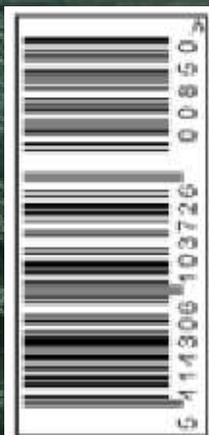


EN LIGNES



REVUE BIMESTRIELLE
N° 85 - JUIN 2008 - € 8,50
SUISSE : 13,70 CHF
N° AGREATION : P501041 - BUREAU DE DEPÔT : 9000 GENT 1
EDITEUR RESPONSABLE : KOOB J-P, SQUARE VERGOTE 6, 1200 BRUXELLES

Patrimoine Ferroviaire et Tourisme



Toerisme en Spoorpatrimonium

La saison 2008 atteint maintenant sa vitesse de croisière, après un démarrage sur les chapeaux de roues ! En effet, après le Hoyoux, la Méhaigne et le Bocq, notre train vapeur s'en est allé au festival vapeur de Maldegem avant de profiter d'un repos bien mérité qui sera mis à profit pour effectuer les contrôles obligatoires. Et ce sera alors reparti pour les circulations estivales sur la ligne du Bocq et la fin de saison au CFV3V à Mariembourg !

Parallèlement, la restauration du matériel se poursuit plutôt bien : la 5183 est en phase finale de peinture, la 5941 a retrouvé sa robe verte, une voiture M1 a été complètement restaurée et la 9209 s'apprête à recevoir sa peinture définitive.

Dans le même temps, la SNCB-Holding et le PFT mettaient au point la convention finale de Saint-Ghislain et de la ligne du Bocq, deux éléments majeurs de notre activité qui nous sont concédés pour 27 ans. De quoi pouvoir planifier l'avenir sereinement !

Sur le front des publications, le deuxième recueil de photos consacré aux autorails est à l'impression; il sera suivi du tome 3 consacré à la vapeur et d'un ouvrage sur les transports publics entre 1945 et 1960. Encore de beaux moments de lecture en perspective...

NOS CHEMINS DE FER 3

AUTORAILS 1980-2005 - tome 2

Voici le troisième recueil de photos de notre nouvelle collection "Nos chemins de fer". Il fait suite au précédent ouvrage qui traitait des autorails des séries 40, 41, 43, 44 et 45. Celui-ci reprend les autorails des séries 46 et 49, mais également les autorails ES, historiques et de réseaux étrangers en Belgique. L'ouvrage comprend 106 photos couleurs avec légendes bilingues.

€25

Autorails - Motorwagens
1980-2005 - tome 2 - deel 2

NOS CHEMINS DE FER - ONZE SPOORWEGEN - 3

Format oblong 21 x 15 cm - couverture cartonnée rigide - reliure au fil de lin. Parution : septembre 2008.
€ 25 + frais d'envoi (poids 600 g). Communication : "Autorails 2". Voir les modalités de paiement reprises en page 3.

Petites annonces

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

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

A VENDRE : Marc Hélin, spécialiste du Vicinal, vient d'éditer un pin's (l = 25 mm) représentant une motrice BN aux couleurs vicinales. Il peut être obtenu par versement de la somme de € 5 sur le compte 063-0117303-65 de Marc Hélin.



Précisions

EN LIGES 83

page 38 : "Une rame tractée sur la ligne 144" quelques lecteurs nous ont écrit pour demander la raison pour laquelle cette relation circule entre Jemeppe-sur-Sambre et Gembloux à vide alors qu'elle pourrait être à charge. La raison est simple : la gare de Jemeppe-sur-Sambre ne dispose pas d'agent de triage (manoeuvre) autorisé à intervenir sur un train SNCB. A Gembloux par contre, on trouve encore un agent de triage SNCB... C'est ça le nouveau chemin de fer belge...

Rectifications

EN LIGES 84

page 44 : la dernière 110 en décoration orange d'origine fut la 12766 sortie de l'AC Salzennes le 1er février 2008.

PFT-agenda

- **Samedi 28 juin** : voyage PFT
- **Prochaines circulation sur la ligne 128** : voir détails page 65. A ne pas manquer les circulations de la P8 les week-ends des 19 au 21 juillet et des 15 au 17 août.
- **Samedi 13 et dimanche 14 septembre** : journées du Patrimoine en Wallonie; ouverture au public du musée du rail de Saint-Ghislain; présence de la P8 64.169 en chauffe; possibilité de monter à bord.
- **Samedi 27 et dimanche 28 septembre** : festival vapeur du CFV3V à Mariembourg; présence du PFT avec la P8; voyage d'approche au départ de Charleroi vers Mariembourg; plus d'infos et bulletin d'inscription dans le prochain EN LIGNES.

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 DE GIETER, Christian DOSOGNE, Pierre HERBIET, Serge MARTIN, Alain DEFECHEREUX, Eric VAN HOECK, Walter PINET.

Remerciements (par ordre alphabétique)

Patrice AIROLDI, Dominique ALLARD, Felipe ARANDA, Christian AUQUIERE, Emile BECKER, William BOECKX, John BRAUNS, Eric CHEVALIER, Roger CRIKELAIRE, João CUNHA, Jan DEGROOT, Wim DE RIDDER, Hubert DESCHEPPER, Michel DUHAUT, Philippe GOUSSET, Dave HABRAKEN, Michel HANSENS, Laurent JOSEPH, Gérald KOWARIK, Gilbert LAURENT, François-Xavier LEEMANS, Bruno MALFAIT, Tomas MEYER-EPPLER, Charles OCSINBERG, Geert PACKET, Christian RUQUOY, Siemens, Michel SIMAR, la SNCB, Yves STEENEBRUGGEN, Marc STRIFFELER, Daniel THIELEMANS, Michel VALERE, Christian VANHECK, Tomas VAN WETTEREN, Kristof de VEIRMAN, Eddy VERVOORT, Bram ZUIDWEG.

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 - Belgique
☎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 2008

Pour recevoir "EN LIGNES" 6 fois par an, il suffit de verser une cotisation annuelle de € 36 (étranger : € 42) selon les modalités de paiement reprises ci-dessous, en mentionnant "ABO 2008". 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 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 désirent 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

COUVERTURE AVANT

C'est le 20 mars 2008 que les 5101 et 5146 acquises par la société française SECO-Rail ont été embarquées dans un cargo au port d'Antwerpen (dok IJsland) à destination de l'Algérie. La 5146 se trouve dans les airs tandis que la 5101 attend son tour sur le quai. Philippe HOMBROECKX.

EN LIGNES 85 - JUIN 2008

sommaire



8

Traxx série 28



16

Embarquement pour l'Algérie



24

Le matériel RER est commandé



26

La fin des M4 bordeaux



2 PFT-Service - Editorial

4 News PFT

4 voyages - affrètements
6 Chemin de fer du Bocq

8 Actualité belge

8 statistiques
8 locomotives
12 sortie de la première V250
16 5101 et 5146 Seco-Rail
24 le matériel RER est commandé
25 les Desiro de Siemens
26 toutes les M4 sont renouvées
34 wagons
35 new Infrabel
36 les "Centers" d'Antwerpen
38 divers
39 sociétés privées

42 Actualité étrangère

42 France
43 Allemagne
44 Pays-Bas
46 Europe
47 Telex
48 vapeur en ex-Yougoslavie

52 Les Carrières CUP

60 Il y a ...

62 La voiture 47.324

64 Hier - Aujourd'hui

66 PFT-Boutique

COUVERTURE ARRIERE

PHOTO 85-01 Le 29 mars, notre P8 effectua des navettes au départ de Statte vers Moha (ligne 126) et Marchin (ligne 127). Elle franchit ici le Hoyoux à Huy-Sud en direction de Marchin. Christian AUCQUIERE.

PHOTO 85-02

Le 28 mars, par manque de locomotives, la 1182 dut remorquer l'IC J 2216 entre Luxembourg et Arlon, vu au passage à Rixensart (voir page 8). Jean-Luc VANDERHAEGEN.



VOYAGES AFFRETEMENTS

samedi 1er mars 2008

"Françoise Dolto, la fureur de vivre"

La 64.169 était la vedette ce samedi du tournage d'une séquence du film "Françoise Dolto, la fureur de vivre".

Le train, composé de cinq voitures, a d'abord emprunté la ceinture ouest de Bruxelles (ligne 28) puis s'est dirigé vers Quenast. Le réalisateur voulait en effet prendre une scène du convoi - l'express Paris - Kobenhavn (!) - dans une campagne sans caténaire et virer le train, ce que permettait ce détour par la ligne 115.

Après avoir rejoint Clabecq, le train fut sollicité pour simuler plusieurs départs; la journée s'est terminée par le tournage de plans où les acteurs - essentiellement des enfants d'une dizaine d'années - devaient quitter le convoi en courant.

Rendez-vous sur le grand écran pour la découverte de ce long métrage...



PHOTO 85-03 *Le 1er mars, notre P8 effectua sa deuxième sortie de l'année pour le tournage d'un film français dont des séquences ont été tournées à Schaerbeek, Quenast et Clabecq. La 64.169 est sensée remorquer l'express Paris - Kobenhavn...
Geert PACKET / PFT.*

samedi 29 mars 2008

Le samedi 29 mars, le PFT profitait du transfert de la 64.169 vers Ciney pour parcourir les vallées de la Méhaigne et du Hoyoux, au départ de Statte (ligne 125 Namur - Liège), respectivement vers Moha et Marchin.

Cinq trains, composés de quatre voitures AK (2 SNCB Holding et 2 PFT), de

la voiture-buffet et de la voiture d'accompagnement, étaient proposés au public : deux vers Moha et trois vers Marchin.

La traction était assurée par la P8 tandis que la 6077 était accrochée en queue pour éviter les manœuvres de rebroussement à chaque parcours.

Le succès fut au rendez-vous, puisqu'environ 1100 personnes ont été transportées, dont 250 amateurs.

PHOTO 85-04 *Passage entre Tubize et Quenast (ligne 115) de l'express Paris - Copenhague.*

PFT.





Le 29 mars, la 64.169 redescend la ligne 126 de Moha vers Statte. La foule était au rendez-vous au point qu'il a fallu, pour un parcours, refuser des voyageurs par manque de place.
François-Xavier LEEMANS.

Ces deux lignes sont, en service régulier, parcourues uniquement par des trains de marchandises qui desservent la carrière *Carmeuse*, à Moha, et *TDM* (Tôleries Delloye-Matthieu) à Marchin. C'était donc l'occasion, à 40 km/h maximum, de les parcourir à toute vapeur...

Un beau succès de foule pour un voyage somme toute destiné à une clientèle "grand public".

samedi 12 avril 2008

Ce n'est pas la première fois que le PFT roule pour le GTF liégeois. Cette fois-ci, l'autorail 4605, stationné à Ciney, était affrété pour une découverte des raccordements situés le long de la Meuse. Le départ était donné sous la coupole de la nouvelle gare de Liège-Guillemins

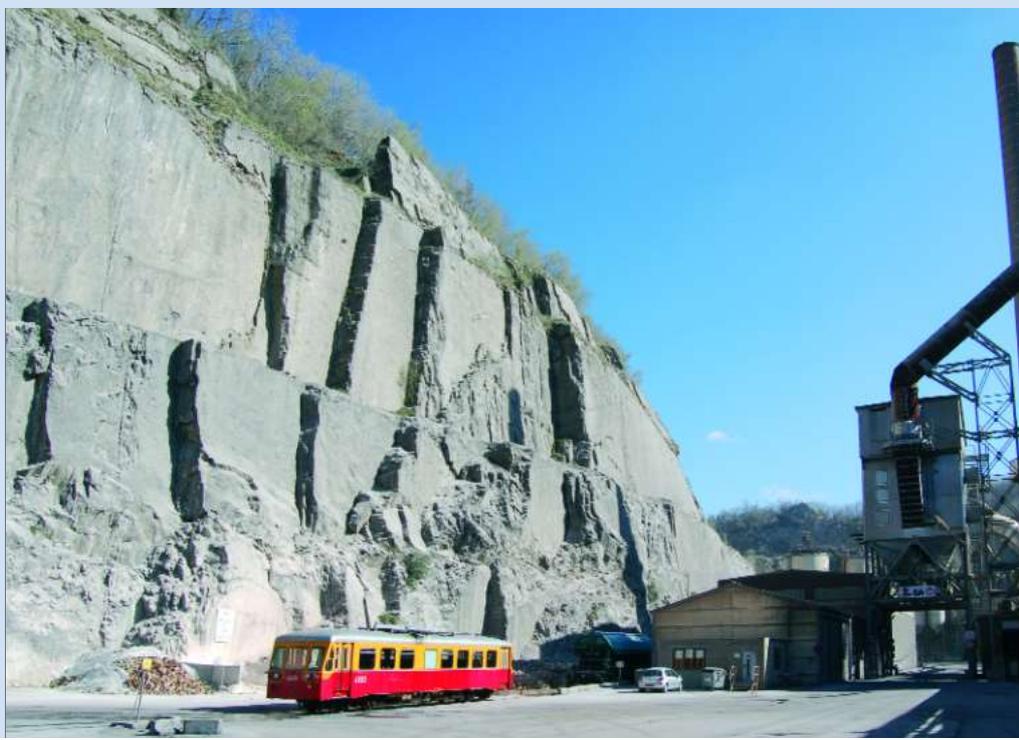
PHOTO 85-05 Lors de l'excursion organisée par le GTF, le 4605 s'est aventuré dans les impressionnantes installations de la carrière et fours à chaux de Dumont-Wauthier à Hermalle-sous-Huy. Un tunnel permet d'accéder dans ces installations situées dans un véritable cratère.

PFT.

à 8h30; l'autorail, presque complet, s'est d'abord rendu à Engis au raccordement Prayon. Ensuite, il a gagné Hermalle-sous-Huy pour une visite du raccordement très particulier Dumont-Wauthier, dont le site de production et les silos de chargement de la chaux sont accessibles par un ... tunnel ! L'après-midi a permis la découverte des

lignes 126 Statte - Marchin et 127 Statte - Moha, parcourues deux semaines auparavant par les trains vapeur.

A l'issue de la journée, le 4605 a rejoint son domicile de Ciney, où il assure les parcours spéciaux sur la ligne 128 avant d'y reprendre le service régulier à la fin juin.



Chemin de Fer du Bocq

Et voilà, à peine la saison 2007 terminée que celle de 2008 commence ! Les circulations pascales pour le public "individuel" ont été une réussite au point de vue de la fréquentation et le carnet de commande pour les groupes ne désemplit pas... ce qui est très encourageant !

Les 12 et 13 avril, une association néerlandaise a loué le train vapeur pour une séance de prises de vues. La 64.169 était orientée cheminée côté Purnode le samedi et dans l'autre sens le dimanche après virage sur le triangle de Ronet.

Le 20 avril, le 4605 a été très largement mis à contribution à l'occasion des 150 ans de la Brasserie du Bocq de Purnode. En effet, la brasserie avait sollicité le PFT pour assurer des navettes entre Spontin et Purnode afin de délester le parking trop exigu de ce petit village. Un bus relevant la correspondance de l'autorail assurait la navette entre la gare de Purnode et le village distant de 1,5 km, que l'on atteint par une route sinueuse en fort rampe. C'était donc une mission de transport exceptionnelle qui était confiée au *Chemin de Fer du Bocq*. Environ 1500 personnes ont embarqué dans notre autorail qui a donc assuré une rotation non-stop sur la partie basse de la ligne. Au niveau des travaux, une nouvelle voie de garage va prochainement être construite à Dorinne-Durnal pour faire face aux travaux de modernisation programmés de la gare de Ciney et qui empêcheront le garage du matériel PFT sur place.

Pour le reste, la gare de Dorinne-Durnal continue de retrouver son lustre d'antan avec la mise en peinture des barrières et bordures de quai ainsi que la finition des "jardins" du chef de gare. Des bordures de quais supplémentaires ont été réceptionnées, ce qui permettra la mise en place du quai 2 de Spontin ainsi que le prolongement du quai de Purnode.

En ce qui concerne le locotracteur *Cockerill* de Haut-le-Wastia, après de nombreux jours de remise en état technique, les premiers essais en ligne se sont soldés par un échec. Après analyse, il s'est avéré que la boîte embrayage/convertisseur de couple était complètement usée. De plus, le moteur Diesel présentait des signes de faiblesse au joint de culasse. Bref, au vu des travaux encore à entreprendre (carrosserie, câblage électrique, circuit pneumatique) il a été décidé d'arrêter les frais et de consacrer l'énergie des bénévoles à d'autres tâches. Le locotracteur a été rendu à son ancien propriétaire...

Encore une fois, les tâches ne manquent pas (travaux de peinture, entretien du matériel, travaux de voie et signalisation, exploitation, accompagnement des groupes, etc.). N'hésitez pas à rejoindre la bande de copains déjà en place! (Contactez Alain 0477/989.123)

PHOTO 85-07 *La neige est tombée sur notre pays alors que l'on ne l'attendait plus ! Le 25 mars, le 4605 passe dans les environs de Gemmenne au décor tout maculé de blanc.*
Christian AUCQUIERE.



PHOTO 85-06 *Le 25 mars, la 202.020 a transféré les 5128 et 5149 de Saint-Ghislain à l'Atelier Central de Salzinnes. La 5128 (qui pourrait être vendue à une société se trouvant dans le port de Dunkerque) doit y subir une révision des bogies et essieux, et le moteur de la 5149 doit être réglé. La 202.020 effectuait son premier trajet après la révision complète de son moteur Diesel. Passage à Franière.* Chr. AUCQUIERE.

En vue d'un affrètement privé sur la ligne du Bocq les 12 et 13 avril, le PFT a loué deux voitures M1 au Stoom Centrum Maldegem. Elles furent transférées le 11 avril d'Eeklo à Ronet par la 202.020, ici en passage à Wondelgem. Kristof de VEIRMAN.





PHOTO 85-08 Les 12 et 13 avril 2008, une association néerlandaise a affrété la 64.169 sur la ligne 128 dans le but de réaliser des photos. Le premier jour, la P8 était orientée avec la cheminée côté Purnode, tandis que le lendemain elle parcourut la ligne avec la cheminée côté Ciney. Pour ce faire, la locomotive fut virée durant la nuit au triangle de Ronet. La rame était formée de trois voitures du type M1 : une du PFT reconnaissable à la bande jaune, repeinte spécialement pour l'occasion, et deux du Stoom Centrum Maldegem. Ces trois voitures arboraient la livrée à deux tons de vert. Rencontre insolite de la P8 et d'une Citroën Trac-tion à Senenne.

Photos Dave HABRAKEN - Tim HAESEVOETS / PFT.

PHOTO 85-09 Pendant que la P8 se ravitaillait à Dorinne-Durnal, la 202.020 profitait de l'occasion pour effectuer, les deux jours, un aller-retour entre Dorinne et Purnode. Cette vue a été réalisée juste avant l'entrée du tunnel de Durnal en direction de Dorinne.



RECTIFICATIONS

EN LIGES 81

page 36 : la date indiquée de démolition des 2305, 2554, 5308, 5502, 5504, 5524 et 5524 est en fait celles de leur vente à un ferrailleur; la véritable date de leur démolition est celle communiquée dans le *EN LIGNES 84* page 32.

EN LIGNES 78 p. 22 et 81 p. 36

la date de renumérotation de la 707 en 978 est le **09-02-2007**

EN LIGES 83

page 55 : dans la fiche de radiation de la 7385, il y a : Mise hors exploitation : 03-01-2006, il faut : 03-**07**-2006

EN LIGES 84

page 32 : la date de sortie de révision et de la renumérotation de la 998 / 729 est le 29-06-07

SORTIES DE RÉVISION

979 : 24-04-08 M CR
 981 : 31-01-08 M CR
 982 : 07-02-08 M CR
 983 : 01-04-08 M CR
 1352 : 15-02-08 RI
 1358 : 25-04-08 RI
 2019 : 25-04-08 GR
 2104 : 22-04-08 GR
 2113 : 28-03-08 GR
 2115 : 26-02-08 GR
 2328 : 22-04-08 LC
 2333 : 19-02-08 LC
 2347 : 25-03-08 LT

2373 : 06-03-08 LT
 2615 : 05-03-08 LC
 2618 : 04-04-08 LT
 2728 : 04-03-08 GR + MUX
 2754 : 14-02-08 GF
 2758 : 22-02-08 GF
 2760 : 15-02-08 GR + GF + MUX
 3014 CFL : 02-04-08 RI
 4127 : 22-02-08 RI

RENUMÉROTATIONS

708 → 979 : 24-04-08
 711 → 981 : 31-01-08
 712 → 982 : 07-02-08
 713 → 983 : 01-04-08

DÉMOLITIONS

9148 : 03-08 MKM

ABRÉVIATIONS

CFL : Chemin de fer luxembourgeois
 FAZ : Atelier Central Salzinnes
 FHS : Hasselt
 FKR : Merelbeke
 FM : Atelier Central Mechelen
 FSD : Oostende
 FSR : Schaerbeek
 GCR : Charleroi-Sud
 GF : attelage automatique GF
 GR : grande révision
 I / INF : INFRABEL
 LC : révision confort
 LT : révision technique1
 M CR : modernisation City Rail
 MKM : Stockem
 MUX : multiplexage
 NK : Kinkempois
 RI : révision intermédiaire

Locomotives

série 11

● Les locomotives de la série 11 jouent les prolongations en tête des IC B Bruxelles-Midi - Amsterdam. On peut même se demander si les Traxx louées par HSA prendront un jour du service, alors que la livraison des premières rames à grande vitesse débutera en 2009. En outre, depuis le mois de février, une des voitures-pilotes ICR des NS n'est plus desservie, si bien que la

locomotive doit effectuer un changement de front dans les gares d'about. En fait, les voitures-pilotes - considérées comme véhicules moteurs - ne subissent plus de révision : dès que la date limite est dépassée, le poste de conduite ne peut plus être utilisé !

● Le 28 mars 2008, par manque de locomotives des séries 13, 3000 CFL et 20, seule la 1182 était disponible pour remorquer l'IC J 2116 Bruxelles-Midi - Luxembourg. C'est certainement la première fois qu'une 11 remorque une rame

à double étage, et ce sur la ligne du Luxembourg ! A Arlon, la machine poursuivait le trajet jusqu'à Luxembourg, mais disposée en véhicule étant donné qu'elle n'est pas pourvue du Memor+ (équipement obligatoire pour la circulation sur le réseau CFL). Il en fut de même pour le retour de la rame à vide vers Arlon. Le lendemain matin, elle fut incorporée dans la même rame, toujours comme véhicule, qui assurait l'IC J 2128 Luxembourg - Arlon (avec parcours à vide de Arlon à Luxembourg). Voir photo page 68, lors de son passage à Rixensart.

Le 2 avril 2008, la 2801 (Angel Trains 186 123) a assuré un train Audi entre Montzen et Ruisbroek, en passage à Bruxelles-Midi en raison de la fermeture pour travaux de la ligne 28 (ceinture ouest de Bruxelles).
 Eric CHEVALIER.





PHOTO 85-10 *Pratiquement tous les jours du mois d'avril, la 2801 assura un parcours marchandises. Le 10 avril, elle revient de Montzen en tête d'un train du trafic diffus photographié à Deurne.*
Walter PINET.

Voilà à quoi ressemblera la future série 18 de la SNCB

La première des 25 EuroSprinter commandées en 2006 chez Siemens par les Chemins de fer portugais (voir EN LIGNES 73 page 39) a été livrée au début du mois de mars 2008. Les 60 locomotives commandées par la SNCB se différencieront par trois détails particuliers : les bogies, qui seront identiques à ceux équipant les Taurus autrichiennes; les deux pantos, qui occuperont les positions 2 et 3 (et non les positions 1 et 4 comme sur la portugaise), avec l'angle de leur bras vers l'intérieur comme sur les locomotives de la série 26, et bien sûr la décoration. Le 18 mars 2008, la 4701 (numéro UIC 90 94 0 644701-3) se trouvait à Poceirão, une gare située à une quarantaine de kilomètres au sud de Lisboa. La première locomotive de la série 18 devrait sortir de construction dans le courant du mois de juillet. Elle sera directement envoyée au centre d'essai Siemens de Wildenrath où elle subira des tests intensifs durant plusieurs mois. La première 18 ne sera pas livrée à la SNCB avant le début de 2009 comme programmé.
João CUNHA.



Le 19 avril 2008, l'IC B 9241 Bruxelles-Midi - Amsterdam CS, remorqué par la 1184, a percuté une voiture sur un passage à niveau situé peu après la gare de Essen en territoire néerlandais. Sous le choc, l'auto a pris feu, lequel s'est propagé à l'avant de la 1184. Le service déjà difficile des 11 est donc amputé pour plusieurs mois d'une machine supplémentaire.
Collection Michel SIMAR.



PHOTO 84-11 ←
PHOTO 84-12 ↓

Le 13 mars 2008, la 186 124 (qui sera renumérotée quelques jours plus tard en 2802) effectua des parcours d'écolage pour les conducteurs en tête de trains de marchandises. Au départ d'Antwerpen-Noord, elle remorqua d'abord le train de charbon 49813 (Antwerpen-Zandvliet - Creuzwald) de près de 4000 tonnes jusqu'à Leuven. Les 1314 et 1335 furent disposées comme véhicule. Au retour, elle fut placée en tête d'un train du trafic diffus remorqué normalement par la 7838. Les deux photos ont été réalisées entre Sint-Katelijne-Waver et Mechelen-Nekkerspoel, sur la ligne 27B.
Pierre HERBIET.



série 27

● Les problèmes liés à l'accouplement GF ne sont toujours pas résolus. Il semblerait même qu'il n'y ait pas de solution...

C'est ainsi que la SNCB aurait décidé d'abandonner la transformation prévue d'un second lot de 27 avec l'attelage GF, et il n'est pas exclu que l'équipement des machines déjà modifiées (2742 à 2760) soit enlevé.

En attendant, seules six 27 sont utilisées pour assurer les IC E Tongeren - Knokke/Blankenberge (soit 3 rames doubles); toutes les autres 27 avec attelage GF sont utilisées généralement aux IC Charleroi-Sud - Antwerpen-Centraal.

série 28

● A la fin du mois de mars, les trois TRAXX louées par la SNCB ont reçu

leur numéro 2801 à 2803. Les numéros *Angel Trains* (186 123 à 125) sont toujours présents sur les locomotives.

Par ailleurs, la mise en service de la nouvelle relation entre Antwerpen-Centraal et Noorderkempfen est une nouvelle fois ajournée, *Infrabel* n'ayant pas terminé l'installation de la signalisation provisoire...

Des 12 à Lille Flandres

Le 16 mars 2008, en raison de travaux de renouvellement d'un pont entre Aulnoye et Paris, les trains internationaux 242/243 Berlin ↔ Paris ont dû être détournés via Tournai et Lille.

PHOTO 85-13 →

La photo ci-contre montre l'arrivée à Lille de l'INT 242 en provenance de Berlin. La 1208 a relayé le train en gare de Tournai.

PHOTO 85-14 ↓

Ci-dessous : l'INT 243 à Lille, prêt au départ vers Berlin, cette fois remorqué par la 1211. Philippe GOUSSET.



PHOTO 85-15

*Pendant que le PFT préparait le train pour transférer le matériel utilisé sur la ligne 128 (210.077, 202.020, 64.169, les trois voitures M1 et la voiture de service), l'IC J 2138 Luxembourg - Bruxelles-Midi quitte Ciney, remorqué exceptionnellement par deux locomotives de la série 23 (2368 + 2323), témoins de la toujours aussi mauvaise fiabilité des locomotives des séries 13, 20 et 3000 CFL. Le 28 mars, c'est une locomotive de la série 11 qui dû tracter un IC J vers Luxembourg (voir photo de couverture page 68).
Dave HABRAKEN.*



SORTIE DE LA PREMIERE RAME V250 DE HSA POUR AMSTERDAM - BRUXELLES

La première rame à grande vitesse V250 commandée par HSA (High Speed Alliance) est sortie de l'usine *Ansaldo-Breda* au mois de mars. La rame a été transférée de Pistoia (Italie) vers le centre d'essai de Velim en Tchéquie afin d'y procéder aux premiers essais. A noter que la rame est dépourvue de son aménagement intérieur. Pour rappel, HSA avait commandé le 24 mai 2004 chez *Ansaldo-Breda* une première série de 12 rames (+ 14 en option), dont trois pour le compte de la SNCB (voir *EN LIGNES* 62 page 34). La première rame devrait être livrée au début de 2009.



Voici une vue de nuit réalisée le 26 mars 2008 à Mallnitz en Autriche, lors de son transfert vers Velim.

Gérald KOWARIK.

→ Le 12 mars, la 7832 a percuté un camion sur un passage à niveau de la Moerstraat dans le port d'Antwerpen, nous valant cette spectaculaire vue.
Marc DE ROECK.

↓ **PHOTO 85-16** Une vue de la démolition des 7369 et 7372, le 13 février 2008 à l'Atelier Central de Salzinnes.

↘ La 9143 a partiellement été démolie à l'atelier de Kinkempois puis posée sur un wagon plat en compagnie de divers autres éléments, comme un bogie de locomotive électrique de la série 18. Le tout a été expédié à Gent-Grootdok pour ferrailage définitif.
Eddy VERVOORT, 14 mars 2008.



série 73 - RRF

● Après avoir été repeintes dans la décoration de RRF (*Rotterdam Rail Feeding* - voir *EN LIGNES* 84 page. 37), les 7382 et 7394 ont quitté l'atelier d'Antwerpen-Noord le 21 mars à destination du port de Rotterdam. Leur utilisation dans le port d'Antwerpen n'est pas possible vu que la SNCB n'autorise la vente de matériel qu'à la condition qu'il soit utilisé à l'étranger ou dans des installations ne la concurrençant pas. Les deux machines, renumérotées 101 et 102, sont utilisées à Maasvlakte. En cas de satisfaction, RRF désire acquérir 6 locomotives supplémentaires.

En outre, RRF a été racheté dans le courant du mois d'avril 2008 par la société américaine *Genesee & Wyoming Inc* (GWI), laquelle est déjà active dans 16 ports en Amérique et dans le monde.

PHOTO 85-17 Les ex. 7382 et 7394, renumérotées RRF 101 et 102, à Maasvlakte, le 8 avril. A droite passe la 203 102 de la société *Shunter* (ex. 202 341 DR, ex. 110 341 DR). Cette machine, acquise par *Shunter* le 1er janvier 2008 est actuellement utilisée par RRF.



série 55 : le retour !

● A la suite de la réouverture du haut fourneau n° 6 de Seraing intervenue dans le courant du mois de février, le trafic de fonte en fusion vers l'aciérie de Chertal a doublé et nécessite l'engagement en permanence de deux locomotives. Depuis le mois de mars, ces services sont le plus souvent assurés par des 55 vu la pénurie dans les rangs des 77/78 causée par de trop nombreux problèmes techniques (transmission, turbosoufflante, ...).

Une autre série d'engns accusant leur âge a également dut faire appel aux 55 pour les secourir : il s'agit des 15 dont, durant le mois d'avril, deux des trois locomotives subsistantes étaient en panne à l'atelier de Kinkempois. Durant plusieurs semaines, des 55 bleues sont ainsi intervenues dans le roulement des 15 pour assurer la traction des trains P sur la ligne 42.

PHOTO 85-18 → La démolition de la 5541 à l'Atelier Central de Salzannes le 19 février 2008. Michel VALERE.

PHOTO 85-19 ↓ Le 15 mars 2008, passage à Monsin d'un train de fonte vide en provenance de l'aciérie de Chertal et se dirigeant vers Ougrée ou Seraing. Il franchit le canal de liaison entre le canal Albert, à gauche, et la Meuse, à droite. Christian AUCQUIERE.



C'est le 29 février 2008 que la dernière 55 ATB - la 5523 - a circulé pour la dernière fois vers Sloehaven aux Pays-Bas. Ce service est repris par une locomotive Class 66 de Railion Nederland (voir EN LIGNES 84 page 53). Le 26 février, passage à Bergen-op-Zoom d'un train en provenance de Genk-Ford et se dirigeant vers le port de Sloe. Bram ZUID-





PHOTO 85-20 Plusieurs trains militaires ont circulé au mois de février et mars au départ du camp militaire de Leopoldsburg vers Gravenwöhr en Allemagne. Le 15 février, la 5508 remorquait un train de chars de Leopoldsburg à Hasselt, vu au passage à Beringen.

PHOTO 85-21 Le 3 mars, un train de chars de retour d'Allemagne traverse la gare de Beringen-Mijnen, tracté par la 5533.
Photos Serge MARTIN.





PHOTO-THEME 85 Dans un silence total, l'opération étant très délicate, la 5146 est soulevée dans les airs, suspendue par des câbles aux crochets des deux grues du cargo. La 5101 attend son tour. Dave HABRAKEN.

EMBARQUEMENT DES 5101 et 5146 POUR L'ALGERIE

Les 5101 et 5146, vendues à *SECO-Rail* par l'intermédiaire de la société *MFI* (voir *EN LIGNES* 83 page 35), ont embarqué à bord du cargo belge "Beluga Fanfare", à destination de l'Algérie le 20 mars 2008.

Ce chargement très spectaculaire s'est déroulé sur le quai "IJsland" 345 dans le port d'Antwerpen.

Après chargement de diverses marchandises opérés sur différents docks du port, le navire a pris la mer le 27 mars, à destination du port algérien de Béjaïa, où il est arrivé le 13 avril, après une escale en Lybie. Cette ville de 115.000 habitants est située à quelque 200 km à l'est d'Alger.

Afin de permettre leur manutention, les deux locomotives sont montées par leur propre moyen sur des berceaux, lesquels ont servi de support pour leur embarquement et débarquement. Cette opération a été réalisée à l'aide des grues se trouvant sur le bateau.

Mais, rien de tel qu'une belle série de photos pour illustrer ce spectaculaire chargement...



PHOTO 85-22 Les deux 51 *SECO-Rail* furent transférées de l'atelier d'Antwerpen-Noord vers le port par la 5166. Oosterweelbrug, 17 mars 2008. Dave HABRAKEN.



PHOTO-THEME 85 *Encore une centaine de mètres et la 5101 atteindra le quai 345. Il s'agit là de ses tout derniers tours de roue en Belgique.*

Pierre HERBIET.

PHOTO-THEME 85 *C'est par leur propres moyens que les deux locomotives sont montées sur leur berceau de chargement.*

Dave HABRAKEN.





PHOTO-THEME 85 Le cargo "Beluga Fanfare" vient d'accoster le long du quai 345 où attend déjà la 5101.
Philippe HOMBROECKX.

PHOTO-THEME 85 Les deux 51 reposent sur leur berceau, les élingues des deux grues descendent.

Pierre HERBIET.





PHOTO-THEME 85 *Centimètre par centimètre, la 5146 s'élève dans les airs, dans un silence complet... Philippe HOMBROEKX.*

PHOTO-THEME 85 *Par moment, le berceau accusera une inclinaison impressionnante, rapidement corrigée par les grutiers.*





PHOTO-THEME 85 ↑ ↓ *Seconde phase du chargement : la descente au fond des cales du cargo. A notre connaissance, c'est la troisième fois que des locomotives ex. SNCB (vapeurs non comprises) sont embarquées à bord d'un bateau, et la première fois au départ de la Belgique. Ainsi, la 6302, propriété de Francesco Ventura, prit la mer en 2005 pour le Venezuela (voir EL 71 page 38); ensuite, des 60 et 51 appartenant à Esposito et Ventura furent transférées entre la Calabre et la Sicile; enfin, les deux 51 pour l'Algérie embarquent à Antwer-*





PHOTO-THEME 85 ↑ ↓ *Après la 5146, c'est au tour de la 5101 d'être embarquée. Pour la dernière fois, elle voit la terre belge, et de haut !*
Dave HABRAKEN.





PHOTO-THEME 85 ↑ ↓ *La vie de la 5101 aura été très particulière (voir EN LIGNES 76 pages 10 à 27) : livrée à la SNCB en 1961 en tant que 200.001, elle fut transformée au début des années septante en prototype de 4000 CV, repeinte en bleu et numérotée 5001. Remise au type en 1980 et réformée en 2001, la voici maintenant prête pour de nouvelles aventures certainement passionnantes sur la terre africaine. Rendez-vous en Algérie...*

Philippe HOMBROECKX.





PHOTO-THEME 85 ↑ ↓ *Mission accomplie. Les deux locomotives sont solidement arrimées par des chaînes, prêtes à affronter une mer houleuse.*
Dave HABRAKEN.



LE MATERIEL RER EST COMMANDE

Après plusieurs années d'études, le conseil d'administration de la SNCB (Exploitant ferroviaire) a passé le 11 avril 2008 auprès de *Siemens Transportation Systems* une commande pour 305 automotrices. Ce choix constitue une certaine surprise, alors que beaucoup pensaient qu'*Alstom* ou *Bombardier* auraient décroché le marché.

Le choix de ce matériel a été déterminé sur base de nombreux critères, comme ses capacités à accélérer et freiner, le confort, le respect du gabarit des tunnels bruxellois, le nombre et la taille des portes afin de permettre un débarquement et un embarquement rapides, ainsi que des facilités d'accueil pour les personnes à mobilité réduite.

Parmi les quatre derniers candidats en lice, c'est donc l'offre de *Siemens* qui a été retenue, s'avérant la plus compétitive par rapport à ses concurrents, avec une différence de près de 40 % pour certains composants. Le prix par siège revient à € 16.695.

La nouvelle automotrice sera du type *Desiro ML* (ML pour MainLine), une version adaptée pour des services sur toutes les catégories de lignes. Elle comportera trois voitures à simple niveau, chacune équipée de deux bogies. La longueur totale atteindra 79,93 m. Les plate-forme d'accès et la partie centrale de chaque voiture auront un plancher surbaissé à hauteur de l'enmarchement des quais. La capacité sera de 280 places assises se répartissant à raison de 232 B, 32 A et 16 strapontins. Le niveau de confort sera extrêmement élevé, avec des espaces multifonctionnels. La vitesse maximale est fixée à 160 km/h.

Il s'agit d'une commande historique pour le Groupe SNCB, puisqu'il s'agit du plus gros investissement réalisé depuis sa création, le montant s'élevant à € 1,291 milliard (€ 1,425 milliard à la fin des livraisons).

95 de ces rames sont destinées au futur RER

qui doit, rappelons-le, améliorer la couverture ferroviaire de la capitale vers sa périphérie avec un train tous les quarts d'heure dans chaque sens sur une dizaine de destinations. Les 210 autres rames remplaceront du matériel ancien (automotrices de la série 151 à 270 approchant des 50 ans et les premières 600 qui, elles aussi, atteindront les 50 ans en 2016) et permettront à l'opérateur d'assumer l'augmentation du nombre d'utilisateurs (+ 34 % depuis 2000 et + 25 % prévus d'ici 2012).

Les livraisons s'étaleront de 2011 à 2016 au rythme de 5 à 8 automotrices par mois; les 95 premières rames qui seront affectées au RER seront livrées de 2011 à 2012; les 95 suivantes seront réceptionnées entre 2013 et 2014; et les 115 dernières de 2014 à 2016.

Parallèlement à l'arrivée des nouveaux trains, la SNCB modernise, dans ses propres ateliers, 90.000 places assises existantes. A la fin des deux processus, ce sont donc pas moins de 365.000 sièges qui seront disponibles pour les voyageurs.



L'aménagement intérieur sera très confortable avec une ambiance spacieuse, et séduira certainement tous les utilisateurs. SNCB.



Une image de synthèse des futures automotrices pour le RER. Ici un montage en gare de Halle. SNCB.

Les Desiro de Siemens

Les *Desiro* de Siemens ont vu le jour il y a juste 10 ans, en 1998. Il s'agissait à l'époque d'une nouvelle génération de trains légers à conception modulaire, existant en version Diesel et électrique. On rencontre actuellement des *Desiro* dans de nombreux pays : Allemagne, Autriche, Bulgarie, Danemark, Grande-Bretagne, Grèce, Hongrie, Malaisie, Tchéquie, Thaïlande (en commande), Roumanie, Slovaquie, USA, et bientôt en Belgique. Si les rames en service diffèrent en plusieurs points, la conception des caisses est généralement la même. La plupart sont affectées à des services régionaux. Leurs accélérations sont très appréciées pour ce genre de services.

Desiro existe en trois grandes variantes :

- **Desiro**, le modèle léger en version Diesel et électrique, le plus répandu;
- **Desiro UK** (United Kingdom - Royaume Uni), d'une conception complètement différente du précédent modèle; il dispose d'équipements modernes et existe en versions Diesel (Class 185) et électrique (Class 350, 360, 444 et 450). Ces automotrices ont transité par la Belgique lors de leur livraison;
- **Desiro ML** (MainLine) : une nouvelle version électrique (une version Diesel est possible) adaptée au trafic régional et interrégional capable de circuler à 160 km/h, alliant la flexibilité, un confort maximum, le respect de l'environnement, une faible consommation, de nouvelles normes de sécurité européennes et un coût d'entretien minimum. Le *Desiro ML* existe en version à 2, 3 ou 4 voitures, avec 2 ou 4 (voire 6 ou 8) plates-formes d'accès par voiture, et un plancher surbaissé (600, 800 ou 1000 mm) sur une longueur variable. L'aménagement intérieur est très confortable avec des espaces multifonctionnels, air conditionné, informations acoustiques et sur écrans lumineux. Il n'y a aucune porte entre les compartiment ni à l'intercirculation entre les voitures, créant une ambiance spacieuse. Le nombre de places est également variable selon les besoins. En version triple (celle commandée par la SNCB), tous les essieux moteurs sont sous les voitures d'extrémité, la voiture du milieu n'ayant que des bogies porteurs (configuration : Bo'Bo' + 2'2' + Bo'Bo'). La puissance est de 2600 kW, procurant une accélération de 1,1 m/s². La masse totale est de 132 t.

Les premiers Desiro ML ont été commandés le 21 mars 2007 par Angel Trains (16 rames + 84 en option), destinés aux trafics régionaux en Allemagne. Les rames SNCB seront fort semblables. SIEMENS.



PHOTO 85-23 Le modèle Desiro de base. Ici, la version pour les Chemins de fer roumains (CFR série 96 à deux caisses), utilisée en service IC. Commandés à 120 exemplaires (voir EN LIGNES 56 page 27), les premiers ont été mis en service en avril 2003.
Pierre HERBIET, 12 mai 2005.



PHOTO 85-24 Le modèle Desiro UK est totalement différent, conçu spécialement pour la Grande Bretagne. Ici, l'automotrice électrique (750 V par troisième rail) à cinq éléments 444 038 de South West Trains (45 automotrices mises en service en 2004, utilisées au départ de London Waterloo), à son arrivée à Basingstoke le 11 février 2006.
Philippe DE GIETER.



Toutes les voitures M4 sont rénovées



PHOTO 85-25 Le 12 octobre 2001, passage à Hambos sur la ligne 53 d'un train local Mechelen - Leuven.

Pierre HERBIET.

Fin février 2008, les cinq dernières voitures M4 non rénovées sont entrées à l'Atelier Central de Mechelen. Désormais, il n'y a donc plus de M4 bordeaux.

Les 580 voitures du type M4 furent mises en service de 1979 à 1984. En 1995, les premières arrivaient déjà à mi-vie et accusaient un certain vieillissement. L'état de leur caisse était plutôt mauvais tandis que leur aménagement intérieur ne répondait plus aux exigences des voyageurs. C'est pour ces rai-

sons que la SNCB décida d'entamer leur rénovation complète. C'est l'Atelier Central de Mechelen qui fut chargé de cette opération, laquelle s'étalera sur une période de 10 ans, de juin 1996 jusqu'en 2005.

Les deux premières voitures sont sorties de l'Atelier Central de Mechelen au début du mois d'octobre 1995. Il s'agissait de la A 51.049 et de la B 52.417. Le 8 octobre, elles furent présentées à la presse en gare de Bruxelles-Midi (voir *EN LIGNES* 24 page 28).

Mais, peut-on vraiment parler d'une rénovation ?

L'aménagement intérieur n'a pas réellement changé, si ce ne sont les couleurs des sièges et des parois. On retrouve donc toujours les mêmes très inconfortables banquettes à 2 + 3 places de front (on devrait plutôt dire à 1,5 + 2,5...), alors que les M4 assurent des trains IC. Cette disposition est abandonnée depuis plusieurs décennies sur pratiquement tous les réseaux européens. Un nouveau revêtement de sol a été placé.



L'aménagement avant (à gauche) et après rénovation (à droite) des voitures de seconde classe. Seuls les tons et les porte-bagages ont changé. Toujours donc la très inconfortable disposition des banquettes à 2 + 3 places de front. Robert BODDEWIJN, collection PFT.



← **PHOTO 85-26**

La voiture M4 BD 59.927 dans son état d'origine. Atelier de Schaarbeek, 16 septembre 1999.

Jean-Luc VANDERHAEGEN.

↓ **PHOTO 85-27**

La voiture A58.030 dans la décoration bordeaux d'origine. La ligne bleue apposée au milieu de la bande blanche, soulignant l'emplacement des places fumeurs, n'est pas d'origine. Atelier de Schaarbeek, 4 février 1999.

Pierre HERBIET.

Les porte-bagages ne sont plus situés au-dessus de chaque banquette mais disposés longitudinalement sur toute la longueur de chaque compartiment. Les boutons poussoirs d'ouverture des portes ont été remplacés à l'extérieur par des sensors.

Les poubelles d'origine ont été remplacées par des bacs plus volumineux.

Les toilettes ont entièrement été remplacées par des WC fonctionnant en circuit fermé.

Côté technique, chaque voiture a été munie d'un convertisseur statique fournissant l'énergie pour le chauffage, l'éclairage, etc. De plus, le système d'ouverture et de fermeture des portes a été modifié. De ce fait, il n'était plus possible de mélanger dans une même rame des voitures rénovées et des voitures non rénovées.

Le plus spectaculaire a bien sûr été le remplacement de la livrée bordeaux par la nouvelle décoration à dominante grise. Cette robe se fait de plus en plus rare et est actuellement toujours portée par les automotrices des séries 151 à 270, 595 à 600, 801 à 844, 901 à 952, par quelques 600 et 700 non encore modernisées et par les voitures à double étage du type M5.

C'est avec deux ans de retard que s'est terminée la modernisation des M4. Les cinq dernières voitures bordeaux sont entrées fin février 2008 à l'Atelier Central de Mechelen (voir *EL 84* page 43).

PHOTO 85-28 Les deux premières M4 rénovées (A 51.049 et B 52.417) furent intégrées en mars 1996 dans une rame assurant des IC Charleroi - Antwerpen. Passage à Holleken de l'IC 935 Antwerpen-Central - Charleroi-Sud, le 2 avril 1996. A ce moment, ces deux voitures étaient encore techniquement compatibles pour circuler avec des M4 non rénovées.

Jean-Luc VANDERHAEGEN.





PHOTO-85 29 ↑ - PHOTO 85-30 ↓ Dès leur sortie d'usine, les premières voitures du type M4 furent d'abord engagées sur les directs Liège - Oostende en remplacement des voitures K1 et K3. En attendant la livraison des M4 AD et BD (1e classe + fourgon et 2e classe + fourgon), des voitures M2 BD furent incorporées dans les rames de M4. Ces deux photos ont été réalisées à Anderlecht le 17 août 1981. Ci-dessus, le semi-direct 861 Schaerbeek - Oostende; ci-dessous, le semi-direct 2891 Schaerbeek - Gent-Sint-Pieters, dont la rame est composée de voitures M4 circulant depuis quelques jours seulement. Jean-Luc VANDERHAEGEN.





PHOTO 85-31 *Le 4 août 1991, l'IC B 539 Eupen - Oostende vient de quitter Welkenraedt et entame la descente de la ligne de la Vesdre vers Liège.* Jean-Luc VANDERHAEGEN.

PHOTO 85-32 *Le 12 février 1986, passage à Boitsfort de l'INT 109 Bruxelles-Midi - Luxembourg.* Jean-Luc VANDERHAEGEN.





← **PHOTO 85-33**

Le 21 mars 1994, l'IC M Schaerbeek - Tournai - Kortrijk passe dans les environs de Silly, sur la nouvelle section Silly - Ath de la ligne 94. Aujourd'hui, la LGV 1 est établie parallèlement à cette section, à droite du train.

Jean-Luc VANDERHAEGEN.



← **PHOTO 85-34**

Le 5 mars 1997, un IC C Antwerpen-Centraal - Lille vient de traverser le tunnel Kennedy sous l'Escaut, à la sortie de Berchem (ligne 59 Antwerpen - Gent).

Pierre HERBIET.

↓ **PHOTO 85-35**

Le 12 mars 1984, le direct 3111 Liers - Mouscron traverse les installations du charbonnage du "Roton" à Tergnée, toujours en activité. Ce dernier aura le triste privilège de clôturer l'ère charbonnière wallonne deux ans plus tard, en 1986.

Jean-Luc VANDERHAEGEN.

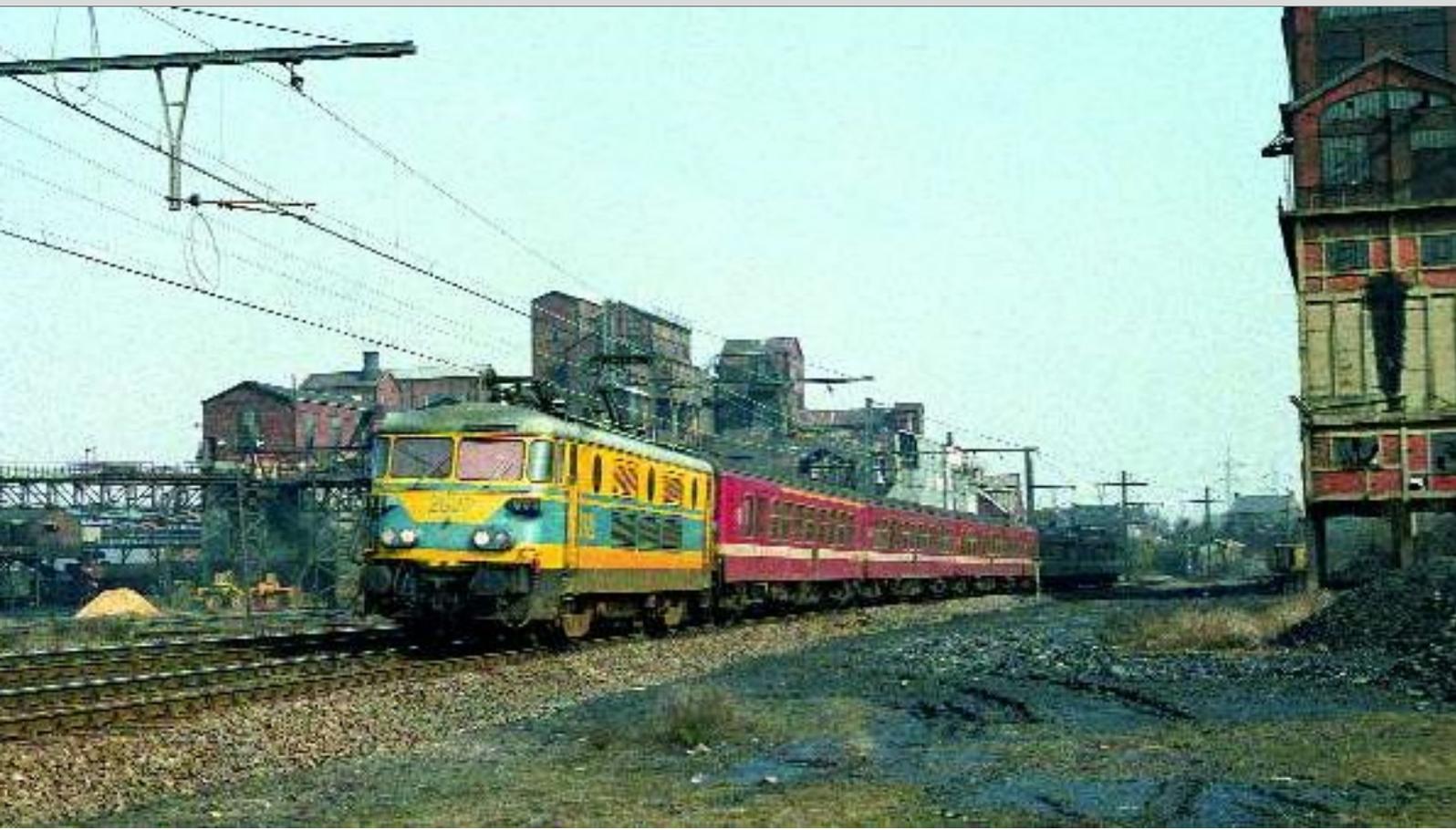


PHOTO 85-36 →

Le 12 mars 1984, la 2202, en plein effort dans la rampe d'Hennuyères, remorque un train P Schaerbeek - Mons - Quévy.
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



PHOTO 85-37 →

Le 31 mars 1982, un semi-direct Schaerbeek - Châtelet approche de la gare de Sint-Genesius-Rode (ligne 124 Bruxelles - Charleroi).
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



PHOTO 85-38 ↓

La 2250 en tête du direct 3159 Mouscron - Charleroi - Liège - Liers, quitte la gare de Namur le 3 septembre 1982.
Jean-Luc VANDERHAEGEN.





← **PHOTO 85-39**

Le 26 avril 1988, la 1505 remorque l'IC B 508 Oostende - Welkenraedt, en passage à Anderlecht peu avant son arrivée à Bruxelles-Midi. A l'époque, la traction de plusieurs IC B était reprise dans le roulement des 15. Jean-Luc VANDERHAEGEN.



← **PHOTO 85-40**

Longtemps composés de voitures du type M2, les directs circulant sur la dorsale wallonne entre Charleroi et Liège furent repris par les nouvelles M4. Le direct 3160 Mouscron - Liège - Liers, arrive à Charleroi-Sud le 30 mai 1983.

Jean-Luc VANDERHAEGEN.

↓ **PHOTO 85-41**

Le 14 mars 1986, suite à la pénurie d'engins moteurs, la 2801, normalement cantonnée aux manœuvres et transferts de rames vides entre Bruxelles-Midi et Forest-Voitures, fut réquisitionnée pour assurer le train P 4992 Bruxelles-Midi - Dendermonde. Cela faisait longtemps que la 2801 n'avait plus circulé en ligne. Notre document montre l'arrivée du train à Opwijk.

Jean-Luc VANDERHAEGEN.



PHOTO 85-42 →

Les voitures M4 n'ont été tracées qu'exceptionnellement par des locomotives Diesel, vu l'alimentation électrique obligatoire. Le 18 juin 1984, la 5114 de Schaerbeek remorque un train spécial au départ de Blankenberge. Les voitures M4 sont alimentées à l'aide d'un fourgon-générateur bleu accouplé en queue. Pierre HERBIET.



PHOTO 85-43 →

Jusqu'en juin 1984, les 60/61 de Merelbeke assuraient plusieurs mouvements de rames entre les gares de Schaerbeek (groupe R) et Forest-Voitures. Le 8 mars 1983, c'est la 6101 qui assurait ce service; elle est photographiée lors de son passage à Schaerbeek lors d'un transfert vers Forest-Voitures d'un long train formé d'une rame de voitures M4 et d'une rame de voitures M2.

Jean-Luc VANDERHAEGEN.



PHOTO 85-44 ↓

Le 20 août 1987, la 6005 remorquait un train spécial composé de voitures M4. La voici à son arrivée à Houyet, gare terminus de ce train.

Serge MARTIN.



Wagons

B-Cargo et TUC-Rail louent des wagons

B-Cargo a pris en location une série de 250 wagons porte-conteneurs à bogies Sgnss, classés dans le type SNCB 3714H4. Ils sont construits depuis la fin de 2007 par MEWA en Roumanie. Bien que commandés par B-Cargo, ils sont loués chez *European Rail Rent GmbH* (ERR) à Duisburg et sont immatriculés en Belgique avec les numéros UIC 31 88 456 3 000 à 249 B - ERR. Leur masse moyenne à vide est de 19,5 t, et ils peuvent transporter des charges maximales de 60 t. Ils sont attachés à la gare d'Antwerpen-Noord.

Pour sa part, TUC-Rail a pris en location une série de 29 wagons plats du type Res auprès de la société allemande *On Rail GmbH* à Mettmann. Ils sont immatriculés en Allemagne avec les numéros UIC 37 80 3997 000 à 000 D - ORME. Leur masse à vide moyenne est de 23,7 t. Ils peuvent transporter des charges de 56 t et circuler à vide à 120 km/h. Leur gare d'attache est la base travaux TUC-Rail de Schaerbeek. Les 20 premiers wagons ont été pris en inventaire le 20 février 2008; les 9 derniers sont arrivés le 10 avril.



Le nouveau Sgnss type 3714H4 loué par B-Cargo à ERR. Ici, le 31 88 456 3 063-7 lors de sa réception à l'atelier des wagons de Kinkempois, le 18 janvier 2008.
Roger CRIKELAIRE.



PHOTO 85-45 ↑ - **PHOTO 85-46** ↓
Les Res loués par TUC-Rail chez On Rail. Ici, la rame des 20 premiers wagons garés à la base travaux TUC Rail de Schaerbeek le 31 mars 2008. Jean-Luc VANDERHAEGEN.

PHOTO 85-47 ← **Les 9 derniers Res sont arrivés sur le réseau le 10 avril. Deux de ces wagons ne sont pas peints en jaune comme tous les autres, mais ont gardé leur livrée brune.** Deurne, 10 avril 2008.
Walter PINET.



Du vent pour Infrabel

Infrabel participera à la création d'un parc d'éoliennes baptisé «Le train à voile». Ce projet est réalisé en collaboration avec *Electrabel* et les communes concernées. L'énergie produite sera directement injectée dans le réseau ferroviaire et permettra d'alimenter principalement la LGV 3 entre Leuven et Ans, la ligne 36 entre Tienen et Voroux, et la ligne 21 entre Landen - Hasselt.

Le parc comprendra 20 éoliennes d'une puissance de 2 à 2,5 MégaWatts. Il sera installé le long de l'autoroute E40 et de la LGV 3 à hauteur de Landen, Gingelom et Hannut. Il produira une énergie moyenne d'environ 100 GigaWatts-heure par an. En période de vent favorable, il permettra d'alimenter entièrement ces sections de lignes.

Un tiers de la production sera utilisé pour alimenter le réseau ferroviaire, le reste sera injecté dans le réseau de transport d'électricité.

Le raccordement du parc éolien au réseau sera réalisé via une sous-station de traction d'Infrabel qui sera implantée à Avernas. Les travaux débuteront en 2009 pour une mise en service progressive à partir de 2010.

On ne peut qu'encourager cette initiative, en espérant qu'elle sera suivie de beaucoup d'autres.



L'électrification de la L 24 entre Montzen et la frontière allemande est menée bon train. Les premières circulations en traction électrique devraient même débuter dès le mois de septembre afin de tester les équipements et les locomotives Traxx. Les 6 premiers poteaux (par voie) situés à la sortie du tunnel de Botselaer côté Montzen ont été plantés par la DB en avril. Au-delà, les poteaux sont plantés par Infrabel.

Dominique ALLARD, 10 avril 2008.



Un nouveau train de désherbage

Infrabel a mis en service un nouveau train de désherbage Weedfree composé de deux voitures et de deux wagons-citernes. Une caméra amovible est placée sur la face avant des locomotives remorquant le train. Elles transmettent les images de la ligne au personnel se trouvant dans les voitures et qui doit actionner ou couper les vannes de désherbage suivant les sites traversés. Auparavant, cette opération s'effectuait en regardant à l'extérieur par une fenêtre ouverte.

Ci-dessus, le train vient de traverser le tunnel de Louise-Marie en direction de Renaix, le 16 avril. Dominique ALLARD.

Ci-contre, le même jour, passage à Welvelgem sur la ligne 69 Kortrijk - Ieper. Bruno MALFAIT.



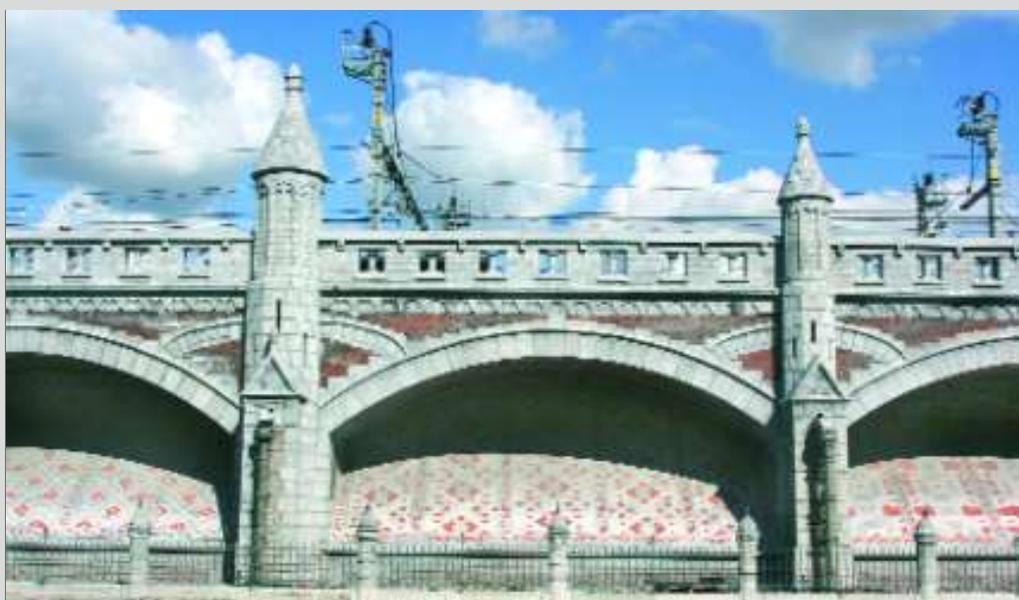
Restauration des "Centers"

C'est en 1895 que débuta la construction de la seconde (et actuelle) gare d'Antwerpen-Centraal, selon les plans dressés par l'architecte Louis De la Censerie. L'ensemble de la gare, y compris sa monumentale coupole, fut mis en service le 15 juillet 1905. Ces travaux allèrent de pair avec la surélévation des voies sur un talus de +/- 6 m de hauteur entre Antwerpen-Centraal et Berchem (3.800 m), de manière à supprimer les passages à niveau. Ce talus, réalisé par Jan van Asperen, fut baptisé "de Centers" par les anversois. Sur une longueur de 1500 m, il créa une véritable oeuvre d'art. L'ouvrage est garni par +/- 200 petites et grandes tourelles d'inspiration romane, des sculptures, des ferronneries et un ensemble de 91 mosaïques.

Les tourelles s'appuient sur des contreforts au nouveau de la rue. Des gargouilles sont prévues pour l'évacuation des eaux de pluie du talus, qui sont évacuées via de superbes colonnes en fer forgé, toutes différentes les unes des autres. Entre les contreforts des voûtes, les plans inclinés sont recouverts d'une mosaïque différente composée de carrelages en pierre de taille Vinalmont gris-bleu et en terre cuite rouge-brun. Les "Centers" ont heureusement été classés comme monument historique. Depuis septembre 2006, la SNCB-Holding, via sa filiale TUC-Rail, a entrepris leur restauration complète. Le coût de l'opération s'élève à 2,365 millions d'euros; la fin des travaux est prévue dans le courant de 2009.



PHOTO 85-48 Les "Centers". Les tourelles d'inspiration romane s'appuient sur des contreforts au niveau de la rue. La Simonsstraat se présente à nouveau sous sa splendeur d'il y a 100 ans. Beaucoup de voyageurs ignorent l'existence des "Centers", invisibles depuis le train, à l'exclusion du sommet des tourelles. *Walter*



Une vue sur les arcades et les divers dessins en mosaïque situés sur les talus de l'ouvrage. Le talus est séparé de la rue par une clôture constituée de potelets en pierre de taille supportant une grille en fer forgé. *Walter PINET.*



Détails d'une colonne sous gargouille, recueillant l'eau de ruissellement.



L'ouvrage comporte 5 ponts. Le plus grand enjambe l'avenue Belgiëlei, construit avec des éléments métalliques comme la coupole de la gare et encadré par deux grosses tours. Les autres ponts sont voûtés, en pierres. *Walter PINET.*

Un nouveau timbre

A l'occasion de la «Journée de la philatélie de la jeunesse» qui s'est tenue le week-end des 29 et 30 mars au musée des chemins de fer d'Utrecht, à laquelle a participé le centre philatélique de la SNCB Holding, un nouveau timbre de €1,50 a été édité. Il représente une locomotive à vapeur *Atlantic* du type 12.



Stolberg - Herzogenrath Stolberg - Eupen

Les travaux de réhabilitation de la section Alsdorf Annapark - Stolberg (13 km) (ligne Herzogenrath - Stolberg) ont débuté au mois de février dernier. En décembre 2010, le trafic voyageurs assuré par *Euregio* sera alors prolongé de Alsdorf jusqu'à Stolberg. On se rappellera que le service voyageurs avait été réinstauré sur la cette ligne par étapes, pour atteindre Alsdorf Annapark en décembre 2005. Chaque jour, 1550 personnes fréquentent la ligne, dont le ser-

vice est assuré par des autorail *Talent* de la série 643.

L'Euregiobahn projète par la suite de réactiver le trafic voyageurs au-delà de Stolberg-Altstadt vers Eupen et même Monschau avec l'aide de la Communauté germanophone de Belgique.

La SNCB et la DB envisagent de rouvrir la ligne Eupen - Raeren - Stolberg de façon à pouvoir dévier une partie du trafic marchandises en direction de Köln sans devoir procéder à un changement de front à Aachen West.

TGV Fret à Bierset

Dès 2012, l'aéroport de Bierset (Liège-Airport) devrait être en mesure d'accueillir des TGV Fret dans le cadre du projet CAREX (Cargo Rail Express). Les installations comprendront un terminal intermodal avec, dans une première phase, deux voies d'accès avec des quais de 260 m de longueur. Les conteneurs et palettes de fret aérien seront directement transbordés des trains vers les camions. Des liaisons Allemagne - Liège - London, Schiphol - Liège - Allemagne et Allemagne - Liège - Lyon sont à l'étude. Plus tard, des liaisons vers l'Italie, l'Espagne et l'Europe de l'Est sont envisagées.

Modifications aux IC I

Depuis le 12 avril, les IC I circulent à nouveau les week-ends de Charleroi-Sud à Antwerpen-Centraal et vice versa. Cette relation était auparavant scindée en deux tronçons distincts : Charleroi-Sud ↔ Bruxelles-Nord et Bruxelles-Midi ↔ Antwerpen-Centraal.

Détournement du Berlin-Paris

A partir du 14 décembre 2008, la relation CNL 243/242 Berlin ↔ Paris ne traversera plus la Belgique; elle circulera en effet dorénavant via Strasbourg. Il ne subsistera alors plus que trois relations internationales classiques dans notre pays : l'*Iris*, le *Vauban* et le *Jean Monnet*, tous via la ligne du Luxembourg.

Fréquentation en hausse pour Eurostar

Durant le premier trimestre de 2008, Eurostar a enregistré une hausse de 21,3% du nombre de voyageurs transportés entre Paris, Bruxelles et London, soit 2,17 millions. Parallèlement, son chiffre d'affaires a augmenté de 25,2% à €223,1 millions. Ces bons résultats s'expliquent notamment par les temps de parcours fortement réduits depuis le 14 novembre 2007.



Poursuivant la mise en oeuvre de sa stratégie pour le transport de marchandises, la SNCB va scinder sa filiale IFB (Inter Ferry Boats) en deux entités juridiques :

- IFB, qui continuera à assumer les activités liées aux transports de conteneurs et à la gestion de terminaux, fournira les wagons et les locomotives de manoeuvre;
- *Xpedys* qui assurera la commercialisation de produits agricoles (céréales, sucres, betteraves...), de vracs secs (minerais, ferrailles, charbon, coke, pierre matériaux de construction, etc.) et de produits finis et semi-finis de la sidérurgie et d'autres industries métallurgiques. *Xpedys* devrait débuter ses activités au printemps pour le transports de vracs secs, et en été pour les métaux. *Xpedys* s'occupera de la gestion logistique et administrative du transport par rail, les transports complémentaires non ferroviaires, les études, la consultance et l'expertise.

La production des transports ferroviaires sera assurée par B-Cargo.

Signaux TW

Plusieurs lecteurs nous ont demandé des explications sur des signaux lumineux TW présents le long de certains chantiers de voie. Il s'agit de signaux de protection de chantiers pouvant comporter un engin ou un obstacle empiétant dans le gabarit de la voie voisine lorsque la protection ne peut se faire avec des signaux fixes. Cette signalisation se compose d'un signal avertisseur avec panneau à fond jaune cerclé de noir, dans lequel peuvent clignoter alternativement les lettres T et W superposées, soit en vert, soit en jaune; et un signal d'arrêt avec panneau à fond rouge cerclé de blanc, dans lequel peuvent clignoter alternativement les lettres T et W superposées, soit en vert, soit en rouge. Lorsque la voie parcourue est libre, les lettres T et W clignotent en vert sur les deux signaux. Lorsque la voie est empiétée, les lettres T et W clignotent en jaune sur le signal avertisseur et en rouge sur le signal d'arrêt, le conducteur doit alors s'arrêter devant ce signal et attendre que les lettres passent au vert. Le panneau d'annonce du chantier et le panneau d'origine du chantier portent un petit panneau blanc dans lequel sont inscrites en noir les lettres TW. En outre, sur le mat du signal d'arrêt, un petit panneau blanc portant une flèche verte verticale peut être placé; dans ce cas, lorsque le signal impose l'arrêt, le conducteur peut le franchir en marche à vue.



panneau d'origine du chantier, avec lettres TW



signal avertisseur, les lettres T et W clignotent en vert



signal d'arrêt, les lettres T et W clignotent en vert

Un nouvel opérateur certifié pour le réseau belge

Après B-Cargo, DLC (aujourd'hui Crossrail), Fret-SNCF, ERS, Transport, rail4chem (aujourd'hui Veolia), un septième opérateur a obtenu son certificat de sécurité pour le réseau belge : la société néerlandaise ACTS, qui souhaite démarrer ses activités en Belgique avant la fin de l'année, vraisemblablement au départ de Zeebrugge et d'Antwerpen vers l'Allemagne et la France.

Deux autres opérateurs attendent leur certification : ECR et CFL-Cargo.

Dans le cadre de l'obtention de leur licence, la 77005 d'ECR a effectué des parcours d'essais à vide au départ de Schaerbeek, vers Mouscron et Tourcoing le 23 avril, et vers Montzen et Aachen West le 25 avrils (voir page 41).

B-Cargo devra donc faire face à une concurrence plus grande encore dans les prochains mois.



C'est finalement le 14 mars 2008 que les deux 59 ex. Vennbahn (201.001 - alias la 5930 - et 5922) acquises par Transport ont quitté la gare de Montzen pour Düren. Le transfert a été assuré par la G2000 n°V201 et la Class 66 JT5 - 653-05 du Rurtalbahn. Six wagons tombeaux pour le transport de minerais de zinc étaient incorporés dans la rame pour servir de poids frein. Les deux 59 ont été garées sur un raccordement du Rurtalbahn à Düren.

PHOTO 85-57 ↑ Les deux 59 en gare de Düren avant leur transfert sur le raccordement du Rurtalbahn. **PHOTO 85-58** ↓ Passage du train à Eischweiler. *Philippe GOUSSET.*





PHOTO 85-59 Depuis le 1er mars 2008, Crossrail (DLC) assure un nouveau train de transport de verre en provenance de la glacerie Saint-Gobain d'Auvelais à destination de Calarasi en Roumanie. Cela faisait plusieurs années que la glacerie Saint-Gobain d'Auvelais n'avait plus utilisé le rail pour le transport de sa production. C'est la Class 66 DE6307 de DLC qui a assuré le premier train (47583) au départ de Châtelet, ici photographié peu après la gare de Floreffe, à la sortie du pont franchissant la Sambre. Laurent JOSEPH.

PHOTO 85-60 Du lundi au vendredi, Fret SNCF remorque un à deux trains de ballast au départ de la carrière de Quenast. Le 25 mars, la rame très courte, 11 wagons, ne nécessitait pour sa traction qu'une seule locomotive, la BB 67.629, qui arbore toujours sa décoration d'origine. Le train est photographié sur la ligne 115 entre Quenast et Tubize. Philippe GOUSSET.



Depuis plusieurs mois, c'est IFB (Inter Ferry Boats), une filiale de la SNCB, qui assure les manoeuvres et la desserte des raccordements dans le complexe industriel de Genk-Zuid.

→ La 8246 manoeuvre dans le faisceau de Genk-Zuid-Rechterover (ligne industrielle 230), tandis que la 8271 d'IFB (toujours habillée de la livrée SNCB) manoeuvre dans l'usine sidérurgique ALZ. Serge MARTIN.

PHOTO 85-61 ↓

Le long du canal Albert sur la ligne 230 à Genk-Zuid, la 8246 assure la desserte du raccordement d'un ferrailleur.

Philippe GOUSSET.



PHOTO 85-62 ↓

Outre le train de minerais de zinc circulant 3 à 4 fois par semaine entre le port d'Antwerpen (Lillo) et Stolberg (voir EN LIGNES 79 page 61 et 80 page 62), la société Transport assure également des trains d'autos vers le port de Zeebrugge ou l'Allemagne. Le 18 février 2008, la V201 du Rurtalbahn (société allemande alliée avec Transport) remorque un train de voitures Opel vers l'Allemagne, ici en passage sur la ligne 27B entre Sint-Katelijne-Waver et Mechelen-Nekkerspoel.

Pierre HERBIET.





Première visite d'une Class 66 ECR en Belgique

Dans le cadre de l'obtention d'une licence pour la circulation sur le réseau belge, une Class 77 (version améliorée de la Class 66) d'Euro Cargo Rail (ECR) a effectué des parcours d'essais au milieu du mois d'avril (voir page 40). Elle porte le numéro 77005 (UIC 92 87 007 7 005-2 E - ECR). La locomotive est photographiée à Antwerpen-Schijnpoort en compagnie de la PB18 de DLC le 27 avril 2008. A l'arrière-plan, on voit la PB19 de DLC.
Eddy VERVOORT.

Circulations insolites

PHOTO 85-64 → Le 8 février 2008, un wagon chargé de bois remorqué par un locotracteur Cockerill a circulé sur l'ancienne ligne 38 entre Hombourg et le cul-de-sac de Montzen. Ce tronçon de +/- 3 kilomètres n'avait plus vu circuler de train depuis quelques années. Ce locotracteur est originaire de Glaverbel à Mol, où il fut mis en service en 1962 (Cockerill 3923). Michel HANSENS.



PHOTO 85-65 ↓ Les deux 60 des Carrières de Wallers ont quitté Momignies le 29 avril dernier par camion. La 6019 a été acquise par le PFT, la 6086 par le CFV3V. Plus de détails dans notre prochain numéro. Laurent JOSEPH.



France

L'agonie finale des Z6300 de la SNCF

Les Z-6300, l'une des deux versions "monophasé" des automotrices inox, sont moribondes. Construites entre 1967 et 1970 à 35 exemplaires pour étoffer le parc de la banlieue parisienne fraîchement électrifiée en 25 kV, ces automotrices triples typiques de leur époque auront connu trois lieux d'affectation :

- Paris-Levallois, pour desserte d'une partie de l'Ouest-parisien au départ de Paris-St.Lazare;
- Longueau (Amiens), pour la Région Picardie, site à partir duquel elles ont écumé une bonne partie du Réseau Nord et notamment l'axe Paris - Belgique, de façon soutenue entre Creil et St.Quentin et plus discrètement au-delà jusqu'à Jeumont;
- Thionville, pour la Lorraine, essentiellement pour la desserte fine de l'axe Luxembourg - Metz - Nancy et ses alentours. Désormais, le seul encore en activité, le parc lorrain, qui a culminé à 21 unités en 2003, n'en comportait plus que 6 au 1er janvier 2008 (6310, 20, 26, 30, 32, 34)... dont aucune ne connaîtra l'été 2008. Responsables : les ZGC (Z-27500) en cours de livraison, version électrique et bicourant des automoteurs AGC (X-76500), dont l'activité aura un fort impact sur le service des Z2 (Z-11500), avec effet de cascade sur celui des Z-6300.

Parallèlement, la production est en berne, et les chiffres sont éloquentes quant à la dégringolade des parcours; avec par exemple des cumuls hebdomadaires de 17.250 km début 2006, 5200 km début 2008, et... 450 à prévoir en avril 2008. Et pour cause : les seules missions se limiteront alors à deux rota-



Les Z-6300 lorraines ont momentanément opéré en Champagne dans l'intervalle Épernay - Reims entre l'automne 1987 et la fin 1995. Deux éléments en UM défilent à travers le célèbre vignoble le 24 juin 1993 en marche 68527.
Gilbert LAURENT.

tions entre Thionville et Apach du lundi au jeudi, ainsi qu'une modeste expédition vers Conflans-Jarny le vendredi, ce pourquoi une seule rame suffira. Le tout pour une durée limitée aux mois d'avril et mai, aucune rame ne devant survivre au premier semestre 2008.

Plus généralement, c'est un mouvement d'ensemble qui se dessine et qui annonce la fin prochaine de la lignée des automotrices inox : alors que les Z-6100 qui opèrent sur le réseau de Paris-Nord sont en passe d'être amorties à hauteur d'une sur deux, et que par ailleurs la version 1,5 kV (Z-5300) a perdu ses prérogatives sur Paris-Montparnasse - Chartres en décembre 2007, c'est toute la génération "Budd" des années 60 constituée à l'origine de 389 unités qui est en passe de s'effacer à moyen terme devant les futures automotrices NAT (Nouvelle automotrice Transilien).

Pour l'heure, sur les traces de leurs consœurs Z-6100 ex-SNCF et Z-200 ex-CFL, sept Z-6300 (6301, 6, 9, 13, 16, 19, 33) sont en cours de transfert vers la Roumanie.

Gilbert LAURENT.

La SNCF reprend la société ITL

Le jeu de Monopoly ferroviaire se poursuit, avec le rachat de la société allemande ITL (*Import, Transport und Logistik*) par la SNCF le 7 avril 2008. ITL avait été fondée à Dresden le 17 décembre 1998. Il s'agit d'un gros opérateur très actif en Allemagne, mais également aux Pays-Bas (ITL Benelux - voir *EL 84* p. 28), Pologne et Tchéquie. Grâce à cette acquisition, la SNCF pourra proposer à ses clients des services de porte à porte notamment vers l'Europe de l'Est. ITL engage 160 travailleurs. Son parc de matériel comprend 35 locomotives, principalement Diesel d'origines diverses, et 845 wagons. ITL est actif dans le transport principalement de pétrole, produits chimiques, matières premières, céréales, avec comme plaque tournante Dresden Praha, Hamburg et Bremerhaven. ITL assure également une relation de trafic combiné vers Rotterdam.

en bref...

● Deux séries ont tiré leur révérence : les célèbres autorails de la série X2800 (ils n'assurent plus qu'un unique aller-retour entre Besançon et Le Valdahon) et les BB 9600 (dernier train : le 886196 Avignon - Lyon-Perache, le 5 mars).

● Le Conseil Général de l'Ardèche a jeté l'éponge et décidé de suspendre, à compter du 14 avril, l'exploitation du *Chemin de Fer du Vivarais*, entre Tournon et Lamastre : il n'y a plus une seule locomotive à vapeur en ordre de marche et l'infrastructure est en mauvais état. Restaurer l'ensemble demanderait un effort financier qui ne semble plus à portée de main.

Depuis le mois de février, ITL Benelux loue 4 Traxx auprès de CB Rail. Le 16 février, la 150 ITL (E186 150) manoeuvre à Emmerich en compagnie de la 101. Wim WINDEY.



Allemagne

Alex gagne du terrain

En décembre 2002, la DB supprimait la quasi-totalité de son réseau Interregio. Parmi les relations touchées, on trouvait la liaison München - Oberstdorf. Le land de Bavière décida alors de procéder à une adjudication afin qu'un autre opérateur assure à nouveau une liaison interville sur cette relation. Le 12 février 2003, le marché fut attribué à un consortium formé de *EuroTurbo GmbH* (filiale des CFF suisses) et de "*Die Länderbahn*" (nom commercial du *Regentalbahn AG*). Le service, commercialisé sous la marque "ALEX", débuta le 14 décembre 2003, la traction étant assurée par quatre locomotives Diesel du type ER 20 de *Siemens* (identiques aux 2016 des ÖBB), une cinquième machine étant maintenue en réserve par *Siemens Dispolok*.

En 2004, le groupe britannique *Arriva* racheta au land de Bavière la majorité des actions du *Regentalbahn*, pour en devenir ensuite l'unique actionnaire.

PHOTO 85-51 Le 23 mars 2008, dans un décor idyllique, le train 82614 München - Lindau longe lac d'Alpsee près de Trieblings. En tête, l'*Hercule* 223 071 (*Siemens* 21461/2007) d'*Arriva*.

Laurent JOSEPH.



PHOTO 85-50 Le 7 mars 2008, passage à Freising du train XXXXX, remorqué par la *Taurus* 183 004 (*Siemens* 21522/2007) d'*Arriva*.
Christian VANHECK.

Suite à un nouvel appel d'offres, l'offre ALEX a été fortement étendue depuis le 9 décembre 2007 : outre München - Oberstdorf, elle comporte désormais aussi des liaisons München - Lindau, München - Hof et München - Praha (2 fois par jour, en collaboration avec les Chemins de fer tchèques). Le service de base est cadencé avec un train toutes les deux heures.

Pour assurer la traction, *Arriva* a commandé chez *Siemens* douze nouvelles ER 20 et quatre *EuroSprinter* ES64U4. La société a également fait construire un nouvel atelier à Schwandorf. Ajoutons, qu'*EuroTurbo* n'est plus associé à *Arriva* pour la nouvelle offre.



Pays-Bas

Les DH au chômage

Le 28 février dernier, les autorails DH des NS ont été engagés pour la dernière fois en service voyageurs aux Pays-Bas, pendant l'heure de pointe, entre Nijmegen et Venray, pour le compte de Veolia.

Les DH1 et DH2 furent commandés par les NS pour remplacer les autorails diesels-électriques d'après-guerre (DE1 et DE2) sur les lignes régionales en Groningue et en Frise, et éviter la fermeture de ces lignes, situées dans la région la moins peuplée des Pays-Bas. En vue de réaliser ce dernier objectif, une solution peu coûteuse devait être trouvée et il fut décidé, plutôt que de développer un matériel nouveau, de se baser sur un concept existant. Convaincus par des essais réalisés avec le 627 008 de la DB en 1978, les NS choisirent *Wagonfabrik Uerdingen* pour la construction de leurs autorails.

Ainsi, cinquante autorails - 19 simples (DH1, 3101 à 3119) et 31 doubles (DH2, 3201 à 3231) - furent construits par *Uerdingen* et *Duewag* entre 1981 et 1983. Ils sont équipés d'un moteur *Cummins* NT855 R4 à 6 cylindres, produisant 288 CV et d'une transmission hydraulique *Voith*. Leur vitesse maximale est fixée à 100 km/h.

Surnommés "Wadlopers", ils arpenteront pendant toute leur carrière aux NS les lignes au départ de Leeuwarden vers Stavoren, Harlingen et Groningen, et au départ de Groningen vers Rooschool, Delfzijl et Nieuweschans.

Le 22 août 2004, le 3101 loué par Connexxion, quitte Mariëberg en direction de Almelo.
Philippe DE GIETER.



PHOTO 85-52 Le DH2 3225 à Zuidbroek, le 23 septembre 2006. L'autorail porte des autocollants NoordNed. Il fut mis en service par les NS le 28 août 1982.
Philippe DE GIETER.

Les DH1 ont été modernisés en 1996-97, ramenant le nombre de places assises (toutes de seconde classe) de 56 (+7 strapontins) à 36 (+12 strapontins). De la même manière, les DH2 ont vu leur capacité passer de 140 places et 10 strapontins à 98 places et 24 strapontins.

En mai 1999, les services voyageurs sur les lignes régionales de Frise (autour de Leeuwarden) sont attribués à *NoordNed*, qui continue à les exploiter avec le matériel NS et prend en leasing auprès de *NS Financial Services* les 3106, 3111 à 3119 et 3222 à 3231, rejoints en janvier 2000 par les 3101 et 3102. Le 28 mai 2000, *NoordNed* devient également l'exploitant des lignes autour de Groningen, mais avec l'obligation d'y rétablir une offre de transport en 1^e classe. *NoordNed* conservera quand même les Wadlopers des NS, mais les modifiera pour créer des places de 1^e classe (8 dans les DH1 et 20

dans les DH2). *NoordNed* dispose dès lors de presque toutes les rames, excepté les 3101 à 3103 et 3207 à 3210, utilisés par *NS-Reizigers* entre Zwolle et Kampen. Pendant l'été 2000, les 3209 et 3210 rejoindront également *NoordNed*.

Depuis avril 2002, Zwolle - Kampen est exploité uniquement à l'aide des DM90 et *NoordNed* récupère les DH2 qui y étaient engagés, mais les 3101 à 3103 se retrouvent pour la première fois sans activité et sont garés à Zwolle puis à Arnhem. Les 3101 et 3102 seront dégarés en octobre 2002 et engagés par *Connexxion* entre Almelo et Mariëberg sous le label "Veenexpres", tandis que le 3103 attendra encore jusqu'en février 2003 pour retrouver ses semblables chez *NoordNed*, qui dispose des lors de toutes les rames, excepté les 3101 et 3102 "Veenexpres". Le 27 mai 2006, ces deux DH1 sont définitivement remplacés entre Almelo et Mariëberg par deux rames LINT41 de *Syntus* et seront les premiers de la série à être définitivement garés, moins de 25 ans après leur mise en service.

Le 11 décembre 2005, *Arriva* reprend les activités de *NoordNed* et les *Wadlopers*, mais passe commande de nouveaux autorails à *Stadler* (voir *EN LIGNES* 76 page 32) dans le but de remplacer les autorails ex-NS, chose faite dès le 9 juillet 2007.

Chassés du nord, une partie des *Wadlopers* sera garée mais la plupart trouveront refuge dans la vallée de la Meuse. En décembre 2006, *Veolia*, nouvel exploitant de la relation Nijmegen - Roermond (via Venlo) choisit les autorails DH pour combler le délai entre la commande et la livraison de nouveaux autorails (également des

GTW de Stadler). Cette décision causera pas mal de soucis à *Veolia* et à ses voyageurs. Du temps des NS, les trains étaient assurés par les DM90 (série 3400), des autorails modernes, confortables et rapides. Les "Wadlopers" (devenus "Maaslopers", géographiquement plus adapté) ne sont pas assez rapides et trop peu puissants pour tenir les horaires, paraissent vieillots comparés aux DM90 et ne sont pas assez nombreux pour offrir une capacité de transport suffisante. Ce chaos ne sera cependant que de courte durée, les rames *Stadler* remportant une seconde victoire face aux *Wadlopers* : entrés en service en novembre 2007, les GTW assurent l'ensemble des services depuis le 29 février 2008 et feront vite oublier les débuts difficiles de *Veolia*. Le dernier parcours des *Maaslopers* a été assuré par les 3106, 3107, 3108 et 3118 entre Venray et Nijmegen (train 32322) le 28 février. Les DH2 avaient déjà jeté l'éponge le 30 janvier.

Si on excepte l'utilisation d'autocollants pour diverses campagnes promotionnelles et les logos des différents exploitants, la livrée des *Wadlopers* est restée pendant toute leur existence le jaune NS avec bandes diagonales bleues, deux rames doubles faisant cependant exception. A la création de



PHOTO 85-53 Le 14 octobre 2007, les autorails 3208 et 3103 assurent un train Nijmegen - Venlo - Roermond, ici à Venray.
Philippe DE GIETER.

NoordNed, la 3222 reçut un pelliculage vert clair qu'elle a conservé même pendant son séjour chez *Veolia*. Et, ironiquement, avec pour but l'annonce de l'arrivée prochaine des nouvelles rames *Stadler*, la 3226 a été décorée de la seyante livrée blanche et rouge de *Veolia* en avril 2007.

En vue d'une possible revente à l'é-

tranger de ces autorails encore relativement jeunes, ils sont garés à Amersfoort et Amsterdam-Dijkgracht. Une première vente semble s'être concrétisée en février : deux DH1 et deux DH2 devraient prochainement être chargés sur bateau, avec comme destination l'Albanie.

Philippe DE GIETER.

Des 189 en tête des City Night Line

Depuis le mois de février, les *City Night Line* 300/301 sont remorqués entre Frankfurt an Main et Amsterdam CS par l'*EuroSprinter* EF64F4 - 189 092 de *MRCE-dispolok* louée à *DB Nachtzug*. Il s'agit de l'ex. 189 092 de *Railion* vendue à *MRCE* fin 2007 (*MRCE* a en fait repris les 189 090 à 099, certaines sont louées à *Railion*, et trois autres à *Veolia*).

Le 21 avril 2008, passage à Nieuwersluis du CNL 301 Amsterdam CS - Frankfurt/Main, remorqué par la 189 092 de *MRCE* louée par la *DB Nachtzug*. Momentanément, ces trains circulent avec du personnel de *RRF*, le personnel de *DB Nachtzug* étant en initiation pour la signalisation et la réglementation néerlandaise.

André KOREVAAR.



Pologne

Des TRAXX pour PKP Cargo

Depuis janvier 2008, PKP Cargo a pris en leasing après d'Angel Trains dix TRAXX polycourant du type F140MS. Elles ont été numérotées dans la série EU43-001 à 010 (seconde utilisation de la série EU43; la première série concernait 8 locomotives ADtranz qui retournèrent chez le constructeur en raison des difficultés de paiement des PKP. Ces machines furent ensuite revendues à RTC en Italie). Chez Angel Trains, elles portent les numéros 186 126 à 135 (en désordre), à la suite donc des trois Traxx 186 123 à 125 louées par la SNCB (série 2801 à 2803 - voir page 8).



PHOTO 85-54 La Traxx EU43-003 de PKP Cargo louée auprès d'Angel Trains (186 128). Les EU43 sont basées au dépôt de Poznan Franowo et sont engagées entre Poznan et Seddin (Berlin). Poznan Franowo, 29 janvier 2008. Laurent JOSEPH.



En août 2007, passage à Villamanin d'un train de charbon tracté par les 333-381 et 333-382 d'Acciona. Felipe ARANDA.

Espagne - Acciona

Acciona Rail Services est un nouvel opérateur espagnol qui a débuté l'exploitation de trains de marchandises sur le réseau national depuis le 28 décembre 2007. Il s'agit de trains de charbon chargés au port de El Musel (Gijón) à destination de la centrale électrique de La Robla (Léon), via le col de Pajares. La traction est assurée par deux nouvelles locomotives Diesel 333-382 et 333-383 construites par l'usine Vossloh d'Albuixech. Chaque jour, deux trains de 1000 t de charbon sont remorqués. Ce trafic était auparavant assuré par la route. Avant de faire passer ce trafic au rail, il a fallu construire un embranchement jusqu'à la centrale électrique, qui fut inauguré en décembre 2006 par Union Fenosa.

Suisse

Une nouvelle livrée pour les Re 460 ?

Le 11 février, le Re 460 012 des CFF (Chemins de fer fédéraux suisses) a quitté l'atelier d'Yverdon habillée d'une nouvelle robe alliant le rouge et le noir anthracite. Cette livrée a été appliquée à titre d'essai, dans le but de trouver une nouvelle décoration pour les Re 460. Elle a en outre été équipée de nouveaux pantographes Faiveley.

Le 12 février 2008, passage de la Re 460 012 à Chillon, en tête d'un IC vers Brigue. Marc STRIFFELER.



Luxembourg

Les CFL louent des TRAXX chez MRCE

Depuis le mois d'avril, les CFL ont pris en location auprès de MRCE quatre TRAXX. Il s'agit des 185 565, (arrivée le 2 avril) et des 185 564, 566 et 568 (arrivées le 3 avril). Ces machines étaient auparavant louées à Crossrail. Elles sont parvenues au dépôt de Luxembourg toujours pourvues des logos Crossrail. Après adaptation pour la circulation sur le réseau CFL, elles seront utilisées par CFL Cargo au Grand-Duché et vers l'Allemagne.



Le 3 avril 2008, passage à Mertert sur la ligne Wasserbilig - Luxembourg de la 1151 de CFL-Cargo, remorquant les 185 567 + 185 566 + 185 564. Emile BECKER.

TELEX.....

DANEMARK :

● Depuis le 9 décembre 2007, les Chemins de fer danois (DSB) louent et engagent 10 rames ICE-TD (rame Diesel de la série 605 de la DB) sur la relation internationale Kobenhavn - Hamburg, et ce jusqu'en 2020.

NORVEGE : commande historique

● Les Chemins de fer norvégiens (NSB) ont lancé un appel d'offres pour la fourniture de 40 à 60 automotrices, plus une option pour 100 supplémentaires. Il s'agira de la plus grosse commande de matériel de l'histoire des NSB. Ces automotrices permettront de réformer le matériel ancien et de faire face à l'augmentation attendue du trafic.

ITALIE : l'ATCM repris par le FER

● Le célèbre réseau de l'ATCM (Azienda Trasporti Collettivi e Mobilità) utilisant des anciennes automotrices de la SNCB (ligne de Modena à Sassuolo), a été englobé le 1er janvier 2008 dans le FER (Ferrovie Emilia-Romagna). Le FER exploitait déjà les lignes Ferrara - Codigoro, Ferrara - Suzzara, Suzzara - Parma, et Bologna - Portomaggiore. Peut-être une nouvelle décoration en vue pour les ex. automotrices SNCB ?

ARGENTINE : bientôt le TGV

● Le 21 juin 2007, le gouvernement argentin a choisi Alstom pour construire une ligne à grande vitesse entre Buenos Aires et Rosario (310 km). Les deux villes seront reliées en 1h25, alors qu'aujourd'hui l'état lamentable du réseau argentin n'admet plus guère qu'une vitesse de 50 ou 60 km/h.



Dans une seconde phase, cette LGV sera être étendue de 400 km jusqu'à Cordoba. L'inauguration de la première ligne sera très rapide, puisque déjà attendue pour 2010.

Le service, qui sera baptisé COBRA (pour les initiales de Cordoba, Buenos Aires, Rosario et Argentina) sera assuré par des rames TGV Duplex. Le Gouvernement prévoit d'établir ultérieurement une LGV de 400 km entre Buenos Aires et Mar del Plata.

Les samedi 12 et dimanche 13 avril, l'ETR 610 005 (voir EN LIGNES 81 page 35) a effectué quelques allers-retours entre Genève et Brig en vue de son homologation, en présence de délégués de l'OFT (Office Fédéral des Transports). Passage de la rame Cisaplino peu après Aigle, le 13 avril 2008. Patrice AIROLDI.



Vapeur, guerre et paix en ex-Yougoslavie

La traction vapeur est encore vivante en Europe. Deux pays de l'ancienne fédération yougoslave, la Bosnie-Herzégovine et la Serbie, utilisent encore cette forme de traction en service régulier, menant des convois pouvant comprendre jusque 36 wagons. Le travail de ces ancêtres du rail consiste à effectuer les manoeuvres et les transferts dans des exploitations minières, centrales électriques au charbon, aciéries ou fabriques diverses.

On recense aujourd'hui 11 sites où l'on fait usage de la traction vapeur, que ce soit sur voie normale ou sur voie étroite. Les engins les plus courants sont les locomotives-tenders du type 62 (0-3-0T) introduites par le "US Army Transportation Corps (USATC)". Peu sont d'origine, ils ont été pour la plupart construits

La 33-248 appartient à la Kreka. Cette locomotive fut acquise à la DB en 1952. Il s'agit de l'ex. 52 4779 (Maschinenbau und Bahnbedarf, Berlin 13830/1943) de la DRG. Le 17 novembre 2007, elle assurait les navettes entre le site de Dubrave et la centrale électrique de Tuzla. La photo du haut a été prise alors que la machine évoluait à Dubrave. Sur la vue du milieu, le convoi est si long qu'il avait été scindé afin de pouvoir passer sous les trémies de chargement à Dubrave. Ci-dessous, la 33-248 remonte le train de wagons vides de Tuzla vers Dubrave. Thomas VAN WETTEREN.





sous licence en Croatie par les ateliers *Duro Dakovic*.

En Bosnie-Herzégovine, la "*Rudnici KREKA TUZLA*" regroupe trois sites qui alimentent en charbon la centrale électrique de Tuzla, la plus importante du pays. En plus de types 62, la KREKA possède des "*Kriegsloks*" allemandes de la célèbre série DR 52 (1-5-0), classées dans le type 33. Cinq ex-type 52 sont utilisées par le groupe KREKA, ils effectuent les transferts depuis les mines de Dubrave ou de Sikulje vers Tuzla. Il s'agit des toutes dernières machines de cette énorme série encore utilisées en service régulier dans le monde. Tous les jours sauf le dimanche,

où il n'y a pas de trafic, deux à trois trains aller et retour circulent au départ de chacune de ces mines. Les ateliers de la KREKA se situent à côté de la mine de Bukinje et sont capables d'effectuer des révisions générales.

Non loin de Tuzla, à Banovici, 70 % de la production des mines est destinée à la centrale de Tuzla.

Durant la guerre civile, afin de remédier à la pénurie d'énergie, la "*Rudnici Mrkog Uglja Banovici*" remit en service la traction vapeur sur sa ligne à voie de 760 mm et y instaura un service voyageurs pour le transport de ses ouvriers en réutilisant des wagons à marchandises fermés. Les trains à voie normale

étaient pris en charge depuis la gare d'échange d'Oskova par une type 33 (ex-DR 52) de la remise de Bukinje. Si aujourd'hui, des locotracteurs Diesel simples montent en ligne au lieu d'une double traction vapeur, les *Duro Dakovic* type 83 (0-4-1) assurent toujours les déchargements à Oskova. Dans le faisceau à voie normale, au lieu d'une type 62, on peut aussi voir évoluer une locomotive-tender *Skoda* du type 19 (0-3-0).

La direction du groupe a entamé des démarches afin de remplacer le parc de vapeurs par des Diesel d'occasion; l'avenir de la vapeur à Oskova est donc loin d'être assuré.

Le dimanche est un jour de repos dans les mines de la Kreka. Au dépôt de Bukinje, deux locomotives sont maintenues sous pression : à gauche, la 030T 62-637 (construite par Duro Dakovic en Croatie); au milieu, la 33-216. Cette dernière est l'ex. 52 1218 (Deutsche Waffen- und Munitionsfabriken AG, Poznan 641/1943) de la DRG. Durant la guerre, elle fut prise en Autriche comme butin de guerre par l'URSS. En 1947, elle fut vendue aux Chemins de fer yougoslaves où elle prit le numéro 33-216. En 1990, le PFT a bien failli acquérir une 33 des JZ (Chemins de fer yougoslaves) qui serait devenue la 26.101. La guerre a fait chavirer ce projet, si bien que c'est en Pologne que l'on a trouvé notre locomotive.
Thomas VAN WETTEREN.



Les types 62 sont encore présentes en Bosnie-Herzégovine à Breza, Kakanj, Durdevic, Lukavac et Zenica. Dans cette dernière, celles-ci assuraient certains jours la traction des trains d'ouvriers lors des changements de pause. Ces trains de voyageurs supprimés en mai 2007 furent les derniers de Yougoslavie en traction vapeur. La 62-020 en service à Kakanj est la dernière locomotive originale encore utilisée.

En Serbie, à Vreoci, les 62 cotoient des machines *Decauville* du type 53 (0-3-0) qui étaient utilisées comme locomotives de secours ou comme engin assurant la traction des wagons de maintenance des lignes aériennes sur le réseau industriel à voie étroite entièrement électrifié. Seule la 53-017 est encore utilisable mais ne peut circuler suite au mauvais état des voies. Deux locotracteurs Diesel devraient arriver au mois de juin afin de remplacer définitivement les types 62.

Toujours dans ce même pays, la centrale de Kostolac utilise un réseau à voie étroite qui fut converti durant la deuxième Guerre Mondiale de 600 à 900 mm d'écartement et dont il ne reste que deux lignes. La première vers Cirikovac est à traction électrique; la seconde, menant au puits à ciel ouvert de Klenovik, est à vapeur mais n'est en service qu'en hiver où la demande est plus forte. Deux locomotives américaines introduites après la deuxième guerre mondiale par le "*United Nation Relief Rehabilitation Administration*" (0-4-0) sont opérationnelles et remisées dans une large rotonde qui rappelle que, en-



A Cirikovac, la locomotive n° 3 construite en 1978 par LEW Hennigsdorf, démarre un train de charbon vers la centrale électrique de Kostolac. A droite, la ligne désaffectée n° 46 Pozarevac - Kostolac des JZ (Chemins de fer Serbes). Les locomotives UNRRA ne parcourent pas ce tronçon.
Thomas VAN WETTEREN.

core dans les années 60, l'entreprise abrita jusqu'à 50 locomotives. Lors de ma visite en novembre 2007, la reprise du travail à Klenovik avait été suspendue. A l'heure où ces lignes seront publiées, le fait que l'activité reprendra durant l'hiver 2008-2009 est à marquer d'un point d'interrogation.

Citons encore la fabrique de viscosse de Loznica en attente de repreneur. Deux locomotives sans foyer construites en 1956 à Liège par la "Société de la Meuse" sont

toujours aptes au service malgré leur mise à l'écart depuis la guerre civile.

La Bosnie-Herzégovine et la Serbie font beaucoup pour satisfaire les amateurs de chemins de fer. Les réseaux de ces deux pays sont à nouveau opérationnels, la paix retrouvée. Même si les fanatiques peuvent y découvrir aujourd'hui 14 locomotives en action par jour ouvrable, l'avenir de la vapeur n'est assuré qu'à court terme.

Thomas VAN WETTEREN.



La superbe 83-159 (0-4-1 à écartement de 760 mm) à Oskova poussant un à un les wagonnets à déchargement automatique. Il s'agit de la dernière machine de ce type encore en service commercial. Elle fut construite par Duro Dakovic en 1948.
Thomas VAN WETTEREN.

→ La 62-125 en pause à Oskova. Ce n'est pas une USATC d'origine, mais une Duro Dakovic construite après la deuxième guerre.
Thomas VAN WETTEREN.

↓ Deux trains attendent à Oskova d'être pris en charge par la type 83 vers les derniers mètres menant aux trémies de déchargement. Les deux locomotives Diesel qui apparaissent sont les 740-113 (à gauche) et 740-197 (à droite). Ces B'B' à transmission hydraulique furent construites par Duro Dakovic de 1968 à 1971. Elles possèdent un moteur Diesel MGO de 600 CV construit sous licence en Yougoslavie.
Thomas VAN WETTEREN.





CARRIÈRES UNIES DE PORPHYRE

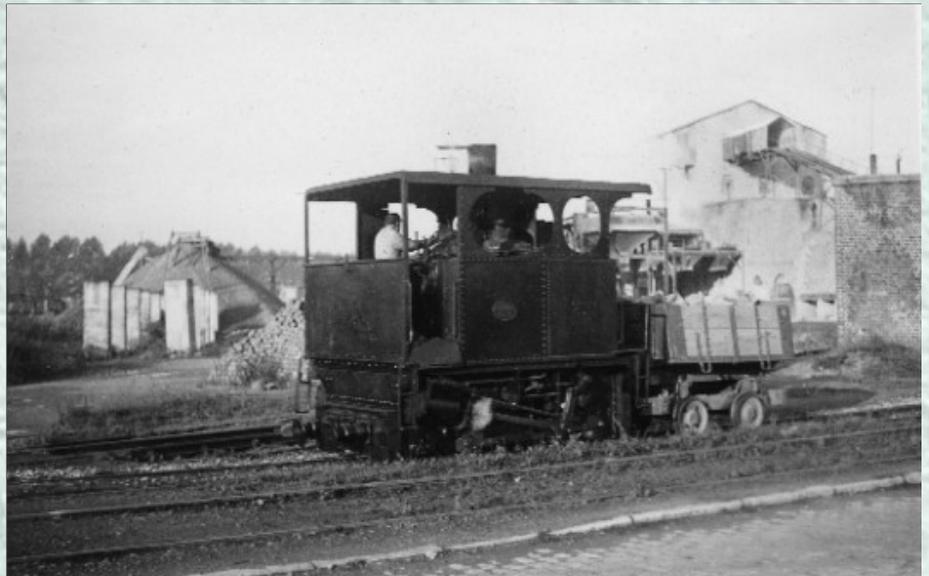
Les gares de Lessines et leurs raccordements

Dans l'entre-deux-guerres, Lessines passait pour être, après le port d'Antwerpen, la gare qui générait le plus gros tonnage marchandises de Belgique.

Les carrières ont livré des millions de pavés, non seulement en Belgique, mais également aux Pays-Bas, en Allemagne et en France. Ainsi, une partie des pavés recouvrant les Champs Elysées à Paris proviennent-ils de Lessines...

Jusqu'à la Première Guerre mondiale, le tonnage transporté et le nombre de wagons chargés ou déchargés à Lessines et Lessines-Carières ne cessa d'augmenter d'une manière fulgurante comme en témoignent les chiffres repris dans le tableau ci-dessous et qui proviennent des rapports annuels du Collège des Bourgmestre et Echevins sur l'Administration et la situation des affaires de la Ville (entre parenthèses, le nombre de wagons).

La gare de Lessines possédait 10 rac-



Cette photo montre la locomotive Cockerill n° 3000 de 1921, du type II à voie métrique, en service à la carrière Willocq de Lessines en 1947.

Photo G. DESBARAX, collection PFT.

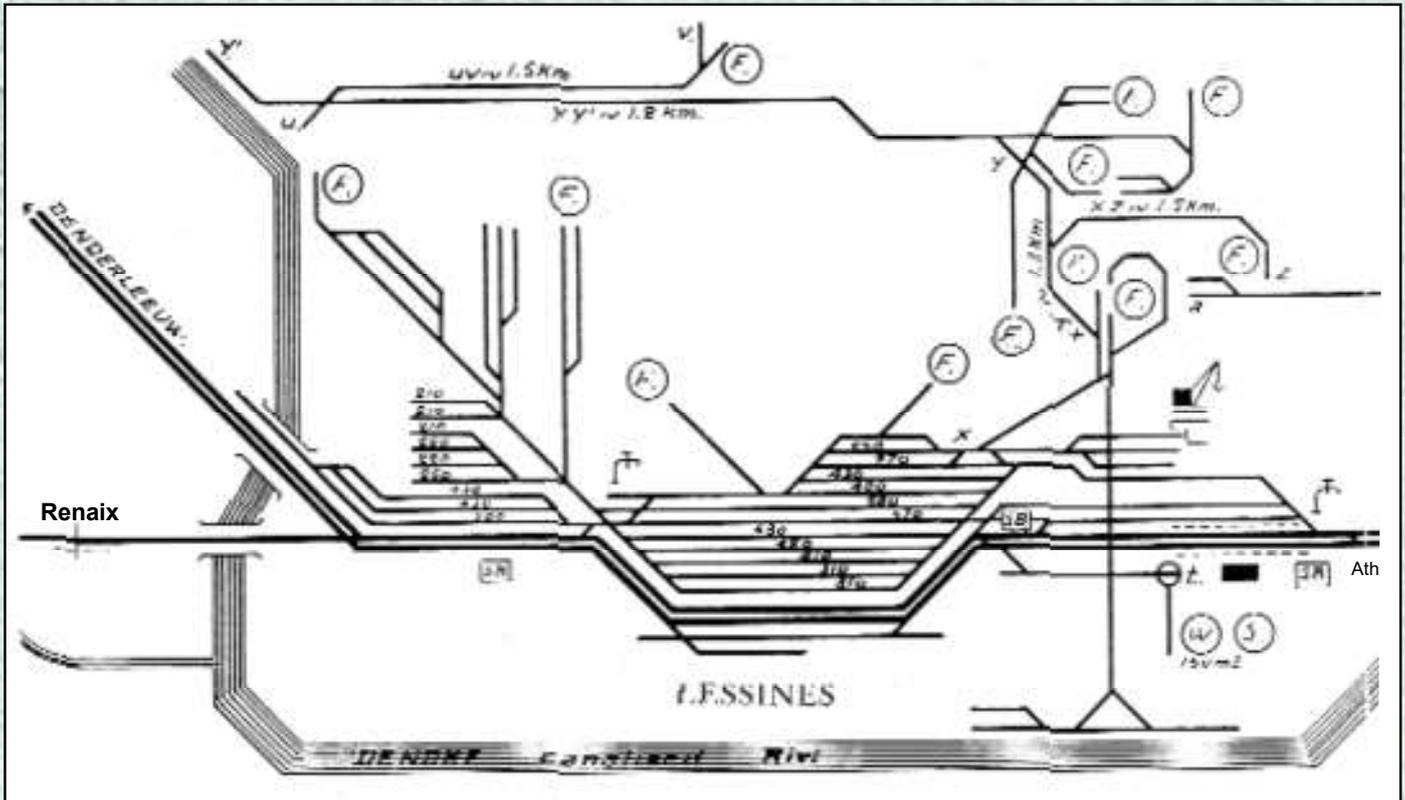
cordements, non seulement pour les carrières, mais également pour d'autres sociétés. Ainsi, du côté de la rue Latérale (côté opposé au bâtiment de la gare de Lessines), on trouvait six rac-

cordements. Certains étaient utilisés par plusieurs entreprises (sous-raccordées).

Voici la liste :

- S.A. des C.U.P., précédemment S.A. pour l'Exploitation des Carrières Tacquenier (accès par le sud);
- S.A. A. Vandeveld, A. D'Harueng et Cie (ensuite CUP) (accès par le sud). La S.A. des Carrières Saint-Roch (ensuite CUP) était sous-raccordée sur cet embranchement;
- Fabrique de tuiles, briques et carreaux Rousseau - Dejehansart - Mercenier, ensuite S.A. des Carrières des Sarts, ensuite S.A. des Asphaltes, Bitumes et Goudrons (accès par le sud);
- S.A. franco-belge des Carrières de porphyre du Mouplon (accès par le nord);
- S.A. des Nouvelles Carrières ensuite S.A. des Nouvelles Carrières de Porphyre et de l'Ermitage réunies (accès par le nord). La Compagnie d'Electricité de la Dendre (centrale électrique de deux-Acren) était sous-raccordée sur cet embranchement;
- Etablissements Clément Fréteur, ensuite Société Nouvelle des Forges de Lessines (2 voies de desserte - trafic moyen de 12 wagons par mois - occupait l'ancienne remise de locomotives de Lessines) (accès par le nord).

LESSINES			LESSINES-CARRIÈRES	
ANNÉE	TONNAGE EXPÉDIÉ	TONNAGE ARRIVÉ	TONNAGE EXPÉDIÉ	TONNAGE ARRIVÉ
1874	32.027			
1875	34.189			
1876	103.398			
1877	127.522			
1878	213.082			
1879	195.957			
1880	220.422			
1881	225.843			
1882	196.781		?	?
1883	178.824	71.693 (7.054)	?	?
1884	180.652	121.252 (12.133)	6.242 (628)	?
1885	180.980	132.115 (13.151)	5.998 (613)	?
1887	137.768	83.408 (8.020)	5.209 (528)	?
1888	142.695	76.207 (7.277)	5.648 (569)	?
1889	159.398	90.229 (8.846)	5.615 (570)	?
1890	185.536	115.036 (11.278)	6.832 (709)	?
1891	196.692	133.283 (13.067)	7.256 (742)	?
1892	240.874	136.445 (13.377)	7.111 (711)	?
1893	267.680	226.450 (22.201)	6.774 (715)	?
1894	255.955	169.463 (16.614)	6.500 (700)	?
1895	227.535 (8.884)	180.571 (17.035)	7773 (786)	?
1896	215.751 (21.300)	30.689 (2.950)	158.103 (14.776)	7.274 (808)
1898	286.308 (23.859)	7.347 (757)	?	?
1899	469.090 (46.910)	54.182 (4.916)	264.280 (26.428)	7.500 (751)
1900	475.151 (47.470)	50.073 (4.898)	?	?
1901	485.210 (48.152)	49.800 (4.810)	?	?
1902	478.610 (47.115)	54.810 (5.420)	262.822 (25.830)	?
1903	510.310 (50.810)	52.640 (5.210)	?	?



Les installations et raccordements de Lessines à l'époque de la guerre 1940-1945. Le schéma montre l'ensemble des installations ferroviaires, y compris les chemins de fer industriels principaux et un tracé schématique de la Dendre. Les rectangles marqués SB indiquent les postes de signalisation; les cercles marqués F sont des bâtiments industriels. Document G. NEVE.

Les photos anciennes de locomotives industrielles sont extrêmement rares et généralement de qualité médiocre. Le plus souvent, elles ont été réalisées par le personnel pour avoir un souvenir. La Carrière des Sarts (Compagnie générale des Asphaltes, Bitumes et Goudrons à Bruxelles), possédait cette locomotive à vapeur à chaudière verticale du type IV de Cockerill. Elle fut rachetée d'occasion par la Compagnie générale après que cette dernière ait repris à son compte en 1924 l'exploitation de la Carrière des Sarts à Lessines, abandonnée pendant la Première Guerre Mondiale.

Collection Michel DUHAUT.

Cette vue montre l'usine à concassés (en brique à droite) et les installations de triage et de chargement des wagons de la S.A. franco-belge des Carrières de Porphyre du Mouplon. On remarque les nombreux wagons Etat Belge, dont au moins trois possèdent une guérite. Au centre de l'image, une locomotive Cockerill à chaudière verticale du type IV manoeuvre deux wagons.

Collection Michel DUHAUT.



Du côté de la rue de la Station, on dénombrerait 4 raccordements :

- Usine à gaz de Lessines;
- S.A. l'Allumette Lux;
- S.A. belge pour la fabrication des lampes électriques (L.E.B.) ensuite Philips;
- S.A. des Carrières de Porphyre de la Dendre (Willocoq et Trief). Cette société semble avoir utilisé le raccordement LEB; l'usine à concasser de la Carrière de la Dendre était installée dans l'ancienne usine LEB.



↑ La locomotive 030 T n° 1 des "Nouvelles Carrières de Porphyre de Lessines" (devenues plus tard la "S.A. des Nouvelles Carrières de Porphyre et de l'Ermitage réunies" était utilisée pour amener les wagons en gare de Lessines, par un long raccordement, sinueux et en pente assez forte vers la gare. Nous ignorons l'origine de cette machine. Le chauffeur tient sa pelle tandis que le conducteur porte une seringue de graissage. Collection Michel DUHAUT.



← La carrière de l'Ermitage, aujourd'hui la seule encore en exploitation avec des CUP et propriété de Galex, possédait une 030 T construite par La Meuse du type 38 t, dont nous ignorons le numéro et la date de construction. La machine manoeuvre ici en gare de Lessines. Photo G. DESBARAX, collection PFT.

↓ En 1953 et 1957, les carrières de l'Ermitage acquièrent quatre locotracteurs Cockerill. Ils étaient munis des deux types de tampons leur permettant de manoeuvrer aussi bien les wagons SNCB que ceux des carrières à tampon central. Cette photo montre les machines n° 3 et 1 manoeuvrant des wagons en gare de Lessines le 31 mars 1964. On remarquera le troisième tampon central. Daniel THIELEMANS.





Les locomotives n° 4 (Cockerill 1957/3574) et 3 (Cockerill 1957/n° construction ?) de l'Ermitage, photographiées une vingtaine d'années plus tard, en octobre 1986, lors de leur évolution en gare de Lessines. Les machines ont entretemps perdu leurs tampons centraux. Les locotracteurs n° 1 et 2 furent construits en 1953, avec les numéros Cockerill 3399 et 3401.

Christian DOSOGNE.

→ Le raccordement des "Nouvelles Carrières de Porphyre et de l'Ermitage réunies" était très long, près de trois kilomètres. De toutes les carrières du bassin de Lessines, celle de l'Ermitage est la plus éloignée de la gare de Lessines. Cette ligne était également utilisée pour desservir la centrale électrique de Deux-Acren, laquelle était établie le long de la Dendre entre Lessines et Deux-Acren.

En octobre 1986, les locotracteurs n° 3 et 4 retournent à vide vers la carrière. Christian DOSOGNE.



← PHOTO 85-XX

Le raccordement vers la carrière de l'Ermitage a été désaffecté à la fin des années quatre-vingts. Seul subsistait un petit tronçon de +/- 400 m sur lequel les wagons pouvaient être chargés, les produits étant amenés de la carrière par camion. La carrière de l'Ermitage a entretemps été englobée par le groupe Gralex. Le 18 juin 1996, le locotracteur n° 4 pousse une rame de trois wagons de ballast SNCB de cet embranchement vers la gare de Lessines. Ce raccordement n'est plus utilisé depuis quelques années.

Jean-Luc VANDERHAEGEN.

La ligne 87 Lessines - Bassilly a été mise en service en 1880. Un an plus tard, une gare dénommée Lessines-Carières fut aménagée dans le but de recevoir les expéditions de la partie méridionale du bassin carrier et former des trains complets vers les différentes destinations. Elle possédait initialement un faisceau de 6 voies, porté à 9 après 1920 et finalement à 13. Tout comme Lessines, elle connut un trafic intense. Le déclin du trafic, après 1950, a occasionné le démontage de 5 voies en 1955, et la suppression de toutes les installations, sauf la voie principale et une voie d'évitement, après la fermeture de la ligne et la transformation de la section Lessines - Ollignies en ligne industrielle.

Notons qu'en 1919, lors de la reconstruction des installations détruites par la guerre, il fut question de construire une grande gare de formation où aurait été concentré le trafic des deux gares.

Lessines-Carières possédait 3 raccordements, dont celui de la "Société Civile de Chemin de fer de Raccordement" qui desservait 6 sociétés.

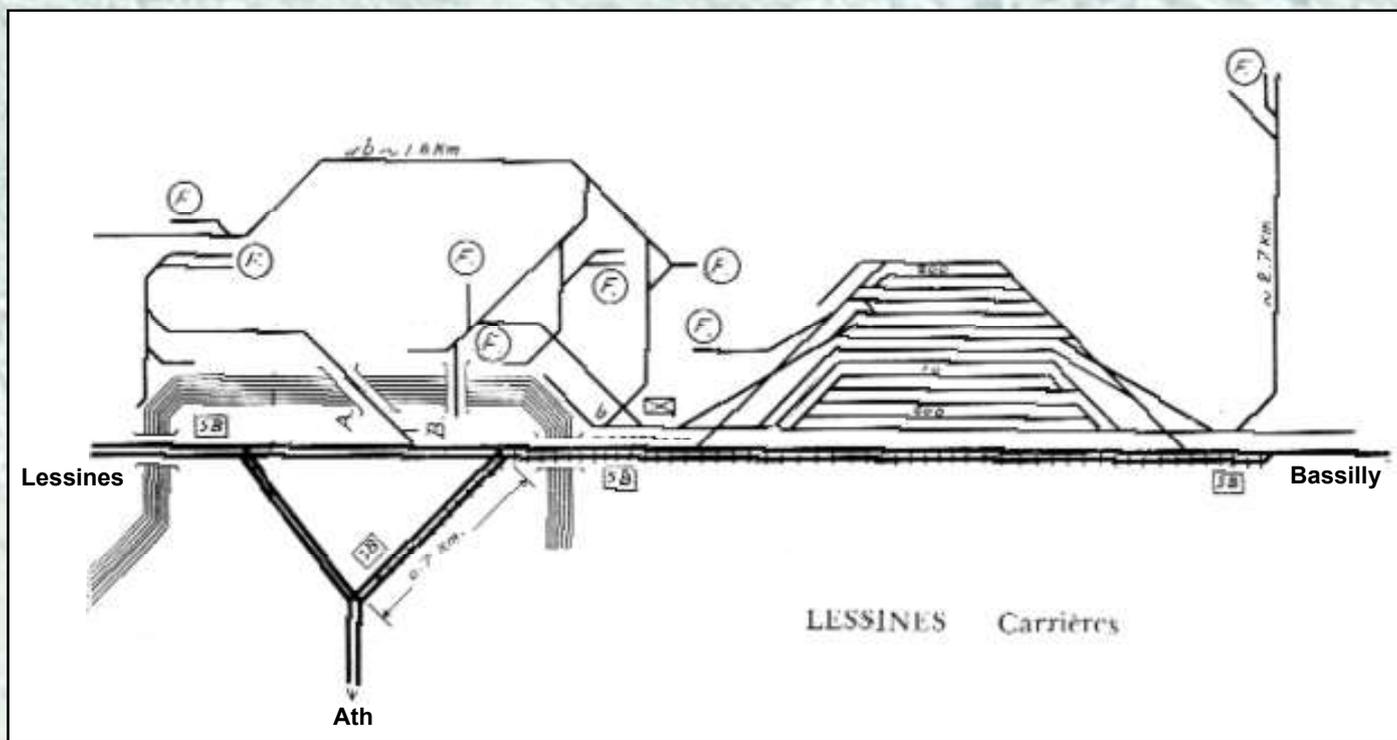
- Voici la liste des raccordements :
- S.A. des Carrières de l'Ermitage, auquel était sous-raccordé la S.A. Franco-belge "Le Porphyre" précédemment Charles Deltenre;
 - Société Louis et Emile Lenoir Frère, ensuite CUP;
 - Société Civile du Chemin de fer de Raccordement des Carrières du



Les cartes postales de la gare de Lessines-Carières sont extrêmement rares. Nous ne connaissons que celle publiée ci-dessus. La vue est prise à l'entrée de la gare en direction de Lessines. Le faisceau marchandises se trouve dans le dos du photographe. A l'avant-plan se trouve la voie principale de la ligne 87; à droite se trouve le bâtiment de la gare sur lequel est écrit Lessines-Carière (sans S à Carrière). Le passage à niveau de la chaussée de Lessines à Ghislenghien est fermé par des barrières roulantes pour laisser passer la locomotive 1576 de l'Etat Belge. Il s'agit d'une type 29 construite par Tubize en 1882 (numéro 520) et réformée entre 1926 et 1928. La maison à gauche est celle du chef de gare. Lors de l'ouverture de la gare au trafic voyageurs, un quai sera aménagé au-delà du passage à niveau. *Collection Michel DUHAUT.*

Haut-Pierroir, Cosyns, Notté et Cie, ensuite Société Coopérative de Raccordement industriel (plus connue sous le nom de "Société Saint-Roch"), qui effectuait les transports de et vers Lessines-Carières pour

tout le groupe des carrières du sud de Lessines et quelques autres établissements. Elle possédait pour cela deux locomotives, baptisées "Saint-Roch" et "Flore", qui étaient garées dans une petite remise près des éta-

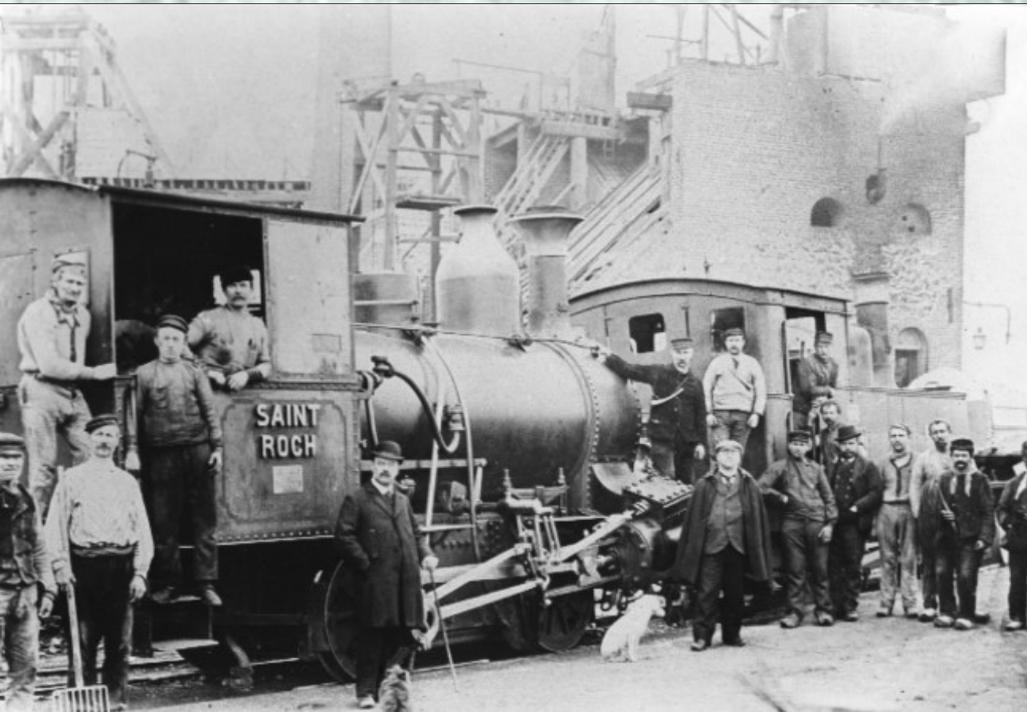


Les installations et raccordements de Lessines-Carière à l'époque de la guerre 1940-1945. Le schéma montre l'ensemble des installations ferroviaires, y compris les chemins de fer industriels principaux et un tracé schématique de la Dendre. Les rectangles marqués SB indiquent les postes de signalisation, les cercles marqués F des bâtiments industriels. Une des voies principales de Lessines-Carière et de la courbe de raccord entre les lignes 87 et 90 sont hors services à la suite d'une décision de simplification prise au début de 1940. *Document G. NEVE.*

blissements Brenez :

- Carrière Cardon-Droulers;
- S.A. des Carrières de Porphyres Cosyns (après 1933 a possédé sa propre gare privée raccordée à la ligne 87 peu avant l'entrée de la gare de Lessines-Carrières);
- Carrière Brasse-Deltenre;
- Carrière Willocq Frères;
- Carrière Emile Notté;
- établissement E. Brenez (constructions mécaniques).

→ La locomotive 020 T n° 1 de la S.A. franco-belge "Le Porphyre", stationne sur le raccordement de la carrière de l'Ermitage à l'entrée de la gare de Lessines-Carrières. Nous ignorons son origine. Collection Michel DUHAUT.



← "Saint-Roch", une des deux locomotives de la "Société Civile de Raccordement des Carrières du Haut Pierroir", qui effectuait la traction des wagons entre les différentes carrières au lieu-dit le Pierroir (Cosyns, Notté, Willocq, Cardon-Droulers, Brasse-Deltenre) vers la gare de formation de Lessines-Carrières. Nous ignorons son origine. La seconde machine n'est pas identifiée; il s'agit vraisemblablement d'une locomotive de la Société Cosyns, ou peut-être de "Flore", la seconde machine de la Société Civile de raccordement. La photo a été prise au pied de l'usine à concasser de la carrière Cosyns, visible à l'arrière-plan; on remarquera notamment les ascenseurs et la partie supérieure du plan incliné de remontée des wagonnets du fond. Entre les ouvriers, on remarque la présence de contremaîtres et, en chapeau-melon, d'un des dirigeants de la société Cosyns. Les bâtiments et ascenseurs se sont effondrés dans la carrière en 1911. Collection Michel DUHAUT.

→ Le chantier d'épinçage des pavés de la carrière Cosyns. Les wagonnets remontés du fond par les ascenseurs visibles à l'arrière plan sont poussés à bras d'hommes sur les ponts aériens. Les pavés façonnés par les épinceurs (tailleurs de pavé) sont empilés près de leur "hangar" (paillasons destinés à les protéger de la pluie et du soleil) et chargés dans les wagons de l'Etat Belge (ou de ceux de la carrière pour les conduire aux chantiers de stockage ou vers le rivage de la Dendre). Les voies à écartement standard sont aménagées en contrebas pour faciliter le chargement des wagons (voir les wagons tombereaux à l'avant-plan). La locomotive est soit la n° 2, soit la n°3 de la société, pourvue de 3 tampons. Collection Michel DUHAUT.



→ La locomotive 020 T n° 1 de la S.A. Cosyns a été construite par FUF à Haine-Saint-Pierre en 1903. Elle pesait 25 tonnes en ordre de marche.

Collection Michel DUHAUT.



← La locomotive Cockerill à chaudière verticale du type IV n° 2 des Nouvelles Carrières de Porphyre. Elle fut construite en 1909 sous le numéro 2652 pour les Cristalleries et Faïenceries "Le Sphinx" (ex. Petrus Regout et Cie) à Maastricht. Les carrières raccordées à la gare de Lessines (CUP, Vandevelde, Saint-Roch, les Sarts, Mouplon) amenaient les wagons chargés en les poussant de manière à pouvoir repartir tout de suite sans manoeuvrer (après avoir repris des wagons vides garés sur une autre voie des faisceaux). Seules les Nouvelles Carrières entraient en gare locomotive en tête à cause de la forte déclivité du raccordement. Il fallait cependant qu'une voie du faisceau soit libre pour permettre la manoeuvre de la locomotive.

Collection Michel DUHAUT.

→ Les Nouvelles Carrières de Porphyre possédaient deux locomotives Cockerill à chaudière verticale du type IV. A droite, on voit le chemin de fer aérien à traînage mécanique.

Collection Michel DUHAUT.





Sur ce document de piètre qualité, on voit une locomotive non identifiée, vraisemblablement une La Meuse, possédant trois tampons ici bien visibles. La vue est réalisée au pied du concasseur du siège Lenoir Emile. Collection Michel DUHAUT.

↓ En 1919, la S.A. des Carrières de Porphyre Cosyns reprend l'exploitation de la carrière Brassart, contiguë, dont l'extraction avait cessé avec la Première Guerre mondiale. Les deux exploitations sont fusionnées en une seule. Comme la distance à parcourir avec les wagonnets entre le siège Brassart et le pied des ascenseurs de la carrière Cosyns était trop longue, les véhicules chargés au fond du siège Brassart étaient acheminés vers Cosyns au moyen d'un petit et curieux tracteur à essence, qui amenait en sens inverse les wagonnets vides. Ils étaient regroupés en courtes rames de 7 à 8 wagonnets. L'origine de cet engin est inconnue. Collection Michel DUHAUT.



↓ Les Carrières Emile Notté possédaient ce petit tracteur (à essence ?) construit par Moës Frères à Waremme, à écartement métrique. Il est accouplé à deux wagons en bois pourvus d'une benne basculante utilisés pour le transport des terres de terrassements. A l'arrière-plan, on devine l'usine à concasser et le transporteur aérien pour la mise en stock des concassés. Collection Michel DUHAUT.



Ici se termine notre étude sur les carrières de Lessines, et en particulier celles des CUP, donnant un bonne vision de cet aspect de notre passé industriel.

Ces trois volets ont été réalisés grâce à Michel DUHAUT de Lessines, que nous tenons ici à remercier pour sa collaboration spontanée et le prêt de ces documents de grandes valeurs.

Nous renvoyons les lecteurs intéressés à un livre intitulé "Manutention de la pierre et chemins de fer industriels dans les carrières de Lessines", écrit par Georges NEVE et édité par le Cercle d'Histoire de l'Entité Lessinoise en collaboration avec l'ARBAC.

il y a 50 ans ...



PHOTO BD-281 Lors du déplacement de l'aéroport de Melsbroek vers Zaventem à l'occasion de l'Expo '58, la liaison ferrée mise en service en 1952 fut déplacée jusqu'au nouveau terminal par l'établissement d'une grande courbe en forme de S. C'est fin 1971 que la ligne 36C sera électrifiée. Le 29 mars 1965, un des six autorails du type 602 spécialement conçu pour ce service, arrive à la nouvelle gare de l'aéroport.
Photo Bruno DEDONCKER, collection PFT ©.

En 1958, la 123.083 fut munie à titre expérimental de moteurs de traction entièrement suspendus. A cette occasion, elle fut renumérotée 124.001. En 1968, en vue de procéder à des parcours d'essais à grande vitesse entre Bruxelles et Oostende, elle fut transformée avec de nouveaux engrenages et des pantos Faiveley. Un carénage fut fixé devant une des cabines de conduite. Durant les diverses marches d'essais, elle atteignit la vitesse de 206 km/h le 28 mai 1969, établissant ainsi un record de vitesse en Belgique. La 124.001 est photographiée sur la voie 22 de Bruxelles-Midi.
Photo Groupe SNCB.

il y a 40 ans ...



il y a 25 ans ...



PHOTO 85-55 Le 29 mai 1983, la traction électrique fut mise en service sur deux lignes : (Gent) - Schellebelle - Mechelen (L53) et Haine-Saint-Pierre - Binche (L108). Le 13 mai 1985, un train de charbon remorqué par la 6082 de Merelbeke arrive à Hombeek, où se situe la bifurcation entre la ligne 53 et la ligne 54 Sint-Niklaas - Mechelen visible à droite de la photo. Photo Jean-Luc VANDERHAEGEN.

PHOTO 85-56 Le trafic voyageurs de la ligne 21C Hasselt - As - Eindhoven fut suspendu le 28 mai 1983. La ligne survécut encore quelques temps pour le trafic marchandises, puis fut mise hors service entre Winterslag et Eindhoven le 25 septembre 1991. Le 13 août 1981 à Eindhoven, un omnibus à destination de Hasselt attend l'heure de départ. En tête, la 6403 à transmission hydraulique. Pierre HERBIET.

il y a 25 ans ...



La voiture 47.324 puis 88.308

Après la Seconde Guerre mondiale, la SNCB incorpora dans son parc une voiture d'origine saxonne à bogies, abandonnée par les Allemands en Belgique. Cette voiture unique fut mise en service le 4 mars 1946 avec le numéro 47.324.

Originnaire des Chemins de fer saxons, elle avait été construite en 1902. La DR lui attribua le numéro DR 41570 "Erfurt" et l'avait classé dans le type C4Sa98.

L'aménagement intérieur de cette voiture de 3e classe se composait de trois grands compartiments entre lesquels il n'était pas possible de passer; ils étaient séparés entr'eux par les toilettes (4 toilettes au total dont 2 pour le compartiment central). Sa capacité totale était de 76 places assises. Sur chaque paroi latérale de la voiture, 9 portes donnaient accès aux compartiments (une par double rangée de ban-

quettes). Elle ne possédait pas d'intercirculation et était pourvue d'une guérite pour le serre-frein.

Le 5 août 1954, cette voiture fut renumérotée 88.308.

En 1956, lors de la suppression de la 3e classe, elle fut reclassée en seconde classe (en réalité, c'est la 1e classe qui fut supprimée en 1956, la 2e classe devenant la 1e et la 3e classe devenant la 2e).

La 88.308 fut réformée par le PV 95 du 13 avril 1960. Elle fut toutefois réutilisée comme véhicule de service, reçut le numéro UIC 30 88 94 92 258-7 et fut utilisée au poste d'entretien (PE) des voitures de Bruxelles-Quartier Léopold, puis garée à l'atelier des wagons de Schaerbeek. Elle y fut démolie vers 1982.

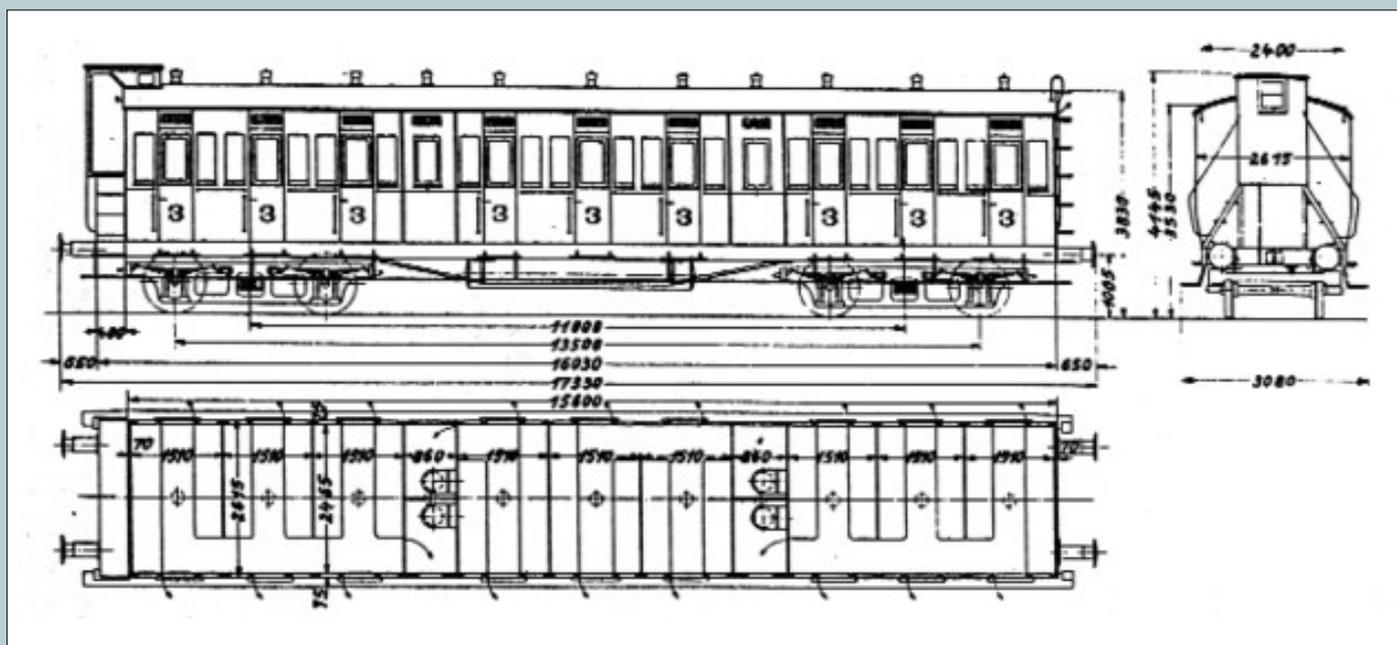


PHOTO BD-283 La voiture 88.308 à Schaerbeek en avril 1958. Deux panneaux placés entre les portes mentionnent : "Abonnés semaine - weekabonnementen".
Photo Bruno DEDONCKER, collection PFT ©.





PHOTO BD-284 La voiture 88.308 était affectée à Schaerbeek. Le 29 juillet 1958, elle stationnait au faisceau de garage de Schaerbeek (groupe R). Ce type de voitures était à l'origine utilisées dans les trains rapides.

Photo Bruno DEDONCKER, collection PFT ©.

Voiture 88.308

Effectif :	1
Année de construction :	1902
Origine :	Chemins de fer saxons
N° SNCB :	47.324 puis 88.308
Masse vide :	27,3 t
Capacité :	76 places assises
Classe :	C puis B
Longueur totale :	17,330 m
Hauteur totale :	4,145 m
Hauteur toiture :	3,830 m
Largeur totale :	3,080 m
Largeur caisse :	2,615 m
Empattement total :	13,500 m
Entraxe bogie :	11,000 m
Empattement bogie :	2,500 m
Mise hors service :	13-04-1960 (PV 95)
Réutilisation :	véhicule de service au poste d'entretien des voitures de Bruxelles-Quartier Léopold (UIC 30 88 94 92 258-7).



Après sa réforme le 13 avril 1960, la voiture fut réutilisée au poste d'entretien des voitures de Bruxelles-Quartier Léopold. Le 19 septembre 1981, elle était garée en attente de démolition à l'atelier des wagons de Schaerbeek. Elle n'avait alors plus ni guérite ni marches-pieds.

Jean-Luc VANDERHAEGEN.

TOURNAI

Hier



Le 24 mai 1906, la type 18 n° 2686 (2-2-0) pose devant le photographe sur la plaque tournante du dépôt de Tournai. Aujourd'hui, au même endroit, on ne trouve plus qu'un parking. Les maisons situées le long du Boulevard du Nord ont été modernisées ou remplacées par de nouveaux bâtiments. Cette locomotive, construite par Hanrez, fut livrée à l'Etat Belge le 24 juin 1902. Elle disparut durant la Première Guerre mondiale. Le type 18 fut construit à 134 exemplaires par divers constructeurs de 1902 à 1905. Elles se différenciaient du type 17 par un léger allongement du foyer, un abri à trois baies vitrées par paroi latérale et le bogie freiné. Elles développaient 880 CV et pesaient 53,5 tonnes en ordre de marche. Affectées à l'origine aux dépôts de Bruxelles-Midi, Bruxelles-Nord, Arlon, Liège, Verviers, Kortrijk et Gent-Ledeberg, elles remorquaient les trains directs sur les grandes lignes.

Photo : R. DESCLEE, collection B. DEDONCKER / PFT.

Aujourd'hui



LE CHEMIN DE FER DU BOCQ

HORAIRES DIENSTREGELING

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



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

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

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

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

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

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



Autorail diesel / Motorwagen

	10.05	12.05	14.05	16.05
Ciney SNCB				
Halloy				
Braibant	10.12	12.12	14.12	16.12
Senenne*	10.24*	12.24*	14.24*	16.24*
Spontin	10.28/10.30	12.28/12.30	14.28/14.30	16.28/16.30
Dorinne-D.	10.37	12.37	14.37	16.37
Purnode	10.44	12.44	14.44	16.44
Purnode	10.47	12.47	14.47	16.47
Dorinne-D.	10.54	12.54	14.54	16.54
Spontin	11.01/11.30	13.01/13.30	15.01/15.30	17.01/17.30
Senenne*	11.34*	13.34*	15.34*	17.34*
Braibant	11.44	13.44	15.44	17.44
Halloy				
Ciney SNCB	11.51	13.51	15.51	17.51

Train à Vapeur / Stoomtrein

	10.10	13.30	16.10
Ciney SNCB			
Halloy			
Braibant	10.17	13.37	16.17
Senenne*			
Spontin	10.31/10.35	13.51/13.55	16.31/16.35
Dorinne-D.	10.43/11.00	14.03/14.16	16.43/17.00
Purnode	11.08	14.24	17.08
Purnode	11.11	14.27	17.11
Dorinne-D.	11.19	14.35	17.19
Spontin	11.27/12.10	14.42/15.20	17.27/18.10
Senenne*			
Braibant	12.24	15.34	18.24
Halloy			
Ciney SNCB	12.32	15.41	18.32



NOS EXCURSIONS

Pour groupes de minimum 30 personnes

"Au Fil du Bocq"

Balade en train, visite du moulin à eau de Spontin, repas, visite de la Brasserie du Bocq avec dégustation.
Prix par personne: € 35 tout compris (sauf boissons et transport entre visites).

"Le Train Buissonnier"

Balade en train, visite du village de Crupet (un des plus beaux villages de Wallonie), repas gastronomique à l'auberge Dol Besace.
Prix par personne: € 37 tout compris (sauf boissons et transport entre visites).

"Village et Terroir"

Visite de la moutarderie Bister "L'Impériale" à Jambes, repas à la moutarderie, découverte guidée de Spontin et son moulin à eau, balade en train.
Prix par personne: € 34,50 tout compris (sauf boissons et transport entre visites).

> Organisé par **Tourisme et Tradition asbl**
(+32)496/43.77.38 - info@tourisme-et-tradition.be

"Entre Bocq et Meuse"

Balade en train, repas-détente sur l'île d'Yvoir, visite de la Brasserie du Bocq avec dégustation.
Prix par personne: € 30 tout compris (sauf boissons et transport entre visite).

"Héritage Ferroviaire"

Simple balade en train commentée ou location du train pour mariages, anniversaires, fêtes, etc.
Prix: sur demande.

Brocante / Rommelmarkt te Spontin

Parking difficile à Spontin, possibilité de stationnement à Ciney et Braibant.
Parking zéér moeillijk te Spontin, parkeerplaats mogelijk te Ciney en Braibant.

Trains diesel et Autorails Dieseltreinen en motorwagen

03/08/2008

Grande Brocante
de Spontin

500 Exposants

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

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

* Senenne: Arrêt sur demande (faire signe au conducteur)

AGENDA

> Les 6 juillet, 3 août, 7 septembre, 5 octobre
et 2 novembre

A Purnode, à l'arrivée du train vers 10H50 : promenade
pédestre et accompagnée dans la vallée du Bocq entre
Purnode et Dorinne-Durnal ou Spontin. Prix: gratuit

> Le 3 août: Grande Brocante de Spontin.

> Le 30 novembre : Train de Saint Nicolas.

> Le 7 décembre : Train historique de Bruxelles à
Spontin à l'occasion du Marché de Noël du village. Ré-
servation obligatoire

Livres PFT-éditions



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 - kp 2



PROMO €19,60

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



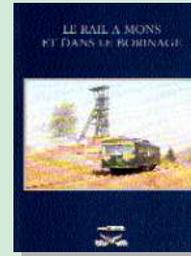
PROMO €10

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

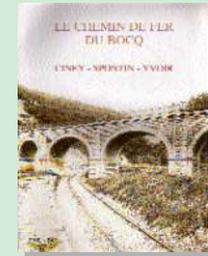


PROMO €14,40

LE CHEMIN DE FER EN HES-BAYE LIEGEOISE
 Description et histoire des lignes 31, 32 et 36 (Liège-Haut-Pré - Waremme).
 A4 - 168 pages
 276 photos
 € 14,40 - 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

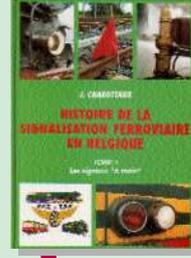


NOS CHEMINS DE FER 2
Autorails 1980-2005 - tome 1
 Recueil photo ayant pour thème les autorails SNCB durant la période 1980-2005. Ce premier tome reprend les séries 40-41-43-44 et 45.
 112 pages - 106 photos couleurs - couverture cartonnée
 € 25,00 - 700 g



NOUVEAU !

NOS CHEMINS DE FER 3
Autorails 1980-2005 - tome 2
 Recueil photo ayant pour thème les autorails SNCB durant la période 1980-2005. Ce second tome reprend les séries 46, 49, ES et historiques..
 112 pages - 110 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 la signalisation mécanique.
 A4 - 252 pages
 220 photos
 € 35,00 - kp 2



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



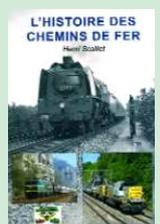
UN SIECLE DE VAPEUR II
 Recueil photo présenté en 5 chapitres : 1835 à 1930; 1931-1945; 1946-1966; vapeurs industrielles et vicinales; vapeurs NS, SNCF, DB et CFL.
 21 x 27 cm - 134 photos N-B
 € 27,00 - 750 g



NOUVEAU !

HISTOIRE DES DECORATIONS LES LOCOMOTIVES DIESEL DE LIGNES

LES DECORATIONS DU MATERIEL MOTEUR DE LA SNCB
 TOME I
LES LOCOMOTIVES DIESEL DE LIGNE
 Cet imposant ouvrage décrit en détails toutes les décorations portées par les locomotives Diesel de ligne.
 A4 - 288 pages - 500 photos, dessins et plans.
 couverture cartonnée
 € 59,00 - kp 5



L'HISTOIRE DES CHEMINS DE FER
 racontée par H. Scaillet
 A5 - 208 pages
 200 illustrations
 € 20 - 600 g

En Lignes

EN LIGNES

- abonnement 2008 (débuté au 01-01-2008)
 - 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 84 par numéro : € 8,50 260 g
- reliure pour EN LIGNES € 11,50 kp 2

EN LIGNES - hors série



PROMO €5,80

hors série n°1
LES LOCOMOTIVES SERIE 83
 A4 - 50 pages
 100 photos
 € 5,80 - 255 g



PROMO €7,30

hors série n°3
LES LOCOMOTIVES TYPE 230-231
 A4 - 60 pages
 80 photos
 € 7,30 - 210 g



PROMO €8,80

hors série n°4
LES LOCOMOTIVES SERIE 92
 A4 - 80 pages
 100 photos
 € 8,80 - 255 g

- Le rail bruxellois en images (PFT-Editions) € 11,20 750 g
- Vapeur en Belgique tomes I et II (par Phil Dambly) par tome € 48,34 kp 5
- 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 kp 2
- BRUXELLES - TERVUREN (Ediblanchart) € 57,00 kp 2
- 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 38 (G. LEJEUNE, D. FUNKEN) € 23,00 750 g

LES DECORATIONS DU MATERIEL MOTEUR DE LA SNCB TOME 1 LES LOCOMOTIVES DIESEL DE LIGNE



NOUVEAUTÉ

La livrée des locomotives a toujours fasciné le monde des amateurs.

Le premier tome de cette importante recherche concerne les locomotives Diesel de ligne. En 288 pages toutes en couleurs, le livre se divise en cinq chapitres principaux, dans lesquels on retrouve la décoration d'origine, la livrée verte, la livrée verte "1970", la livrée jaune et enfin la livrée bleue. Un dernier chapitre reprend en schémas toutes les livrées portées par chaque locomotive ! Chaque décoration est décrite avec soin et 500 photos et schémas, en couleurs, agrémentent les descriptions. Le livre est présenté au format A4, avec couverture cartonnée rigide et reliure au fil de lin. Le prix de vente est fixé à € 59, + frais de port éventuels.

Photos

Photos EN LIGNES

Les photos publiées dans EN LIGNES et portant un numéro (par exemple PHOTO 85-24) peuvent être obtenues au format 10x15 cm en couleurs, sauf les numéros suivis de la mention NB (par exemple PHOTO 85-29 NB) qui sont des photos noir et blanc. ATTENTION : numéro(s) à préciser à la commande sur carte postale, lettre, courriel ou fax. Date limite de commande : le 28-07-2008; date de livraison: +/- 15-09-2008. Les photos des EN LIGNES précédents ne sont plus disponibles !

Renseignements et commandes :

☎ +32(0).65.51.07.76 - Fax : +32(0).65.66.45.41 - ✉ martinserge59@skynet.be
(Utiliser cette adresse obligatoirement pour les commandes par mail)

- Prix par photo € 1,00 7 g

Photos BD (Bruno DEDONCKER)

Les photos de Bruno DEDONCKER publiées dans les EN LIGNES, et portant la mention PHOTO BD-xxx, peuvent être obtenues au format 13x18 cm sur papier noir-blanc brillant. Numéro(s) à préciser sur carte postale, lettre, courriel ou fax. Pas de date limite, toutes les photos sont disponibles. Liste des photos disponible sur notre site Internet : www.pftsp.be

- Prix par photo € 3,72 7 g

Photos-thèmes

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

- N° 6 : Les automotrices ex. SNCB en Italie € 10,00 75 g
- N° 30 ■ : Un samedi-midi à Lot (EL 38 p. 12) € 30,00 75 g
- N° 36 : Locos à vapeur préservées par la SNCB € 10,00 75 g
- N° 38 : Les signaux mécaniques de Florenville € 10,00 75 g
- N° 40 : La gare de Schaarbeek-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 chinois € 10,00 75 g
- N° 61 : Les 62 en activité au Luxembourg € 10,00 75 g
- N° 62 : Les autorails avant le plan IC-IR - série 1 € 10,00 75 g
- N° 63 : Les autorails avant le plan IC-IR - série 2 € 10,00 75 g
- N° 64 : Les autorails avant le plan IC-IR - série 3 € 10,00 75 g
- 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
- N° 81 : Les automotrices Benelux € 10,00 75 g
- N° 82 : Les 1181 à 1192 avec des Benelux € 10,00 75 g
- N° 83 : La ligne Liège - Gouvy Diesel € 10,00 75 g
- N° 84 : Voitures I10 en orange € 10,00 75 g

PHOTO-THEME 85

15 photos de l'embarquement des 5101 et 5146 SECO-Rail au port d'Antwerpen à destination de l'Algérie.

Prix € 15 + frais de port (100 g.)

Communication PHOTO-THEME 85

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, 2007 :
par calendrier : € 5,00 kp 2

□ **LOCO 2008 : épuisé**

DVD

- La ligne 128 Ciney-Spontin-Yvoir : € 21,00 150 g
- La 26.101 du PFT 128 : € 21,00 150 g
- **LES VOYAGES PFT : € 25,00 150 g**



La 26.101

NOUVEAU !

Les voyages PFT



Commande Frais d'envoi

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

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

	BELGIQUE	EUROPE
jusque 100 g	€ 1,10	€ 2,50
jusque 350 g	€ 1,70	€ 4,90
jusque 1000 g	€ 2,80	€ 8,90
jusque 2000 g	€ 3,80	€ 17,70
Kilopost 2 kg (kp 2)	€ 5,15	€ 18,00
Kilopost 5 kg (kp 5)	€ 7,15	€ 26,00
Kilopost 10 kg (kp 10)	€ 7,15	€ 39,00

■ ARTICLE EN VOIE D'ÉPUISEMENT

