir le jour que dans un contexte particulier. De fait, les 9271,81,85 et 86 ne furent revisitées, et principalement rendues aptes à la réversibilité par multiplexage, que pour remplir une mission bien spécifique : accompagner la mise en service sur le réseau Sud-est des V2N, les dernières-nées des voitures à deux niveaux. Une reconversion de taille pour ces "grandes roues" taillées pour la vitesse (160 km/h), dont les longues courses à travers l'Hexagone constituent la vocation initiale et le principal fonds de commerce. Et un pari plus difficile qu'il n'y paraît...

Changement de programme donc : à peine sorties des ateliers d'Oullins (près de Lyon), les 9700 affrontent en janvier 1993 un service qui tranche résolument avec leur passé, portant sur trois allers-retours entre Paris-Lyon et Sens (BK 112,6) ou Laroche-Migennes (BK 154,8). Résultat au compteur en fin de semaine pour les engins en roulement (2 ou 3 selon les services) : un cumul de 7000 km, dont 10 % à vide, la production journalière maximale (1430 km) étant effectuée le samedi par le biais d'un demi-tour à Dijon (BK 314,2). Aucune performance kilométrique donc, mais pas de retraite dorée pour autant : ce service de type porte-à-porte qui se traduit par des journées pouvant comporter plus de 50 démarrages en ligne soumet les chaînes



À quatre ans du coup de grâce, marche à vide de raccord pour la 9703 qui se rend (en pousse) de Laroche-Migennes à Sens afin d'assurer le train 891012 pour Paris. BK 115 de Paris - Dijon, 23 avril 2003. Gilbert LAURENT.

de traction à rude épreuve, et ce d'autant plus que les rames sont calibrées à 10 voitures (1532 places assises) et circulent principalement aux heures d'affluence. En somme, un service qui aurait immanquablement tourné au calvaire si leur transformation ne s'était accompagnée de la pose de l'équipement idoine : un automate dont la fonction est d'optimiser les séquences de démarrage (passage automatique des crans) afin de minimiser les contraintes et limiter l'usure. Reste qu'il en faudrait plus pour effacer le poids des années : aussi rustiques et appropriés soient-ils, ces engins qui accusent 45 ans d'âge sont au bout du rouleau.

Précisément, la relève guette au coin du bois : à l'initiative des Régions se met en place un programme d'adaptation à la réversibilité de 85 locomotives, dont 27 BB-7200, des engins qui jouent sur le même terrain que les 9700 (domaine 1,5 kV). Résultat : ces ex-parisiennes

(dépôt de Paris-Sud-ouest) hébergées à Dijon-Perrigny depuis décembre 2004 ont vu leurs rangs s'éclaircir une première fois le 14 décembre 2006 avec la radiation de la 9704, puis ont cessé tout service lorsque les 9703 et 9701 ont suivi (respectivement les 25 avril et 4 mai 2007). La 9702, qui assurait alors plus qu'une fonction de réserve, a finalement été radiée le 17 juillet 2007. Paradoxe : les 9200 qui, elles, sont quasiment en état d'origine, courent toujours...

Les mêmes causes produisant les mêmes effets, ce qui est vrai pour le 1,5 kV le sera pour le 25 kV. En clair, le scénario est appelé à se reproduire avec les BB-16100, celles qui sont aux 16000 ce que les 9700 sont aux 9200. Dans cette perspective, une trentaine de BB 15000 vont également devenir aptes à la réversibilité afin de prendre le relais. Encore de la bousculade dans les rangs du parc moteur en perspective...

PHOTO 81-21 Le 20 août 1997, passage à Sens d'un train Paris-Lyon - Laroche-Migennes, remorqué par la BB 9701. Jean-Luc VDH.



## Les dernières CC 6500 de la SNCF ont cessé de circuler

La dernière prestation a eu lieu le mardi 3 juillet 2007. Ce jour-là, la 6549 a remorqué de Lyon à Culoz quelques machines devant aller au chantier de ferrailage de cette dernière ville. La 6549 a été rapatriée à Lyon comme véhicule, tractée par une 22200.

## La SNCF commande 80 TGV Duplex

La SNCF a commandé en juin 2007 chez Alstom 80 rames TGV Duplex et 40 en option, d'une valeur de € 2 milliards (€ 3 milliards avec la tranche optionnelle). Ces rames sont destinées à faire face au développement du réseau et absorber la hausse régulière du trafic, et seront engagées essentiellement vers la Méditerranée et l'Atlantique.

La commande est subdivisée en deux tranches. La première comprend 25 rames TGV Duplex Dasy asynchrones (Dasy = Duplex Asynchrones), qui viendront ainsi renforcer les 24 rames commandées en 2005 en cours de livraison depuis 2006.

La seconde tranche porte sur 55 rames TGV 2N de nouvelle génération, qui se différencieront des Dasy par leur aménagement intérieur très différent. Trente rames sont destinées au trafic international (1,5 kV = et 15 kV 16,7 Hz + 25 kV 50 Hz) et 25 au trafic intérieur français (1,5 kV = et 25 kV 50 Hz).

Par ailleurs, la SNCF a annoncé qu'elle lancera en 2008 un appel d'offres pour des trains à grande vitesse de nouvelle génération.

## Fret SNCF approche de l'Autriche à Buchs

Depuis le 10 juin 2007, Fret SNCF assure à l'aide de locomotives tricourant de la série 437000 une quarantaine de trains entre Mulhouse et Buchs en Suisse, non loin de la frontière autrichienne. La plupart de ces trains sont en transit à destination de l'Autriche.

### PHOTO 81-23

L'autorisation de mise en service des BB 475000 a été délivrée le 28 mars 2007 par l'EPSF (Etablissement Public de Sécurité Ferroviaire). L'utilisation en service commercial a débuté dès le 31 mars. Les machines sont attribuées à l'atelier de Longueau et circulent dans tout le Nord-Est de la France. Le 30 août 2007, deux 475000 remorquent un train de ballast en provenance de Caffier, ici en passage à la gare de Neufchatel-Hardcot-Plage, sur la ligne Boulogne - Etaples. *Tommy MAEREMANS.*



Une image désormais coutumière depuis le 10 juin 2007 : l'arrivée d'un TGV en provenance de Paris-Est à Stuttgart. Ici, la rame TGV POS 4407. *Tomas MEYER-EPLER.*



PHOTO 81-22 Depuis le 4 juin, Veolia Cargo France assure, deux fois par semaine, la traction d'un train de conteneurs entre le terminal intermodal Delta 3 de Dourges (localité du Pas-de-Calais située entre Lens et Douai) et le port fluvial de Mannheim. Cette relation est effectuée pour le compte de Rail Link Europe, qui est une filiale commune de l'armateur CMA CGM et de Veolia Cargo. Entre Dourges et Mannheim, les trains sont tirés par une locomotive PRIMA E37500 de Veolia. Les horaires des trains sont les suivants : 44213 : Dourges 13.21 - Forbach 22.23/0.21 - Mannheim 03.00 (départ de Dourges les mardis et jeudis) - 44210 : Mannheim 04.24 - Forbach 07.11/08.48 - Dourges 19.15 (départ de Mannheim les mercredis et vendredis). Le 17 juillet, le train 44213 quitte Dourges au crochet de la E 37505 Veolia en direction de Mannheim. *Christian VANHECK.*



## Luxembourg



A titre d'essai, la 1820 a reçu le nouveau logo de "CFL Cargo". Rappelons que toutes les 1800 survivantes sont en effet affectés à CFL Cargo. Serge PLETGEN.

→ Le 28 avril 2007, l'association anglaise Mercia Charter a effectué un périple au Grand Duché de Luxembourg, avec une incursion en Allemagne. Le train, composé de trois voitures de la DB, a été remorqué par plusieurs locomotives Diesel différentes. Ici, passage du train à Bettembourg/Livange, remorqué par la 902. En queue de la rame est accouplée la 1503. Emile BECKER.



### Retour du Westwaggon

Après sa restauration complète réalisée par l'atelier OMB (Ostmecklenburgisches Bahnwerk) à Neustrelitz, l'autorail Westwaggon Z 208/218 CFL est retourné au Grand Duché de Luxembourg le 6 mai 2007 par ses propres moyens. Les travaux, financés par les Monuments et Sites, ont été remarquablement bien réalisés; l'autorail est comme neuf et a été remis extérieurement dans son état d'origine. Intérieurement, un compartiment a été aménagé. Il est ou sera autorisé à circuler sur les réseaux du Benelux, allemand et français. Il a été présenté à la presse en gare d'Ettelbrück le 24 mai 2007. Sa première sortie pour le public s'est déroulée lors des festivités liées au centenaire de la ville d'Ettelbrück les 9 et 10 juin (voir pages 3 et 4), où il a effectué plusieurs parcours vers Wiltz et Diekirch.

Une vue de l'autorail Westwaggon lors de son voyage de retour, réalisée à Karthaus le long de la Moselle (ligne Trier - Wasserbillig). Emile BECKER, 6 mai 2007.





## Allemagne

### DB : renouvellement massif de matériels en vue

Dans les années à venir, la DB va massivement investir dans la commande de nouveaux matériels moteurs. Ceux-ci devront répondre à des critères de standardisation des composants et construction modulaire, de façon à minimiser les coûts d'entretien et les stocks de pièces de rechange.

Pour le trafic grande ligne classique, la DB prévoit de commander en 2008 une série de 100 nouvelles rames ICE formées de 8 voitures et capables de circuler à 250 km/h, en vue de remplacer toutes les rames tractées (EC et IC). Leur livraison s'étalera de 2014 à 2019. Pour le trafic international, 10 nouvelles rames ICE viendront compléter la flotte vers 2012.

Pour le trafic régional, DB Regio va commander 750 nouvelles voitures à deux niveaux. A l'issue de leur livraison qui s'étalera entre 2008 et 2014, toutes les voitures à simple niveau auront disparu du trafic régional.

Plusieurs centaines d'autorails doivent également être commandés.

Six cents locomotives Diesel de ma-

noeuvres de 1000 kW doivent être commandées cette année et livrées entre 2009 et 2025. Elles remplaceront pratiquement toutes les machines de manoeuvres actuellement en service.

Pour le trafic marchandises, une commande de 200 locomotives Diesel de +/- 2000 kW est attendue avant la fin de l'année.

A partir de 2011, 335 nouvelles machi-

nes électriques polycourant de 6000 kW pour le trafic transfrontalier seront livrées.

Enfin, entre 2009 et 2011, *Railion* devrait mettre en circulation entre 8.000 et 10.000 nouveaux wagons modernes.

Nul doute que le paysage ferroviaire allemand sera fort différent dans 10 ans !

### La DB rachète EWS !

Le 28 juin, la DB a acquis la société *English Welsh & Scottish Railway Ltd* (EWS) et a pris une participation majoritaire dans la société espagnole *Transportes Ferroviarios Especiales* (Transfesa). La DB (*Railion*) poursuit donc méthodiquement sa politique d'expansion en Europe. Déjà le plus important opérateur fret en Europe, *Railion* prend maintenant une importance capitale en Europe. Outre le fret allemand, *Railion* a déjà acquis *NS Cargo* (*Railion Nederland*), *DSB Goods* (*Railion Danmark*), et possède des filiales ou des accords de coopération dans la plupart des pays d'Europe (*Railion Italia*, *Railion Schweiz*), en Pologne avec *CTL* (nommée "East-West-Railway"), en Suède (*Green Cargo*), en Roumanie avec *LCR Timisoara*, en Bulgarie avec *LCRB Pirdop*, en Hongrie avec *LCH Győr*. *Railion* a également des accords de coopération avec le *BLS*, *RTC* et *Locomotion*. Avec l'acquisition d'EWS, *Railion* fait coup double en s'installant non seulement en Grande-Bretagne, mais surtout en France via la filiale *ECR* (*Euro Cargo Rail*), qui lui permettra de s'implanter sur le marché intérieur français. Elle va pouvoir assurer directement des trains vers la Grande-Bretagne. En effet, EWS possède des locomotives électriques Class 92 qui sont aptes à traverser le tunnel sous la Manche et atteignent donc le triage de Fréthun à la sortie du tunnel. De là, les trains pourront être repris par *ECR* pour poursuivre leur route. Et tout cela sous le contrôle d'un opérateur unique : *Railion*. EWS compte dans ses rangs quelque 5000 travailleurs, tandis que *Transfesa* en compte 1100.

**PHOTO 81-24** Depuis décembre 2003, les 20 locomotives série 185 de *Railion* autorisées en France (185 020 à 039) assurent des trains entre *Woippy* et *Mannheim*. Depuis décembre 2006, elles tractent également des trains entre *Woippy* et *Kehl* via *Strasbourg*. Le 15 juillet 2007, la 185 032-0 va s'engouffrer dans le tunnel d'Arzviller en tête du 44249 *Woippy - Kehl*. A cet endroit, la voie ferrée longe pendant quelques centaines de mètres le canal de la *Marne au Rhin*, qui est maintenant dévolu à la navigation de plaisance. Les bateaux amarés le long du chemin de halage attendent le croisement d'autres bateaux se dirigeant vers *Sarrebourg*.  
Christian VANHECK.



## Suisse

### Réouverture de la ligne "du Tonkin"

En 1857, un projet baptisé "Chemin de fer d'Italie", fut élaboré pour desservir les communes du Chablais français, entre Bellegarde et Annemasse. Ce n'est que 23 ans plus tard que le rail atteignit Thonon-les-Bains et, en 1882, Evian, deux communes établies au bord du lac Léman.

La frontière franco-suisse fut franchie à Saint-Gingolph le 1er juin 1886 pour atteindre la gare du Bouveret par un tronçon de 21 km. La "ligne d'Italie" devait s'imbriquer dans un tout devant aboutir en Extrême-Orient en passant par le Tonkin. Peut-être est-ce là l'origine de l'appellation de cette ligne ?

En mai 1938, la SNCF reporte l'ensemble du trafic voyageurs sur route, tandis que de l'autre côté de la frontière, les CFF électrifient la section Saint-Maurice - Saint-Gingolph en 1954... En 1986, pour le centenaire de la ligne, un train touristique - le "Rive Bleue Express" - est mis en place par une équipe de passionnés entre Le Bouveret et Evian-les-Bains; la SNCF suspend de son côté le trafic marchandises en 1988.

En 1998, le train touristique circule pour la dernière fois, le mauvais état de la ligne ne permettant plus le passage des trains.

Pourtant, en 2006, la Région Rhône-Alpes et les cantons suisses du Vaud et du Valais décident d'un débroussaillage, en prélude à une réouverture possible à l'exploitation touristique en 2010. Aujourd'hui, côté suisse, les trains élec-

triques relient Martigny à Saint-Gingolph, par Saint-Maurice; les gares sont modernisées et la signalisation renouvelée pour être télécommandée dès octobre. Un trafic marchandises très important existe entre Saint-Maurice et Monthey, et est très faible au-delà puisque aboutissant à une gare en cul-de-sac. Juste avant Saint-Gingolph se situe Le Bouveret, où le *Swiss Vapeur Parc* permet aux petits et grands la découverte de la Suisse miniature par un très beau réseau en 7 ¼ pouces - avec une section à crémaillère ! - dans un splendide parc. Plus d'infos sur : [www.sauvonsletonkin.com](http://www.sauvonsletonkin.com).

### Les travaux du métro de Lausanne avancent

A l'horizon 2008, les transports urbains de Lausanne subiront d'importantes modifications, conséquence de la mise en service de la ligne de métro m2.

Pour rappel, le funiculaire reliant le centre-ville (Lausanne-Flon) aux bords du lac Léman à Ouchy (1,6 kilomètre) a été mis hors service le 22 janvier 2006 (voir *EL 72* page 25) en vue de son remplacement par une ligne de métro qui sera prolongée jusque "Croisettes", dans le nord-est de l'agglomération.

La mise en service de cette deuxième ligne de métro, entièrement automatique, entraînera un profond remaniement des lignes de bus et trolleybus (Lausanne ne possède plus de trams), ainsi que des moyens de vente et d'information à la clientèle. De nouvelles caténaires doivent être posées, la voirie aménagée en certains points, des tronçons modifiés, des carrefours remodelés, afin de permettre une exploitation rationnelle en relation avec les autres moyens de transport (ligne m1, CFF, Réseau Express Lausannois, Chemin de fer Lausanne-Echallens-Bercher, taxis, etc.). Les économies réalisées par la suppression des lignes faisant double emploi avec le nouveau métro seront intégralement réinvesties dans de nouvel-

les dessertes.

Ce nouveau réseau - appelé Réseau 08 - offrira 12% de km supplémentaires, et 20% de voyageurs en plus dans les transports publics sont attendus, dont 50% de plus (soit 25 millions) rien que sur le nouvel axe; 71% des km effectués par les Transports Lausannois le seront par des véhicules électriques (trolleybus et métro), le reste par des véhicules écologiques.

L'information à la clientèle est notamment assurée par un espace dédié dans deux arcades du Grand Pont; les travaux y sont présentés en photos, et en maquette, la future rame. Celle-ci, construite en France par *Alstom*, est de technologie "sur pneus" type MP 89, afin de vaincre les pentes de 6 et 12% qui seront rencontrées. Le coût du projet est de 500 millions d'euros.

### Moins de camions à travers les Alpes

Si le nombre de marchandises transportées par train est en augmentation sur le réseau suisse en 2006, celui des camions traversant les Alpes est en diminution...

Grâce d'une part aux mesures d'accompagnement prises par la Confédération, et d'autre part à la suspension du trafic routier pendant un mois sur le Gotthard en 2005 et à la hausse de la redevance sur les poids lourds, le report du trafic modal dans les Alpes est bien une réalité.

En 2000, le nombre de camions traversant les Alpes était encore d'1,4 million. Il est passé à 1,18 million en 2006 et l'objectif est de 650.000 en 2009. Pour l'atteindre, le financement du système doit être poursuivi, notamment le soutien au trafic combiné par des indemnités d'exploitation et des investissements.

Aujourd'hui, le rail transporte 66% des marchandises à travers les Alpes (environ 45% de trafic combiné et 20% de trafic conventionnel).

## TELEX.....

### CHINE

● Les Chemins de fer chinois ont commandé à *Alstom* 500 locomotives électriques à 6 essieux (Co'Co') dérivées de la PRIMA 6000. Elles seront construites en partenariat avec *Datong Electric Locomotives*. Ces engins sont destinés au trafic marchandises.

### AUTRICHE

● Après un sondage réalisé auprès des voyageurs, c'est la livrée à deux tons de rouge, et noire portée par la 1116 200-5 qui a été sélectionnée pour décorer les futur *Railjet* (photo et article voir *EN LIGNES 80* page 43).



## Pays-Bas

### Essai des automotrices "Protos" de Connexxion

ConneXXion exploite depuis le 10 décembre 2006 la ligne Amersfort - Ede-Wageningen. En attendant la mise en service prévue au mois de septembre 2007 des 5 nouvelles automotrices doubles du type "Proto" commandées en 2006 chez *Fahrzeugtechnik Dessau*, Connexxion loue aux NS les automotrices 836 à 840.

Une rame "Proto" de présérie de démonstration est arrivée au Pays-Bas le 27 mars. Elle a entamé au mois de mai une série de tests entre Eindhoven et Horst-Sevenum. Le 10 mai, elle a atteint sa vitesse maximale de 160 km/h.

La "Proto" de démonstration, photographiée à Horst-Sevenum (ligne Helmont - Horst-Sevenum), lors d'un parcours d'essai le 8 juin 2007. On remarquera le plancher surbaissé dans la partie centrale des voitures. Les automotrices Connexxion recevront une livrée bleu clair avec face avant à dominante de blanc. Michel DE ESCH.

### Italie - Suisse : arrivées des nouvelles rames Pendolino ETR 610.

La première rame *Pendolino* de la nouvelle génération a entamé ses premiers tours de roues en Suisse. Au total, 26 rames ont été commandées chez *Alstom Ferroviaria* le 19 mars 2004, dont 12 bicourant 3 kV continu et 25 kV 50 Hz pour *Trenitalia* (FS) (série ETR 600), et 14 rames tritension (3 kV continu, 15 kV 16,7 Hz et 25 kV 50 Hz) pour *Cisalpino* (série ETR 610).

Ces *Pendolino* sont composés de 7 voitures, dont quatre sont motrices. Dans l'ordre :

- une voiture motrice avec poste de conduite, d'une capacité de 44 places assises A;
- une voiture motrice de 56 places assises A;
- une remorque de 24 places assises B et comportant un espace bar de 18

places;

- trois remorques de 80 places assises B;

- une voiture motrice avec poste de conduite de 66 places B.

D'une puissance de 5500 kW et disposant d'un système d'inclinaison des caisses, ces rames pourront circuler à 250 km/h. Leur masse totale à vide s'élève à 387 t.



Le 12 juillet 2007, passage à Selzach de la rame *Pendolino* ETR 610.001 de *Trenitalia* effectuant son tout premier parcours d'essai en Suisse, sur le tronçon Grenchen Süd - Solothurn (ligne Bienne - Olten). Patrice AIROLDI.

SORTIES DE RÉVISION	MUTATIONS <sup>1</sup>	VENTES	ABRÉVIATIONS
966 : 10-07-07 M CR	4190 : FKR → FHS 10-06-07	5101 : Seco-Rail pour Algérie 08-07	CFL : Chemins de fer Luxembourgais
975 : 09-07-07 M CR	7336 : GCR → FSR 10-06-07	5146 : Seco-Rail pour Algérie 08-07	FAZ : Atelier Central Salzinnes
977 : 04-07-07 M CR	7353 : FKR → GCR 10-06-07	8218 : Recylux à Aubange	FHS : Hasselt
1182 : 04-04-07 RI	7388 : FSR → GCR 19-07-07		FKR : Merelbeke
1340 : 05-06-07 RI	7389 : FSR → GCR 01-07-07	<b>DÉMOLITIONS</b>	FM : Atelier Central Mechelen
1347 : 19-06-07 RI	7710 : FNND → NK 10-06-07	194 : 06/07-2007 FM	FSD : Oostende
2106 : 06-04-07 RG	7711 : FNND → NK 10-06-07	2305 : FAZ 08-07 (Recylux)	FSR : Schaerbeek
2338 : 07-05-07 LT	7712 : FNND → NK 10-06-07	2554 : FAZ 08-07 (Recylux)	GCR : Charleroi-Sud
2356 : 20-04-07 LC	7731 : NK → FNND 10-06-07	5308 : FAZ 08-07 (Recylux)	GF : attelage automatique GF
2601 : 04-06-07 RG	7732 : NK → FNND 10-06-07	5502 : Aubange 08-07 (Recylux)	I / INF : INFRABEL
2628 : 05-04-07 LC	7733 : NK → FNND 10-06-07	5504 : Aubange 08-07 (Recylux)	IFB : Inter-Ferry-Boats
2633 : 14-06-07 LT	7823 : GCR → FKR 10-06-07	5524 : Aubange 08-07 (Recylux)	It : Italie
2709 : 14-05-07 RG	8261 : FNND → FSR 10-06-07	5525 : FAZ 08-07 (Recylux)	LC : révision confort
2733 : 06-04-07 MUX	8269 : FNND → FSR 10-06-07	6224 : Aubange 08-07 (Recylux)	LT : révision technique1
2735 : 27-04-07 RG + MUX	<b>RENUMÉROTATIONS</b>	6235 : Aubange 08-07 (Recylux)	M CR : modernisation City Rail
2736 : 21-05-07 RG + MUX	671 → 966" 10-07-07	6269 : Aubange 08-07 (Recylux)	MKM : Stockem
2746 : 16-06-07 GF + MUX	681 → 975" 09-07-07	6307 : Aubange 08-07 (Recylux)	MUX : multiplexage
3006 (CFL) : 04-05-07 RI	683 → 977 04-07-07	8520 : Aubange 04-2007 (machine appartenant à Recylux à Aubange - voir page 56)	NK : Kinkempois
			RI : révision intermédiaire
			RG : révision générale

## Locomotives électriques

### série 27

De plus en plus de locomotives de la série 27 sont pourvues d'un attelage automatique GF. Pour rappel, cet attelage équipera les 2742 à 2760, du côté du poste de conduite 1 (voir *EN LI-*

*GNES* 75 page 33). Afin d'éviter leur immobilisation inutile en cette période de pénurie de locomotives et en attendant l'autorisation d'utilisation de ces attelages, les 27 déjà équipées sont utilisées depuis le début du mois de juillet sur les IC I Charleroi-Sud - Antwerpen-Centraal, les IC N Bruxelles-Midi - Antwerpen-Centraal et les IC G Oostende - Antwerpen-Centraal. Tous

ces trains sont composés de voitures à deux niveaux du type M6, encadrées par deux machines. Comme l'utilisation de l'attelage GF n'est toujours pas autorisé, elles circulent toujours avec celui situé à l'avant.

A noter que les voitures-pilotes M6 ne sont toujours pas engagées en service régulier, vu que leur homologation est toujours en cours.

*Le 31 juillet 2007, passage à Rhode-Saint-Genèse de l'IC I 2030 Antwerpen-Centraal - Charleroi-Sud. En tête, la 2752 pourvue d'un attelage GF.*

*Christian DOSOGNE.*



## série 13

Depuis le 10 juin 2007, les 13 n'assurent plus les IC-G Oostende ⇄ Antwerpen-Centraal. Les deux machines libérées sont engagées sur les IC-J Bruxelles-Midi ⇄ Luxembourg assurés en rames de voitures M6 (trois rames, dont deux tractées par des 13, et une par la 3005 CFL), dont voici le détail de ce roulement pour trois locomotives (série E897-899) (FBM = Bruxelles-Midi; FCL = Châtelet; LL = Arlon; LUX = Luxembourg):

### Du lundi au vendredi :

E897

2129 LUX 06.24 - FBM 09.24  
ER2129 FBM 09.42 - FCL 10.56  
RE2115 FCL 14.30 - FBM 15.30  
2115 FBM 15.36 - LUX 18.38

E898

2127 LL 04.46 - FBM 07.24  
2108 FBM 08.36 - LUX 11.36  
2135 LUX 12.24 - FBM 15.24  
2117 FBM 17.36 - LUX 20.36

E899

2128 LUX 05.24 - FBM 08.24  
2116 FBM 16.36 - LUX 19.36

### Samedi et dimanche :

E897 et 899 : réserve

E898

2129 LUX 06.24 - FBM 09.24  
2110 FBM 10.36 - LUX 13.36  
2137 LUX 14.24 - FBM 17.24  
2118 FBM 18.36 - LUX 21.36



**PHOTO 81-25** La fiabilité des locomotives de la série 20 pose toujours de nombreux soucis. Le 20 juillet, la 2004 tractant l'EC 91 "Vauban" Bruxelles - Interlaken tomba en détresse à Mont-Saint-Guibert. La 2315 fut réquisitionnée pour la secourir; le train repartit avec 2 heures de retard. En outre, les deux machines seront retirées à Arlon, et remplacées par une autre 20. Passage à Haversin, sous une pluie battante. *Christian AUQUIERE.*

**PHOTO 81-26** Le 5 août, la 2023 qui était prévue pour remorquer l'EC 97 "Iris" tomba en panne à Forest-Voitures. La 2375 fut désignée pour la remplacer jusqu'à Arlon. Au moment du départ à Bruxelles-Midi, celle-ci déclencha et tomba à son tour en panne. Conclusion : l'"Iris" supprimé et les voyageurs obligés d'embarquer dans un IC J à destination de Luxembourg. La rame vide fut expédiée vers Luxembourg 3 heures plus tard, tractée par la 1346 qui se trouvait garée à Forest-Voitures. Ce document montre la rame vide de l'"Iris" à la sortie de la gare de Marloie. *Christian AUQUIERE.*





Le 26 juin 2007, l'automotrice de mesure "Jules" (ex. automotrice postale mP 3032 transformée en engin de mesures en 1992 à l'atelier central de Haarlem) s'est rendue à Zelzate, en Flandre zélandaise pour procéder à des essais de GSM-R. C'est la 2551 qui la remorqua jusqu'à Gent-Zeehaven, ici en passage à Lochristi sur la ligne 59 Antwerpen - Gent.  
Dries HUYST.

### *Un train local peu banal !*

**PHOTO 81-27** ↓

Non, ceci n'est pas un IC international, mais bien l'omnibus 5888 Luxembourg 17.46 - Libramont 18.40, assuré depuis le 11 juin par une 20 et des voitures 16/10. Il arrive même qu'il soit renforcé certains jours par une voiture Wegmann ! Le train est photographié à Cousteumont (entre Habay et Neufchâteau) le 25 juillet 2007.  
Christian AUQUIERE.



## série 11 et TRAXX

● Au moment de boucler ce numéro, la SNCB et les NS envisageaient de mettre des TRAXX en service en tête des *Benelux* dès le 15 septembre, afin d'assurer l'initiation des conducteurs et de palier aux problèmes récurrents des 11 (voir ci-dessous).

● Suite à la situation catastrophique dans laquelle se trouve la série 11, la SNCB supprime du 16 juillet au 8 décembre les IC-B 613 et 633 Bruxelles-Midi ⇄ Amsterdam. Ce n'est pas nouveau : depuis plusieurs mois, les 11 souffrent énormément et toutes sont à bout de souffle. Les *Benelux* subissent souvent des retards importants et les suppressions de trains ne sont pas rares.

Cette décision de suppression des trains cités est intervenue après l'envoi de la 1184 à l'Atelier Central de Salzinnes, où se trouve déjà la 1190 incendiée. En plus des machines à l'entretien ou en réparation à l'atelier de Schaerbeek, l'effectif des 11 est devenu insuffisant pour assurer le roulement de 8 journées.

● En ce qui concerne la 1190, on se souviendra qu'il avait en effet été envisagé de la modifier en monocourant 3 kV, vu le manque de pièces et le fait qu'elle sortirait de réparation après la suppression des services *Benelux* en décembre 2007. Il n'en sera rien : la ma-

chine ressortira en version normale, parce que les NS financent une partie des travaux, ce qui n'aurait pas été le cas si elle avait été modifiée en 3 kV. Les travaux de réparation dureront +/- 200 jours.

● Etant donné qu'à l'exception de la 1182, aucune locomotive de la série 11 n'est pourvue de la climatisation, un plan de secours en cas de forte chaleur a été mis en place depuis le 12 juillet. Ainsi, lorsque la température atteint ou dépasse les 28°, il est requis de circuler avec la voiture-pilote en tête, les voitures-pilotes étant toutes pourvues de la climatisation. De ce fait, les *Benelux* Amsterdam - Bruxelles-Midi sont déviés à partir de Vilvoorde par la ligne 28 (ceinture ouest de Bruxelles), via Schaerbeek, Laeken, Bruxelles-Ouest et Bruxelles-Midi, de façon à ce que la rame reste orientée dans le même sens pour son retour vers Amsterdam. Un arrêt spécial est nécessaire à Vilvoorde pour l'embarquement d'un pilote. Les voyageurs à destination de Bruxelles-Nord et Bruxelles-Central sont obligés de prendre une correspondance à Bruxelles-Midi, avec à la clé un retard d'une quinzaine de minutes.

En sens inverse, les *Benelux* sont détournés à partir de Schipol via Duiwendrecht, Diemen-Zuid et Amsterdam Watergraafsmeer, reportant le terminus commercial du train à Schipol. Les voyageurs pour Amsterdam CS sont priés de prendre une correspondance à Schipol (retard de 10

à 15 minutes).

Les samedis et dimanches, les *Benelux* Amsterdam - Bruxelles ne sont pas déviés par la ligne 28 mais poursuivent normalement jusqu'à Bruxelles-Midi. De ce fait, ils circulent avec la locomotive en tête jusqu'à Antwerpen-Centraal où, au lieu d'emprunter la jonction souterraine, ils effectuent un changement de front dans l'ancienne gare (niveau +1); après quoi, ils poursuivent vers Schipol avec la voiture-pilote en tête.

Ces mesures ne sont pas d'application lorsque la 1182 assure un *Benelux*.

### La relation *Benelux* disparaîtra bien

A la suite de virulentes plaintes déposées contre la suppression du service *Benelux* (voir *EN LIGNES* 79 page 59), les NS ont réagi en réaffirmant que cette relation sera bien totalement supprimée dès la mise en service de la HSL. Plusieurs partis politiques néerlandais n'acceptent toutefois pas les raisons invoquées par les NS pour la suppression des *Benelux*. Ils estiment que la HSL est une alternative trop coûteuse. De plus, ils veulent que les voyageurs aient toujours la possibilité de voyager vers la Belgique via la gare de Roosendaal. Les NS ont rétorqué qu'il n'était absolument pas question de revenir sur la décision.

#### PHOTO 81-90

Deux TRAXX sont arrivées en Belgique à Antwerpen-Noord le 25 août 2007 pour procéder aux derniers essais. Le 29 août, la E186 114 circula entre Roosendaal et Essen pour tester le passage du sas de changement de tension et de signalisation.

Pierre HERBIET.



## De bons spéciaux pour les vétérans

Durant le mois de juin, plusieurs trains scolaires ont été mis en marche vers Wavre (Walibi), Cambron-Casteau (Paradisio), De Panne (Plopsaland), Oostende et Blankenberge. Tous étaient remorqués par des locomotives des série 22, 23 et 25.

Ci-contre → : le 25 juin, arrivée à Berchem-Antwerpen de la 2315 ramenant les enfants du parc Walibi. A gauche, arrivée d'un second train remorqué par la 2510, en provenance de Blankenberge.

Au milieu ↘ : le même train à son arrivée à Antwerpen-Centraal. Tommy MAEREMANS.

↓ Le 25 juin, la 2214 assura un train spécial entre Leuven et Oostende. Voici le retour du train, photographié entre Maria-Aalter et Hansbeke (ligne 50). Notons au passage que le nombre de voitures du type M4 subsistant dans la livrée d'origine bordeaux est descendu sous les 30 unités. Il est plus que probable qu'il n'y aura plus de M4 bordeaux à la fin de 2007 ou au début 2008. Pierre HERBIET.







**PHOTO 81-28 ↑ - PHOTO 81-29 ↓** Cette année encore, quelques trains de pèlerinage à destination de Lourdes ont circulé au départ de la Belgique. Parmi ceux-ci, un train composé exclusivement de voitures françaises fut mis en marche le 19 juillet au départ de Tournai, via Mons, La Louvière, Charleroi et Erquelinnes. Pour sa traction, deux locomotives de la série 26, les 2607 + 2613, furent choisies, ce qui est pour le moins peu banal. Le train passe ici à Solre-sur-Sambre, sur la ligne 130A Charleroi - Erquelinnes. Le 26 juillet, après son retour à Tournai, la rame est renvoyée à vide à Châtelet pour nettoyage. En tête, les 2310 + 2360, photographiées à Forchies sur la ligne 112 entre Piéton et Marchienne. Laurent JOSEPH.



## Locomotives Diesel

### série 51

● Après révision à l'atelier d'Antwerpen-Noord, les deux premières 51 acquises par la société de travaux de voie *SECO-Rail* (voir *EN LIGNES 80* page 52) quitteront la Belgique, par bateau, à destination de l'Algérie. Il s'agit des 5101 et 5146.

● Deux autres 51, les 5105 et 5121 vendues à la société de travaux de voie *Ventura*, doivent également quitter la Belgique dans les prochains mois, à destination de l'Italie.



*La 6264 d'Infrabel est provisoirement équipée du module ETCS2 pour effectuer des tests préliminaires sur les L3 et L4 (voir EN LIGNES 72 page 36). Durant la seconde moitié du mois de juillet, elle a procédé à des parcours d'essais aux Pays-Bas sur la HSL-Zuid (Hoogsnellijn - ligne à grande vitesse) entre Barendrecht et la frontière belge. La photo du haut montre la 6264 prête au départ vers la HSL, le 25 juillet. A gauche se trouve un engin appartenant à la firme Die Lei GmbH, numéroté TVT 701 et servant à des parcours d'inspection de la ligne. La vue du bas montre le retour de la 6264 à la base de Zevenbergschen Hoek, le 25 juillet. A l'arrière-plan, on voit le pont permettant à la HSL Zuid de franchir la ligne Roosendaal - Dordrecht, et plus loin à l'horizon, le pont franchissant le Hollandsch Diep.*

*Photos : Peter HONIG.*



**PHOTO 81-30** →

Depuis le début du mois de juillet, B-Cargo engage des locomotives de la série 77/78 à Schaerbeek. Le 3 août, c'est la 7731 qui assurait la deserte de l'avant-port de Bruxelles, photographiée lors de la manœuvre d'une rame de céréales.

Jean-Luc VANDERHAEGEN.

**série 77/78**

● Actuellement, la SNCB dispose de 20 locomotives série 77 équipées des systèmes de sécurité néerlandais ATB et allemand PZB. Il s'agit des 7771 à 7790. Ces locomotives sont utilisées intensivement puisqu'elles parcourent chacune, en moyenne, plus de 10.000 km par mois. Pour renforcer le parc destiné au trafic vers l'Allemagne et les Pays Bas, la SNCB a décidé de transformer les 7866 à 7870 pour les rendre identiques aux 7771 à 7790. Une première loco est entrée à l'AC Salzennes fin août. Les 4 autres seront traitées dans le courant de 2008. L'équipement ATB sera prélevé sur les 55 ATB (5507, 5517, 5523, 5526 et 5533) qui redeviendront des 55 classiques.

● Depuis le début du mois de juillet, B-Cargo engage des locomotives de la série 77/78 à Schaerbeek. En général, trois machines sont utilisées : une pour les manœuvres à Schaerbeek-Formation, une pour la desserte de l'avant-port de Schaerbeek et la troisième pour les navettes entre Schaerbeek-Formation et Ruisbroek (trains Audi). Ces locomotives étant affectées à l'atelier d'Antwerpen-Noord, les engins engagés changent donc régulièrement.

Cette affectation a permis de libérer des locomotives des séries 73 et 82. Ainsi, la 7388 a été mutée de Schaerbeek à Charleroi-Sud le 19 juillet.

**série 82**

● La société de démolition *Recylux* (ex. LUXFER) d'Aubange à l'intention d'acquérir une locomotive de la série 82 pour remplacer la 8520 (voir page 56). Il s'agira probablement de la 8232.



Le 28 juin 2007, la 8257 a percuté un camion néerlandais qui avait franchi irrégulièrement un passage à niveau sur la Oosterweelsteenweg dans le port d'Antwerpen. Sous le choc, le poids lourd a été propulsé dans un bâtiment, lequel s'est partiellement effondré. Quant à la 8257, elle s'est mise en travers de la route. Vu l'amortissement des locomotives anciennes, il est fort probable qu'elle ne sera pas réparée et mise hors exploitation. Danny ADRIAENSEN.



### Automotrices

#### RER

● Trois constructeurs ont remis à la SNCB leurs propositions pour la construction des automotrices destinées au RER. Il s'agit de *Bombardier*, *Siemens* et *Alstom*.

Les automotrices seront triples et à simple niveau. Ce choix est pour le moins absurde : ce qu'il faut pour le RER, c'est du matériel de grande capacité, en l'occurrence des automotrices quadruples à deux niveaux. Avec ce choix, on verra aux heures de pointes des rames de quatre automotrices (12 voitures) avec 7 postes de conduite inutilisés...

Les responsables s'expliquent de ce choix par le fait que, aux heures creuses, du matériel de plus grande capacité s'avérerait non rentable. De plus, ils jugent qu'avec du matériel à deux niveaux, l'embarquement et le débarquement des voyageurs prendraient plus de temps. Il faut qu'on nous l'explique...

#### TGV

##### La DB entre dans le capital de Thalys

La DB a finalement accepté d'entrer dans le capital de la société *Thalys* à hauteur de 10%. Le capital est ainsi réparti entre la SNCF (62% contre 70% auparavant), la SNCB (28% contre 30% auparavant) et la DB (10%).

##### La SNCF loue les rames Eurostar NOL

Depuis le 2 avril 2007, la SNCF engage sur des relations Paris-Lille-Tourcoing quatre rames *Eurostar* dites *NOL* (North of London) qu'elle a louées à leur propriétaire anglais *EUKL* (*Eurostar UK Ltd*) pour une durée de 4 ans.

Actuellement, la SNCF utilise les rames 3301/2, 3303/4, 3305/6 et 3311/12. Deux rames supplémentaires devraient arriver fin 2007/début 2008. L'entretien des rames *NOL* louées s'effectue à l'atelier SNCF du Landy (nord de Paris).

Pour rappel, les 7 rames *NOL* (3301/2 à 3313/14) avaient été construites dans la perspective de services *Eurostar* devant



**PHOTO 81-31** L'automotrice 194 a été démolie à l'Atelier Central de Mechelen durant les mois de juin et juillet. Pour rappel, cette rame fut mise hors exploitation le 26 décembre 2005 à Oostende. Geert VAN DRIES, 22 juin 2007.



Comme signalé dans le EN LIGNES 77 page 35, le petit compartiment de 1<sup>e</sup> classe de la voiture AB des automotrices 900 a été déclassé en seconde classe à la suite d'une décision prise le 25 avril 2006. Dans le courant du mois de juin, les sièges en tissu de ce compartiment ont été recouverts de similicuir sur les 923, 930 et 948. Les banquettes des autres automotrices subiront la même opération. La photo montre l'ancien compartiment de 1<sup>e</sup> classe de la 930, dont le tissu des banquettes a déjà été remplacé par du similicuir, facilitant grandement les opérations de nettoyage et d'entretien. Michel SIMAR.

aller au-delà de London (Manchester, Birmingham, etc.). Vu la faible demande potentielle, ces services n'ont jamais été introduits. Certaines rames ont été utilisées par la compagnie britannique *GNER* pour des relations entre London et le Nord de l'Angleterre via la ligne de

la côte est.

La SNCF a profité de la disponibilité de ces rames pour leur faire assurer des trains auparavant assurés par des TGV Réseau bicourant (rames de la série 500) qui circulent maintenant sur le TGV Est.



**PHOTO 81-32** Le 7 juillet 2007, passage à Lesquin (au sud de Lille) du TGV 7074 Lille Flandres - Paris Nord assuré par la rame NOL 3305/3306. *Christian VANHECK.*

**PHOTO 81-33** Du 7 septembre au 20 octobre se déroulera en France et au Royaume-Uni la coupe du monde de rugby. Dans ce cadre, la SNCF a appliqué une livrée publicitaire sur la rame TGV Réseau tricourant n°4521. La présentation à la presse a eu lieu à Paris le 28 juin dernier. Le samedi 7 juillet, la rame 4521 assurait le train 9862 Perpignan - Bruxelles-Midi, ici en passage à Lesquin. *Christian VANHECK.*



## Voitures

### Départ des dernières K4

Les dernières voitures du type K4 qui subsistaient en Belgique ont quitté Schaerbeek le 6 juillet 2007 à destination du chantier de démolition *Steil* dans le port de Trier en Allemagne. Une K4 en trop mauvais état n'a pu quitter Schaerbeek et devra être démolie sur place ou réparée pour son expédition.

En définitive, aucune K4 n'a été revendue dans un pays de l'ex-URSS. Toutes ont en effet été ferrillées à Trier.

Le transfert du 6 juillet concerna 20 voitures K4, remorquées de Schaerbeek à Stockem par la 2377. C'est le 11 juillet qu'elles furent transférées de Stockem à Luxembourg.



Une vue de la démolition des voitures K4 dans le chantier du ferrailleur *Steil* dans le port de Trier.  
Tomas JURGEN, avril 2007.

Le 11 avril 2007, la rame de voitures K4 vient de quitter la gare de Stockem et passe au point d'arrêt de Viville. A droite de l'image, en contrebas, on distingue l'atelier de traction de Stockem. La 1817 assurera la remorque jusqu'à Luxembourg-Triage où elle cédera sa place à la 4001 (voir photo page ci-contre).  
Emile BECKER.





Le 11 avril, les K4 tractées par la 4001 des CFL franchissent la Moselle à Konz en Allemagne (ligne Wasserbillig - Trier). Emile BECKER.

**PHOTO 81-34** Le 6 juillet, départ de Schaerbeek en direction de Trier des dernières voitures K4. La 2377 assure la remorque jusqu'à Stockem. Pierre HERBIET.



### La fin des I5

Les dernières voitures-couchettes du type I5 ont été réformées par le PV n°01 de 2007. Elles se trouvent garées à Forest-Voitures et à Oostende.

Ces voitures furent construites à 45 exemplaires en 1967 par *La Brugeoise & Nivelles* à Brugge.

Victimes de la suppression des trains de nuit en 2003, elles n'ont pu survivre longtemps. Neuf d'entre elles ont été cédées en 2004 à *Infrabel* pour servir de voitures-dortoirs dans les trains de renouvellement des voies (voir *EL 66* page 47). La 14537 à quant à elle été vendue en 2006 à la chaîne de restaurant *Colmar*.

La SNCB ne possède donc plus que des voitures-couchettes du type I6. Celles-ci devraient rester utilisables pour une période de 5 ans.

Nous reviendrons ultérieurement plus en détails sur l'histoire des I5.



**PHOTO 81-35** La voiture-couchettes I5 14537 (UIC 51 88 50 70537-8) vendue à la chaîne de restaurants *Colmar* en 2006, a quitté Merelbeke après transformation, posée sans ses bogies sur une remorque routière. Le week-end du 28 juillet, elle se trouvait en escale le long de l'Escaut à Tournai.  
Pierre HERBIET.

### A propos de la modernisation des voitures du type M5

Comme on le sait, les 130 voitures à deux niveaux du type M5 subiront à partir d'octobre 2008 une transformation poussée. A l'issue de leur métamorphose, les M5 ressembleront fort aux M6. L'aménagement intérieur sera copié sur le design des M6, les fenêtres seront remplacées, un système d'information visuelle sera installé, les toilettes seront reconstruites, les portes seront à commande automatique, des prises de courant pour les ordinateurs seront disponibles en 1<sup>e</sup> classe, les cabines des voitures-pilotes seront pourvues de la climatisation. Les voitures arboreront la nouvelle livrée gris-blanc. En outre, le système de freinage et les bogies seront révisés. Tous les éléments seront fournis par *Bombardier*. Les deux premières voitures seront en fait entièrement traitées par *Bombardier* à Brugge, à titre de prototype. Afin d'apporter l'aide technique nécessaire à la SNCB, les quatre voitures suivantes seront modernisées ensembles par *Bombardier* et la SNCB. Les 124 voitures restantes seront entièrement modernisées par l'Atelier Central de Cuesmes, avec les éléments fournis par *Bombardier*. Une quarantaine de voitures par an jusqu'en 2011 seront ainsi traitées. La valeur du contrat avoisine les € 50 millions.

En outre, depuis le 10 mai 2007, les IR g 3408, 3413, 3416 Bruxelles-Midi - Turnhout, et 3427, 3430, 3435 Turnhout - Bruxelles-Midi, sont assurés par une rame de voitures à deux niveaux du type M5.

## Wagons

### Location de wagons porte-conteneurs

B-Cargo a pris en location auprès de la société *AAE* en décembre 2006 une série de 100 wagons porte-conteneurs à trois bogies. Avant leur mise en service, ces véhicules sont révisés à l'Atelier Central de Gentbrugge, puis re-loués à *IFB* (Inter Ferry Boats). En juillet 2007, 80 wagons étaient déjà en activité.

Ils portent le code lettre *Sggrs* et sont classés dans le type SNCB 3814H1 (numéros UIC 35 88 495 1 600 à 699). Leur gare d'attache est Zeebrugge.



Le *Sggrs* 3814H1 n° UIC 35 88 495 1 1632-5, à Zeebrugge-Voorhaven-West, le 6 juillet 2007.  
Christian DOSOGNE.



## Nouveaux disques de queue

Depuis le mois de juin, la SNCB équipe progressivement toutes ses locomotives de nouveaux disques de queue français du type Magelan. Afin d'éviter un arrêt aux points-frontières entre les réseaux belge et français pour le changement de lanternes de queue, les locomotives des séries 12 et 13 circulant sur le réseau français avaient déjà été équipées de ce type de disques en 2001.

Ces lanternes ont la particularité de posséder une autonomie de 24 mois sans rechargement. Une fois ce laps de temps dépassé, elles retournent chez le constructeur. Un pictogramme informant la présence de lanternes Magelan est apposé à proximité des cabines de conduite des engins qui en sont déjà pourvues.



Ci-contre à gauche : gros plan sur les nouvelles lanternes Magelan de la SNCB. Ci-dessus, le pictogramme apposé sur les engins pourvus de ce type de disques, comme ici sur la 7731.  
Laurent JOSEPH.

## Resquilleurs en hausse

En 2006, la SNCB a rédigé 207.613 constats d'irrégularité de personnes ayant voyagé sans titre de transport valable, correspondant à une hausse de 4,3 % par rapport à 2005 (199.000). Cette augmentation peut s'expliquer d'une part par la hausse du nombre de voyageurs (6 %), et d'autre part par les contrôles plus nombreux des brigades spéciales.

## Bientôt des ex. V100 de la DR en Belgique ?

Une demande a été introduite pour l'homologation de circulation d'anciennes locomotives Diesel du type V100 de la DR (Deutsche Reichbahn) sur le réseau belge. Il semblerait que la société néerlandaise RRF (Rotterdam Rail Feeding) (voir EN LIGNES 69 page 26) ait un projet pour engager des ex. V100 dans le port d'Antwerpen pour assurer des services de manoeuvres.



Le 2 juillet 2007, plusieurs opérateurs de la grande vitesse - la SNCB, la SNCF, la DB, Eurostar UK, Thalys, Lyria et Aléo - ont créé une nouvelle alliance baptisée "Railteam". Le but de Railteam est d'attirer plus de voyageurs de la route et de l'aérien vers le réseau à grande vitesse en Europe. Le chiffre de voyageurs dans les différentes gares devrait atteindre 25 millions à l'horizon 2010, soit 10 millions de plus qu'aujourd'hui. Pour cela, le réseau à grande vitesse sera étendu et renforcé, les correspondances améliorées et le choix des destinations élargi. Dès 2009, les voyageurs disposeront d'un billet unique pour tout le trajet grâce à la mise en place d'une plate-forme d'interconnexion des systèmes de distribution et de réservation, et ce aux meilleurs prix disponibles. En cas d'une correspondance manquée à la suite du retard d'un train Railteam, le voyageur pourra utiliser le prochain parcours Railteam sans avoir à passer au guichet pour modifier son billet, sans toutefois de garantie de place assise. Les voyageurs pourront à l'avenir également obtenir les horaires par SMS.

Dans l'avenir, d'autres partenaires pourraient rejoindre Railteam, comme par exemples les Chemins de fer italiens et espagnols.



## Extension de l'atelier de Charleroi-Sud

Les travaux d'agrandissement des installations de l'atelier de traction de Charleroi-Sud ont débuté au printemps. Ces travaux comportent deux projets importants. Le premier concerne la construction d'un nouveau hall d'entretien rapide d'une longueur de 126 mètres avec deux voies passantes. Il sera érigée à l'arrière du bâtiment actuel, en bordure de la ligne 130B. Le second projet est l'établissement d'un nouveau faisceau de garage de cinq voies de longueur variant entre 149 et 248 mètres, toutes en cul-de-sac, qui sera aménagé au fond des installations. Ce remodelage des installations entraînera un réaménagement du plan des voies. Le nouveau hall couvert de deux voies sera construit sur l'espace libre visible au centre de l'image, contre la ligne 130B se trouvant à l'extrême droite. Un nouveau faisceau de garage de cinq voies sera établi vers le fond, en direction du terril visible à l'arrière plan. L'amorce des nouvelles voies est déjà en place. Laurent JOSEPH, 19 juillet 2007.



**PHOTO 81-36** Depuis le 11 décembre 2006, les 4000 des CFL atteignent plusieurs fois par jour la gare de Virton, en tête de trains P en provenance de (Luxembourg) - Rodange. Le 25 juillet, la 4016 stationne à Virton. Serge MARTIN.

**PHOTO 81-37** Le 11 décembre 2006 également, la SNCB a réinstauré le trafic voyageurs entre Virton, Athus et Arlon via Rodange. Le 25 juillet, le 4121 vient de changer de front à Rodange et attend le départ vers Athus et Arlon. Serge MARTIN.





**PHOTO 81-38 ↑ - PHOTO 81-39 ↓** Dans le cadre de l'homologation de la circulation sur le réseau belge des rames à deux niveaux des CFL tractées par des locomotives de la série 3000 des CFL, un train d'essai composé de la 3012 et de quatre voitures a parcouru les lignes Rodange - Virton et Luxembourg - Arlon, le 20 juin 2007.

Christian VANHECK.



### Prémices du nouvel horaire de décembre 2007

Le nouvel horaire de décembre 2007 sera marqué par divers changements, parfois importants. Voici une première liste des principales modifications :

- le service *Benelux* sera supprimé et remplacé par une nouvelle relation Bruxelles-Midi - Amsterdam CS assurée par *NS Highspeed*. Dans une première phase, les trains continueront à circuler via les lignes classiques. Ils ne desserviront plus la gare de Berchem-Antwerpen;
- *Thalys* Paris - Amsterdam : ils circuleront via la jonction Nord-Sud et desserviront de ce fait la gare d'Antwerpen-Centraal au lieu de Berchem-Antwerpen;
- adaptation des horaires des *Eurostar* à la suite de la mise en service de la totalité de la ligne à grande vitesse vers London, avec report du terminus à London St Pancras;
- ligne 50A section Bruxelles-Midi - bifurcation de Lombeek : à la suite du début des travaux de mise à quatre voies, l'horaire des trains sera allongé de 3 à 6 minutes;

- les IR n Jambes - Charleroi - Bruxelles - Antwerpen - Essen seront supprimés. En compensation, une nouvelle relation sera créée entre Essen et Bruxelles-Midi; les IC N Antwerpen-Centraal - Bruxelles-Midi seront prolongés jusqu'à Charleroi-Sud et les IR k Tournai - Charleroi seront directs de Mons à La Louvière et prolongés jusqu'à Jambes; une relation Mons - Charleroi omnibus est créée;
- suppression des IR b Bruxelles-Midi - Antwerpen-Centraal;
- les trains L Antwerpen - Geraardsbergen ne desserviront plus toutes les gares sur la ligne 25 (Antwerpen - Bruxelles);
- création d'un nouveau train L entre Bruxelles et Antwerpen;
- création d'une troisième relation horaire sur la ligne 59 Antwerpen-Centraal - Gent-St-P., avec arrêts à Berchem, Antwerpen-Zuid, Beveren, St-Niklaas, Lokeren et Gent-Dampoort. Les IC C ne desserviront plus la gare d'Antwerpen-Zuid;
- l'EC 91/90 "Vauban" Bruxelles - Interlaken aura désormais Zürich comme terminus. En outre, le 91 circulera entre Bruxelles et Luxembourg avec le sillon horaire et les arrêts de l'IC J 2107, lequel sera supprimé ! De même, l'EC 296 "Jean MONNET" Basel - Bruxelles circulera le samedi

entre Luxembourg et Bruxelles avec l'horaire et les arrêts de l'IC J 2133 supprimé.

### Réouverture du point d'arrêt d'Evergem

Depuis le 10 juin, le point d'arrêt d'Evergem, sur la ligne 58 Gent-Dampoort - Eeklo, est à nouveau accessible aux voyageurs. Cette gare fut fermée en 1958 dans le cadre du rehaussement de la ligne à cet endroit pour cause de construction du canal de ceinture (Ringvaart). L'urbanisation de la commune avec une forte croissance du nombre d'habitants et la congestion du trafic routier ont poussé le Groupe SNCB et la commune à réfléchir à un nouveau point d'arrêt. Ce dernier, équipé de quais semi-hauts, est doté de sièges, d'un éclairage de qualité, d'une installation de sonorisation et d'un abri à vélos couvert de 42 places. Un escalier et une rampe, facilement accessibles à toutes les catégories de voyageurs, permettent de remédier à la dénivellation par rapport à la place de la gare. Le groupe SNCB a investi 500.000 euros dans le projet et la commune a contribué à la moitié du financement de la rampe d'accès.

### La 225 027 de Railion a perdu sa robe beige-turquoise

Les deux dernières locomotives Diesel de la série 225 de *Railion* qui étaient encore habillées de la livrée beige-turquoise ont perdu cette décoration. Parmi celle-ci se trouve la 225 027 (ex. 215 027, Krupp 5048/1970), une des machines équipées pour circuler sur le réseau belge au départ d'Aachen West. Après révision, elle est ressortie repeinte dans la décoration rouge "verkehrsrot". La seconde machine est la 225 091, qui pourrait partir en Italie.



**PHOTO 81-40** Le 25 septembre 1992, la 215 027 remorqua un train spécial entre (Münster) - Aachen Hbf et Oostende, composé de voitures historiques. Le train traverse la gare de Bruxelles-Nord. La locomotive a par la suite été renumérotée dans la série 225, lors de leur mutation vers DB-Cargo (aujourd'hui Railion). Elle était la dernière 225 dans la livrée beige-turquoise. J-L VANDERHAEGEN.



## Parcours d'homologation d'une G2000-3

Après les machines des variantes Belgique/Pays-Bas/Allemagne (comme par exemple les 500 1607 et 500 1608 du *Rurtalbahn* utilisées par *Transport* - voir page 54) et Belgique/Pays-Bas (les 500 1615 et 500 1616 de Fret SNCF - voir *EN LIGNES* 80 page 61), *Vossloh* présente maintenant une variante France/Belgique de sa famille G2000-3. Sur ces locomotives, la fonction MEMOR (dispositif de répétition des signaux) nécessaire pour circuler sur le réseau belge est réalisée par un équipement d'un autre fournisseur que pour les deux premières variantes. Pour cette raison, la 500 1641 a effectué le 9 août un parcours d'essais Kinkempois - Liège G - Glons - Hasselt - Aarschot - Leuven - L.36A - Kinkempois en tête de trois voitures du type M4. La locomotive était peinte aux couleurs d'*ECR* (Euro Cargo Rail), filiale de la compagnie britannique *EWS* (société acquise par la DB en juin 2007 - voir page 33).



### PHOTO 81-41 ↑↑

La G2000 prête au départ à Kinkempois, tandis que la 36009 manoeuvre à proximité.

Christian VANHECK.

### PHOTO 81-42 ↑

Passage du parcours d'essai à Villers-St-Siméon sur la ligne 34 entre Liège et Glons.

Christian AUQUIERE.

### PHOTO 81-43 →

A Hasselt, le train fut arrêté quelques instants devant un signal imposant l'arrêt.

Hans PAULUS.



### Nouveau service pour Transport

Depuis le 12 juillet 2007, *Transport* assure une seconde relation marchandise sur le réseau belge, entre Piacenza (Italie) et Zeebrugge-Voorhaven-West. Il s'agit d'un train de conteneurs circulant les mardis et jeudis :

**41546** : Aachen West 04.00 - Montzen 04.27/08.34 (relais de conducteur et prise de gazoil) - Hasselt 09.41 - Mechelen 10.47 - Gent St.P. 11.50 - Brugge 12.40 - Zeebrugge-Voorhaven-West 13.10

**41547** : Zeebrugge-Voorhaven-West 19.10 - Brugge 19.23 - Gent-St.P. 20.08 - Montzen 23.29/23.36 - Aachen West 00.00.

En général, ces trains sont tractés par une locomotive Diesel du type G2000 du *Rurtalbahn*, portant le numéro V201.



Depuis le 16 juillet, *r4c* assure la traction d'un train de ciment au départ de l'usine CBR de Visé jusqu'à Schwedt/Oder en Allemagne. Il ne circule que quelques fois par mois (4 fois en juillet, 5 fois en août), avec l'horaire suivant :

**26440** : Montzen 05.51  
Visé raccordement CBR 06.26

**47283** : Visé raccordement CBR 15.16  
Montzen 15.55/16.30  
Aachen West 16.54



Le 13 juillet, arrivée de la PB 02 de r4c dans le raccordement CBR de Visé. Ci-dessous, départ du train 47283 du raccordement CBR vers la ligne 24 à Visé. Wim DE RIDDER.



Le 19 juillet 2007, passage à Dendermonde du train "Transport" 41547 Zeebrugge - Piacenza, remorqué par la V201 (VSTF 5001 607 / 2005) du *Rurtalbahn* (RTB). Du 01-03-2006 au 07-12-2006, cette machine fut prise en location par ERS, puis par le RTB. Wim DE RIDDER.



## Fret SNCF : roulement des 467400 en Belgique

En plus de la relation vers Tessengerlo, les locomotives Diesel de la série 467400 de Fret SNCF assurent un aller-retour vers Quenast et un second vers Lessines :

49857 Aulnoye 09.01 - Quenast 11.26

48758 Quenast 13.05 - Aulnoye 15.05

49855 Aulnoye 16.27 - Lessines 17.56

49856 Lessines 18.55 - Aulnoye 20.25

49864 Lille Dél. 03.00 - Tessengerlo 07.17

48866 Tessengerlo 12.37 - Lille Dél. 16.48

Notons au passage que Fret SNCF a entamé la construction d'un dépôt de locomotives à Antwerpen-Noord.

## CFF Cargo

CFF Cargo (Chemins de fer Fédéraux Suisses) a introduit une demande auprès de la SNCB pour assurer dans le futur l'entretien de ses locomotives à l'atelier d'Antwerpen-Noord. Il s'agit probablement de machines électriques qui assureront des trains directement jusqu'au port d'Antwerpen dès l'électrification de la ligne Aachen - Montzen.



## Arrivée de la seconde 80

La Carrière CUP de Lessines a réceptionné sa deuxième 80 le 18 juin 2007. Numérotée RT. 80.02, il s'agit de l'ex. 8034 entièrement révisée et remotorisée avec un moteur Diesel Caterpillar.

**PHOTO 81-44** Parallèle entre les deux 80 devant la remise CUP de Lessines. A gauche, la RT. 80.01, (ex. 8020); au centre, un des quatre locotracteurs Cocke-rill; à droite, la RT. 80.02 (ex. 8034).

**PHOTO 81-45** Ci-dessous, une vue du transfert de la RT. 80.02 assuré entre Monceau et Lessines par les 7832 et 7740, ici en passage à Papignies. Pierre HERBIET, 18 juin 2007.



Le 19 juillet 2007, la 467563 de Fret SNCF a assuré un train spécial entre Lille et le port d'Antwerpen. Le train franchit le pont rail-route de Melsele, situé à Kallo sur la rive gauche de l'Escaut.  
Wim DE RIDDER.



## ERS

Après réparation, la Class 66 n° 6602 de ERS a pu reprendre du service plus tôt que prévu. A plusieurs reprises, des parcours d'étude de lignes furent organisés pour le personnel d'ERS, entre Rotterdam et Zeebrugge ou Merelbeke. Le premier eut lieu le 6 juillet jusqu'à Zeebrugge-Voorhaven-West. Le train était formé d'une dizaine de wagons porte-conteneurs vides. Le service commercial débutera dans les prochains jours.

↖ Le 6 juillet, départ du port de Zeebrugge du train d'écolage ERS en direction de Rotterdam.

Christian DOSOGNE.

← PHOTO 81-46

Passage du même train lors de son parcours Rotterdam - Zeebrugge. On remarquera que les deux faces avant de la locomotive ne présentent pas la même décoration.

Jean-Luc VANDERHAEGEN.

**Recylux : démolition de la 8520**

↓ PHOTO 81-47

La 8520, acquise par la société de démolition Luxfer (aujourd'hui Recylux) à Aubange en 2003, a été à son tour ferraillée au mois d'avril, à la suite d'une avarie grave à son moteur Diesel. Voici une vue datant du 8 novembre 2004, où on la voit manoeuvrer des voitures du type M2. A gauche, on voit la 2239 servant de "mur de soutènement" à une pyramide de ferrailles constituée de voitures du type M2 et de locomotives des séries 22 et 82. Pierre HERBIET.





## STIB : livraison des Boa

La STIB a entamé la réception des nouvelles rames de métro du type Boa. En provenance d'Espagne, elles sont d'abord transportées par camion jusqu'à l'atelier STIB de Haren, où les rames sont testées sur la voie d'essai avant d'être envoyées au dépôt de Delta.



↑ Ce transfert s'effectue par rail, via la ligne 26 de la SNCB, à l'aide de deux locomotives des séries 73 et/ou 82 encadrant la rame. Le 19 juillet, la troisième rame attend son départ de Haren vers Delta. Voici un parallèle entre la 7392, la rame de métro et le nouveau tramway 3031. Rappelons que la STIB a commandé 15 rames de Metro de la nouvelle génération chez CAF (Construcciones y Auxiliar de Ferrocarriles) en Espagne.



←↑ Une fois la rame encadrée par la 7390 et la 7392, le train quitte le raccordement de l'atelier de Haren pour se retrouver sur la ligne 26. A hauteur du point d'arrêt de Haren, il changera de sens de marche et se dirigera, à contre-voie vers Delta. Ces transferts se déroulent en fin de soirée, après la circulation des derniers trains de voyageurs desservant la ligne 26.



→ A Delta, la machine se trouvant en queue est désaccouplée, puis la rame de métro est tirée au-delà de l'aiguillage donnant accès au dépôt STIB de Delta. Après que l'aiguillage a été tourné, la rame est refoulée dans le raccordement. La photo montre le refoulement de la seconde rame vers le raccordement STIB de Delta, le 20 juin 2007. La locomotive se trouve dans la courbe menant vers Etterbeek. A gauche on voit les installations du dépôt de Delta et le tunnel de la ligne 1 B du métro en direction de Herrmann-Debroux.  
Photos : Christian DOSOGNE.



### 194

**Constructeur :** Atelier Central de Mechelen  
**Livraison à la SNCB :** 31-12-1962  
**Numérotation :** 228.194 : 31-12-1962  
 194 : 01-01-1971  
**Dépôts successifs :** Schaerbeek : 31-12-1962; Oostende: 31-05-1964; Schaerbeek : 06-12-1967; Oostende : 01-06-1974; Kinkempois : 17-03-1980; Hasselt : 24-05-1982; Merelbeke : 1984; Kortrijk : 28-05-1990; Merelbeke : 1997; Oostende : 07-01-2002; Charleroi-Sud : 14-12-2003; Oostende : 2004.  
**Mise hors exploitation :** 26-12-2005  
**PHOTO 81-48** *Holleken, 22 février 1980. Jean-Luc VDH.*



### 8066

**Constructeur :** La Brugeoise & Nivelles, Nivelles  
**Livraison à la SNCB :** 30-10-1963  
**Numérotation :** 260.066 : 30-10-1963  
 8066 : 01-01-1971  
**Dépôts successifs :** Monceau : 30-10-1963  
 Schaerbeek : 17-05-1966  
 Salzannes : 29-01-2004  
**Mise hors exploitation :** 01-03-2003 puis 26-03-2006  
 Vendue à Gleisfrei (I)  
**PHOTO 81-49** *Le 2 août 2001, la 8066 manoeuvre des wagons de pigeons à Schaerbeek. Pierre HERBIET.*



### 8067

**Constructeur :** La Brugeoise & Nivelles, Nivelles  
**Livraison à la SNCB :** 06-11-1963  
**Numérotation :** 260.067 : 06-11-1963  
 8067 : 01-01-1971  
**Dépôts successifs :** Monceau : 06-11-1963  
 Schaerbeek : 09-05-1966  
 Salzannes : 29-01-2004  
**Mise hors exploitation :** 01-03-2003 puis 26-03-2006  
 Vendue à Gleisfrei (I)  
**PHOTO 81-50** *Bruxelles-Petite-Ile, 15 avril 2002. Pierre HERBIET.*



### 8068

**Constructeur :** La Brugeoise & Nivelles, Nivelles  
**Livraison à la SNCB :** 28-11-1963  
**Numérotation :** 260.068 : 28-11-1963  
 8068 : 01-01-1971  
**Dépôts successifs :** Monceau : 28-11-1963  
 Schaerbeek : 12-04-1966  
 Salzannes : 29-01-2004  
**Mise hors exploitation :** 01-02-2002 puis 26-03-2006  
 Vendue à Gleisfrei (I)  
**PHOTO 81-51** *Avant-port de Schaerbeek, 20 mars 1999. Pierre HERBIET.*



## 8069

**Constructeur :** La Brugeoise & Nivelles, Nivelles

**Livraison à la SNCB :** 28-12-1963

**Numérotation :** 260.069 : 28-12-1963  
8069 : 01-01-1971

**Dépôts successifs :** Monceau : 28-12-1963  
Schaerbeek : 25-03-1966  
Salzannes : 29-01-2004

**Mise hors exploitation :** 01-03-2003 puis 26-03-2006  
Vendue à Gleisfrei (I)

**PHOTO 81-52** *Schaerbeek, 30 janvier 1981.*  
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



## 8201

**Constructeur :** Ateliers Belges Réunis, Familleureux

**Livraison à la SNCB :** 08-11-1965

**Numérotation :** 262.001 : 08-11-1965  
8201 : 01-01-1971

**Dépôts successifs :** Antwerpen-Dam : 1965  
Oostende (Brugge) : 1976  
Merelbeke : 1997  
Schaerbeek : 01-07-2001

**Mise hors exploitation :** 01-08-2005

**PHOTO 81-53** *Atelier de Schaerbeek, 08 avril 2004.*  
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



## 8220

**Constructeur :** Ateliers Belges Réunis, Familleureux

**Livraison à la SNCB :** 12-04-1966

**Numérotation :** 262.020 : 12-04-1966  
8220 : 01-01-1971

**Dépôts successifs :** Kinkempois (Gouvy) : 12-04-1966

**Mise hors exploitation :** 12-03-2006  
Démolie en 2006

**PHOTO 81-54** *Gouvy, 3 décembre 1986.*  
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



## 8241

**Constructeur :** La Brugeoise et Nivelles, Nivelles

**Livraison à la SNCB :** 28-04-1966

**Numérotation :** 262.041 : 28-04-1966  
8241 : 01-01-1971

**Dépôts successifs :** Monceau : 28-04-1966  
Antwerpen-Dam : -1976  
Saint-Ghislain (Tournai) : -1983  
Oostende (Brugge) : 30-04-1995  
Merelbeke : 24-05-1998  
Schaerbeek : 15-12-2002

**Mise hors exploitation :** 12-03-2006

**PHOTO 81-55** *Atelier de Schaerbeek, 8 avril 2004.*  
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



# WAGON CITERNE TYPE 2000G2 Ucs

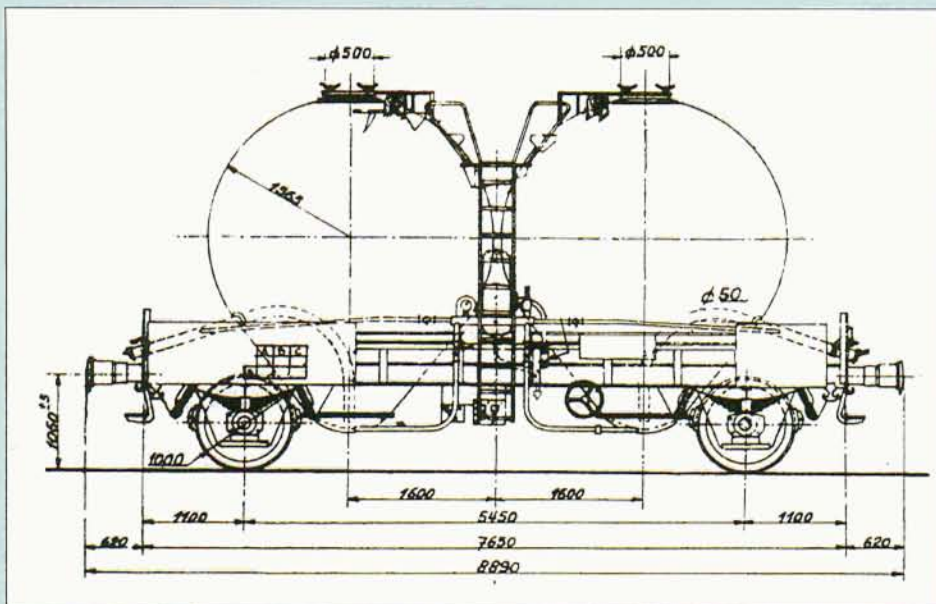
La SNCB mit en service de 1963 à 1964 une série de 50 wagons-citernes spéciaux à deux essieux pour le transport de produits pulvérulents, tels que ciment, soude, chaux, engrais,...

Ils se composaient de deux réservoirs en forme de boule de 3,130 m de diamètre à l'extérieur, d'une capacité chacun de 17.000 litres. Chaque boule possédait une ouverture de remplissage d'un diamètre de 50 cm. La vidange s'effectuait par air comprimé, au départ d'une installation fixe adéquate. Il suffisait d'accoupler un tuyau flexible entre l'installation d'air et la vanne du wagon qui était située aux extrémités entre les buttoirs. Ils étaient numérotés 1.049.050 à 1.049.099 type SNCB

2000G, puis UIC 21 88 910 5 050 à 099 type SNCB 2000G2, et portaient le code lettre Ucs (U = wagon spécial, c = déchargement par air comprimé, S = apte à 100 km/h).

Leur charge maximale autorisée était fixée à 27,2 t. Pour pouvoir circuler à 100 km/h, la charge ne pouvait dépasser 23,2 t.

Les Ucs 2000G2 furent réformés du milieu des années 1980 à 1995, le tout dernier ayant été mis hors service en février 1995. Un de ces wagons est conservé par la SNCB-Holding (Patrimoine) et se trouve à l'abri-musée d'Haine-Saint-Pierre.



## Ucs type 2000G2

Effectif :	50
Année construction :	1963
N° SNCB :	1.049.050 à 099
N° UIC :	21 88 910 5 050 à 099
Type SNCB :	2000G2
Code lettre :	Ucs
Masse moyenne à vide :	12,8 t
Charge maximale :	27,2 t
Volume de transport :	34 m <sup>3</sup>
Longueur totale :	8,890 m
Largeur totale :	2,680 m
Hauteur totale :	4,275 m
Vitesse maximale :	100 km/h

Le wagon Ucs type 2000G 1.049.090, photographié à sa sortie d'usine. A l'avant du véhicule, entre les buttoirs, on aperçoit la tuyauterie de prise d'air pour la vidange des réservoirs. Collection PFT.





**PHOTO 81-56** Le 5 janvier 1985, peu avant la gare de Viane-Moerbeke, passage du train de ciment vide 39890 Sint-Niklaas - Obourg. En tête, la 6254 de Ath. Les deux premiers wagons sont des Ucs 2000G2, les autres, plus récents, sont des types 2000G3 à 6.

**PHOTO 81-57** Ce train ne circulait que le jeudi. Suivant les époques, sa traction était assuré par une 59 de Merelbeke ou une 60 de Saint-Ghislain, comme ce fut le cas le 17 septembre 1987. Le convoi est photographié à Petit-Enghien, sur la défunte section Braine-le-Comte - Enghien de la ligne 123, à peu près à l'endroit où passe aujourd'hui la ligne LGV1. La rame comporte quelques Ucs 2000G2, dont les deuxième et troisième wagons, facilement reconnaissables à la forme sphérique de leurs citernes. J-L VANDERHAEGEN - S. MARTIN.



## Le plateau blanc - Mons, été 1953

Je n'étais pas assez matinal pour être présent lors du départ de ce train de marchandises. Mais j'ai conservé un souvenir précis de son retour et de la curiosité qu'il pouvait susciter. Il s'agissait d'un service local reliant Mons à Frameries en suivant le tracé de l'époque, par Cuesmes-Nord. Des cheminots du terroir m'expliquèrent que cet aller et retour ne serait plus nécessaire le jour où un pont détruit depuis la guerre serait réparé, permettant de joindre Frameries à Saint-Ghislain en passant par Flénu-Produits et Monsville, soit le tracé de la ligne 102 des années 1930, rebaptisée 98C par après. Ce pont (celui de la gare de Saint-Ghislain, ndlr) fut reconstruit en 1955, si je ne me trompe, et la traction des trains fut assurée alors par la remise de Saint-Ghislain.

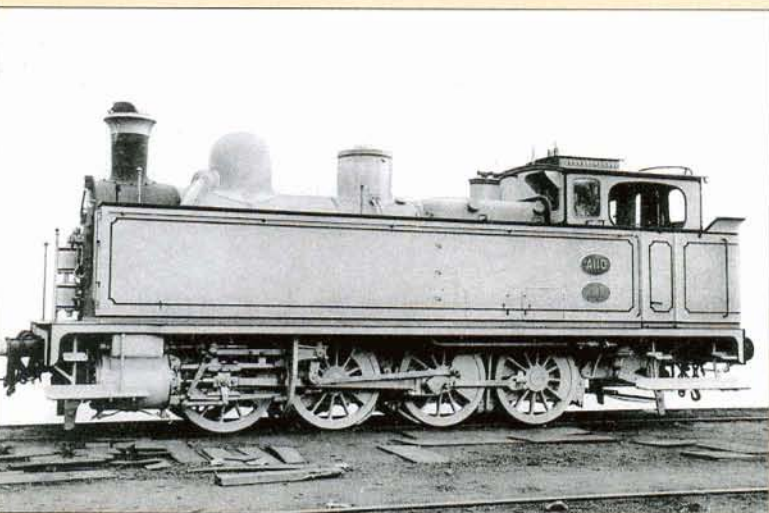
Mais ma question spontanée, en 1953, a mis du temps à recevoir une réponse. Pourquoi les deux locomotives du type 53 de la remise de Mons alors affectées à ce service étaient-elles affublées de tenders ? Montaient-elles donc sur un plateau désertique où les puits étaient à sec et la pluie rarissime ? Emportaient-elles pour cela des réserves d'eau suffisantes pour ne pas mourir de soif ? A Mons, une explication hautement logique me donna enfin satisfaction. L'eau disponible sur le plateau calcaire de Frameries aurait rapidement encrassé les chaudières des locomotives si celles-ci n'avaient pas emmené leur approvisionnement en eau montoise, bien plus pure. Et la comparaison avec les machines du type 53 de Jemelle montant travailler sur le plateau de Marloie avec leurs tenders me fut présentée comme un argument décisif.

A Frameries, des anciens de la Compagnie du Nord-Belge défendaient un point de vue différent. A les entendre, le dépôt en rotonde de Frameries - dont le bâtiment existait encore, bien que fort délabré - et ses pompes à eau avaient hébergé et abreuvé leurs locomotives pendant des dizaines d'années sans que celles-ci tombent plus vite en panne que celles de l'Etat. Avec une obstination teintée de nostalgie, ils rappelaient qu'en 1944 et 1945, la SNCB s'était fort bien contentée de leur remise restée disponible après que celle de Mons ait péri sous les bombes. Les machines du type 41 de l'Etat abritées là-haut s'étaient-elles plaint du calcaire ? En passant, les cheminots du Nord-Belge, pourtant devenus agents de la SNCB, parlaient plus volontiers de l'Etat par rapport à leur Compagnie d'origine. Quoique l'expression des Chemins de Fer de l'Etat belge fut restée courante dans la population ouvrière, à l'époque : "Notre usine est raccordée à l'Etat", ou encore : "ce sont des wagons de l'Etat", entendait-on souvent.

Les fameuses locomotives type 53 à tenders de Mons formaient un service avec une machine en série et une en réserve. Elles s'appelaient 53.210 FMS et 53.298 FMS. La première était née aux Forges, Usines et Fonderies de Haine Saint Pierre en 1909 (numéro de constructeur 1031). Livrée à l'Etat sous le numéro 4110, elle devint la 5510, puis la 53.210 à la SNCB. J'ignore où elle a vécu jusqu'en 1946, année où on la trouvait déjà à Mons. Après dix ans de service, elle entra à l'Atelier de Salzinnes en avril 1956, fut radiée en juin, et y mourut en août de la même année. La seconde naquit chez Gilain en 1913 (numéro de constructeur 59). Entrée à l'Etat sous le numéro 4198, elle connut très vite la guerre et la saisie par l'autorité prussienne. Retrouvée par la Commission interalliée de récupération du matériel (CIRM), elle revint en Belgique pour être affectée à Saint-Ghislain le 21 janvier 1919. Mutée à Kinkempois le 27 juin 1924, elle y devint la 5598 et y travailla jusqu'à sa mutation vers Trois-Ponts, le 19 avril 1942. Après un séjour à Montignies, elle aboutit à Mons sous le numéro 53.298. Je l'y ai encore notée en juillet 1957, sans son tender. Elle fut radiée à Mons le 15 juillet 1960.

Je crois que l'un des deux tenders concernés était d'origine prussienne (KPEV), avec une capacité de 22 mètres cubes. J'ai vu, vers 1956, sur une voie de garage oubliée au pied du pont de Jemappes, à Mons, un tender belge de 24 mètres cubes, à l'abandon. Il aurait roulé, m'a-t-on dit, avec la 36.093. Avait-il servi, ensuite, à une des deux machines que nous venons de décrire ? Merci à ceux qui s'en souviennent de me donner de leurs nouvelles.

Philippe PIRNAY.



Une photographie d'usine de la 4110 de l'Etat Belge, future type 53 n° 5510 puis 53.210. Construite par Haine-Saint-Pierre en 1909 sous le numéro 1031, elle fut mise en service le 25 novembre 1909, et radiée au dépôt de Mons en juin 1956.  
Photo : collection PFT.

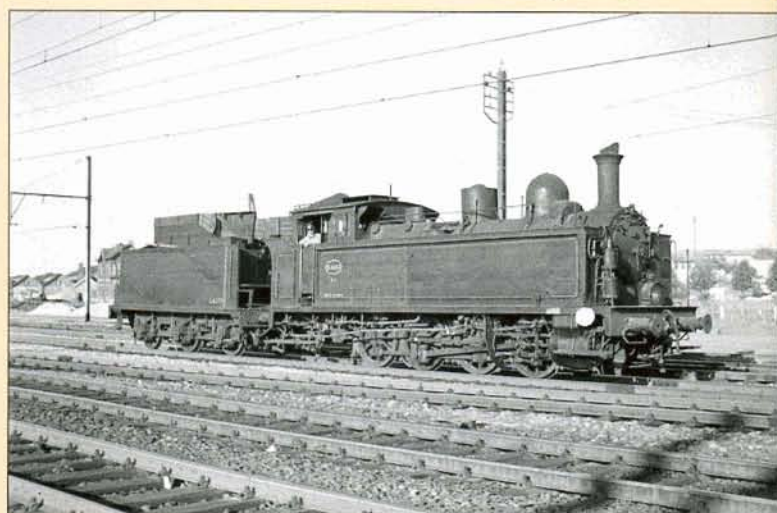


PHOTO BD-266 Trois type 53 de Jemelle étaient accouplées à un tender afin d'assurer les service de manoeuvres en gare de Marloie, laquelle était dépourvue de point d'alimentation en eau. Ici, la 53.010, à Marloie, le 14 juin 1957.  
Photo : Bruno DEDONCKER, collection PFT ©.

## Un brin d'archéologie ferroviaire...



Le centre de Neufvilles était évité par le vicinal, en raison de nombreuses rues sinueuses. On voit ici le tracé de la ligne, qui passe entre deux constructions récentes, et le passage à niveau à quatre files de rails. B. DIEU.

Neufvilles, petite gare située sur la ligne 96 entre Mons et Soignies, où le bâtiment en briques rouges a été rafraîchi il y a quelques années... Qui peut soupçonner que, devant cette gare, subsiste toujours une voie vicinale qui n'est plus utilisée depuis 1958 ?

### Un peu d'histoire

La ligne Bruxelles - Mons a été ouverte à la circulation en 1842 ; ce n'est pourtant qu'à la fin du mois d'août 1864 que sera mise en service la gare de Neufvilles, établie au hameau de la Gage, entre le village et la route Mons - Bruxelles qui passe au lieu-dit Reine de Hongrie, à Casteau. Rapidement, cette nouvelle infrastructure va susciter de nouveaux débouchés ; la route Neufvilles-Village - gare est pavée et une voie d'évitement pour le chargement et le déchargement des marchandises est posée dès mars 1865, facilitant ainsi le développement de l'activité locale. Le bureau des Postes est inauguré près de la gare en 1872, complété en 1874 par un "poste télégraphique". Une sucrerie vient s'établir à proximité de la gare en 1872, ainsi qu'une brasserie et une distillerie, qui nécessitent l'installation d'une grue sur la cour à marchandises. Enfin, en 1875, un atelier de construction de pièces mécaniques, avec fonderie de fer et de cuivre et machine à vapeur, viendra s'ajouter aux industries existantes. Ces activités provoquent le développement du bourg, avec la construction de maisons ouvrières, l'ouverture de quelques estaminets et même d'un hôtel !

### Les carrières et le rail

Vers la fin du XIX<sup>e</sup> siècle s'ouvrent les carrières du Chypot, à la limite de Neufvilles et Soignies, qui produisent de la pierre bleue, brute ou travaillée. Ces carrières sont pourtant éloignées de la gare de Neufvilles d'environ cinq kilomètres, et il est exclu d'assurer le transport de la marchandise sans un recours au rail... Or, en 1897, le conseil communal de Neufvilles demande à la SNCV (Société nationale des Chemins de fer Vicinaux) d'examiner la création d'une ligne ferrée (à voie métrique) devant relier Casteau à Chaussée-Notre-Dame-Louvignies, en passant par Neufvilles-Gare, Neufvilles-Village et les carrières du Chypot. La pierre de Neufvilles pourrait ainsi être évacuée au meilleur prix et entrerait en concurrence avec celle produite à Soignies et aux Ecaussinnes... Ce tronçon joignant la gare aux Carrières est mis en service le 14 août 1901, et a la particularité de comporter quatre files de rails, la voie normale encadrant la voie métrique. Ce stratagème permet d'acheminer aux carrières les wagons du "grand" chemin de fer, sans avoir recours à un transbordement. La traction des wagons sera confiée à la SNCV. Un petit dépôt, à une seule voie, est construit à proximité de la gare ; il permet d'entretenir la locomotive, d'y effectuer le plein d'eau et de charbon.

Dans les années trente, le tram à vapeur est remplacé par l'autorail, pour limiter les frais d'exploitation. Mais en 1952 déjà, la SNCV propose de remplacer le tram par un service d'autobus, ce qu'accepte le conseil communal de Neufvilles. Il reste alors à régler le problème des carrières, qui doivent toujours acheminer la production par rail.

La SNCV accepte donc de poursuivre la desserte marchandises avec son matériel moteur (au départ du dépôt de Casteau) jusqu'en 1958, année où elle décide unilatéralement de démonter l'ensemble de la ligne, y compris l'embranchement des carrières !

Une solution sera trouvée grâce à l'entente entre les différents intervenants : la SNCV démonte la voie métrique mais laisse à disposition des carrières l'assiette et la voie normale, la SNCB maintient le raccordement en gare de Neufvilles, et le raccordé assure le transfert des wagons de la carrière à la gare. Cette situation persistera jusqu'en 1973 semble-t-il, année où le trafic par train est arrêté par la carrière.

### Que reste-t-il aujourd'hui ?

Le dépôt vicinal de Casteau d'abord, est toujours debout ; s'il n'abrite plus qu'un ou deux bus TEC destinés au service de la ligne 15 Mons - Casteau - Soignies, il est le lieu de garage des véhicules de l'ASBL Bus & Cars, qui conserve et restaure des anciens autobus vicinaux et autres. On peut d'ailleurs voir quelques spécimens garés le long du chemin d'accès. De Casteau (centre) à la gare de Neufvilles, le tracé du vicinal, établi pour majorité en site propre, est toujours bien visible. Si vous passez en train de Mons vers Soignies, peu avant la gare de Neufvilles, vous remarquerez du côté gauche que le passage supérieur construit au début des années quatre-vingt et qui a remplacé le passage à niveau, est plus large. Il a dû tenir compte de l'assiette vicinale qui passait à cet endroit, pourtant défermée depuis plus de trente ans...

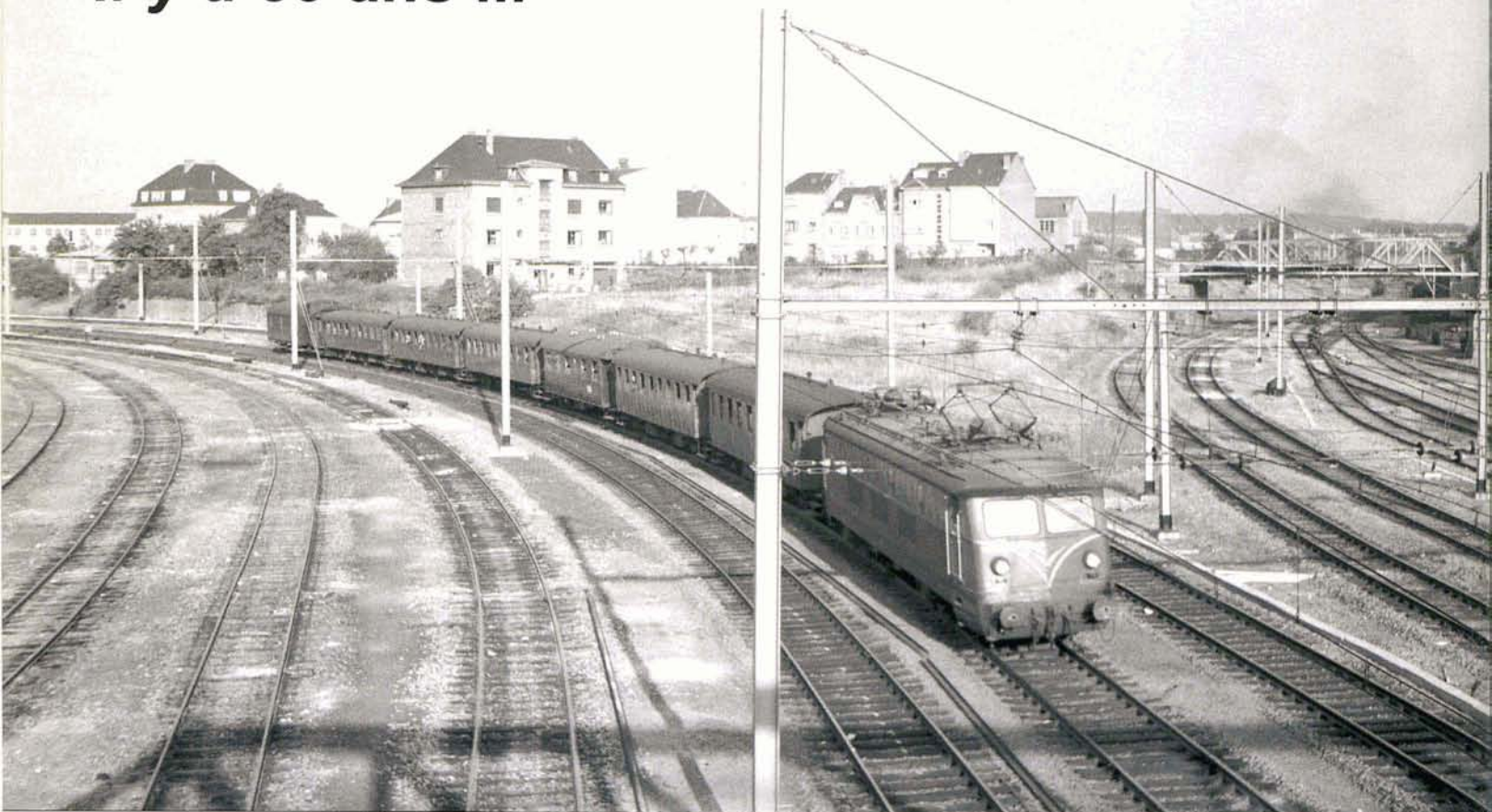
Devant la gare de Neufvilles, la voie métrique est toujours encastrée dans les pavés sur une longueur d'environ cinquante mètres. Vu le peu de circulation routière, elle est parfaitement intacte... Plus loin, à hauteur de la cour à marchandises, le petit dépôt a été démoli au début des années nonante. Mais la maisonnette attenante est toujours présente, transformée en habitation. Enfin, le raccordement du Chypot est toujours ferré. La voie normale s'inscrit dans la campagne jusqu'aux carrières, se jouant des courbes et évitant les maisons... A certains passages à niveau, les voies métrique et normale traversent encore les rues. Des panneaux en tôle "Domaine SNCV, interdit de circuler sur la voie", ont malheureusement remplacé les poteaux en fonte... Mais la SNCV n'existe plus depuis 1990 ! Toutefois, le raccordement n'est plus embranché aux voies SNCB : l'aiguille de jonction a été démontée au début des années nonante, entraînant dans la foulée l'enlèvement du signal mécanique à panneau pivotant qui protégeait l'accès en gare. Les carrières du Chypot se sont développées mais n'ont plus recours au rail pour aucun transport. Si vous passez par Neufvilles, prenez le temps de retourner cinquante ans en arrière...

Baudouin DIEU.



La gare de Neufvilles côté place. La voie vicinale est toujours encastrée dans les pavés. Mais le bus a remplacé le tram depuis 55 ans... DIEU.

**il y a 50 ans ...**



**PHOTO BD-265** Le 31 août 1957, l'omnibus 5181 Luxembourg 18.15 - Arlon 19.14 tracté par la 123.027, quitte la capitale du Grand-Duché. La rame est composée d'anciennes voitures à trois essieux des CFL, originaires du réseau Prince Henri.

Photo : Bruno DEDONCKER, collection PFT ©.

Après avoir participé au festival vapeur de Mariembourg, la locomotive à vapeur 5621 du GAR retourne vers Luxembourg par ses propres moyens. Le 18 juillet 1981, elle rallie Kinkempois à Gouvy et passe en plein effort à Bovigny. La 5621 est l'ex. 52.3504 des Chemins de fer autrichiens, acquise par le GAR en septembre 1978 pour remise au look CFL. Construite par Krauss-Maffei en 1943 pour la DRG (52.3504), elle est une soeur de la 26.101 du PFT construite en même temps chez Krauss-Maffei (DRG ex. 52.3554). Pierre HERBIET.

**il y a 25 ans ...**





**il y a 25 ans ...**



**PHOTO 81-58** En 1982, un ancien autorail unifié U150 de la série X 5800 de la SNCF, transformé en véhicule d'auscultation des voies pour la société Matrix Industrie, effectua une tournée sur le réseau belge. Le 2 septembre, il était garé à Verviers en attente de sa prochaine mission. Les X5800 de la SNCF furent construits à 55 unités de 1953 à 1954. Ils étaient équipés d'un moteur Diesel Renault ou Saurer de 160 CV, et pouvaient circuler à 90 km/h. Les derniers ont été réformés en 1977. *Pierre HERBIET.*

**PHOTO 81-59** Après sa transformation avec un équipement pour le chauffage électrique des trains de voyageurs, la 6215 ressortit de l'Atelier Central de Salzinnes le 21 octobre 1982 et effectua un parcours d'essais entre Ronet et Jemelle. Le lendemain, elle réalisa un second parcours sur le même trajet. Nous la voyons ici le 22 octobre en passage à Hogne, sur la section Ciney - Marloie, en route vers Jemelle. *Jean-Luc VANDERHAEGEN.*

**il y a 25 ans ...**



## PFT-Editions



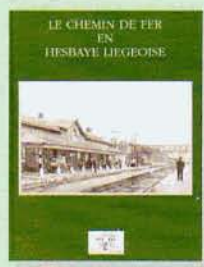
**IC-IR 1984-2004**  
 Le "Plan IC-IR" en image, avec toutes les gares supprimées ou rouvertes durant cette période.  
 A4 - 216 pages  
 400 photos  
 € 35,00 - 1250 g



**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



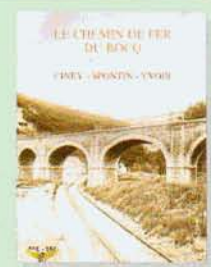
**PROMENADE FERROVIAIRE AU PAYS D'ATH**  
 Description de toutes les lignes de l'étoile d'Ath.  
 A4 - 268 pages  
 242 photos - 30 plans  
 € 10,00 - 860 g



**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



**NOS CHEMINS DE FER 1 Les polycourant**  
 Recueil photo ayant pour thème les locomotives polycourant belges et étrangères circulant sur le réseau belge.  
 132 pages - 126 photos couleurs - couverture cartonnée  
 € 27,00 - 750 g



**NOS CHEMINS DE FER 2 Autorails 1980-2005 volume 1**  
 Recueil photo ayant pour thème les autorails SNCB durant la période 1980-2005. Ce premier tome reprend les séries 40-41-43-44 et 45.  
 112 pages - 106 photos couleurs - couverture cartonnée  
 € 25,00 - 700 g



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



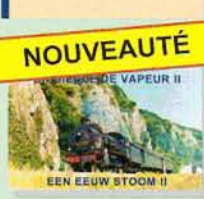
**HISTOIRE DE LA SIGNALISATION tome II**  
 Ce deuxième tome traite de l'histoire complète de la signalisation mécanique.  
 A4 - 252 pages  
 220 photos  
 € 35,00 - 1250 g



**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



**UN SIECLE DE VAPEUR - Tome II**  
 Recueil photo présenté en 5 chapitres : 1835 à 1930; 1931-1945; 1946-1966; vapeurs industrielles et vicinales; vapeur aux Pays-Bas, France, Allemagne et Luxembourg.  
 21 x 27 cm - 134 photos N-B € 27,00 - 750 g

## En Lignes

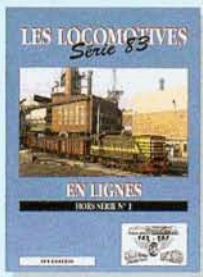
### EN LIGNES

- abonnement 2007 (débuté au 01-01-2007)
  - Belgique € 36,00
  - étranger (Europe) € 42,00
  - étranger (hors Europe) € 49,00



- numéros 19 à 20 par numéro : € 3,97 100 g
- numéros 41 à 45 par numéro : € 7,50 210 g
- numéros 46 à 52 par numéro : € 7,50 260 g
- numéros 53 à 58 par numéro : € 7,00 260 g
- numéros 59 à 80 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**

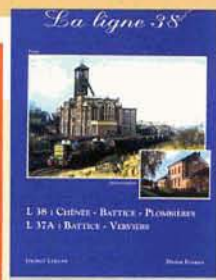


**hors série n°3**  
**LES LOCOMOTIVES TYPE 230-231**  
 A4 - 60 pages  
 80 photos  
 € 12,27 - 210 g



**hors série n°4**  
**LES LOCOMOTIVES SERIE 92**  
 A4 - 80 pages  
 100 photos  
 € 14,75 - 255 g

- Le rail bruxellois en images (PFT-Edition) € 11,20 750 g
- Vapeur en Belgique - tome I (par Phil Dambly) € 48,34 1390 g
- Vapeur en Belgique - tome II (par Phil Dambly) € 48,34 1905 g
- La ligne du Luxembourg (Ed. CFFL) € 24,60 765 g
- Les locos polycourant de Paris-Bruxelles - volume I € 36,69 400 g
- volume II € 36,69 550 g
- Les Vicinaux du groupe de Leuven € 24,54 800 g
- En Belgique sur les rails d'autrefois (Ed. du Cabri) € 32,23 750 g
- Les Vicinaux du Brabant € 42,14 1300 g
- BRUXELLES - TERVUREN (Ediblanchart) € 57,00 1250 g
- Architecture des gares (tome I) € 46,64 1050 g
- Architecture des gares (tome II) € 46,64 1050 g
- Balade vicinale en Belgique € 45,00 1095 g
- La ligne de Han-sur-Lesse à la grotte de Han € 49,00 1300 g
- La ligne 38 (G. LEJEUNE, D. FUNKEN) € 23,00 750 g

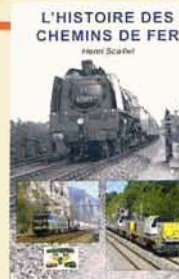


**LA LIGNE 38**  
L'histoire de la ligne Chênée - Plombières et Battice - Verviers. Format A4, 182 pages, plus de 300 photos. Prix : € 23 + frais de port (750 g). Communication : L38

## NOUVEAUTÉS

### L'HISTOIRE DES CHEMINS DE FER

Henri Scaillet raconte à sa façon l'histoire des chemins de fer, en décrivant en détail les situations qu'il a connues. Le livre comporte 208 pages en noir et blanc, avec 200 photos et dessins. Prix : € 20 + frais de port (750 g). Communication : CF Scaillet.



## Photos

### Photos EN LIGNES

Les photos publiées dans EN LIGNES et portant un numéro (par exemple PHOTO 81-24) peuvent être obtenues au format 10x15 cm en couleurs, sauf les numéros suivis de la mention NB (par exemple PHOTO 81-29 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 28-11-2007; date de livraison: +/- 15-01-2008. 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](http://www.pftsp.be)

- Prix par photo € 3,72 7 g

### Photos-thèmes

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

- N° 6 : Les automotrices ex. SNCB en Italie € 10,00 75 g
- N° 30 ■ : Un samedi-midi à Lot (EL 38 p. 12) € 30,00 75 g
- N° 36 : Locos à vapeur préservées par la SNCB € 10,00 75 g
- N° 38 : Les signaux mécaniques de Florenville € 10,00 75 g
- N° 40 : La gare de Schaerbeek-Formation € 10,00 75 g
- N° 42 : Locomotives séries 52-53-54 en vert "1970" € 10,00 75 g
- N° 44 : La locomotive 8275 € 10,00 75 g
- N° 47 : Les 60/61 en vert "1970" (15 photos) € 15,00 105 g
- N° 48 : L'atelier de Bertrix € 10,00 75 g
- N° 49 : Les 62/63 en vert "1970 Salzinnes" € 10,00 75 g
- N° 50 : Les 62/63 en vert "1970 Latour" € 10,00 75 g
- N° 51 : Voyage d'adieu des locos série 80 € 10,00 75 g
- N° 52 : Les 62/63 en vert "1970 Kortrijk" € 10,00 75 g
- N° 53 : Automotrices postales (15 photos) € 15,00 105 g
- N° 57 : Locotracteurs série 91 € 10,00 75 g
- N° 59 : Les 5122 et 5135 en Italie € 10,00 75 g
- N° 60 : Vapeurs chinoises € 10,00 75 g
- N° 61 : Les 62 en activité au Luxembourg € 10,00 75 g
- N° 62 : Les autorails avant le plan IC-IR - série 1 € 10,00 75 g
- N° 63 : Les autorails avant le plan IC-IR - série 2 € 10,00 75 g
- N° 64 : Les autorails avant le plan IC-IR - série 3 € 10,00 75 g
- N° 65 : Les 3600 CFL € 10,00 75 g
- N° 66 : Les 7301 à 7335 € 10,00 75 g
- N° 67 : Les locotracteurs de la série 91 € 10,00 75 g
- N° 69 : Fourgons-générateurs (voir EN LIGNES 70) € 10,00 75 g
- N° 70 : Les voitures Wegmann CFL € 10,00 75 g
- N° 71 : La 2302 (voir EN LIGNES 72) € 10,00 75 g
- N° 72 : Trains TEE (voir EN LIGNES 73) € 10,00 75 g
- N° 73 : La 5117/5001 (voir EN LIGNES 74) € 10,00 75 g
- N° 74 : Locomotives série 22 en vert € 10,00 75 g
- N° 75 : La ligne 141 Court-St-Etienne - Genappe € 10,00 75 g
- N° 76 : Matériel belge en Italie (voir EN LIGNES 77) € 10,00 75 g
- N° 77 : Essais avec divers matériel (voir EN LIGNES 77) € 10,00 75 g
- N° 78 : La 8020 des CUP € 10,00 75 g
- N° 79 : Essais de la TRAXX en Belgique € 10,00 75 g
- N° 80 : La P8 et la 1603 CFL sur la L128 € 10,00 75 g

### PHOTO-THEME 81 : les automotrice Benelux

Prix € 10 + frais de port (75 g.) - Communication : PHOTO-THEME 81



## Articles divers

### Pin's

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

### Cartes postales

- Série 1 à 7 (12 vues SNCB + CFL par série) € 3,72 105 g
- CP 8 à 17 : 10 cartes noir et blanc des gares de Spontin, Frameries, Ciney (2 X), Gouvy, St. Ghislain, Trois-Ponts, Remouchamps et Huy : € 5,00 80 g
- CP 21-28 : 8 cartes des gares de Dorinne, Evrehailles (2 X), Purnode, Mons (2 X), St. Ghislain, et du viaduc d'Yvoir € 4,00 60 g
- CP 29-36 : 8 cartes des gares de Brugge, Oostende, Marbehan, Bruxelles € 4,00 60 g

### Calendriers LOCO

- Années disponibles : 1979, 1980, 1982-1989, 1991-1993, 1995, 1997, 1998, 2003, 2005 : par calendrier : € 5,00 750 g

- LOCO 2007 : € 5 (derniers exemplaires)**

### 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 par virement sur le compte bancaire 001-1201789-35 du PFT Mons, ou selon les modalités reprises à la page 3. Tous nos articles sont disponibles lors des journées "Portes ouvertes" de notre abri-musée de St-Ghislain (réduction de 10% aux abonnés sur présentation de la carte).

FRAIS D'ENVOI : calculez le poids des articles commandés et ajoutez le montant des frais d'envoi à votre commande. Tarifs autres poids et autres destinations : sur demande.

	BELGIQUE	EUROPE
jusque 100 g	€ 1,10	€ 2,20
jusque 250 g	€ 1,70	€ 4,50
jusque 350 g	€ 1,70	€ 4,50
jusque 500 g	€ 2,70	€ 7,90
jusque 1000 g	€ 2,70	€ 7,90
jusque 2000 g	€ 3,80	€ 13,10
jusque 5000 g	€ 7,60	

ARTICLE EN VOIE D'ÉPUISEMENT

