

EN LIGNES



REVUE BIMESTRIELLE

N° 53 - JANVIER 2003 - € 7,00

BUREAU DE DEPÔT : 1180 BRUXELLES 18 - EDITEUR RESPONSABLE : KOOB J-P,
SQUARE VERGOTE 6, 1200 BRUXELLES

Patrimoine Ferroviaire Touristique



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



Toeristisch Spoorpatrimonium

LOCO 2003

Comme il est de tradition, le PFT édite le calendrier LOCO. L'édition 2003 propose dix photos en couleurs et deux en noir et blanc de matériel belge et luxembourgeois : loco Diesel 6007 à Bruxelles-Midi; rame Eurostar à Ashford (GB); loco Diesel 241 DB au Bois du Coucou; AM 96 à Marche-lez-Dames; 1602 à Stolberg; 804 CFL à Spa; 202.002 et 126.112 à Namur; AM ex. 061 SNCB sur le SATTI en Italie; 909 et 854 CFL à Goëbelsmühle; autorail 4404 à Oudenaarde; vapeurs 1.016 et 10.049 à Bruxelles-Midi; 6247 à Eeklo.

Il est présenté au format A3, sur papier brillant, avec reliure spiralée.

Son prix de vente est de € 10, frais d'envoi en sus (550 grammes - voir page 67). Communication : LOCO 2003.



Petites annonces

Annonce privée : gratuite pour les abonnés. Pour les non abonnés : € 3 pour 5 lignes (chaque ligne est composée de 40 caractères, espaces ou signes). Par ligne supplémentaire : € 1.

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

CHERCHE : EN LIGNES n° 32, 33, 34, 35 et 36. Thierry NOCOLAS, Avenue Montjoie, 114, 1180 Bruxelles, ☎ 0477/52.24.08.

PFT-agenda

Samedi 22 mars 2003 :

Adieu aux locomotives de manoeuvres série 80; parcours dans l'avant-port de Schaerbeek et sur les lignes de la banlieue de Bruxelles.

Du 15 au 26 mai 2003 :

Grand voyage PFT en Ukraine à bord d'un train-hôtel.

Renseignements : ☎ +32(0)2.380.72.62 ou +32(0)477.60.13.62.

ATTENTION : notre train est complet, plus d'inscription possible ! (sauf désistement de dernière minute)

PHOTO-THEME 47

Série indissociable de 15 photos couleurs au format 10x15, de locomotives des séries 60 et 61 en livrée verte "1970".

Prix : € 15 + frais de port (voir page 67 - poids : 120g).

Communication : PHOTO-THEME 47

- 47-01 : 6034 Quiévrain (voir page 17)
- 47-02 : 6022 Quiévrain (voir page 17)
- 47-03 : 6071 à Givet (voir page 18)
- 47-04 : 6053X à Kinkempois (voir p. 19)
- 47-05 : 6032 à Ath (voir page 19)
- 47-06 : 6079 à Veurne (voir page 20)
- 47-07 : 6115 à Balgerhoeke (voir page 20)
- 47-08 : 6045 en Italie (voir page 23)
- 47-09 : 6060 en Italie (voir page 22)
- 47-10 : 6019 à Momignies (voir page 24)
- 47-11 : 6048 à Ghislenghien (voir p. 24)
- 47-12 : 6022X à Courcelles (voir page 21)
- 47-13 : 6060 à Quiévrain (voir page 22)
- 47-14 : 6035 à Esneux (voir page 25)
- 47-15 : 6041 à Zelzate (voir page 20)



PHOTO-THEME 48

Série indissociable de 10 photos couleurs au format 10x15, de l'atelier de Bertrix.

Prix : € 10 + frais de port (voir page 67 - poids : 75g).

Communication : PHOTO-THEME 48

- 48-01 : 4312 + 4410 + 4503 (voir page 60)
- 48-02 : 4510 (voir page 60)
- 48-03 : 5917 (voir page 61)
- 48-04 : 5212 (voir page 61)
- 48-05 : 4410 + 4315 + 4501 + 5215
- 48-06 : 4312 et 551.26
- 48-07 : 5206 (cabines d'origine) + 5314
- 48-08 : 4501
- 48-09 : 5203 avec cabines d'origine
- 48-10 : 5209 avec cabines d'origine



Précision EN LIGNES 52 page 52. La SNCB nous demande de préciser l'article concernant la gratuité accordée aux étudiants de la Ville de Gent : "Cette gratuité est offerte par la Ville de Gent aux écoliers de 12 à 14 ans (c'est-à-dire jusqu'à la veille de leur 15e anniversaire), domiciliés sur son territoire. Dans ce but, la Ville de Gent a conclu une convention avec la SNCB. Aux cinq gares citées, il faut ajouter Merelbeke".

EN LIGNES

Revue trimestrielle éditée par l'ASBL

PFT

PATRIMOINE FERROVIAIRE TOURISTIQUE



Rédacteur en chef : Jean-Luc VANDERHAEGEN.

Comité de rédaction

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

Remerciements (par ordre alphabétique)

Felipe ARANDA, Emile BECKER, Armand BEERLANDT, William BOECKX, Marco CACCOZZA, Roger CRIKELAIRE, Simon DERIDDER, Laurent GARY, Jean-Claude GIRARD, Lionel GOTAL, Philippe GOUSSET, Marc GRIETEN, Dave HABRAKEN, Michel HANSSSENS, François HERBIET, Hans JOOSEN, Jean-Pierre KOOB, Lars LAENEN, Georgy LEJEUNE, I. MARTIN, Serge MARTIN, Eric PAULUS, Walter PINET, Geoffroy QUINET, Philippe SCHOLL, la SNCB, Yves STEENEBRUGEN, Christian VANHECK, William VAN RUMST, Quintus VOSMAN.

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 5
B-1140 Bruxelles 14
☎ GSM : +32.(0)475.71.20.28
FAX : +32.(0)65.66.45.41
✉ pftsp@hotmail.com
Internet : www.pftsp.be

Numéro de TVA : BE 435.339.562

Abonnement 2003

Pour recevoir "EN LIGNES" 6 fois par an, il suffit de s'abonner en versant une cotisation annuelle de € 34 (étranger : € 39) selon les modalités de paiement reprises ci-dessous, en mentionnant en communication : "nouvel abonnement". L'abonnement débute avec le premier numéro de l'année, quelle que soit la date de l'abonnement.

Modalités de paiement

- si vous habitez la Belgique, il suffit de verser la somme requise sur le compte bancaire 001-1201789-35 du PFT-Bruxelles.
- si vous habitez l'étranger :
 - et possédez un compte courant postal, vous virez la somme, libellée en euros, sur le compte postal 000-1318999-90 du PFT-Bruxelles. Les personnes résidant en France peuvent virer la somme sur le compte postal 1374917V026 du PFT (59900 Lille);
 - et ne possédez pas de compte courant postal, vous pouvez payer soit par carte Visa ou Eurocard (indiquer les nom et adresse de l'émetteur, le numéro de la carte, la somme en euros, la validité de la carte et la signature), soit par mandat postal international, libellé en euros.

Changement d'adresse

Il suffit de nous envoyer vos nouvelles coordonnées.

Courrier

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

Restauration du matériel

Les personnes désirant participer bénévolement aux activités du PFT ou à l'entretien de la ligne 128 peuvent nous joindre par téléphone ou par écrit.

Schaerbeek : Pierre Herbiet : ☎ +32.(0)475.71.20.28
St-Ghislain : Philippe Scholl : ☎ +32.(0)477.26.99.79
Ligne 128 : Alain Defechereux : ☎ +32.(0)477.98.91.23

Imprimerie

Imprimé en Belgique par Geers Offset nv, Oostakker.

Dépôt légal à la parution

EN LIGNES 53 - janvier-février 2003



PHOTO-53-01 *L'automotrice Break marocaine ZM 03, à hauteur du signal d'entrée de Sidi el Aida (ligne de Casablanca à Marrakech), le 14-10-2002. J-L VDH.*

POSTER pages 34-35 : **PHOTO THEME 48** *Le 15 octobre, l'atelier de Bertrix a fermé ses portes, après près d'un siècle d'activité. Un beau parallèle organisé par le PFT, le 11 mars 1989.*



La 26.101 fut la vedette des deux week-ends de festivités liées au cinquantième anniversaire de la Jonction Nord-Midi. Pour cette occasion, la SNCB avait organisée des tours de Bruxelles au départ de Bruxelles-Chapelle via Bruxelles-Midi, la ligne 28, Bruxelles-Nord et bien sûr la Jonction. Démarrage en puissance de Bruxelles-Nord, le 6 octobre 2002. M. HANSSSENS.

S O M M A I R E

PFT-Service 2

Editorial 4

Nouvelles du PFT 5

Histoire : la livrée verte "1970" 16

Actualité étrangère 26

Actualité belge 32

<i>Statistiques</i>	32
<i>Locomotives électriques</i>	33
<i>Locomotives Diesel</i>	39
<i>Automotrices / autorails</i>	45
<i>Voitures - wagons</i>	45
<i>Infrastructure</i>	46
<i>Actualité diverse</i>	52
<i>Sociétés privées</i>	50
<i>Réseaux touristiques</i>	58
<i>Radiations</i>	59

Les travaux TGV 52

L'Athus-Meuse sous tension 57

L'atelier de Bertrix fermé 60

Hier - Aujourd'hui 66

PFT-Boutique 67

Éditorial

Vous l'aurez certainement corrigé par vous-même, le rythme de parution de votre revue est passé de trimestriel à bimestriel, et non bimensuel... Errare humanum est ! Il est encore un peu tôt pour mesurer l'impact de cette initiative, mais les premiers contacts montrent un accueil favorable.

La saison 2002 s'est terminée le 14 décembre, avec l'ouverture de notre Musée de Saint-Ghislain, et elle redémarrera en mars avec le premier voyage de la saison; l'hiver sera mis à profit pour continuer la restauration du matériel et affiner les nombreux projets en cours, pour lesquels vous découvrirez les grandes lignes à la page 5. Si nos activités vous intéressent et si vous êtes disposé à y consacrer quelques heures, n'hésitez pas à contacter les responsables, dont vous trouverez les coordonnées en page 3. Bonne lecture.



PHOTO 53-03 Le PFT au Maroc. Lors de notre second grand voyage au Maroc, du 12 au 20 octobre 2002, nous avons parcouru la ligne désertique menant de Oujda à Tendara le long de la frontière algérienne. Notre train est ici immortalisé dans les environs de Ain Beni Mathar, sous un soleil de plomb et plus de 40° !

Alain DEFECHEREUX.

NOUVEAU !!

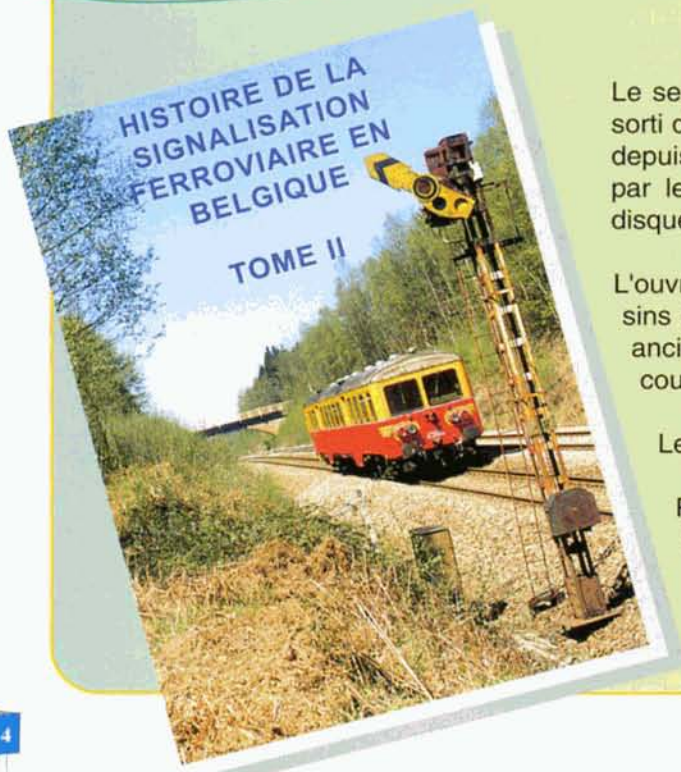
Histoire de la Signalisation en Belgique - Tome 2.

Le second tome de l'Histoire de la signalisation ferroviaire belge est sorti de presse. Ce deuxième volume traite des signaux mécaniques, depuis leurs origines jusqu'aux signaux à trois positions, en passant par les signaux du Nord-Belge, les signaux à deux positions, les disques d'arrêt, les chandeliers, les signaux avertisseurs, etc.

L'ouvrage comporte 252 pages richement illustrées de nombreux dessins et schémas, et agrémentées de 220 photos et cartes postales anciennes, en noir et blanc. Le livre se présente au format A4, avec couverture cartonnée rigide et reliure au fil de lin.

Le prix de vente est de € 35 (+ frais d'envoi - 1250 grammes).

Pour le recevoir, il suffit de se référer aux modalités reprises en page 3, en indiquant en communication "Tome II Signalisation".



Nouvelles du PFT

Ces deux dernières années, le PFT a sauvé un très grand nombre d'engins : les 1805, 4506, 5128, 5183, 5941, 7005, 8428, 8524, 9209 provenant de la SNCB, ainsi que la locomotive à vapeur du type P8 230.084 des Chemins de fer roumains. A cela, il faut ajouter plusieurs véhicules de service, comme l'autorail ES 102, des wagons fermés à deux essieux du type Hbis et la 6010 (pour pièces pour les autres machines).

Le PFT peut désormais s'enorgueillir de posséder la plus grande collection de matériel ex. SNCB. Aussi avons-nous pensé qu'il serait intéressant de récapituler et présenter brièvement les véhicules préservés, ce qui est fait dans les pages qui suivent.

Pour 2003, le PFT s'est assigné plusieurs objectifs, dont voici la description.

Le matériel

On peut distinguer deux catégories de matériel : celui qui doit rouler et celui qui ne doit qu'être présenté au public. Dans les deux cas, de nombreux travaux doivent être engagés. Il s'agit de décapage, ponçage, mise en peinture (primer et finale) essentiellement; pour les engins qui doivent recevoir l'agrément de la SNCB pour rouler sur son

réseau, il faut ajouter la révision des roues, du système de freinage, des organes de choc et de traction, ce qui nécessite souvent un lavage de l'engin. Actuellement, plusieurs véhicules sont en chantier : les 5941, 5927, 082, autorail 553.29, locotracteur CCB 216 à Schaerbeek; locomotive 9209 à Saint-Ghislain. Si vous désirez rejoindre les rangs des "restaurateurs", n'hésitez pas à contacter Pierre Herbiet pour Schaerbeek (+32(0)475.71.20.28) ou Philippe Scholl pour Saint-Ghislain (+32(0)477.26.99.79). L'objectif est, pour 2003, d'avoir opérationnelles les deux 59 et la 9209.

Le Musée du Rail de Saint-Ghislain

Cette importante collection de matériel est garée dans l'ancien atelier des wagons de Saint-Ghislain que le PFT loue à la SNCB. Bien que le projet de Musée ait été présenté aux instances politiques et touristiques, actuellement, le PFT ne compte que sur lui-même - et sur vous bien sûr - pour aménager ce lieu en Musée du Rail. Outre l'entretien courant du bâtiment, il faut procéder à ses aménagements. En 2002, la salle réservée aux trains miniatures a été achevée, ainsi que la mise en place

d'un système d'alarme, le remplacement de nombreuses vitres cassées, la réfection de l'installation électrique, etc. De plus, une section "modélisme" a vu le jour. En 2003, l'objectif est d'aménager un local d'accueil et la boutique pour permettre une ouverture du Musée plus fréquente. Si le cœur vous en dit, vous pouvez rejoindre l'équipe d'animation (Philippe Scholl, +32(0).477. 26.99.79) ou les modélistes (Jean-Pol Ruelle, +32(0)65.67.62.75).

La ligne 128

Pendant l'été, le PFT exploite avec son matériel l'ancienne ligne 128 Ciney - Yvoir. Cette ligne est considérée comme "hors service pour les besoins de la SNCB", et c'est le PFT qui en a la charge d'entretien, s'il veut y rouler ! Pour ce faire, il y a des travaux de débroussaillage, d'entretien, de remplacement de traverses, de graissage, etc. En 2003, le PFT se fixe deux objectifs : l'obtention d'une convention d'exploitation attendue depuis de nombreuses années, et les dix ans de présence du PFT dans la Vallée du Bocq, avec un programme alléchant. Si le grand air vous intéresse, contactez Alain Defechereux (+32(0)477.98.91.23).



26.101

Constructeur : Krauss-Maffei 16.691/1943
Origine : livrée à la DRG le 30-08-1943, numéro : 52.334
1943-1945 : DRG, dépôt de Linz
1945-1948 : armée rouge, zone de Wien
1948-1967 : SZD (URSS), TE 3554
1967-1990 : PKP (Pologne), Ty2-3554
dépôt de Szczakawa-Jaworzno
PFT : 16-08-1990
Etat au 01-01-2003 : en état de marche, restaurée dans la version du type 26 de la SNCB, numérotée 26.101; immatriculée à la SNCB
PHOTO 53-04 Trois-Ponts, 11 juillet 1999. Philippe DIEU.



230.084 CFR

Constructeur : Henschel 1921 (type P8 prussienne)
Origine : CFR 230.084
PFT : 13-12-2001
Etat au 01-01-2003 : se trouve dans un atelier spécialisé en Roumanie où elle subit une révision approfondie



5128

Constructeur : Cockerill-Ougrée, 3761/1962

Origine : livrée à la SNCB le 13-06-1962,
numéro : 200.028 (5128 à partir du 01-01-1971)
1962-1971 : Schaerbeek
1971-1987 : Kortrijk
1987-2001 : Merelbeke

Radiation : 01-07-2001

PFT : 08-2001

Etat au 01-01-2003 : en état de marche, non restaurée

PHOTO 53-05 *Tourcoing, mai 1986. Pierre HERBIET.*



5183

Constructeur : Cockerill-Ougrée, 3907/1963

Origine : livrée à la SNCB le 12-06-1963,
numéro : 200.083 (5183 à partir du 01-01-1971)
1963-1963 : Schaerbeek
1963-1989 : Hasselt
1989-1995 : Antwerpen-Dam
1995-2001 : Hasselt
2001-2001 : Antwerpen-Dam / Noord

Radiation : 01-07-2001

PFT : 01-2002

Etat au 01-01-2003 : en état de marche, non restaurée

PHOTO 53-06 *Neufvilles, 20 août 2000. Pierre HERBIET.*



5204

Constructeur : AFB, La Croyère 141/1955

Origine : livrée à la SNCB le 20-04-1995
numéros : 202.004, (5204 à partir du 01-01-1971)
1955-1972 : Latour
1942-1978 : Stockem
1978-1989 : Latour

Radiation : 01-05-1989

PFT : 1993

Etat au 01-01-2003 : machine démotorisée, en attente de restauration

PHOTO 53-07 *Beauraing, 20 juillet 1987. Pierre HERBIET.*



202.020

Constructeur : AFB, La Croyère 156/1955

Origine : commandée par la SNCB, mais livrée aux CFL,
numéro 1602 CFL

Radiation : 01-05-1996
1996-1998 : Märklin

PFT : 1998

Etat au 01-01-2003 : en état de marche, restaurée dans la version
SNCB avec le numéro 202.020;
immatriculée à la SNCB.

PHOTO 53-08 *La 202.020 et la 8428.
Deurne, 11 septembre 2001. Garrit JOOS.*

5927



Constructeur : Cockerill-Ougrée 3432/195
Origine : livrée à la SNCB le 04-05-1961,
 numéro : 201.027 (5927 à partir du 01-01-1971)
 1955-1986 : Haine-St.Pierre
 1986-1987 : Merelbeke
Radiation : 31-12-1987
 1988-1993 : BVS (Delcart)
PFT : 12-1993
Etat au 01-01-2003 : en cours de restauration
PHOTO 53-09 *Raeren, 9 juillet 1994. Philippe SCHOLL.*

5941



Constructeur : Cockerill-Ougrée 3446/1955
Origine : livrée à la SNCB le 07-07-1955
 numéro : 201.041 (5941 à partir du 01-01-1971)
 1955-1961 : Kinkempois
 1961-1991 : Antwerpen-Dam
 1991-1993 : en location à la SNCF
 1993-1995 : Merelbeke
 1995-1998 : Monceau
 1998-2002 : Kinkempois
Radiation : 01-06-2002
PFT : 09-2002
Etat au 01-01-2003 : en cours de restauration
PHOTO 53-10 *5941 + 5949, Haren-Nord. J-L VANDERHAEGEN.*

6003



Constructeur : Cockerill-Ougrée 3697/1961
Origine : livrée à la SNCB le 04-09-1961
 numéro : 210.003 (6003 à partir du 01-01-1971)
 1961-1965 : Schaerbeek
 1965-1966 : Hasselt
 1966-1974 : Kinkempois
 1974-1988 : Saint-Ghislain
Radiation : 01-12-1988
PFT : 01-09-1996
Etat au 01-01-2003 : machine démotorisée, en attente de restauration
 chez CFD-Locorem à Sclessin
PHOTO 53-11 *Thulin, 30 avril 1986. Pierre HERBIET.*

210.077 / 6077



Constructeur : Cockerill-Ougrée 4108/1965
Origine : livrée à la SNCB le 08-09-1965
 numéro : 210.077 (6077 à partir du 01-01-1971)
 1965-1970 : Kinkempois
 1970-1986 : Hasselt
Radiation : 01-08-1986
PFT : 1989
Etat au 01-01-2003 : en état de marche, restaurée dans la version
 d'origine, numéros 6077 et 210.077;
 immatriculée à la SNCB.
PHOTO 53-12 *La 210.077 au point-frontière de Gemmenich,
 le 7 juillet 1999. Alain DEFECHEREUX.*



6106

Constructeur : Cockerill-Ougrée 4127/1966

Origine : livrée à la SNCB le 27-01-1966
numéro : 210.206 (6106 à partir du 01-01-1971)
1966-1985 : Merelbeke

Radiation : 01-12-1985
1986-1993 : BVS (Delcart)

PFT : 12-1993

Etat au 01-01-2003 : en état de marche, en livrée jaune;
immatriculée à la SNCB.

PHOTO 53-13 *Torhout, 25 avril 1984. Pierre HERBIET.*



270.005 (7005)

Constructeur : Baume & Merpent, 1954

Origine : livrée à la SNCB le 18-05-1954
numéro 270.005 (7005 à partir du 01-01-1971)
1954-1961 : Ronet
1961-2001 : Antwerpen-Dam/Noord

Radiation : 01-03-2001

PFT : 04-2001

Etat au 01-01-2003 : entièrement restaurée, en état de marche; non
immatriculée

PHOTO 53-14 *Schaerbeek, 01-06-2002. J-L VANDERHAEGEN.*



8428

Constructeur : ABR 1963

Origine : livrée à la SNCB le 14-01-1963
numéro : 250.103 (8428 à partir du 01-01-1971)
1963 : Oostende, 1963 : Schaerbeek,
1964 : Oostende, 1964 : Haine-St.Pierre,
1964 : Montzen, 1965 : Schaerbeek,
1965 : Hasselt, 1966 : Stockem,
1968 : Hasselt, 1969 : Haine-St.Pierre,
1969 : Hasselt, 1995 : Kinkempois,
1987 : Antwerpen-Dam / Noord

Radiation : 01-10-2001

PFT : 08-2001

Etat au 01-01-2003 : en état de marche, non restaurée

PHOTO 53-15 *Saint-Ghislain, 8 septembre 2002. Philippe SCHOLL.*



8524

Constructeur : FUF, 1957

Origine : livrée à la SNCB le 17-06-1957,
numéro : 252.024 (8524 à partir du 01-01-1971)
1957-1963 : Monceau
1963 - 2001 : Antwerpen-Dam / Noord

Radiation : 01-07-2001

PFT : 03-2002

Etat au 01-01-2002 : en état de marche, non restaurée

PHOTO 53-16 *Antwerpen-Dam, 29-05-1998. J-L VANDERHAEGEN.*

9209



Constructeur : La Brugeoise et Nivelles, 1960
Origine : livrée à la SNCB le 08-09-1960
 numéro : 232.009 (9209 à partir du 01-01-1971)
 1960-1960 : Antwerpen-Dam
 1960-1976 : Schaarbeek
 1976-1995 : IPV Gent (Merelbeke)
Radiation : 18-04-1995
 1998-2001 : gros outillage à l'AC Salzannes
PFT : 11-2001
Etat au 01-01-2003 : en état de marche; en cours de restauration
PHOTO 53-17 *Brugge, 6 avril 1991. Jean-Luc VANDERHAEGEN.*

4602



Constructeur : Ragheno, 1952
Origine : livré à la SNCB en 1952,
 numéro : 554.02 (4602 à partir du 01-01-1971)
 1952-1959 : Brugge
 1959-1962 : Merelbeke (détaché à Brugge)
 1962-1965 : Haine-Saint-Pierre
 1965-1990 : Saint-Ghislain (détaché à Ath)
Radiation : 23-11-1987
 1987-1993 : BVS (Delcart)
PFT : 12-1993
Etat au 01-01-2003 : en état de marche, restauré dans la version rouge-jaune; immatriculé à la SNCB.
PHOTO 53-18 *Weywertz, 18 février 1985. Pierre HERBIET.*

4605



Constructeur : Ragheno, 1952
Origine : livré à la SNCB le 30-08-1952
 numéro : 554.05 (4605 à partir du 01-01-1971)
 1952-1959 : Brugge
 1959-1962 : Merelbeke (détaché à Brugge)
 1962-1965 : Haine-Saint-Pierre
 1965-1990 : Saint-Ghislain (détaché à Ath)
Radiation : 05-04-1990
PFT : 04-1990
Etat au 01-01-2003 : en état de marche, restauré dans la version rouge-jaune; immatriculé à la SNCB.
PHOTO 53-19 *Gent-Muide, 20 juin 1992. J-L VANDERHAEGEN.*

554.18 (4618)



Constructeur : Ragheno, 1952
Origine : livré à la SNCB le 22-01-1953
 numéro : 554.18 (4618 à partir du 01-01-1971)
 1952-1986 : Haine-Saint-Pierre
Radiation : 06-1986
PFT : 06-1986
Etat au 01-01-2003 : en état de marche, restauré dans la version des années cinquante, en deux tons de vert.
PHOTO 53-20 *Frasnes-lez-Anvaing, 14-09-1991. Philippe DIEU.*



4333

Constructeur : Ateliers Métallurgiques de Nivelles, 1955
Origine : livré à la SNCB le 18-02-1954
 numéro : 602.03 (4233 à partir du 01-01-1971,
 puis 4333 à partir du 08-12-1972)
 1955-1957 : Bruxelles-Midi
 1957-1971 : Schaerbeek
 1971-1972 : Stockem
 1972-1978 : Bertrix
 1978-1984 : Kortrijk (radiation : 09-11-1984)
PFT : 1988
Etat au 01-01-2003 : en état de marche, restauré dans la version
 rouge-jaune, immatriculé à la SNCB.
PHOTO 53-21 *Piéton, 30 mars 1996. Alain DEFECHEREUX.*



4506

Constructeur : Atelier Germain, 1955
Origine : livré à la SNCB le 26-06-1955
 numéro 605.05 (4506 à partir du 01-01-1971)
 1955-1965 : Landen
 1965-1984 : Haine-St.Pierre
 1984-1991 : Bertrix
 1991-1992 : Latour
 1992-2002 : Stockem
Radiation : 01-03-2002
PFT : 10-2002
Etat au 01-01-2003 : en état de marche, en attente de restauration
PHOTO 53-22 *Bastogne-Sud, 05-12-1986. J-L VANDERHAEGEN.*



553.29 (4906)

Constructeur : Ateliers Germain, 1942
Origine : livré à la SNCB en 1942
 numéro : 554.04 (553.29 à partir de 1946, 4906 à
 partir du 01-01-1971)
Radiation : 07-1984 à Montzen
 1985-1998 : PFT-CFV3V
PFT : 06-1998
Etat au 01-01-2003 : en état de marche, en cours d'immatriculation
PHOTO 53-23 *Fauquez, 2 mai 1987. Pierre HERBIET.*



551.26

Constructeur : Atelier Central de Mechelen, 1939
Origine : livré à la SNCB en 1939
 numéro : 622.52, puis 551.26 à partir de 1941)
 à Gouvy en 1961
Radiation : 1961-1979 : service ES à Jemelle (ES 308)
 1979-1984 : utilisé pour manoeuvrer les bogies
 d'autorails à l'atelier de Bertrix
PFT : 1988
Etat au 01-01-2003 : en attente de restauration
PHOTO 53-24 *Bertrix, septembre 1989. Pierre HERBIET.*

082



Constructeur : La Brugeoise & Delcuve, 1955
Origine : livrée à la SNCB le 27-10-1955
 numéro : 228.082 (082 à partir du 01-01-1971)
 1955-1956 : Schaerbeek
 1956-1965 : Kinkempois
 1965-1976 : Schaerbeek
 1976-1986 : Ronet
 1986-1989 : Kinkempois
 1991-1992 : Haine-St.Pierre
 1992-1995 : St-Ghislain (radiation : 24-09-1995)
PFT : 10-1997
Etat au 01-01-2003 : en cours de restauration
PHOTO 53-25 *Trooz, 17 juin 1988. Pierre HERBIET.*

1805



Constructeur : La Brugeoise et Nivelles, 1974
Origine : livrée à la SNCB le 23-01-1974, numéro : 1805
 1955-1986 : Kinkempois
Radiation : 01-08-1999
PFT : 01-2001
Etat au 01-01-2003 : en état de marche
PHOTO 53-26 *Herbestal, 21 janvier 1985. Pierre HERBIET.*

CCB 215



Constructeur : Henschel 26139/1942
Origine : Wehrmacht (armée allemande), type WR360C14
 1942-1945 : Wehrmacht
 1945-1952 : firme Peeters à Zellik
 1952-1993 : CCB à Havinnes
PFT : 03-1993
Etat au 01-01-2003 : en attente de restauration dans la version CCB
PHOTO 53-27 *Havinnes, 22 septembre 1990. Pierre HERBIET.*

231.002 (CCB 216)



Constructeur : Deutz 46394/1944
Origine : Wehrmacht (armée allemande), type WR360C14
 1944-1945 : Wehrmacht
 1945-1952 : firme Peeters à Zellik
 1952-1993 : CCB à Havinnes
PFT : 03-1993
Etat au 01-01-2003 : en cours de restauration conformément à l'exemplaire possédé par la SNCB (231.001) après la guerre. Sera renumérotée 231.002.
PHOTO 53-28 *Havinnes, 22 septembre 1990. Pierre HERBIET.*

Le point sur les travaux de restauration de notre P8

Les travaux de restauration de notre future type 64 sont menés tambour battant. Les quelques photos prises sur place illustrent mieux qu'un texte l'avancement des travaux.

Nous vous rappelons que le PFT a ouvert un compte spécial pour la restauration de la P8, et vous êtes près de 40 à avoir participé financièrement à cette épopée. Si vous désirez faire partie des donateurs, vous pouvez nous aider de plusieurs manières : soit par le biais de la Fondation Roi Baudouin. Le compte ouvert auprès de cet organisme l'est pour le projet de Musée du Rail de Saint-Ghislain; l'argent qui y est versé nous permet de dégager des sommes pour la restauration de la P8. Il suffit de verser votre quote-part sur le compte 000-0000004-04 de la Fondation Roi Baudouin avec la mention : "L78599 Patrimoine Ferroviaire Touristique". Si vos dons atteignent au moins € 30, une attestation de déductibilité fiscale vous est envoyée au début de l'année qui suit le don. Un autre moyen est de prendre une "part" pour la restauration; ces parts de € 250 sont émises par le PFT et ne donnent droit à aucune déductibilité. Il suffit, pour en acquérir, de verser la somme que vous désirez sur le compte 035-4029004-53 du PFT. Dès que le montant est atteint, vous recevez votre part en bonne et due forme. Merci encore pour l'intérêt que vous portez à notre P8.

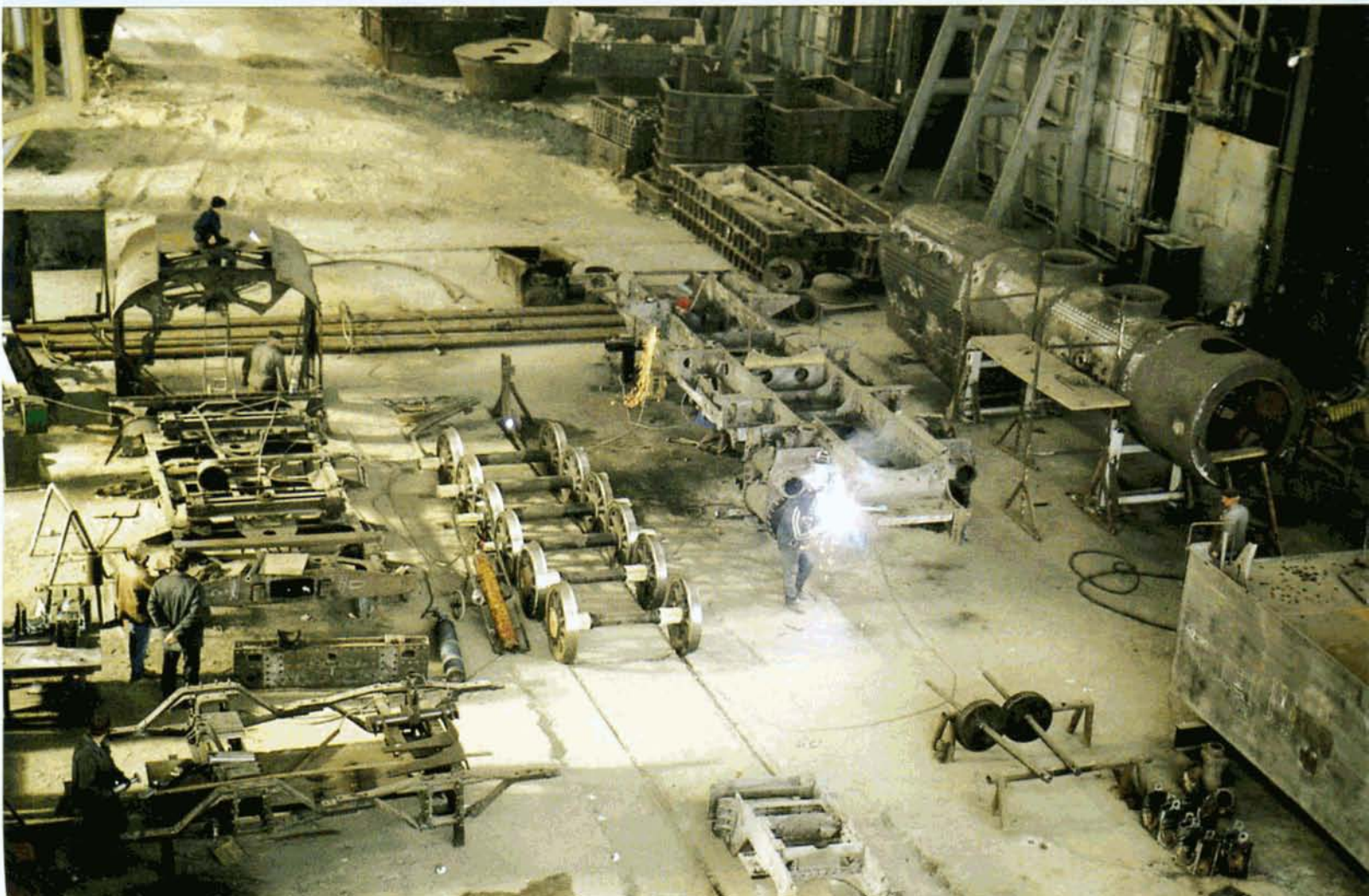


Les travaux de restauration de l'abri de la cabine de conduite.

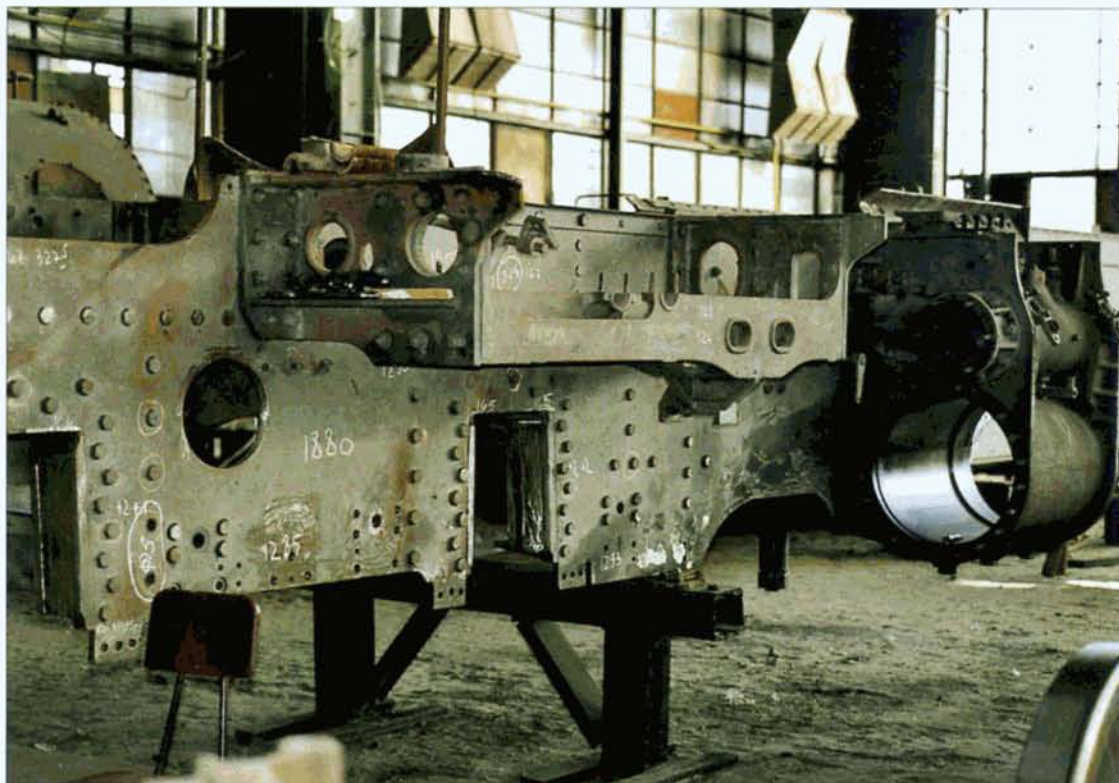
Pierre HERBIET.

Cette vue en élévation permet de bien se donner une idée de l'ampleur du travail en cours. Douze personnes y travaillent à temps plein. De droite à gauche, on voit la chaudière, le châssis de la locomotive, le train de roues, le châssis du tender et l'abri de la cabine de conduite. A l'avant plan, de droite à gauche, se trouvent la caisse du tender, les pistons, le châssis du bissel de la locomotive, et les bogies du tender. Notre P8 devrait ainsi ressortir comme neuve !

Jean-Pierre KOOB.



Vue en gros plan du travail réalisé sur la partie avant du châssis. Les blocs cylindres entièrement rectifiés ont déjà été remontés. Jean-Pierre KOOB.



VOICI EN EXCLUSIVITE LA P8 DU PFT !

Chers généreux donateurs, chers lecteurs, vos dons et votre patience n'auront pas été vains ! Tel le Beaujolais, la P8 nouvelle du PFT est arrivée ! Après une remise en état laborieuse dans les ateliers de Cluj, en Roumanie, la voici lors de ses premiers tours de roues en Belgique, aux ateliers de Forest. Des mois de recherche ont entre autres été nécessaires pour trouver les pièces indispensables. Comme vous pouvez le constater, tout a été aménagé sur cette machine pour diminuer les coûts de fonctionnement : consommation en eau et charbon réduite au maximum, conduite par un seul agent, etc. Pierre Herbiet, instigateur du projet, jamais en panne d'idées originales, est ici vu aux commandes de son nouveau "cheval de parade", lors des premiers essais... La locomotive sera présentée officiellement le 1er avril prochain. Qu'on se le dise ! Philippe DEMINE.



NOS VOYAGES

← Le samedi 30 août et dimanche 1er septembre 2002, la 202.020 a remorqué un train spécial entre Genval et Verviers pour amener des personnalités au Grand Prix de Formule 1 à Francorchamps. La rame était composée de deux voitures K1 de 1ère classe, encadrant la voiture-buffet du PFT. Nessonvaux, 1er septembre 2002. Laurent GARY.

Le week-end des 21 et 22 septembre 2002, le PFT a remorqué un train spécial entre Liège-Guillemins et Sourbrodt, via Trois-Ponts, affrété par le SSW (Service Social de la Région wallonne). Le dimanche, la rame était composée, dans l'ordre, de la voiture d'accompagnement de la 26.101, de six voitures K1 de 1ère classe entre lesquelles était intercalée la voiture-buffet du PFT, et de deux voitures Resto. Au départ de Liège-Guillemins, c'est la 26.101 qui tracta le train jusqu'à Trois-Ponts, tandis que la 5505 accouplée en queue assurait l'alimentation électrique des deux voitures Resto. Au-delà, jusqu'à Sourbrodt, la traction fut assurée par la 5505 et les 202.020 et 6106 du PFT. Pendant ce temps, la 26.101 élançait sa soif à Trois-Ponts. Après un parcours à vide jusqu'à Sourbrodt, c'est la 26.101 qui ramena le train au complet jusque Liège.

← Passage du train dans les environs de Malmédy, le 22-09-2002.

↓ Arrivée du train à Sourbrodt, le 22 septembre, avec en tête, dans l'ordre, la 5505, la 6106 et la 202.020. Michel HANSENS.



→ Le 21 septembre 2002, le train quitte Sourbrodt en direction de Trois-Ponts. La 26.101 passe à hauteur du signal d'entrée de la gare.
Michel HANSSENS.



↘ Au départ de Trois-Ponts, le retour vers Liège fut assuré avec les quatre locomotives en tête ! Dans l'ordre : la 26.101, la 202.020, la 6106 et la 5505 !
Michel HANSSENS.

La SNCB célébra le cinquantième anniversaire de la Jonction Nord-Midi les week-ends des 5-6 et 12-13 octobre 2002. A cette occasion, un train spécial, remorqué par la 26.101 du PFT et allégé en queue par la 2514, accomplissait toutes les heures un tour de Bruxelles au départ de Bruxelles-Chapelle via Bruxelles-Midi, la ligne 28, Bruxelles-Nord et bien évidemment la Jonction. Trente-six tours de Bruxelles ont ainsi été assurés par les équipes de chauffe et de conduite du PFT...



↓ Passage du train spécial à la halte Royale de Laeken, le 6 octobre 2002. M. HANSSENS.



**LA LIVREE VERTE "1970"
LES 60 - 61**





PHOTO-THEME 47 Le 11 mars 1987, une rame de coke vide à destination de la cokerie de Tertre passe à hauteur du signal avertisseur français de Blanc-Misseron. La 6034 a pris le train en relais à Valenciennes. Dans quelques dizaines de mètres, le train franchira le point-frontière de Quiévrain.
Jean-Luc VANDERHAEGEN.

Les 60-61 furent, avec les 62-63, les dernières séries de locomotives Diesel de ligne mises en service par la SNCB, entre 1964 et 1966.

Vu la fiabilité précaire de leur moteur Diesel, les 60-61 furent prématurément réformées dans les années 1980. De ce fait, durant leur courte carrière, elles ne subirent qu'une seule révision générale. Cette opération a été réalisée par l'Atelier Central de Salzinnes, lorsqu'elles atteignirent les 800.000 kilomètres. Toutes les machines révisées entre 1970 et 1977, soit un peu plus de la moitié des 60 de série (6007 à 6091), et seulement trois 61 reçurent ainsi la nouvelle livrée verte "1970", robe qu'elles conservèrent jusqu'à leur mise hors service.

➤ La 6089 fut vraisemblablement la première 60 repeinte dans la livrée verte "1970". On remarquera les angles arrondis de la grosse bande jaune et la présence des plaques de constructeur sur la paroi latérale. Ronet, 27 mai 1978.
Yves STEENEBRUGGEN.

PHOTO THEME 47 →
La 6022 fut la seule 60 avec la 6089 à avoir reçu la grosse bande jaune avec des angles arrondis. Quiévrain, 7 mai 1982.
J-L VANDERHAEGEN.

Photo page de gauche
← Le 16 avril 1983, la 6018 remorque un omnibus sur la ligne 140 Ottignies - Charleroi-Ouest, ici en passage dans les environs de Mellery.
Pierre HERBIET.





Il y a toutefois trois exceptions : les 6068 et 6089, lesquelles furent repeintes en jaune respectivement en avril 1983 et avril 1978, ainsi que la 6034 remise dans sa décoration d'origine quelques jours avant sa radiation, en mai 1988, à l'occasion de la remorque d'un train d'adieu aux 60 (de série) et à la ligne 123 Enghien - Braine-le-Comte, périple organisé le 28 mai 1988.

Les deux premières locomotives repeintes furent les 6022 et 6089, consécutivement à des tamponnements (6022 sortie le 16 juillet 1971, et 6089 réparée et repeinte à l'atelier de Kortrijk de juillet 1972 à janvier 1973). La décoration de ces deux machines présentait la particularité d'avoir la grosse bande jaune formant des angles arrondis en descendant vers les phares. De plus, la 6089 fut la seule à avoir conservé ses

plaques de construction (retirées lors de son passage dans la décoration jaune).

La décoration verte "1970" de toutes les autres 60-61 ne présentait aucune particularité. Les numéros étaient peints soit en couleur chamois, soit en jaune.

Bien que cela ne fasse pas réellement partie de leur décoration, ajoutons deux petites particularités :

PHOTO THEME 47 La 6071 vient d'arriver à Givet, en France, en tête de l'omnibus 6534 en provenance de Namur, 19-08-1983. J-L VDH.





EVH1102

- deux machines - les 6028 et 6032 de l'atelier de Saint-Ghislain - avaient leurs numéros collés sur la bande jaune reliant les deux coquilles de phare;
- les 6022, 6035 et 6053 furent renommées 6022X, 6035X et 6053X respectivement le 29-05-1983, 29-05-1983 et en 09-1983. Le X signifiait que l'engin, bien qu'étant arrivé à la limite de révision, était considéré comme indispensable pour assurer le service et encore apte à remorquer des trains de marchandises à une vitesse maximale de 80 km/h.

Bien que les dernières 60 furent réformées en 1988, il subsiste encore plusieurs 60 en activité, dont cinq sont habillées dans la livrée "1970" :

- la 6041 : après sa réforme, elle fut sauvegardée par l'ATF de Kinkempois. En septembre 1992, sa livrée verte "1970" fut entièrement repeinte. A cette occasion, deux logos B furent apposés au milieu de la bande jaune reliant les phares;

PHOTO THEME 47 ↗

La 6053X en fin de carrière devant l'atelier de Kinkempois. On remarquera qu'une des portes a été remplacée par une porte provenant d'une 60 jaune !
Pierre HERBIET.

PHOTO THEME 47 → Sur les 6028 et 6032, le numéro apposé sur les faces avant étaient collés contre la bande jaune reliant les phares. La 6032 en tête du semi-direct 4310 Ath - Mons, à Ath, le 20 mars 1981. Jean-Luc VANDERHAEGEN.





↑ PHOTO THEME 47

La 6041 préservée par la SNCB comme engin historique et cédée en gestion à l'ATF de Kinkempois, a été repeinte en vert "1970" en septembre 1992. A cette occasion, un logo B fut apposé au milieu de la bande jaune reliant des deux blocs de phares (peu visible sur la photo). Le 3 avril 1993, elle participa au train d'adieu des voitures du type M3 organisé par le PFT. Ce convoi est ici photographié à Zelzate, au point frontière avec le réseau néerlandais (ligne vers Sas-van-Gent et Terneuzen).
Serge MARTIN.

↖ PHOTO-THEME 47

En avril 1984, la 6079 a été réquisitionnée pour secourir une 62 défectueuse qui remorquait un long semi-direct Bruxelles - Adinkerke-De Panne. Le train quitte la gare de Veurne.
Pierre HERBIET.

← PHOTO-THEME 47

En juillet 1984, un train de pèlerins en provenance de Maldegem et à destination de Lourdes, franchit le pont levant de Balgerhoeke sur la ligne 58 Maldegem - Eeklo - Gent-Dampoort. La rame est remorquée par la 6115 assistée de la locomotive prototype 6005. La section Maldegem - Eeklo de cette ligne est aujourd'hui exploitée par le Stoom Centrum Maldegem (SCM).
Pierre HERBIET.

**LES 60 (de série) ET 61
AYANT PORTE LA LIVREE
VERTE "1970"**

N°	date de sortie en vert "1970"
6008	26-09-1975
6009	04-04-1974
6010	12-02-1974
6011	30-11-1971
6012	03-07-1975
6014	27-11-1975
6015	17-09-1974
6017	31-05-1976
6018	23-03-1977
6019	14-04-1975
6021	04-07-1977
6022	16-07-1971 (4)
6023	18-02-1975
6026	30-06-1977
6027	30-04-1976
6028	24-03-1975
6029	23-03-1975
6030	08-12-1975
6031	31-10-1973
6032	28-11-1972
6034	11-07-1974 (1)
6035	08-06-1977 (5)
6037	12-07-1974
6038	22-04-1976
6039	27-02-1975
6041	25-02-1976
6043	26-10-1976
6044	09-12-1976
6045	02-07-1975
6048	16-03-1975
6049	31-02-1974
6050	18-06-1976
6053	21-10-1974 (6)
6054	02-01-1976
6055	21-02-1977
6057	24-03-1979
6060	03-06-1976
6061	20-11-1974
6062	08-08-1974
6065	30-05-1975
6066	25-04-1977
6068	02-03-1977 (2)
6069	27-01-1975
6071	15-02-1977
6074	22-11-1977
6075	08-04-1977
6079	23-09-1977
6089	07-02-1973 (3)
6107	en 1976
6110	31-08-1977
6115	25-07-1977

REMARQUES

- (1) repeinte dans la livrée d'origine en mai 1988
- (2) repeinte en jaune en avril 1983
- (3) repeinte en jaune en 1980
- (4) renumérotée 6022X le 29-05-1983
- (5) renumérotée 6035X le 29-05-1983
- (6) renumérotée 6053X en 09-1983



*Le 22 février 1982, la 6050 de Kinkempois arrive à l'entrée de Beyne, sur la ligne 38 Battice - Chenée.
Georgy LEJEUNE.*

PHOTO THEME 47 *Le 10 mai 1984, la 6022X traverse la gare de Courcelles-Centre en tête d'une rame de charbon. Le drapeau noir flotte sur le quai. La gare sera en effet fermée dans quelques jours, le 2 juin 1984, lors de la suppression du trafic voyageurs sur la ligne 112A (Piéton - Roux).
Pierre HERBIET.*





PHOTO-THEME 47 *Le 14 avril 1982, un train de marchandises Saint-Ghislain - Valenciennes traverse la gare frontalière de Quiévrain, tracté par la 6060 de l'atelier de Saint-Ghislain.*
Jean-Luc VANDERHAEGEN.

Un omnibus Ronse - Gent-Sint-Pieters, dont la rame est intégralement composée de voitures du type R, arrive au point d'arrêt de Louise-Marie. En tête, la 6075 du dépôt de Merelbeke.
Pierre HERBIET, juillet 1981.



- la 6019 : acquise par les Carrières de Wallers. Elle circule tous les jours ouvrables entre Momignies et Anor (France)(ancienne ligne 156 Mariembourg - Chimay - Anor), en compagnie de la 6086 (repeinte dans une variante de la décoration d'origine);
- la 6039 : utilisée en Italie par la société de travaux de voie *Oscar Esposito* à Caserta. Elle est repeinte dans une version découlant de la livrée verte "1970"; les principales différences concernent les faces avant, l'absence d'une bande jaune à la limite entre la caisse et la toiture, la présence d'une bande jaune au bas de la caisse et le châssis peint en vert;
- la 6045 : appartient à la société italienne de travaux de voies *Oscar Esposito*;
- la 6060 : en service en Italie auprès de la société chimique *Abibes* à Cremona, produisant du gaz liquéfié.



PHOTO 53-29 La 6039 appartenant à la société italienne de travaux de voie Oscar Esposito, sur un chantier à Messina en juillet 2001. On retrouve en grande ligne la décoration "1970". Cette machine fut initialement utilisée par la firme de transport automobile TVA à Ancona.
Salvatore ESPOSITO.

Pour être vraiment complet, précisons qu'il existe encore une autre 60 en vert "1970" : la 6010, acquise par le PFT en 2002 pour servir de magasin de pièces pour les 6077 et 6106.

A suivre...

PHOTO THEME 47 →

La 6045 est actuellement utilisée par Oscar Esposito. Elle est ici garée à l'atelier de Gazzo du Bigarello, en attente de révision, en compagnie de l'ex. 8022 de la SNCB, le 19 juin 1998.
Philippe DE GIETER.

PHOTO THEME 47 ↓

La 6060 dans l'enceinte de l'usine de gaz liquéfié Abibes à Cremobo, le 19 juin 1998.
Kristof AVONDS.





PHOTO THEME 47 *La 6019 accompagnée de la 6086 en tête d'un train de ballast à Momignies.*

Pierre HERBIET.

PHOTO THEME 47 *Le 12 janvier 1987, la 6048 remorque un wagon porte-autos vide entre Ghislenghien et Ath. Il s'agit de l'ancienne section Marcq - Ath de la ligne 94, aujourd'hui encore exploitée entre Ghislenghien et Ath sous le numéro 287.*

Pierre HERBIET.





Le 30 juillet 1989, la 6066 de Ronet remorque l'omnibus 4615 Namur (15.45) - Bertrix (18.00), le seul parcours assuré par une locomotive de la série 60 sur la ligne 166 au delà d'Houyet-en-Ardenne. Le train quitte la gare de Gedinne. Pierre HERBIET.

PHOTO-THEME 47 *Le semi-direct 3516 Liers - Jemelle, photographié à la sortie de la gare de Esneux, le 28 août 1981. En tête, la 6035 du dépôt de Kinkempois. Jean-Luc VANDERHAEGEN.*



Pays-Bas

Démantèlement du trafic international

NS Internationaal, la filiale des NS pour le trafic voyageurs international, a supprimé le 15 décembre 2002 une grande partie de son trafic. Depuis 2001, il était déjà décidé que tous les trains de sports d'hiver vers la France et l'Autriche ("Alpen Express") ne circuleraient plus après la saison 2001-2002. Au début de 2002, NS Internationaal annonça cette fois la suppression des trains-autos après l'été. Ce fut chose faite les 26 et 27 octobre 2002 avec le départ des derniers trains-autos.

La coupe sombre ne s'arrête pas ici, puisque depuis le 15 décembre 2002, NS Internationaal a supprimé pratiquement tous les trains internationaux classiques subsistants : INT 370/371 Amsterdam - Berlin / Dresden / Praha, EN 222/223 Amsterdam - München - Wien, D 202/203 Amsterdam - Basel. Le train vers Dresden et Praha était déjà supprimé depuis le début du mois d'octobre sous prétexte d'inondations... Le seul train de nuit subsistant

est l'INT 288/289 Amsterdam - Paris qui n'est toutefois mis en marche que durant la saison d'été, et qui dorénavant ne fera plus d'arrêt commercial en Belgique !

CNL (City Night Line) fait circuler depuis le 15 décembre 2002 ses propres trains en remplacement des relations supprimées par les NS. Au départ d'Amsterdam, le train sera scindé à Koblenz. La première partie poursuivra vers München (baptisé "Pollux"), la seconde vers Zürich (baptisé "Pegasus").

Les trains de jour sont également concernés, avec la suppression d'une des deux relations entre Amsterdam et la Suisse : l'EC 103/104 "Berner Oberland". Même les ICE sont concernés, puisque le nombre de relations entre Amsterdam et Köln est diminué à seulement 6 ! Il est assez flagrant de voir que peu de temps après l'introduction de ses trains de prestige assurés par des ICE-3, le nombre de relations est déjà réduit.

Seuls les Thalys et les trains Bénélux sont épargnés.

Par ailleurs, Railion Benelux a obtenu fin juillet la certification pour pouvoir assurer des trains de voyageurs. QV

European Rail Shuttle

European Rail Shuttle (ERS), un nouvel opérateur privé néerlandais, a débuté ses activités le 1er octobre 2002. Il forme une joint-venture avec les sociétés maritimes de transport de conteneurs Maersk, SeaLand et P&O Nedlloyd. La première relation circule au départ du port de Rotterdam vers Germersheim en Allemagne. Au début de 2003, de nouvelles relations devraient circuler de Rotterdam vers Mainz et Neuss. ERS dispose de cinq locomotives de la Class 66 prises en leasing chez Porterbrook (PB 07 à 11) (voir EN LIGNES 50 page 57). Quintus VOSMAN.



Passage du train ERS 46419 Kijfhoek-Germersheim à Zevenaar, le 17 novembre 2002. Kristof AVONDS.

Italie

Invasion d'engins Diesel en provenance de l'Est

La compagnie privée Ferrovie Adriatico-Sangritana (FAS) dispose depuis peu de quatre locomotives Diesel rachetées d'occasion en Tchéquie. Il s'agit de machines de la série 752 des Chemins de fer tchèques (CD), lesquelles ont reçu une révision complète dans l'atelier italien Leon D'Oro. Quatre locomotives

supplémentaires viendront bientôt compléter le parc. Ces engins, affectés au dépôt de Lanciano, sont utilisés depuis le début de 2003 pour le trafic marchandises, aussi bien sur les propres lignes du FAS que sur celles du réseau italien.

Le FNM (Ferrovie Nord Milano - voir EN LIGNES 32 pages 4 à 1) a acquis deux machines identiques. Depuis un certain temps, le FNM a de grandes ambitions pour le trafic des marchandises, aussi bien sur ses lignes que sur celles des FS. Depuis le 25 sep-

tembre 2001, le FNM assure déjà la remorque jusqu'à Domodossola (frontière suisse) d'une relation marchandise Melzo (banlieue milanaise) - Zeebrugge (voir EN LIGNES 49 page 16).

Hupac a également acquis 12 locomotives de la série 753. Celles-ci sont actuellement stationnées à Busto Arsizio, où Hupac dispose d'un grand terminal de transport intermodal. Ces locomotives ont entièrement été révisées et remotorisées avec un moteur Diesel Caterpillar. Dans le futur proche, elles seront utilisées pour remorquer des trains vers les gares frontières de Domodossola et Chiasso.

Enfin, la société de travaux de voie CLF (Costruzione Linee Ferroviarie) a racheté quelques machines du type 448 des Chemins de fer tchèques. CLF (dont 50 % du capital est détenu par la société néerlandaise Strukton), possède déjà quatre machines ex. SNCB : les 7102, 7103, 7505 et 7506 (voir EN LIGNES 52 page 46). Q.V.

La 752 502 (ex. CD 753.154", ex. CD/CSD 753.304) devant la remise de Lanciano du Ferrovie Adriatico-Sangritana (FAS). Quintus VOSMAN.



FRANCE : de nouveaux autorails pour le Blanc-Argent

En mars 1999, la SNCF avait commandé cinq nouveaux autorails auprès de CFD Industrie à Bagnères-de-Bigorre (ex. Soulé), destinés au réseau à voie métrique du Blanc-Argent (ligne reliant Salbris à Luçay-le-Mâle). Chaque rame est composée de deux caisses de longueurs inégales (16,01 m et 10,23 m), articulées sur trois bogies. Le moteur Diesel MAN de 300 kW est logé à plat sous le plancher de la caisse courte et attaque le seul bogie situé sous la caisse courte. La transmission est du type hydraulique Voith. La masse vide a pu être réduite à 45 t de façon à limiter la charge par essieu à 7,5 t.

Le confort est très élevé, avec notamment l'air conditionné; la plate-forme d'accès est située à 550 mm au-dessus du niveau du rail. Chaque autorail offre une capacité de 75 places, dont 60 assises et 15 strapontins (classe unique). La vitesse maximale est de 65 km/h et la livrée est celle du matériel TER : bleu et gris.

Numérotés X 74501 à 74505, ces nouveaux engins permettront notamment de soulager les anciens autorails Verney X 211 à 214. Leur financement est réalisé par la Région Centre, laquelle mène des gros efforts pour moderniser la desserte de son réseau de transports régionaux. Le premier autorail, l'X 74501, sorti d'usine le 8 avril 2002, a été mis en service en septembre 2002.



PHOTO 53-30 L'autorail X 74503 lors de sa livraison au dépôt de Romorantin, sur le réseau du Blanc-Argent, le 27-09-02. W. VAN RAMST.

La nouvelle décoration "en voyage..." des trains de voyageurs

Après avoir testé de nombreuses livrées ces dernières années, la SNCF a définitivement décidé d'habiller les locomotives dédiées au trafic voyageurs dans une toute nouvelle décoration dont la couleur de fond est le gris-argenté. Une large bande de couleur bleu-mauve entoure entièrement la caisse des machines, dans laquelle une fresque portant l'inscription "en voyage" est collée sur chaque paroi latérale.

Cette livrée sera appliquée à toutes les locomotives qui tracteront les trains de voyageurs, que ce soit ceux de Grandes Lignes, les TER ou Ile-de-France.

Les deux premières machines relokées sont les BB 115055 et CC 172148 (première CC 72000 remotorisée - voir l'actualité "en bref").



PHOTO 53-31 La BB 115055 dans la nouvelle décoration "en voyage..." à Strasbourg, le 14 octobre 2002. Hans JOOSEN.



Luxembourg

Essai d'une Taurus

Dans le cadre d'une location éventuelle (en remplacement des ME26 dont le contrat est venu à expiration), les CFL ont testé le 2 octobre 2002 la machine "Taurus" ES 64 U2-096 faisant partie du pool de locomotives de Siemens "Dispolok". Les parcours d'essais furent réalisés entre Wasserbilig et Luxembourg avec une rame de +/- 500 t accompagnée d'une voiture de mesures de la DB.

→ Rencontre à Oetrange, sur la ligne Luxembourg - Wasserbilig, de la ES 64 U2-096 et de la ME 26-05 (prise en leasing), toutes deux faisant partie du pool de locomotive de Siemens "Dispolok".
Emile BECKER.

Passage du train d'essai à Mertert en direction de Luxembourg.

Emile BECKER.



Présentation des TER2N NG

Les CFL et la SNCF ont présenté le 19 octobre 2002 en gare de Luxembourg, une maquette grandeur réelle d'une voiture des futures TER2N NG (Train Express Régional à 2 Niveaux Nouvelle Génération). Rappelons que les CFL ont commandé 12 automotrices doubles de ce type, destinées à être engagées sur des relations Gouvy - Luxembourg - Thionville - Metz. La première rame est attendue pour 2004. De son côté, la SNCF a déjà commandé plusieurs dizaines de TER2N NG.

PHOTO 53-32 La maquette de la future automotrice TER2N NG en gare de Luxembourg.
Geoffroy QUINET, 19-10-2002.

Royaume-Uni

La fin des Class 58

Les dernières locomotives Diesel de la Class 58 ont été retirées du service le 3 septembre 2002. Construites à 50 unités (58.001 à 050), par BREL à Doncaster de 1983 à 1987, elles étaient équipées d'un moteur Diesel Ruston-Paxman de 12 cylindres en V, à 4 temps, de 2460 kW et d'une transmission électrique Brush. Ces locomotives avaient une esthétique assez particulière, avec un long capot étroit flanqué à chaque extrémité d'une cabine de conduite occupant toute la largeur. Le but recherché était de réduire les coûts de fabrication dans le but d'une exportation éventuelle. D'une masse de 130 t, elles pouvaient circuler à 129 km/h. Durant leur courte carrière, elles ont surtout remorqué des trains de charbon. Toutefois, ce trafic accusa à l'époque de leur construction une forte baisse, de telle sorte qu'elles furent souvent sous-utilisées, ce d'autant plus que leur fiabilité était précaire. Les 50 locomotives étaient affectées dans le parc d'EW&S (English, Welsh and Scottish Railway). La carrière des Class 58 ne se terminera pas ici, puisque cinq seront louées à ACTS aux Pays-Bas. Quant à la 58050, elle trouvera une place dans le musée national de York.



La 58.048 d'EW&S photographiée à Hanwell le 24 septembre 1998. Armand BEERLANDT.

Les nouvelles rames Diesel Class 180 Coradia

Le First Great Western met actuellement en service une série de 14 nouvelles rames Diesel de la Class 180. Ce matériel, baptisé "Coradia" est appelé à remplacer les rames Diesel HST circulant au départ de London Paddington vers le Pays de Galles. Chaque rame, construite par Alstom à Birmingham, est composée de cinq voitures, toutes motrices. Le moteur qui les équipe est un Diesel Cummins



La rame "Coradia" 180.104 à London Paddington, 26-09-2002. Armand BEERLANDT.

QSK19R de 560 kW, avec une transmission hydraulique Voith. La puissance totale d'une rame est donc de 2800 kW. La vitesse maximale est très élevée : 200 km/h. La capacité totale d'une rame s'élève à 268 places : 42 A et 226 B.

Les automotrices "Electrostar"

Depuis 2000, Bombardier à Derby construit un très grand nombre d'automotrices électriques à alimentation par troisième rail (750 V continu), dénommées "Electrostar" (Class 375) pour les réseaux Connex (South Eastern) et Go Via (South Central). Connex a commandé au total 148 rames dont 10 triples, 102 quadruples et 36 à cinq voitures. Pour Go Via, la commande s'élève à 182 rames, dont 28 triples et 154 quadruples (dont 15 sont bicourant 750 V / 25 kV 50 Hz). Ces automotrices, aptes à 160 km/h, remplaceront les anciennes rames désuètes de la série 411 mises en service entre 1958 et 1963. La version quadruple peut transporter 242 voyageurs en classe unique, la version triple 184.

L'automotrice "Electrostar" 375.610 de Connex en gare de London Waterloo East. Armand BEERLANDT, 26-09-2002.



Espagne

Modernisation des 333

Les Chemins de fer espagnols (RENFE) ont entamé la modernisation des locomotives Diesel Co'Co' de la série 333. Ces machines furent construites à 93 exemplaires par Meinfesa de 1974 à 1976 (333.001 à 093). Elles sont identiques aux locomotives de la série MZ 1400 des Chemins de fer danois, équipées d'un moteur Diesel GM type 16-643E3 de 2426 kW. L'effectif est réparti à raison de 50 unités pour Cargos (trafic marchandises normal), 28 pour GL - Grandes Lineas (trafic voyageurs) et 13 pour Transporte Combinado (trafic marchandises intermodal); les deux dernières sont garées.

Afin de prolonger leur vie de 20 à 25 ans, la RENFE, en collaboration avec Alstom, a entamé la modernisation complète de 32 locomotives dédiées au trafic marchandises. Les principales modifications concernent le placement d'une nouvelle caisse avec des cabines du style de la PRIMA d'Alstom, des nouveaux bogies, l'augmentation de la capacité des soutes à gasoil de 4500 à 6000 litres, la limitation de la vitesse à 120 km/h permettant d'obtenir un effort maximum de 52 t et continu de 32 t. L'équipement moteur est resté par contre inchangé (moteur Diesel, alternateur et moteurs de traction), de même que leur masse totale (120 t). Par contre, leur longueur totale est passée de 20,700 m à 20,900 m. Les locomotives modifiées sont renumérotées dans la sous-série 333.3.



La 333-019-8 dans sa décoration d'origine, en tête de l'express "Puerta del Sol" à Fuencarral, en mars 1993. I. MARTIN.



Deux 333 dans la livrée bleu-gris-jaune de la RENFE, en tête d'une rame de wagons-citernes. Blanca-Abaran, août 2000. Felipe ARANDA.

La 333-302-1 (ex. 333-021) à Madrid-Fuencarral, le 7 octobre 2002. Yves STEENEBRUGGEN.



SUISSE : des Nina pour le TRN

Le TRN (Transports Régionaux Neuchâtelois) a mis en service en 2002 deux automotrices électriques triples du type NINA, identiques à celles du BLS (voir *EN LIGNES 40* pages 20-21). Construites par Bombardier à Villeneuve et numérotées RABe 527 321 et 322, elles sont affectées au réseau du RVT, mais assurent également des trains entre Travers et Neuchâtel, sur la ligne des CFF.



trn

Le TRN a été créé en 1999, par la fusion de plusieurs sociétés de transports dans la région de Neuchâtel, parmi lesquels deux réseaux ferrés : le CMN (Chemins de Fer des Montagnes Neuchâteloises) et le RVT (Régional Val-de-Travers). Le CMN exploite deux lignes à écartement métrique électrifiées en 1500 V totalisant 20,4 km : Les Brenets - Le Locle (4,3 km) et Les Ponts-de-Martel - La Chaux-de-Fonds (16,1 km). Le RVT exploite deux lignes à écartement normal électrifiées en 15 kV 16,7 Hz : Travers - St. Sulpice et Fleurier - Buttes.

Arrivée à Neuchâtel de l'automotrice "Nina" 321, le 17 mai 2002.
Jean-Claude GIRARD.

étranger en bref...

BOMBARDIER

● Bombardier a présenté le 16 octobre 2002 la première locomotive thermique à grande vitesse capable d'atteindre 240 km/h. Dénommée "JetTrain", cette machine destinée au marché nord-américain, est propulsée par une turbine Pratt & Whitney. Elle a été conçue de manière à offrir la vitesse et l'accélération des trains électriques sans les coûts engendrés par l'électrification des lignes. Les normes de pollution et de bruit sont nettement inférieures à celles des locomotives Diesel conventionnelles.



Bombardier

SUISSE

● Le tunnel de base sous le Saint-Gotard qui, pour rappel, aura une longueur de 57 km et dont la mise en service est attendue pour 2013, sera allongé de 23 km, entre Erstfeld et Brunnen, pour satisfaire aux revendications de la population locale. Ce chantier complémentaire ne devrait toutefois pas être entamé avant 2020.

ALLEMAGNE

● Depuis le 1er octobre 2002, les sociétés Hoyer Railserv et rail4chem ont fusionné. Le parc de traction mis en commun comprend 10 locomotives électriques (145 CL 001 à 005, 185 CL 004 à 007 et la ES 64 U2 005) et 4 machines Diesel, dont une Class 66 (PB 05).

AUTRICHE

● Depuis le 15 décembre 2002, les "Taurus" autrichiennes (voir *EL 47* page 17) circulent jusqu'à Köln, en tête des EC 22 (Wien - Köln), 23 (Köln - Wien), 24 (Budapest - Köln) et 25 (Köln - Budapest).

FRANCE

● Afin d'augmenter la capacité des rames TGV Duplex, la SNCF envisage de constituer des rames qui seraient formées de deux TGV Duplex accouplés de manière permanente. Les deux motrices intermédiaires seront alors remplacées par deux remorques. Afin de compenser la perte de puissance, ces deux remorques posséderont un bogie moteur, tandis que deux autres bogies moteurs seront installés sous les remorques contigues aux deux motrices d'extrémité. Cette manière de procéder permettra d'accroître le nombre de places de 10 % (1124 voyageurs), sans devoir modifier les installations des gares, faisceaux de garage et des ateliers, vu que la longueur de l'ensemble

restera identique à celle des deux rames TGV accouplées.

● La SNCF, très satisfaite des performances des six nouvelles locomotives de la série 461.000 prises en leasing depuis 2001 chez Vossloh (machines du type G 1206, voir *EL 46* p. 16) pour une période de deux ans, a décidé d'augmenter leur nombre à neuf. Dans le futur, quinze autres machines pourraient même venir s'ajouter. Les BB 461.000 sont utilisées dans la région de Strasbourg, principalement vers Hausbergen, Woippy et Saarbrücken en Allemagne.

● Après pas mal d'hésitations, la SNCF a finalement décidé de remotoriser les locomotives de la série CC 72.000. Le moteur Diesel d'origine SACM MGO V16ESHR de 2355 kW est remplacé par un nouveau moteur SEMT-Pielstick du type V16-PA4-200-VGA de 2650 kW. Un des buts recherchés est la diminution des gaz d'échappement qui polluent les gares de Paris-Est, Paris-Nord et le quartier du dépôt de Paris-La-Villette. Trente machines, toutes dédiées au trafic voyageurs Grandes Lignes, devraient être transformées d'ici à la fin de 2004, et renumérotées dans la sous-série CC 72.100 (en conservant le même numéro d'ordre). La première machine transformée est sortie d'atelier le 6 août, renumérotée CC 172.148 (ex. CC 72.048).

LIVRAISONS

4185 : 21-10-02 FKR
4186 : 04-11-02 FKR
4187 : 11-11-02 FKR
7771 : 30-09-02 FNND
7772 : 30-09-02 FNND
7773 : 28-10-03 FNND
7774 : 31-10-02 FNND
7775 : 31-10-02 FNND
7776 : 31-10-02 FNND
7777 : 31-10-02 FNND
7778 : 22-11-02 FNND
7779 : 22-11-02 FNND
7781 : 28-11-02 FNND

ENGINS RADIÉS

932 : 2002 FSR
2202, 05, 07 à 10, 12, 15, 17,
22, 25, 27, 28, 31, 32, 38, 39,
44, 46, 50 : 15-02-02 GCR
2361 : 2002 FNND
4501 : 15-12-02 MKM
4505 : 15-12-02 MKM
5117 : 01-12-02 FNND
8009 : 01-12-02 FSR

MUTATIONS

au 15-12-2002 :
2248 : GCR → NK
6224 : GCR → FNND
6225 : FKR → NK
6231 : FHS → FNND
6234 : GCR → FNND
6238 : FHS → FNND
6243 : GCR → FNND
6245 : FHS → FNND
6246 : FHS → FNND
6251 : FHS → FNND
6253 : FHS → FNND
6255 : FHS → FNND

6260 : GCR → FNND
6261 : FHS → FNND
6267 : FHS → FNND
6268 : FHS → FNND
6271 : GCR → FNND
6281 : FHS → FNND
6283 : FHS → FNND
6284 : GCR → FNND
6285 : GCR → FNND
6291 : FHS → FNND
6294 : FHS → FNND
6295 : FHS → FNND
6296 : FHS → FNND
6297 : FHS → FNND
6298 : FHS → FNND
6299 : FHS → FNND
6302 : NK → FNND
6313 : FKR → NK
6315 : FKR → NK
8208 : NK → FSR
8211 : FKR → FSR
8212 : NK → FSR
8213 : NK → FSR
8216 : NK → FSR
8217 : NK → FSR
8219 : NK → FSR
8241 : FKR → FSR
8242 : FKR → FSR
8244 : FKR → FSR
8246 : FKR → FSR
8247 : FKR → FSR
8250 : FKR → FSR

au 15-12-2002 :
8203, 18, 22 : NK → FSR
8209, 10, 14, 36, 43 :
FKR → FSR

au 08-03-2002 :
8207, 32, 33 : FKR → FSR

au 18-10-2002 :
8249, 51 : FKR → FSR

ENGINS MIS EN PARC

au 15-12-2002 :
série 51 : 32, 33, 46, 56,
57, 58, 62, 64, 66, 68, 72,
73, 75, 80, 82
série 76 : 02-04, 06-14,
16-21, 23-25

série 80 : 02, 06, 11, 12,
20, 28, 32-35, 37, 40, 45,
47, 49, 51, 52, 54, 55, 61,
62, 64-67

SORTIES DE RÉVISIONS

650 : 19-12-02 M
653 : 07-11-02 M
655 : 29-04-02 M
660 : 25-07-02 M
661 : 25-11-02 M
662 : 27-05-02 M
663 : 18-03-02 M
1184 : 31-10-02 RI
2138 : 21-11-02 RIK2
2143 : 22-11-02 RIK2
2146 : 19-12-02 RIK2
2303 : 16-12-02 LT
2308 : 22-11-02 LC
2328 : 06-11-02 LT
2344 : 17-12-02 LT
2353 : 05-12-02 LT
2507 : 31-10-02 RG
2702 : 10-12-02 RIK2
6225 : 18-12-02 RI + TBL2
6227 : 27-11-02 RI + TBL2
7401 : 14-11-02 RG
8211 : 06-12-02 RG

DÉMOLITIONS

5139 : Bressoux 12-02
5151 : Bressoux 12-02
6300 : Bressoux 12-02

7001 : Bressoux 11-02
7002 : Bressoux 11-02
7004 : Bressoux 12-02
8505 : Bressoux 12-02
8508 : Bressoux 11-02

ABRÉVIATIONS

AACHW : Aachen-West (D)
AC : Atelier Central
ATH : Ath
AYE : Aulnoye (F)
BELAI : Bellain (L)
BERDR : Antw. Berendrecht
BTG : Bettembourg (L)
BUDEL : (Budel) (NL)
CHERT : Chertal
DUDEL : Dudelande (L)
ER : rame à vide
FBM : Bruxelles-Midi
FBX : Bressoux
FCL : Châtelet
FDD : Denderleeuw
FDK : Adinkerke
FDN : Oudenaarde
FDT : Diest
FEO : Ronet
FEQ : Clabecq
FFR : Frasnes-lez-A.
FGH : St.Ghislain
FGRA : Geraardsbergen
FGSP : Gent-St.Pieters
FGZH : Gent-Zeehaven
FHS : Hasselt
FIZ : Muizen
FKGG : Genk-Goederen
FKGLF : Genk Ford
FKGRK : Genk-Zuid
FKR : Merelbeke
FLN : Lessines
FLS : Aalst
FLV : Leuven
FMC : Mouscron
FMS : Mons
FNND : Antwerpen-Noord
FNZG : Antw. Schijnpoot
FPP : Poperinge
FQN : Quenast
FRB : Ruisbroek
FRETU : Fréthun (F)
FSD : Oostende
FSR : Schaerbeek
FTB : Kortenberg
FTY : Tournai
FVV : Vilvoorde
FVY : Gouvy
FZT : Zottegem
GANT : Gantaufet
GBW : Balen-Werkplaatsen
GCR : Charleroi-Sud
GLI : La Louvière G.I.
GMN : Montzen
GSY : Grande Synthe (F)
HAVN : Havinnes
KFH : Kijfhoek (NL)
L : révision intermédiaire
LBH : Binche
LC : révision confort
LDV : Lille-Délivrance (F)
LFLZ : Feluy-Zoning
LILLO : Antwerpen-Lillo
LJ : Jemelle
LK : Kortrijk
LKL : Antwerpen-Kallo
LL : Arlon
LMH : Marbehan
LML : Mol.
LNC : Monceau
LOV : Quévy
LRB : Libramont
LSLF : Liers
LT : révision technique

LUX : Luxembourg (L)
LVRS : La Louvière-Sud
LZR : Zeebrugge
LZVHW : Zeebrugge
M : modernisée
MAI : Aisemont
MBX : Bertrix
MKM : Stockem
MRV : Rivage
MSM : Virton
MT : Maastricht (NL)
MTB : Etterbeek
MUN : Mulhouse-Nord (F)
MZS : Metz-Sablon (F)
NDN : Andenne
NH : Athus
NK : Kinkempois
NSR : Seraing
NV : Yvoir
OORDE : Antw. Oorderen
RBLRO : racc. Belle-Roche
RBURG : Burgo-Ardennes
RE : rame à vide
RENO : Renory
REP : Eupen
RG : révision générale
RHODE : Antw.-Rhodésie
RI : révision intermédiaire
RI2 : 2e rév. intermédiaire
RIK1 : 1e rév. interm.
RIK2 : 2e rév. interm.
SOM : Somain (F)
STD : Sittard (NL)
STL : Saint-Louis (F)
THL : Thionville (F)
U : en unité multiple
WILMA : Antw. Wilmarsdok
WPY : Woippy (F)
X : loco d'allège
X/A : loco d'allège en tête
= : parcours loco à vide
①, ..., ② : lundi...dimanche

LES CHANGEMENTS DU 15 DECEMBRE 2002

Le changement d'horaire du 15 décembre restera certainement gravé dans les annales, tant il aura amené de grands bouleversements, d'une part par la mise en service de la LGV2 et l'électrification de l'Athus-Meuse, et d'autre part par l'utilisation du matériel moteur et tracté. Voici en quelques lignes ces principaux changements.

L'inauguration de la LGV2 entre Leuven et Ans ouvre la première étape de la liaison à grande vitesse vers l'Allemagne. La ligne voit passer tous les Thalys Paris - Bruxelles - Köln, les IC A Oostende - Eupen ainsi qu'une relation P Gouvy - Bruxelles-Midi. Tant les IC A que le train P circulent à 200 km/h sur la LGV2; il s'agit des premiers trains du trafic intérieur circulant à cette vitesse.

Les rames à grande vitesse ICE3 de la DB, toujours pas homologuées pour circuler sur la LGV2, assurent trois relations Bruxelles - Köln - Frankfurt, mais via le tracé classique par la ligne 36. Elles devront attendre juin 2003 pour filer sur la LGV2.

Les grandes perdantes sont bien sur les locomotives polytension de la série 16 qui se retrouvent au chômage. En compensation de la suppression des IC A entre Oostende et Köln, une nouvelle relation IR a été établie entre Liège et Aa-

chen, circulant toute les deux heures et assurée par des automotrices doubles classiques.

L'électrification de l'"Athus-Meuse" a amené une refonte complète du trafic marchandises dans tout le sud du pays, avec des répercussions allant jusqu'à Zeebrugge et Antwerpen. La ligne du Luxembourg (161-162) s'est simultanément vue délestée d'une partie du trafic fret qui y transitait. Les locomotives des séries 13 et 3000 CFL assurent l'entièreté du trafic marchandises sur l'Athus-Meuse, à l'exclusion d'une relation toujours assurée en traction Diesel par des 1800 CFL.

Côté traction électrique, outre le garage des 16, on notera surtout une seconde régression très importante, et ce en moins de 6 mois, des machines de la série 22, qui voient leur roulement réduit de 34 à seulement 14 journées !

En traction Diesel, la poursuite de la livraison des autorails de la série 41 et des nouvelles locomotives de la série 77 continue de réduire les services des anciens matériels. Il s'agit d'abord des 51 qui ont vu leur roulement chuter à seulement 10 journées ! Ensuite, mais en théorie, la

suppression complète des services des 52-53-54, lesquelles devraient être mutées à TUC-Rail pour les travaux TGV. En remplacement, l'atelier de Stockem aurait dû recevoir des machines de la série 62.

L'atelier de Hasselt a cédé l'entretien de ses 62 à Antwerpen-Noord.

Les 55 bleues ont perdu leur unique service; en théorie, les trains P sur Gouvy sont enfin repris par les 15.

Enfin, toutes les machines de manoeuvres des séries 76 et 80 devraient être réformées depuis le 15 décembre.

Côté matériel remorqué, on retiendra la fin des dernières rames tractées Diesel, la mise en service (déjà depuis le 19 novembre) des premières voitures à double étage du type M6, une nouvelle régression de l'utilisation des voitures du type M2, la remise en service des voitures K4 (entamée progressivement depuis le mois d'octobre) et la circulation des I11 à 200 km/h sur la LGV2.

Pour terminer ce bref aperçu, signalons encore l'interpénétration des locomotives de la série BB 436000 de la SNCF jusqu'à Schaerbeek et Zeebrugge, ainsi que de nos 13 jusqu'à Mulhouse et Saint-Louis.

Locomotives électriques

série 12

● Peu de changements dans le roulement des 12 qui tournent toujours en roulement de 9 journées. Le plus gros du travail concerne les navettes d'une part entre Aulnoye et la région de Charleroi, et d'autre part entre les régions de Gent et de Lille. Elles assurent deux autres relations intéressantes, de jour :

44712 N17 : FGZH 07.00 - SOM 09.10
44755 N17 : SOM 12.20 - FKR 15.57
41460 N16 : LZVHW 13.13 - FRETH 16.51
49475 N16 : FRETH 19.01 - LK 20.50

séries 13 SNCB / 3000 CFL

● Les 13 sont engagées dans deux roulements distincts :

- le graphique A8 (12 journées) pour le trafic voyageurs : IC A Oostende ↔ Eupen, et IC G Oostende ↔ Antwerpen-Centraal. En dehors de ces IC, elles assurent également les trains P 7444 et 8444 Gouvy ↔ Bruxelles-Midi selon les prestations suivantes :

- REP 533 FSD 15.50 - RE8444 - 17.10
FBM 8444 FVY
- FVY 7444 FBM 07.53 - ER 7444 - 09.09
FSD 509 REP

- le roulement B8 (41 journées) commun avec les 3000 CFL pour le trafic marchandises. La plus grande partie du travail concerne la remorque de trains sur l'axe Zeebrugge / Antwerpen / Leuven - Namur - Bertrix - Bettembourg - Thionville - Metz - Mulhouse et Saint-Louis.

Les trains de jour tractés via l'"Athus-Meuse" ont été publiés dans notre précédent *EL* 52 page 54. Des trains sont également tractés en France, dont voici les parcours de jour :

40939 ②-⑤ THL 12.10 - STL 17.49
44906 ①-⑥ WPY 09.20 - BTG 10.10
44916 ②-⑥ WPY 13.33 - BTG 14.21
44936 ①-⑤ MUN 10.36 - WPY 15.33
44959 ①-⑥ BTG 12.04 - WPY 13.59
47913 ②-⑥ THL 15.57 - MUN 20.10

A noter que, sur demande du ministère français de l'Intérieur, les 13 doivent être pourvues d'un enregistreur papier pour pouvoir circuler en France. Les machines autorisées portent l'indication "Saint-Louis" au bas de leur caisse.

Le dimanche, les 13/3000 remorquent de jour les trains suivants (tous en UM) :

42942 : MZS 13.52 - MBX 16.18 - FLV 20.34
40921 : LZR 11.43 - FLV 14.04 - MBX 17.09
- BTG 18.03 (entre FLV et BTG, le train circule avec 3 locomotives)
42968 : MZS 03.17 - MBX 06.09 - FSR 10.51 - LZR 12.10



Du 19 au 27 août 2002, une rame de voitures 111 a subi des essais entre Ath et Slilly en vue de l'obtention de leur homologation pour la circulation sur la LGV2. Le train était encadré par les 1341 et 1358. Ath, 24 août 2002. Laurent GARY.

42976 : MZS 04.18 - LL 07.11 - NK 09.51 - FLV 11.11

42906 : MZS 11.54 - LUX 14.11 - FVY 16.29 - NK 18.11

Les 3000 CFL disposent également d'un roulement propre comportant 10 journées pour la remorque des trains de voyageurs vers Liège (IR m), Troisvierges et Rodange. Elles assurent également des trains de marchandises en unité multiple dont, de jour, les deux relations suivantes (du mardi au samedi) :

44931 : NK 09.32 - FVY 10.48/11.51 - BTG 14.49
44936 : BTG 15.38 - FVY 17.52/19.28 - NK 21.12

série 15

● En principe, depuis le 15 décembre, les trains P 4016, 4017 et 4028 Liège ↔ Gouvy devraient enfin être remorqués par les 15. Le roulement comprend

deux journées :

A501 ①-⑤ : FVY 4028 LSLF - 4016 - FVY (⑥⑦ : FVY 13.02 - RE 4016 - 14.14 FL 4016 FVY)

A502 ①-⑤ : FVY = LSLF 4017 FVY

Dans le cas où les 15 ne seraient toujours pas utilisées, la traction sera assurée par des 13. Le train P 4027 est as-

série 16

● La mise en service de la L2 entre Leuven et Ans le 15 décembre dernier, aura donc été fatale pour les 16. Handicapée par sa petitesse, sa fiabilité devenue trop fragile avec le temps et dépourvue de la TBL, cette série est difficilement réutilisable. Toutefois, afin de libérer des 13, il est prévu de les remettre en service sur les IC G 1806, 1810, 1814, 1818, 1830, 1834, 1834, 1838 et 1842 Oostende ↔ Antwerpen-Centraal, en rame encadrée.

PHOTO 53-33 Le 23 novembre 2002, la 1301 attend son prochain service à l'annexe traction du dépôt de Mulhouse. Depuis le 15 décembre, les 13 et 3000 CFL sont omniprésentes sur l'artère Est Thionville - Strasbourg - Mulhouse - Saint-Louis. On déplorera l'état crasseux des 13, triste vitrine de la Belgique ... Simon DERIDDER.







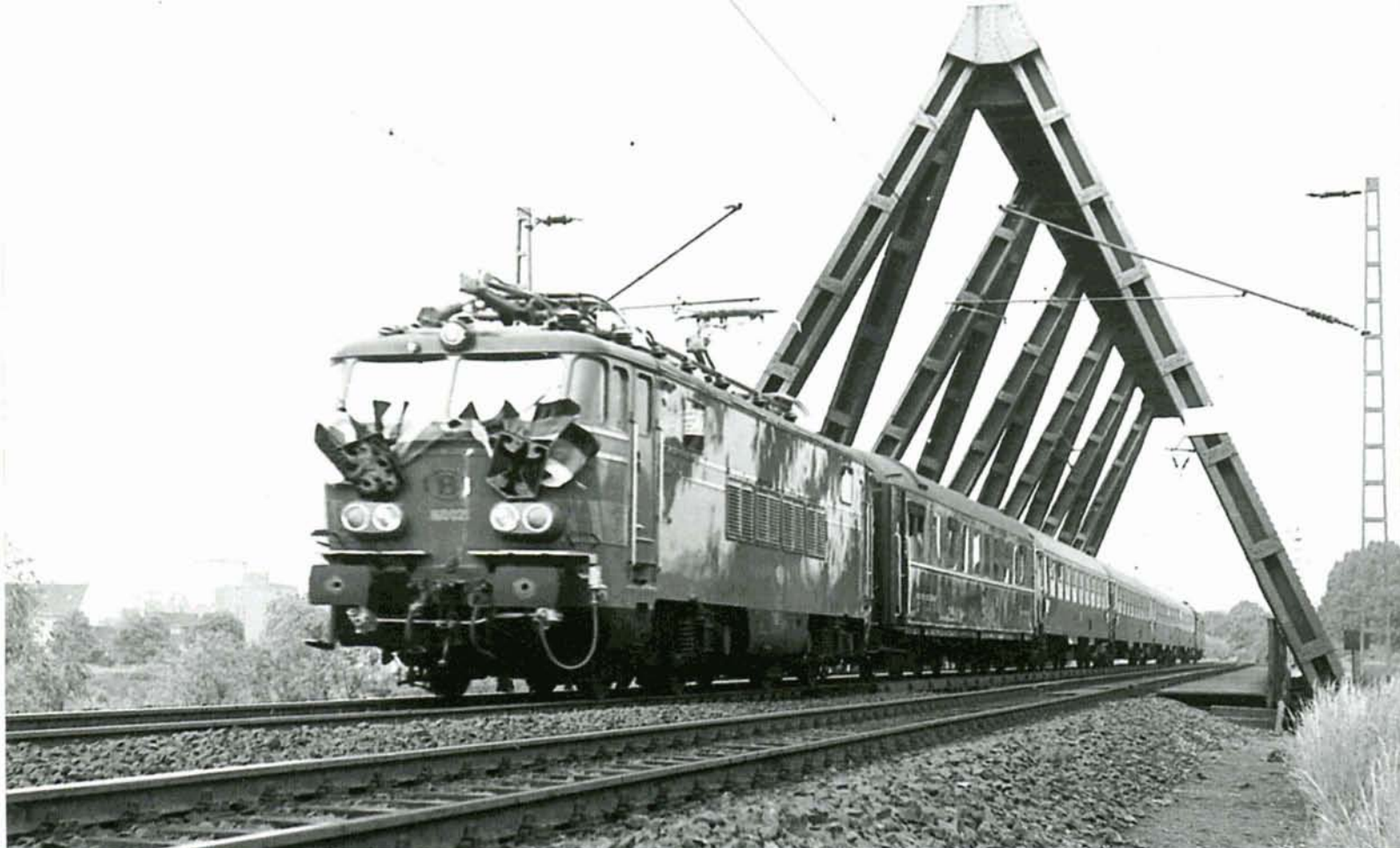


PHOTO BD-153 Il y a un peu plus de 36 ans, le 18 mai 1966, la 160.021 (future 1605) eut l'honneur de remorquer le train inaugural de la traction électrique entre Bruxelles et Köln. Le train franchit le célèbre pont de Dürren, lors de son retour vers la Belgique. Bruno DEDONCKER; collection : PFT.

LA FIN DES

PHOTO 53-34 Le 20 avril 2001, le D420 Köln - Oostende franchit la section à ciel ouvert du tunnel de Königsdorf. Situé entre Eilendorf et Stolberg, ce tunnel, construit de 1837 à 1841 et long de 1623 mètres, est le plus ancien de la DB. De 1955 à 1956, sa partie centrale, en très mauvais état, fut démolie et remplacée par une tranchée. Yves STEENEBRUGGEN.





PHOTO 53-02 La 1608 "Belgian Kid's Foundation" en tête du D4211 en provenance d'Oostende, à son arrivée à Köln-Hbf, le 13 octobre 2002. Pierre HERBIET.

16 SUR KÖLN

PHOTO 53-35 Après avoir assuré durant plus de 36 ans les Internationaux vers Köln, les 16 se sont donc retrouvées au chômage le 15 décembre dernier. Dans les derniers mois de leur utilisation, les avaries devenaient plus fréquentes. Ce fut le cas pour la 1606 le 12 septembre 2002, obligeant la DB à remorquer le D428 Köln - Oostende avec la 110 395-1, ici en passage à Aachen-Rothe Erde. Lars LAENEN.



série 20

● Les 20 sont engagées dans le roulement A0 comportant 14 journées. Durant les 6 premières, elles assurent du trafic voyageurs sur la ligne du Luxembourg. Les 8 journées suivantes sont exclusivement consacrées au trafic fret sur l'axe Montzen - Antwerpen, avec une relation vers Ruisbroek et une autre vers Châtelet. Pour les amateurs de 20, nous ne pouvons que leur conseiller de passer une journée entre Montzen et Antwerpen, où il est possible de voir jusqu'à 8 locomotives différentes par jour ! Le dimanche, elles n'assurent que les trains de voyageurs internationaux.

série 22

● Le 15 décembre 2002, les 22 ont subi un second recul très sensible de leur utilisation, puisque leur roulement A2 a été réduit de 34 à seulement 14 journées ! En cause : la perte de la traction de nombreux trains P assurés par d'autres matériels, notamment des 23. Neuf machines ont été arrêtées : les 2202, 2207, 2208, 2209, 2222, 2227, 2231, 2239 et 2250. La 2250, qui était spécialisée pour l'allège sur les plans inclinés de Liège, est remplacée par la 2247. En service régulier, les 22 n'apparaissent désormais plus que dans le sud-ouest du réseau (Mons, Quévy, Tournai, Mouscron, Bruxelles, Poperinge, De Panne, Gent, Aalst, Zeebrugge, Zottegem, Geeraardsbergen, Lessines, Monceau, Châtelet, Binche. Il n'y a aucun service prévu de jour le samedi et le dimanche.

série 25.5

● Les 25.5 tournent toujours dans le roulement B5 de quatre journées :

B551 : KFH 11.53 - **40822** ①-⑥ - 14.40 FKR (① : FGZH 16.46 - **44771** - 18.28 FNND)
B552 : FNND 11.15 - **44750** ②-⑥ - 13.09 FGZH 15.53 - **44834** ②-⑥ - 19.23 KFH
B553 : KFH 08.31 - **44840** ①-⑥ - 14.20 LQV (de Mons à Quévy allégé en tête) 15.31 - **44843** ②-⑥ - 20.31 (① : FNND 07.38 - **95460** - 09.10 FKR 09.59 - **44839** - 12.38 KFH 13.34 - **44645** - 15.20 FNND 17.25 - **44634** - 19.23 KFH)
B554 : NK 07.53 - **42654** ②-⑤ - 09.00 STD 09.30 - **47832** ②-⑤ - 10.51 NK 11.34 - **47630** ①③⑤ 12.02 MT (②④ : MT 12.28 - **49631** - 13.10 NK) 13.52 - **49833** ①-⑤ - 15.08 STD 16.21 - **44653** N67 - 17.39 NK

Le 10 octobre 2002, passage à Visé en direction de Liège, d'un train militaire remorqué par la 2348. Une voiture-couchettes de la DB est incorporée en tête de la rame.
 Michel HANSENS.

LISTE DES TRAINS DE JOUR TRACTES PAR LES 20

MONTZEN - ANTWERPEN

46200 ②④ GMN 05.41 - FNND 08.21
 42110 ②-⑤ GMN 06.45 - FNND 09.20
 42102 ②-⑥ GMN 07.45 - FNND 10.20
 45216 ②-⑥ GMN 08.45 - FNND 11.20
 49200 ①-⑤ GMN 09.45 - LILLO 12.30
 46100 ①-⑤ GMN 13.45 - FNND 16.20
 43312 ②-⑤ GMN 14.45 - FNND 17.19 (1)
 45274 ②-⑤ GMN 16.45 - FNND 19.20
 46316 ②-⑤ GMN 17.15 - FNND 19.58
 45214 ②-⑥ GMN 18.45 - FNND 21.20

ANTWERPEN - MONTZEN

46103 ②-⑤ FNND 06.01 - GMN 15.40 (2)
 43305 ① FNND 07.38 - GMN 10.18
 42601 ①②④⑥ FNND 10.01 - GMN 12.48
 45207 ②-⑥ FNND 10.20 - GMN 13.18
 41363 ①-⑤ RHODE 11.15 - GMN 14.18
 45213 ①-⑤ FNZG 12.51 - GMN 15.17
 42103 ①-⑤ FNND 13.00 - GMN 15.40
 46317 ②④⑤ LILLO 13.22 - GMN 16.18
 45209 ⑥ FNND 13.37 - GMN 16.28
 42109 ① FNND 16.38 - GMN 19.18
 40305 ①-⑤ FNZG 17.51 - GMN 20.18
 47243 ②-⑤ FNND 19.00 - GMN 21.41

Autres relations marchandises

GMN 09.20 (⑥ 08.20) - 47266 ②-⑥ - 12.18 (⑥ 11.20) FRB 13.15 - 47263 ②-⑥ - 16.09 GMN
 GMN 11.34 - 44214 ②-⑥ - 14.02 FCL 16.23 - 44217 ②-⑥ - 19.13 GMN

Trafic voyageurs

①-② : 91, 97, 295 (FBM - LUX); 90, 96, 296 (LUX - FBM)
 ①-⑤ : P 7602 LJ -FBM et 8602 FBM-LJ

(1) en double traction, la 20 en tête
 (2) entre FHS et GMN, la 20 est allégée en tête

ROULEMENT DE JOUR DES LOCOMOTIVES DE LA SERIE 22

Sauf mention contraire, tous les trains circulent du lundi au vendredi. Aucun service de jour les samedis et dimanches.

A201 : FDK 7996 FGSP 8995 FDK
A202 : LNC 08.25 - 77070 - 10.37 FLN 10.37 -- LQV 1.05 - 47003 - 14.37 FDD 15.20 - 49072 - 17.31 LQV 17.52 - ER 8801 - 18.10 FMS
A203 : FGSP 7073 FBM 7889 FBC 7893 FSR - FBM 8066 FGSP 8996 FDK
A204 : FDK 7909 FSR 8902 FDN
A205 : FDK 7995 FGSP 7075 FDD 08.57 - ER 7075 - 09.27 FGSP = FKR 18.22 - 44755 ③④⑤ - 20.00 FNND
A206 : LBH 7741 FSR 8741 LBH 18.40 - ER 8741 - 18.50 LVRS
A207 : FZT 7967 FBM = FSR 8894 FBC
A208 : entretien - LNC 16.38 - 67608 ②-⑤ - 17.01 FCL 17.59 - 67605 ②-⑤ - 18.32 LNC 19.37 - 67610 N167 - 19.51 FCL
A209 : FGRA 7953 FGSP = FGZH 09.09 - 69408 - 12.00 LZR 12.50 - 69401 - 13.55 FGZH = FGSP 8952 FGRA = FLN 19.02 - 77051 - 20.37 - LNC
A210 : FTY 7560 FMS = LQV 13.30 - 44843 ②-⑤ - 13.47 FMS 14.02 - 44840 X - 14.20 LQV = FMS 8561 FMC 18.12 - ER 8561 - 18.23 FTY
A211 : LK 7001 FSR = MTB 8001 - FPP
A212 : FPP 7008 MTB 8008 LK
A213 : FTY 7513 FSR 8511 FTY
A214 : FLS 7074 FBM 8067 FLS



Locomotives Diesel

série 51

● Depuis le 15 décembre, les 15 dernières 51 (5101, 5105, 5110, 5122, 5127, 5132, 5142, 5143, 5154, 5167, 5170, 5174, 5178, 5185 et 5186) ne disposent plus que d'un roulement de 10 jours. Le gros du travail n'est guère plus constitué que par des parcours locaux dans la région de Hasselt/Genk, ainsi que des parcours jusqu'à Aachen-West mais difficilement photographiables, sauf le samedi et dimanche, où elles remorquent plusieurs trains en milieu de matinée.

● La 5117 a été mise hors exploitation le 01-12-2002 suite avarie à son moteur Diesel.



PHOTO 53-37 La 5158 en tête du train 40221 entre Herentals et Aachen-West. Depuis le 15 décembre, ce parcours est assuré par une 55. Olen, 29 octobre 2002. Kristof AVONDS.

séries 52-53-54

● En théorie, le 15 décembre, les 52-

53-54 auraient dû céder l'entièreté de leur roulement à des locomotives de la série 62.

ROULEMENT DES LOCOMOTIVES DE LA SERIE 51 (trains de jour)

GA01 : Planton FNND

GA02 : (@ : FIZ 07.09 - 55246 - 09.01 BERDR) WILMA 12.42 - 49072 ②-⑥ - 14.50 FDD 47003 ②-⑥ - 17.55 WILMA

GA03 : FSR 12.40 - 55323 ③④⑤ - 14.19 FKGG = FKGLF 15.39 - 33920 ②③④⑤ 16.15 FDT 16.52 - 39323 ②③④⑤ - 17.20 FKGLF (① : NK 13.00 - 64418 - 14.39 FKGG = FHS 15.42 - 39327 - 16.05 FKGLF = FHS 17.20 - 49255 - 18.39 GMN) (@ : FKGG 13.52 - 55146 - 16.21 FSR)

GA04 : ①-⑤ : Planton FHS (@ : FHS = AACHW 13.50 - 46318 - 16.15 FHS)

GA05 : AACHW 06.11 - 47234 ②-⑤ - 07.48 FKGLF 09.10 - 33923 ②-⑤ - 09.50 FDT = FHS

GA06 : ①-⑥ : navettes dans le zoning industriel de Genk (@ de 07.00 à 15.00)

GA07 : FHS 05.30 - 49976 ①③⑤ 07.40 GBW 11.20 - 47975 ①③⑤ - 13.18 FHS 15.42 - 39327 ③④⑤ - 16.05 FKGLF (① : FNND 08.45 - 72040 - 09.51 FVV = FLV 14.18 - 72822 - 14.34 FTB 16.22 - 72823 - 16.42 FVV 17.30 - 72041 - 19.30 FNND)

GA08 : ②-⑤ : pas de service de jour (@ : GMN 09.32 - 45165 - 10.00 AACHW 10.30 - 49226 - 12.29 FHS)

GA09 : FKGG 06.24 - 42077 ③④ - 08.31 AACHW = GMN 10.02 - 42076 ③④⑤ - 11.15 FKGG = FHS 15.42 - 39327 ⑤ - 16.05 FKGLF = FKGRK 17.32 - 42915 ⑤ - 19.02 NK (@ : 64413 FKGG 11.40 - NK 12.58)

GA10 : FHS 09.52 - 74622 ②-⑤ - 10.18 FKGR = FHS - réserve

Le dimanche :

- FKGG 08.30 - 64411 - 09.51 NK 10.03 - 41910 - 11.18 FKGG 11.40 - 64413 - 12.58 NK

- FHS 08.00 - 47205U - 09.12 GMN = AACHW 10.31 - 42066U - 12.20 FKGG

- de 05.00 à 13.00 : navettes dans le zoning industriel de Genk

Les 5152 + 5256 en tête du train 42066 Aachen-West - Genk-Goederen, ici dans les environs de Bassenge. Ce parcours est remorqué tous les dimanche par deux 51. Avis aux amateurs ! (Aachen-West 10.31 - Genk-Goederen 12.20). Michel HANSENS.



Toutefois, à la suite de protestations du personnel de conduite de Stoc-kem, les 5211, 5212, 5216, 5301, 5303 et 5306 conserveront le graphique GR. Les autres machines sont mises à disposition de TUC-Rail pour assurer les trains de travaux en remplacement des 76. L'atelier de Stoc-kem conserve leur entretien.

série 55

● Le roulement GM des 55 sans chauffage de Kinkempois a subi de grandes modifications le 15 décembre 2002, puisque le nombre de journées est passée de 14 à 21 ! Le changement le plus intéressant est leur engagement à Hasselt et à Antwerpen (conduite assurée par des conducteurs des dépôts de Mol, Hasselt et Antwerpen-Noord). Les 55 apparaissent ainsi à Kallo-Zuid sur la rive gauche de l'Escaut. Elles assurent également des navettes dans le zoning industriel de Genk, et remorquent le train de zinc pour Budel aux Pays-Bas.



Lors des premiers essais des Thalys sur la LGV2, deux couplages formés d'une 55 TVM (muni de l'attelage de secours) et d'une 53, étaient mobilisés à Ans pour parer à tout incident en ligne. Ans, 16 septembre 2002. Michel HANSENS.

Elles assurent toujours de nombreuses relations entre Kinkempois/Montzen et Aachen-West, ainsi que vers Andenne. Sur la ligne 42, elles n'assurent plus que la traction du train 47957 entre Hasselt et Bellain (voir journée GM07 dans le roulement).

● La location des 55 à ACTS a pris fin le 31 octobre avec la restitution à la SNCB de la 5517. Au 17 décembre 2002, l'autorisation de circulation aux Pays-Bas des 5517 et 5526 a été étendue aux 5523 et 5533.

ROULEMENT GM DES LOCOMOTIVES DE LA SERIE 55 (trains de jour)

Du lundi au vendredi :

GM 01 : GMN 09.05 - **54421** ②-⑥ - 09.52 NK 12.02 - **64418** ②-⑤ - 13.26 FKGG 14.27 - **64413** ②-⑤ - 15.50 NK = FGKK 18.02 - **64415** ②-⑤ - 19.40 NK (⑥ : **40202 U AACHW** 15.48 - GMN 16.15)

GM 02 : GMN 11.01 - **46103 U** ①-⑤ - 11.28 AACHW 12.22 - **46100 U** ①-⑤ - 12.50 GMN 16.34 - **45164** ②-⑤ - 17.23 NK 18.27 - **34477** ①-⑤ - 18.48 CHERT

GM 03 : NK 11.09 - **37363 U** ①-⑥ 12.45 FKGG 13.37 - **33762 U** ①-⑥ - 14.59 NK = CHERT 16.50 - **34476** ①-⑤ - 17.10 NK

GM 04 : GMN = AACHW 12.00 - **43312 U** ②-⑤ - 12.28 GMN 14.11 - **46201 U** ②-⑥ - 14.38 AACHW = GMN 16.43 - **46317 U** ②-⑤ - 17.09 AACHW

GM 05 : GMN 08.01 - **47238** ②-⑤ - 08.29 AACHW = GMN 10.48 - **43305 U** ②-⑤ - 11.05 AACHW 12.00 - **43312 U** ②-⑤ - 12.28 GMN puis PLANTON

GM 06 : PLANTON GMN ensuite : GMN = AACHW 16.01 - **45214** ②-⑤ - 16.31 GMN

GM 07 : NH 08.23 - **47650** ①-⑤ - 08.41 NK = NH 10.29 - **47630** ①-⑤ - 10.56 NK 11.41 - **32491** ②-⑤ - 12.10 NK = FHS 15.48 - **47957** (U avec GM 11) ②-⑤ - 19.30 FVY 19.40 - **47957 (en triple)** ①③⑤ - 19.50 BELAI = FVY

GM 08 : NK 08.39 - **74170** ②-⑥ - 09.00 CHERT 09.31 - **34474** ②-⑤ - 10.03 NK = RBLRO 12.18 - **34494 X/A** ②-⑤ - 12.31 MRV 13.00 - **34494** ②-⑤ - 13.38 FBX = NK 15.21 - **49605** ②-⑤ - 15.50 NH 16.29 - **74071** ②-⑤ - 16.51 NK 18.12 - **49631** ②-⑤ - 18.40 NH = NK

GM 09 : NK 11.08 - **37763 U** ②-⑤ - 12.45 FKGG 13.38 - **37762 U** ②-⑤ - 14.59 NK

GM 10 : navettes GMN - AACHW (⑥ : **45268 AACHW** 16.35 - NK 18.20)

GM 11 : NK 07.25 - **45165** ①-⑥ - 08.39 GMN, puis navettes GMN - AACHW

GM 12 : PLANTON NK - **47957** ②-⑤ (voir GM 07) (① allège en queue du 1737 entre FL 15.03 et ANS 16.03)

GM 13 : NK - NH 14.32 - **47217 U** ②-⑤ - 16.55 AACHW = GMN

GM 14 : réserve FVY

GM 15 + 16 (en U) : LILLO 03.02 - **47662 U** ①-⑤ - 06.05 BUDEL 11.26 - **49663 U** ①-⑤ - 12.06 LML 13.12 - **49663 U** ①-⑤ - 14.48 LILLO = LKL 18.23 - **72395 U** ②-⑤ - 19.52 FNDN

GM 17 + 18 (en U) : LML 06.05 - **32300 U** ②-⑤ - 06.16 GBW 10.31 - **33201 U** ①-⑤ - 10.41 LML 11.40 - **33201 U** ②-⑤ - 13.09 LILLO = LKL 16.42 - **40305 U** ②-⑤ - 17.20 FNZG = FNND

GM 19 : PLANTON FNDN (① 49072 WILM 12.42 - **49072** - 14.50 FDD 15.30 - **47003** - 17.58 WILM)

GM 20 : GMN 06.41 - **47940** ①③⑥ (②④⑤⑥ : GMN = FHT) - 09.05 FHT 09.59 - **40221** ①-⑤ - 13.45 AACHW 16.21 - **47250** ①-⑤ - 19.10 FHS

GM 21 : navettes entre FKGG, FHS et le zoning industriel de Genk

Le samedi, deux locomotives assurent des navettes entre NSR, RENO, NK et CHERT

Le dimanche :

- AACHW 11.48 - **41438 U** - GMN 12.12 = AACHW 14.38 - **42040 U** - 18.00 FHS (GMN 15.02/16.50)
 - NK 11.05 - **37363 U** - 12.44 FKGG 13.38 - **37362 U** - 14.59 NK
 - une loco assure des navettes entre CHERT et NSR ou RENO
 - une loco assure des navettes entre GMN - AACHW entre 11.00 et 16.00



PHOTO 53-38 Une image du passé : le train de zinc vide 49663 Budel - Antwerpen-Lillo, remorqué par les 5175 + 5164. Depuis le 15 décembre, ce parcours est assuré par deux 55. Les premiers wagons transportent des conteneurs chargés de déchets. Neerpelt, 12-11-2002. K. AVONDS.

Les 55 bleues et à chauffage à vapeur ont perdu leur roulement, repris en partie par les locomotives électriques de la série 15. Les 55 à chauffage à vapeur se retrouvent intégrées dans le roulement GM des 55 sans chauffage.

Enfin, le graphique ZK des 55 TVM est resté inchangé, avec 3 jours de roulement. Durant les deux premiers, elles assurent un service de planton à Forest-Midi pour intervenir sur la LGV1 en cas de problèmes. La troisième journée est consacrée à la remorque de trains de ballast (du lundi au vendredi) : 47676 FQN 14.48 - FSR 15.45 et 49679 FSR 16.30 - FQN 17.39.

série 59

- Les trois dernières 59 (5916, 5917, 5946) ont donc définitivement été garées le 19 novembre 2002. La 5917 a été choisie pour figurer dans la collection du Patrimoine Historique de la SNCB, et a été transférée de Voroux à l'abri musée d'Haine-Saint-Pierre le 28 novembre 2002. Nous reviendrons plus en détails sur la fin des 59 dans notre prochain numéro.

série 62

- Il était envisagé d'affecter dès le 15 décembre des 62 à Stockem, en remplacement des 52-53-54. Toutefois, à la suite de protestations du personnel de conduite de Stockem, cette mutation est reportée à une date ultérieure.

ROULEMENT GR DES 52-53 DE STOCKEM (trains de jour)

Du lundi au vendredi :

GR01 + 06 (en U) : MKM 08.22 - **76080 U** ①-⑤ 08.48 - LMH 10.00 - **76080 U** ①-⑤ - 10.30 GANT 11.10 - **76081 U** ①-⑤ - 11.40 LMH 12.40 - **76081 U** ①-⑤ - 13.00 MKM 14.20 - **76052 U** ①-⑤ - 15.30 RBURG 16.30 - **76053 U** ①-⑤ - MKM 17.38

GR02 : MKM 07.40 - **76050 U** ①-⑤ - 08.33 MSM 09.03 - **76050** ①-⑤ - 09.17 RBURG 10.13 - **76051** ①-⑤ - 10.27 MSM = MKM = MH 16.59 - **76041** ①-⑤ - 17.23 MKM

GR03 : MKM 07.40 - **76050 U** ①-⑤ 08.33 MSM = LRB 10.22 - **76060** ①-⑤ - 10.45 MBX 17.42 - **76061** ①-⑤ - 19.10 MKM

GR04 : MKM 09.38 - **76040** ①-⑤ - 10.09 MH = MSM 15.40 - **95565** ①②③④ - 16.40 LMH (⑤ : MSM = GANT 17.42 - **76083** - 19.32 - MKM)

GR05 : MKM 09.00 - **55620** ②-⑥ - 09.29 MH = MKM 16.05 - **55622** ②-⑥ - 16.32 MH = MKM

Le samedi :

55620 MKM 09.00 - MH 09.29 et **55622** MKM 16.05 - MH 16.32

Pas de service le dimanche.

PHOTO 53-39 L'atelier de Kinkempois a repeint une des cabines de conduite de la 6289. A cette occasion, la ligne jaune redescendant vers les phares forme une courbe parfaite vers le bas. Hans JOOSEN.



LA 6227 TBL La première des quatre 62 transformées pour assurer la maintenance et le dépannage sur la LGV2, après avoir reçu l'équipement TBL2 (version des HLE 13), la radio sol-train et le positionnement GPS, est sortie de l'AC Salzinnes le 27 novembre 2002. Elle a effectué ses parcours d'homologation sur la L2 le 3 décembre et a été mise à disposition pour initiation des conducteurs dès le 10. Tout comme la seconde locomotive modifiée - la 6225 -, la 6227 n'a pas, pour des raisons de fourniture de pièces, été équipée d'originess d'attelages Schaeferberg. Ceux-ci seront placés dès le départ sur les 6313 et 6324. Les 6225 et 6227 seront ensuite adaptées de la même manière.



PHOTO 53-40 La 6227 a effectué son train d'essai le 27 novembre 2002, en remorquant le lourd train de brames 33764 (1694 tonnes) entre Ronet et Châtelet. Elle est ici photographiée à son arrivée à Châtelet. Christian VANHECK.

● L'atelier de Hasselt a cédé toutes ses 62 à Antwerpen-noord. Les 62 de ce dernier dépôt disposent d'un roulement (ZH) comportant 11 journées. La plupart des prestations concernent des parcours locaux dans le port d'Antwerpen, vers Muizen, ainsi qu'une journée de navettes dans le zoning industriel de Genk.

● Le roulement ZT des 62 de Charleroi-Sud s'est vu augmenter de trois à cinq journées, à la suite de la reprise de certains services auparavant assurés par les 52-53-54 (Andenne, Yvoir). Voici les parcours intéressants, de jour :

47052 U ①-③ HAVN 13.20 - LQV 17.00
(allégé en queue de Mons à Quévy)

Les 7504 à 7506 acquises par la firme italienne CLF (Costruzione Linee Ferroviaria) au début de 2001, et transférées vers l'Italie en juillet 2001 (voir EL 49 page 29) ont été remises en état de marche, et renumérotées 26 à 28. Voici l'ex. 7504 photographiée devant l'atelier CLF de Reggio Emilia. Marco CACCOZZA.

66400 ①-⑤ FEO 10.10 - NDN 12.10
66401 ①-⑤ NDN - 17.00 - 17.40 FEO
77072 ②-⑤ FTY 06.03 - FFR 07.18
77073 ②-⑤ FFR 08.01 - ATH 08.54
77210 U ①-⑤ FGH 10.43 - FTY 11.23
95439 ①-⑤ FEO 09.13 - NV 10.20
95440 ①-⑤ NV 14.10 - FEO 14.47

48945 ⑥ LFLZ 07.49 - FEO 10.01

Les roulements des 62 de Merelbeke (série GG - 8 journées) et de Kinkempois (série GU - 4 journées) sont restés pratiquement inchangés (voir EL 51 pages 36-37).



série 75

● Les 7502 et 7503 ont finalement été acquises par la firme italienne *Ventura*. On se rappellera que ces deux machines avaient subi un entretien à l'atelier d'Antwerpen-Noord et avaient été repeintes dans une livrée jaune orangé et gris (voir *EL 51* p. 37). Mais, par suite d'un désaccord commercial, la SNCB avait décidé de rompre le contrat et de remettre en vente les deux locomotives.

série 77

● Les roulements des 77 ne cessent de s'agrandir au détriment des autres séries de locomotives. Elles ne sont plus visibles sur les lignes principales du réseau. Ainsi, parmi les parcours intéressants, citons la remorque du train de minerais 32714 (du mardi au samedi) entre Antwerpen-Zandvliet (12.32) et Leuven (14.00), auparavant assuré une machine de la série 25.

A Kinkempois, trois 77 assurent tous les jours des navettes entre les sites sidérurgiques de Seraing, Ougrée et Chertal.

Le raccordement des carrières de "Belles Roches" a été rouvert au trafic le 11 juin 2002. Le premier train, composé de 22 wagons d'une masse totale de 1792 tonnes, fut remorqué par les 7755 et 5515. Le train est d'abord manoeuvré en voie principale en direction d'Aywaille, puis refoulé jusqu'à Rivage. Ici, après changement de front de la 5515, le train poursuit sa route jusqu'à Kinkempois. Lionel GOTAL.

Le 9 novembre 2002, les 7747 et 7743 sont en plein effort à l'entrée de la rampe située à peu près à mi-chemin entre leper et Comines à hauteur de Larch Wood Railway Cutting Cemetery (Zillebeke). Elles remorquent le train de betteraves 39088 Poperinge - Moerbeke. Ch. VANHECK.



PHOTO 53-41 La desserte du raccordement Umicore (Union Minière) de Olen est assuré par une 77. Le 29 octobre 2002, la 7770 quitte Olen en direction du raccordement. K. AVONDS.



Une autre machine assure une relation vers Genk :

64414 ②-⑤ NK 07.00 - FGKK 08.30

64411 ②-⑤ FGKK 11.20 - NK 12.40

A Charleroi-Sud, les 77 tournent dans le roulement ZE comportant 11 journées. Voici les parcours intéressants :

34860 U ①-⑤ LNC 14.32 - FEQ 15.31

57921 ①③⑤ MAI 10.50 - LNC 13.22

67501 ①-⑤ FEQ 13.00 - LNC 14.12

67502 ①-⑤ LNC 07.59 - FEQ 09.09

77130 ①③⑤ LNC 08.37 - MAI 09.50

95400 ①-⑤ FEQ 09.31 - FQN 09.49

95401 ①-⑤ FQN 11.00 - FEQ 11.18

Le samedi :

67403 GLI 16.45 - LNC 17.38

67405 LNC 18.20 - GLI 19.20

77320 LNC 08.00 - LFLZ 09.15

77321 LFLZ 12.12 - LNC 13.47

95614 FEQ 12.11 - LNC 13.30

95616 GLI 13.20 - LVRS 13.29

65617 LVRS 14.19 - GLI 14.32

série 80

● Les dernières 80 ont été arrêtées le 14 décembre dernier. C'est la mutation des 8212, 8213, 8216, 8217 et 8219 de Kinkempois et des 8208, 8211, 8241, 8242, 8244, 8246, 8247 et 8250 de Merelbeke vers Schaerbeek qui a permis leur amortissement. Peu avant, la 8009 avait été mise hors exploitation le 01-12-2002 suite avarie au moteur Diesel. Le 16 décembre, pas moins de quatorze 82 étaient en panne ! Conséquence : quatre 80 ont été remises en service jusqu'au 19 décembre.

série 91

● Quatre locomotives ont été réformées au 1er novembre 2002. Il s'agit des :

- 9108 de Schaerbeek pour avarie à la transmission;
- 9121 de Schaerbeek pour avarie au moteur Diesel;
- 9137 de Charleroi-Sud pour avarie au moteur Diesel;
- 9112 de Charleroi-Sud à la suite de son mauvais état général.

La 9112 a été vendue en octobre 2002 à MARCY International B.V.B.A. Il s'agit d'une société qui s'occupe entre autres de leasing de locotracteurs et de véhicules rail-route pour usage industriel. La 9112 fut transportée par camion de Mons à Antwerpen le 17 octobre 2002, et se trouve en cours de reconditionnement dans les ateliers SATI dans le port d'Antwerpen. Elle conservera sa décoration SNCB avec toutefois d'autres teintes : orange pour la couleur de fond et noir pour les lignes décoratives. Elle sera utilisée par le SATI même, pour assurer les manoeuvres dans l'enceinte de l'atelier.

PHOTO 53-42 La 9112 durant son transfert de Mons à Antwerpen. Ghlin, 17 octobre 2002. Pierre HERBIET.



Les 7753 et 7757 remorquent un train militaire au départ de Marche-en-Famenne. Deux voitures-couchettes du type I5 se trouvent en tête de la rame. Comblain-la-Tour, 19 septembre 2002. Michel HANSENS.



Le 10 novembre 2002, les 5139, 5151, 6300, 7001, 7002, 7004, 8505 et 8508 ont été transférées de Ronet à Bressoux pour y être ferrillées. Plusieurs wagons étaient intercalés dans la rame pour servir de poids-frein. Bressoux, 11-11-2002. Michel HANSENS.



Automotrices - autorails

série 961-975 (postales)

● La Poste a décidé de supprimer les trains postaux le 1er avril 2003. Seuls quelques parcours pourraient subsister entre Bruxelles et Gent. Le motif évoqué est le coût trop élevé de ce transport...

série 41

● Depuis le 15 décembre, les 41 assurent l'entièreté du trafic voyageurs Diesel. Il n'y a donc plus de rames tractées Diesel en trafic régulier sur le réseau.

● Depuis le mois de novembre 2002, le numéro des 41 est progressivement apposé sur les faces frontales.

Voitures - wagons

type M6

● Près d'un an après la livraison de la première voiture à deux niveaux du type M6, la première rame a enfin été mise en service le 19 novembre 2002 entre Oostende et Schaerbeek (trains 7003 Oostende 06.23 - Schaerbeek 07.50 et 8006 Schaerbeek 17.06 - Oostende 18.40).

Depuis le 2 décembre, une seconde rame a été engagée sur les trains P7004/8005 Kortrijk ↔ Schaerbeek. Depuis le 16 décembre, les M6 sont visibles sur des IC K Gent ↔ Genk. Depuis cette date, les P 7003-8006 Oostende ↔

■ L'ES 601 : un nouveau véhicule pour l'ES

L'ES a réceptionné un nouveau wagon dérouleur de caténaires autotracté. Numéroté ES 601 (type Rbps - SNCB 3410A1 - UIC 81 88 393 2 000-4), il est équipé d'un moteur Diesel Deutz de 259 kW entraînant une génératrice. Celle-ci alimente deux moteurs de traction logés dans un des deux bogies. Tout l'équipement a été installé sur un ancien wagon plat de 26,220 m, par la firme Geismar à Colmar en 2002. L'ES 601 ne circulera par ses propres moyens que lors des opérations de déroulage. Sa masse à vide est de 59 t.



PHOTO 53-43 L'ES 601 à Schaerbeek, intercalé dans une rame d'essai pour tester ses performances de son freinage. Garrit JOOS, 23 novembre 2002.

Schaerbeek sont assurés par des I11. Par la suite, il est prévu d'engager les nouvelles rames sur les IC J Bruxelles - Luxembourg (avril 2003), les IC N Charleroi - Antwerpen (juin 2003), IC L Poperinge - Sint-Niklaas (septembre 2003) et trains P Bruxelles - Mouscron (décembre 2003).

type M2

● Si 2002 a été très néfaste pour les voitures du type M2, l'année 2003 sera plus que fatale. La mise en service

progressive des M6 réduira considérablement leur effectif. Nous publierons leur roulement dans notre prochain numéro.

La dernière rame réversible en traction Diesel a définitivement été arrêtée le 14 décembre. Depuis le mois d'octobre, elle assurait la réserve à Bertrix pour les trains P Bertrix ↔ Dinant - Namur (trains P 7680/7682 et 8682). Ces parcours sont en effet depuis lors assurés par deux autorails de la série 41 (les seuls parcours assurés par deux 41 de Stockem accouplés).

PHOTO 53-44 La première rame de nouvelles voitures à double étage du type M6 est entrée en service le 19 novembre 2002 sur les trains P 7003/8006 Oostende ↔ Schaerbeek. Voici cette rame lors de son transfert à vide de Schaerbeek à Forest-Midi pour la vidange des toilettes (opérations non réalisable actuellement à Schaerbeek). Schaerbeek, 28 novembre 2002. Kristof AVONDS.



La SNCB loue des Uas de la SNCF

Depuis le mois de septembre, la SNCB a pris en location auprès de la SNCF plusieurs dizaines de wagons du type Uas pour le transport de ballast, en compensation du retour aux Pays-Bas de la plupart des trémies à deux essieux du type Fccpps qui étaient louées aux NS.

Ces wagons sont fort semblables à ceux de la SNCB (Uas et Uay type 9820A3 à A5). Ils sont inventoriés par la SNCB en deux types : 9777H0 et 9778H0, et renumérotés UIC 80 88 977 7 2xx à 8xx et 80 88 977 8 2xx à 8xx. Ces wagons sont facilement reconnaissables par la lettre V inscrite sur la partie supérieure de la trémie.

PHOTO 53-45 ↗

L'Uas type 9777H0 (UIC 80 88 9777 520-0) à Quenast, le 5 octobre 2002.
Jean-Luc VANDERHAEGEN.

PHOTO 53-46 →

L'Uas type 9778H0 (UIC 80 88 9778 794-7) à Leuven, le 29 novembre 2002.
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



Divers

Les nouveaux IRq Liège-Guillemins ↔ Aachen Hbf

A la suite de la suppression des IC A entre Oostende et Köln, une nouvelle relation IR-q circule depuis le 15 décembre toutes les deux heures entre Liège-Guillemins et Aachen-Hbf. Au départ de Liège-Guillemins, le premier train part à 07.35 pour arriver à Aachen à 08.23, en desservant au passage Angleur, Pepinster, Verviers-Central et Welkenraedt. Les trains suivants quittent Liège à 09.35 et ensuite toutes les deux heures jusqu'à 21.35. En sens inverse, le premier train quitte Aachen-Hbf à 08.37 pour arriver à Liège-Guillemins à 09.25. Le dernier départ a lieu à 22.37. Pour être complet, signalons qu'un parcours circule entre Welkenraedt (départ 06.20 et Aachen-Hbf (arrivée 06.38). Ces trains sont assurés par des automotrices doubles classiques, les seules homologuées pour circuler sur le réseau allemand jusqu'à Aachen-Hbf.

Les trains P Gouvry ↔ Liège

Trois trains P circulent le matin au départ de Gouvry vers Liège, avec retour le soir. Le premier est composé de voitu-

res du type I11 et circule jusque Bruxelles (7444-8444). Le second est composé de voitures I10 (4027/4017). Enfin, le troisième (4028/4016) est formé de voitures-couchettes ... I5 !

Vers un démantèlement du trafic international ?

Avec le nombre de relations à grande vitesse toujours plus nombreux à travers l'Europe, on assiste parallèlement au démantèlement du trafic international classique. Ainsi, *NS Internationaal* a supprimé pratiquement tous les trains classiques le 15 décembre (voir à ce sujet l'actualité étrangère). Chez nous, les choses ne sont pas meilleures. Outre la suppression des IC A Oostende ↔ Köln, les trains autos (AT) suivants ont curieusement été supprimés, alors que l'année 2002 avait été excellente : 299-298 Denderleeuw ↔ Milano, 1295-1294 Denderleeuw - Roma; 1430/1431-1432/1433 Bressoux/Denderleeuw - Lourdes; 1446/1447-1448/1449 Bressoux/Denderleeuw - Biarritz; 1450/1451 -1452/1453 Denderleeuw - Narbonne.

En outre, le "Freccia del Sole" aura son terminus reporté à Bologna au lieu de Rimini, le "Azur Express" sera prolongé de St. Raphaël à Vintimiglia et le "Camino Azul" aura son terminus à Narbonne au lieu de Port-Bou.

Il s'en sera fallu de peu que les Internationaux 324-325 (ex. 224-223) Bruxelles ↔ Wien et 499/498 Bruxelles ↔ Chur ne passent à la trappe, mais ce n'est que partie remise... Le seul train direct journalier subsistant vers l'Italie est l'EC Vauban !

Il est clair que l'on va vers un démantèlement progressif du trafic international classique au profit du TGV, avec son cortège de désagréments (réservation obligatoire, suppléments et tarifs variant suivant les jours et les trains, etc.). En clair : vive donc... l'automobile !

De nouveaux signaux

Des nouveaux signaux ont vu le jour vers la fin de 2002, tous en rapport direct avec l'électrification de l'Athus-Meuse, la mise en service de la LGV2 entre Leuven et Ans, et l'entrée en service des voitures du type M6.

Panneau ~~HKV - M6~~

Les sections de ligne sur lesquelles la circulation des nouvelles voitures à double étage du type M6 sont interdites, sont signalisées par un panneau rectangulaire à fond blanc portant en lettres noires l'inscription HKV-M6 barré en rouge. En cas de rencontre d'un tel panneau, les trains comportants des M6 doivent immédiatement s'arrêter et se déclarer en détresse. Des centaines de panneaux de ce type ont été implantés en novembre 2002 sur le réseau.



Ligne 25 (Bruxelles-Antwerpen) à Vilvoorde, le 20 novembre 2002. J-L VDH.

Panneaux TBL

La ligne 2 entre Leuven et Ans est équipée du nouveau système de signalisation TBL2 (Transmission Balise-Locomotive de la seconde génération). De nouveaux panneaux rectangulaires à fond blanc portant les lettres TBL en noir sont installés sur le mât des grands signaux d'arrêt qui donnent accès à la L2, d'une part à Leuven, et d'autre part à Ans. Ce panneau ne s'adresse qu'aux trains équipés de la TBL (actuellement les 13, voitures-pilotes I11, Thalys, automotrices type 96, et les 62 TBL) et leur impose certaines missions.

Un panneau similaire, mais de forme carrée et fixé par la pointe, est implanté à l'entrée des lignes exclusivement équipées de signalisation TBL (actuellement uniquement à Leuven et Ans). Les trains non équipés de la TBL doivent s'arrêter immédiatement lors de la rencontre d'un tel panneau, et se déclarer en détresse.



A gauche, le panneau TBL placé sur le mât des signaux pouvant donner accès à une ligne équipée de la TBL. A droite, le panneau TBL implanté à l'entrée des lignes exclusivement équipées de la TBL. Leuven, 28 novembre 2002. Jean-Luc VANDERHAEGEN.

Signaux de coupure de courant

De nouveaux signaux de coupure et de rétablissement de courant ont été installés sur certains tronçons de voie électrifiés où le courant doit être coupé. Il y a trois panneaux. Un panneau d'annonce de forme ronde, portant en noir sur fond blanc un U ouvert, le tout encerclé par un cercle noir. Ce panneau est implanté à une distance comprise entre 400 et 500 mètres du panneau d'exécution. Un panneau d'exécution, identique au panneau d'annonce mais de forme carrée. Il est implanté à 20 mètres minimum en amont de la zone neutre à protéger. Il doit être franchi avec le(s) disjoncteur(s) haute tension ouvert(s). Le panneau de rétablissement, identique au panneau d'exécution, mais avec un U fermé. Il doit être franchi par le dernier pantographe du train avant que le prélèvement de courant à la ligne de contact soit à nouveau autorisé. Cette signalisation est actuellement visible sur l'Athus-Meuse et la L2, aux endroits où il y a des sectionnements à lames d'air dans la caténaire.



De gauche à droite : le panneau d'annonce d'une zone à franchir sans prélèvement de courant, le panneau d'origine de la zone, le panneau de rétablissement. Burhaimont, 19 novembre 2002. Jean-Luc VANDERHAEGEN.

A propos de la modernisation de la ligne 162

Si, à la Région Wallonne, on ne parle plus de construire une ligne à grande vitesse au sud de Namur jusqu'à Courrière, on prône un plan de modernisation de 300 millions d'euros à investir d'ici 2012, pour porter la vitesse de certains tronçons à 160 km/h. On peut réellement se demander si cela vaut la peine d'investir une telle somme pour gagner quelque 6 minutes, alors que l'utilisation de rames pendulaires comme en Italie, permettrait, après adaptation de la signalisation (TBL2), de gagner plusieurs dizaines de minutes, et ce bien avant 2012 ! Des trains pendulaires circulent maintenant dans pratiquement toute l'Europe; pourquoi donc la SNCB continue-t-elle d'ignorer cette technique largement éprouvée ?

Deux fermetures en vue

Deux lignes industrielles situées dans la région du Centre ont perdu leur dernier trafic en novembre 2002.

Il en va d'abord de la ligne 276 desservant le zoning de Manage-Seneffe. Après le déménagement en mai 2001 de FIAT vers le port d'Antwerpen (voir *EN LIGNES* 46 page 36), il ne subsistait plus qu'un seul raccordé sur cette ligne : l'entreprise de construction métallique Dumont-Chassart. Cette firme a cessé tout transport par rail au début de novembre 2002. De ce fait, la ligne 276, qui est l'amorce de l'ancienne ligne 141 Manage - Baulers, a perdu son dernier trafic. Il faut donc craindre sa mise hors service rapide...

La seconde ligne est celle reliant Piéton aux Cokeries d'Anderlues. Cette cokerie a arrêté sa production le 20 novembre 2002, après 99 ans d'activité. Elle était la toute dernière cokerie en Europe à produire un coke de très haute qualité qui était essentiellement destiné à l'exportation. La ligne 251 perd ainsi son principal client. Un seul raccordement subsiste sur la ligne, à Viernoy, pour Durieux-Duvivier, une petite entreprise de construction métallique, qui fournit à la SNCB notamment des appareils de voies. Le trafic qu'elle génère est toutefois insignifiant. Ici aussi il faut craindre la mise hors service de la ligne.

Pour assurer les manoeuvres des trains de charbon et de coke, les cokeries possédaient un locotracteur Cockerill. Roger CRIKELAIRE, 11 mai 1999.

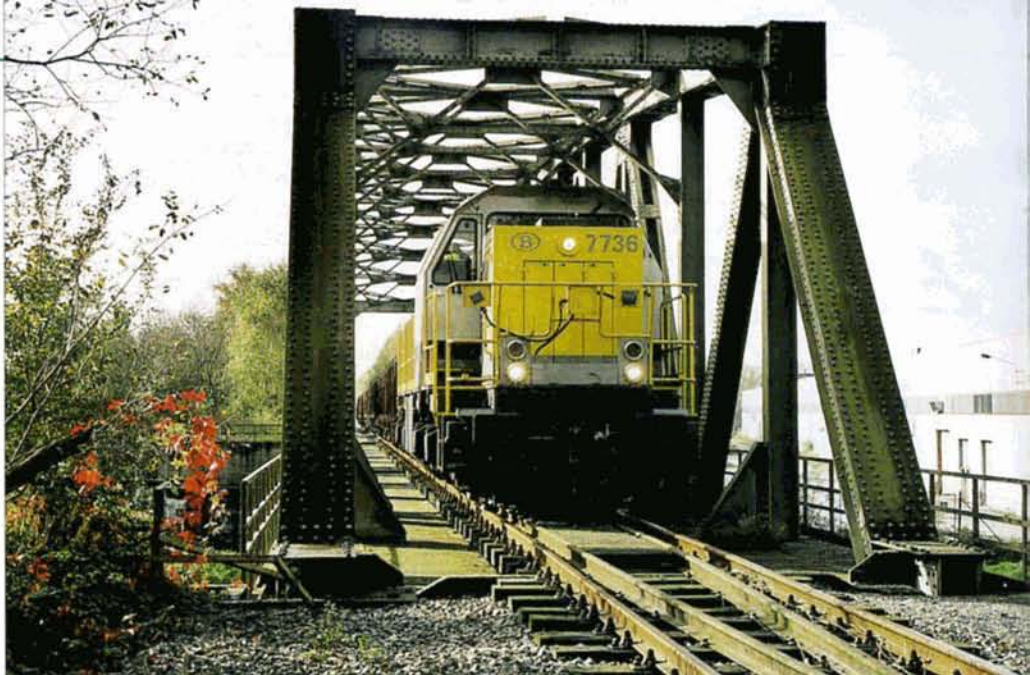


PHOTO 53-47 Le 20 octobre 2002, après avoir assuré la desserte du raccordement Cassart dont on voit l'usine en contrebas à droite, la 7736 franchit le pont du canal de Bruxelles-Charleroi.
Pierre HERBIET.



Les Cokeries d'Anderlues étaient pratiquement restées intactes depuis leur mise en service en 1903. Un véritable musée vivant. Les 23 et 30 mars 1996, le 4333 du PFT effectuait une balade jusque dans la cokerie.
Jean-Luc VANDERHAEGEN, 23 mars 1996.



Le GPS sur les engins moteurs

Progressivement, les engins moteurs sont équipés d'un système de positionnement par GPS (voir *EN LIGNES* 48 page 46). Il équipera toutes les locomotives des séries 11, 12, 13, 23, 26, 73, 74, 82, ainsi que 60 machines des séries 55 et 62.

Plusieurs essais ont eu lieu, notamment le 8 novembre 2002, lorsqu'un couplage composé de la 2301 encadrée par les 5533 et 5523 a parcouru le trajet suivant : Kin-kempois - Namur - Dinant - Bertrix - Athus et retour.

Cet équipement est fourni par Bombardier. Sur la photo ci-dessous, on voit la console du GPS installée dans le poste de conduite de la 2373, à gauche de la radio sol-train. Cette console permet d'introduire une série de données, comme le numéro du train, la charge remorquée, etc.



PHOTO 53-48 Les 5533 + 2301 + 5523 à Athus, lors du parcours d'essai GPS du 8 novembre 2002.
Pierre HERBIET.

Interpénétration d'engins étrangers

Depuis le 15 décembre, deux nouvelles séries d'engins circulent quotidiennement sur le réseau SNCB : les ICE3 de la DB et les BB 436000 de la SNCF.

ICE3 DB

Les rames à grande vitesse ICE3 de la DB assurent trois relations Bruxelles - Frankfurt/Main-Hbf. Départs de Bruxelles-Midi à 06.14, 12.14 et 18.14; arrivée à Frankfurt à 10.00, 18.00 et 22.00. Départs de Frankfurt à 06.00, 14.00 et 18.00; arrivée à Bruxelles-Midi à 09.46, 17.46 et 21.46. En attendant leur homologation pour circuler sur la LGV2, vraisemblablement en mai 2003, elles empruntent l'itinéraire classique par la ligne 36.

BB 436000 SNCF

Depuis quelques années, les BB 436000 fréquentaient déjà la gare-frontière de Quévy, mais sans la dépasser. Depuis le 15 décembre, elles assurent deux relations jusque Schaerbeek et Zeebrugge, avec conducteurs SNCB (dépôt de Mons), selon les horaires suivants :

- 43703 ②-⑦ SOM 14.00 - (AYE 15.39/16.42)
(FMS 17.30/19.51) - LZVHW 22.40
(⑦ : terminus à FR 19.12)
- 43700 ②-⑥ LZVHW 23.50 - SOM 05.00
- 43741 ②-⑦ SOM 16.22 (AYE 19.08/22.42)
FSR 01.05
- 43778 ②-⑦ FSR 02.00 - SOM 08.00

6400/6500 Railion

Les locomotives Diesel de la série 6400/6500 de Railion assurent toujours plusieurs trains jusqu'à Antwerpen et même Leuven. Voici les parcours de jour :

- 41501 ① KFH 06.03 - FLV 08.42 (= KFH)
- 42650 ①-③ BERDR - 15.23 KFH
- 42653 ④⑤⑥ KFH 07.32 - BERDR 09.46
- 42973 ①③⑤ KFH 14.37 - FLV 17.38 (= KFH)
- 44634 ②③④ FNND 16.21 - KFH 18.01
- 44634 ⑤⑥ FNND 11.21 - KFH 12.50
- 44645 ②③④ OORDE 13.50 - KFH 17.10
- 47107 ①-⑤ OORDE 13.50 - KFH 14.10
- 47108 ①-⑤ KFH 13.14 - OORDE 16.36

BB 467400 SNCF

Les locomotives Diesel de la série BB 467400 de la SNCF sont toujours engagées dans la région de Gent. Le roulement

comporte trois journées, dont une de réserve. Voici les trains assurés de jour :

- 40822 ①-⑥ FKR 16.01 - LDV 17.46
- 40835 ②-⑤ LDV 17.00 - FKR 18.54
- 44720 ②-⑥ FGZH 10.09 - LDV 12.00
- 44750 ②-⑤ FGZH 14.00 - LDV 15.46
- 44833 ①-⑥ LDV 13.22 - FGZH 15.00
- 47721 ②-⑤ LDV 11.11 - FGZH 12.57
- 49729 ②-⑥ LDV 08.15 - FKR 08.58
- 82330 ③⑤ GSY 08.21 - LDV 09.59

1800 CFL

Malgré l'électrification de l'Athus-Meuse, deux allers-retours subsistent en traction Diesel entre Dudelange ou Luxembourg et Ronet, remorqués par deux machines de la série 1800 des CFL, dont un seul de jour :

- 49970 U ①-⑥ DUDEL 13.24 - MBX 16.04
- FEO 18.09 (⑥ en triple)

Le 18 juillet 2002, présence de wagons frigorifiques des Chemins de fer bulgares à Montzen, lors d'un trajet exceptionnel entre Sofia et Kortrijk. Ces wagons sont en fait toujours accouplés par cinq, celui du milieu étant un véhicule de service. Ce type de wagon est très fréquent sur les réseaux de l'ex. URSS.

Michel HANSENS.



Sociétés privées

CFD **LOCOREM**

● Comme prévu, l'ex. 8518 a été utilisée au Grand Duché du Luxembourg sur un chantier Soluxtrafer à Bettembourg. Avant son transfert, ses deux traverses de tête ont été repeintes avec des lignes zébrées de couleur rouge et jaune, et les bielles peintes en rouge.

● Signalons au passage que CFD (France) a racheté l'ensemble des BB 62.400/62.500 de la SNCF, c'est-à-dire les anciennes locomotives Diesel du type 6400/6500 des NS qui avaient été acquises en septembre 1990 par la SNCF pour les travaux de construction de la LGV Nord. Le contrat d'achat prévoit toutefois que CFD devra louer ces machines à la SNCF si le besoin s'en faisait sentir, lors de la construction de la LGV Est par exemple.

PHOTO 53-49 L'ex. 8462 en provenance des ateliers CFD-Locorem de Sclessin, lors de son arrivée devant l'usine ALZ de Genk. Lars LAENEN.

PHOTO 53-50 L'ex. 8518 de CFD-Locorem photographiée dans les installations de l'Arbed à Rodange au Grand Duché de Luxembourg, le 8 novembre 2002. Pierre HERBIET.



Depuis le milieu de 2002, les CFL ont pris en location quatre locotracteurs CMI : les 502, 506, 512 et 516. Le 27 juillet 2002, le locotracteur CMI 512 (CMI 4397/1996) est acheminé de Kinkempois à Bettembourg, accouplé en queue du train 44931. Il s'agit de la machine qui fut testée à Kinkempois sous le numéro SNCB 8102, du 31 mai au 30 novembre 1996. Elle fut par la suite utilisée chez ALZ à Genk (voir EL 51 pages 56-57). Lionel GOTAL.



Les locomotives d'Hessenatie réformées

Depuis de nombreuses années, le Steelterminal situé sur les quais 480-490 du port d'Antwerpen était exploité par la société *Hessenatie*.

Au milieu des années 1990, cette société a fusionné avec *Novanatie*. Plus tard, ces deux sociétés fusionnèrent avec *Noordnatie*, pour former la "Nova-Hesse-Noordnatie". En 2000, *Nova-Hesse-Noordnatie* a une nouvelle fois fusionné cette fois avec *P.S.A.* (*Port of Singapore Authorities*).

Pour assurer les manoeuvres sur ses quais, *Hessenatie* possédait deux locotracteurs *Hunslet* à deux essieux, numérotés 1 et 2. En 2002, ces deux machines ont été mises hors service et partiellement démontées. De nouveaux véhicules rail-route ont pris la relève.

➤ *La locomotive Hunslet n° 1 d'Hessenatie, encore pourvue de l'ancienne livrée. Quai 480, 27 juillet 1996.* *Garrit JOOS.*

➔ *La machine Hunslet n° 2 toujours sur le quai 480, le 20 juin 2000. Ces engins portaient les numéros UIC 92 88 2041 601-6 et 602-4.* *Kristof AVONDS.*

↓ *Le locotracteur Krupp (n° 1696/1940) de la sucrerie de Moerbeke a été entièrement révisé pour être prêt à servir durant la campagne betteravière de 2002. Le voici en activité, le 9 octobre 2002.* *Christian VANHECK.*



LE POINT SUR LES TRAVAUX TGV

Ca y est ! Depuis le 15 décembre, les trains à grande vitesse - qu'ils soient TGV ou du service intérieur - parcourent la nouvelle ligne 2 entre Ans et Leuven. De profondes modifications ont été apportées au service des trains, pour raccourcir au maximum les temps de parcours sur cet axe; elles sont le prélude aux autres innovations qui entreront en vigueur à la prochaine (et dernière) étape : les lignes Bruxelles-Leuven, Liège-frontière allemande et Antwerp-frontière hollandaise, le tout à l'horizon 2006. Le tour des chantiers présenté ici est arrêté au 30 novembre 2002.

Passage à hauteur de la future bifurcation vers la ligne 36C du train international E423 remorqué par la 2719. Cette installation permettra aux trains venant de Leuven de rejoindre directement l'aéroport, sans devoir transiter par Zaventem. A l'avant-plan, posé dans la voie B de la nouvelle ligne 36, l'aiguille d'accès vers l'aéroport. Nossegem, 22 novembre 2002.

Baudouin DIEU.

L1 Halle - Bruxelles

Le nouveau bâtiment voyageurs de la gare de Halle est arrivé en phase finale de construction; une immense verrière recouvre à la fois la gare et une partie du plateau. Sa mise en service entraînera la désaffectation des bâtiments provisoires et l'aménagement définitif de l'emplacement

laissé libre. Gageons que les parois de la gare basse, faites de pieux forés toujours apparents, recevront alors une parure plus esthétique, et les quais leur mobilier définitif.

Entre Forest et Bruxelles-Midi, les travaux battent leur plein. Un nouveau pont est en construction à hauteur de l'avenue du Pont de Luttre, pour permettre le passage de cinq voies au lieu de deux. Les ponts Viendeel, sur la ligne 50A, ont finalement été démontés les week-ends des 16, 17 et 23, 24 novembre 2002, à l'aide d'une grue géante. Chacun des quatre éléments pesait en effet 180 tonnes. A l'entrée du Midi, le grill est modifié pour recevoir les nouvelles voies A et B de la ligne 96, dont l'une doit être abaissée à hauteur de celles de la ligne 50A.

Arrivée à Zaventem du train IC E2233 Genk-Gent, composé d'automotrices AM96. A gauche, la voie qui rejoint la ligne 36 venant de l'aéroport; à l'avant-plan, la nouvelle voie B de la ligne 36. Zaventem, 22 novembre 2002.

Baudouin DIEU.



L2 Bruxelles - Frontière allemande

Bruxelles-Leuven

L'ancien faisceau B de la gare de formation de Schaerbeek est devenu un talus qui supportera les deux voies de la ligne TGV vers Liège. Celles-ci enjambreront divers faisceaux de garage grâce à une succession de viaducs métalliques, avant de rejoindre la ligne 36 à Haren. Dans ce point d'arrêt se construisent actuellement divers murs de soutènement (côté voie vers Bruxelles) nécessaires au dégagement de l'assiette de la future voie B de la ligne 36.

Peu après Haren vers Leuven, à hauteur de la bifurcation ligne 36/ligne 26, la nouvelle voie B de la ligne 36 est posée jusqu'à Zaventem, et l'électrification de ce tronçon a commencé. La mise en service entraînera la désaffectation des deux anciennes voies de la ligne 36 et leur renouvellement par les deux voies de la ligne 36N. La circulation des trains entre Zaventem et Diegem par l'ancienne voie A sera donc supprimée. Un passage à niveau provisoire est établi entre Diegem et Zaventem pour permettre le passage du charroi routier.

En gare de Zaventem, la bifurcation des lignes 36 et 36C (voies vers Bruxelles) est en construction, de même que l'aménagement des quais définitifs.

Au-delà de Zaventem vers Nossegem, la voie B est en cours de pose, tandis que de Nossegem vers Kortenberg, seule la plateforme des deux voies est achevée.

A Kortenberg, deux voies de garage sont construites à la place de l'ancienne cour à marchandises; elles seront utilisées pour la desserte du raccordement D'Ieteren - qui s'effectuera toujours par rebroussement - et seront accessibles aussi bien côté Liège que Bruxelles.

Entre Veltem et Herent, un complexe d'appareils de voies permettra de passer de la ligne 36 à la 36N et inversement. Cette photo montre le TGV 9433 assuré par l'élément 4306 qui se dirige vers Leuven. Il circule sur la nouvelle voie A de la ligne 36. A droite, la voie B de la ligne 36 et au milieu, les deux voies de la 36N. Herent, 22 novembre 2002. Baudouin DIEU.



Le site de la gare de Nossegem a bien changé... Les nouveaux quais qui desserviront les voies de la ligne 36 (extérieures) sont construits; la voie vers Bruxelles est posée mais pas électrifiée, et la plate-forme de la voie vers Leuven est prête. Au centre, les voies actuelles de la ligne 36 sur laquelle passe le TGV 9425 Paris-Köln. Nossegem, 22 novembre 2002. Baudouin DIEU.



Passage à Kortenberg du train international E420 Köln-Oostende, remorqué par la 1606. A l'avant-plan, les deux voies qui seront utilisées pour la desserte du raccordement D'Ieteren, situées à l'emplacement de l'ancienne cour à marchandises. Kortenberg, 22 novembre 2002. B.D.



Jusque Herent, la voie B est posée et la plate-forme de la voie A est terminée, tandis qu'à l'entrée de Herent côté Bruxelles, l'important complexe d'appareils de voies qui permettra de passer d'une ligne à l'autre est construit.

De Herent à Leuven, les deux voies sont posées sur le nouveau tracé, qui enjambe notamment le canal du Rupel par un ouvrage métallique semblable à ceux de Halle. En gare même, les voies 3 et 4 sont toujours en travaux et la couverture des voies par une marquise métallique se poursuit.

Leuven-Liège

La mise en service de la ligne nouvelle signifie la fin d'un important chantier qui a nécessité, comme pour la construction de la L1 d'ailleurs, une logistique importante. Toutes les locomotives affectées à Voroux, les wagons et le personnel ont été, à quelques exceptions près, remis à disposition de la SNCB. Il ne reste que les 52-53-54 utilisées sur les chantiers de Louvain, conduites par des conducteurs attachés à TUC-Rail. Quant à la base de travaux de Voroux, son démontage a déjà commencé par la dépose de plusieurs appareils de voie dans le faisceau de formation. Il ne devrait, à terme, rien rester du site, puisque seules les deux voies d'accès seront maintenues pour la desserte de la plate-forme multimodale de Bierset. En attendant, le site est gardé pour éviter les dégradations et déprédations de toutes espèces.

A Liège, les travaux se poursuivent. Ainsi, quatre voies de la nouvelle gare sont en service : la voie 2 est en impasse côté Bruxelles, tandis que les voies 3 à 5 sont à double issue.

Liège- frontière allemande

Les travaux du tunnel de Soumagne progressent comme convenu. A ce jour, 1500 mètres - sur les 6000 qu'il comptera - sont forés à des degrés divers. Dans son souci d'information, la SNCB fait bien les choses, puisqu'elle a ouvert au public cet important chantier au mois de novembre.

La Koningin Astridplein, devant la gare centrale d'Antwerpen. Des parkings destinés aux véhicules particuliers et aux deux roues seront aménagés dans l'immense espace éventré.

Baudouin DIEU, 5 novembre 2002.



En gare d'Antwerpen-Centraal, la construction des étages inférieurs et supérieurs se poursuit inlassablement. Au centre, un puits de lumière baignera la gare jusqu'au niveau -2. Antwerpen-Centraal, 5 novembre 2002. Baudouin DIEU.

L3 Bruxelles - frontière hollandaise

Berchem - Antwerpen-Centraal

La dalle de couverture de ce tronçon est achevée sur pratiquement toute la longueur, et les travaux d'étanchéification sont bien avancés. Le voyageur ne se doute pas qu'en sous-sol, les "taupes" continuent leur besogne... Rappelons qu'entre Berchem et Antwerpen-Centraal, un complexe souterrain doit permettre aux trains d'arriver aux deux niveaux inférieurs (-1 et -2), dont seul le plus bas donnera accès à la Jonction Nord-Sud. En gare même, le plateau qui recevra les futures voies 1 à 3 est presque

achevé, ce qui signifie que les ouvrages sur lequel il repose le sont aussi. On distingue maintenant parfaitement les puits de lumière qui baignera les voies jusqu'au deuxième sous-sol, et qui est constitué de l'espace laissé libre entre les futures voies 1 à 3 d'une part et 4 à 6 de l'autre.

La Jonction Nord-Sud

Sur l'emplacement de l'ancien faisceau de remisage d'Antwerpen-Dam se trouve maintenant le puis d'accès au chantier de forage de la Jonction Nord-Sud. Une vaste installation traite notamment les produits extraits du sous-sol de la cité scaldéenne, avant de les envoyer, par route, vers le lieu d'utilisation, de stockage ou de décharge.



Comme il est de tradition dans le secteur de la construction, les deux tunneliers qui foreront le sous-sol ont reçu un nom, à l'initiative de la SNCB. Parmi trois cents propositions reçues, un jury a finalement retenu "Zandvreter" ("Mange-sable") et "Krabbekoker" ("Gratte-Tunnel"), deux noms typiquement anversois. Ces tunneliers sont arrivés par bateau d'Allemagne à la fin du mois de juillet et ont immédiatement été emmenés sur le site de la Viséstraat, près de la Damplein.

Pour rappel, deux tunneliers sont nécessaires à la construction de la Jonction Nord-Sud, chaque machine creusant un pertuis à voie unique. Le premier, Zandvreter, a commencé son travail au mois d'octobre dernier, au départ de la Damplein vers la gare centrale; il aura fini le forage fin avril 2003, date à laquelle Krabbekoker sera prêt pour le forage du second tunnel. Chaque tunnelier a une longueur de 60 mètres, une tête de forage de 8,27 mètres et un poids de 680 tonnes ! 13.000 voussoirs préfabriqués d'environ 5 tonnes seront nécessaires à la confection des deux tunnels.

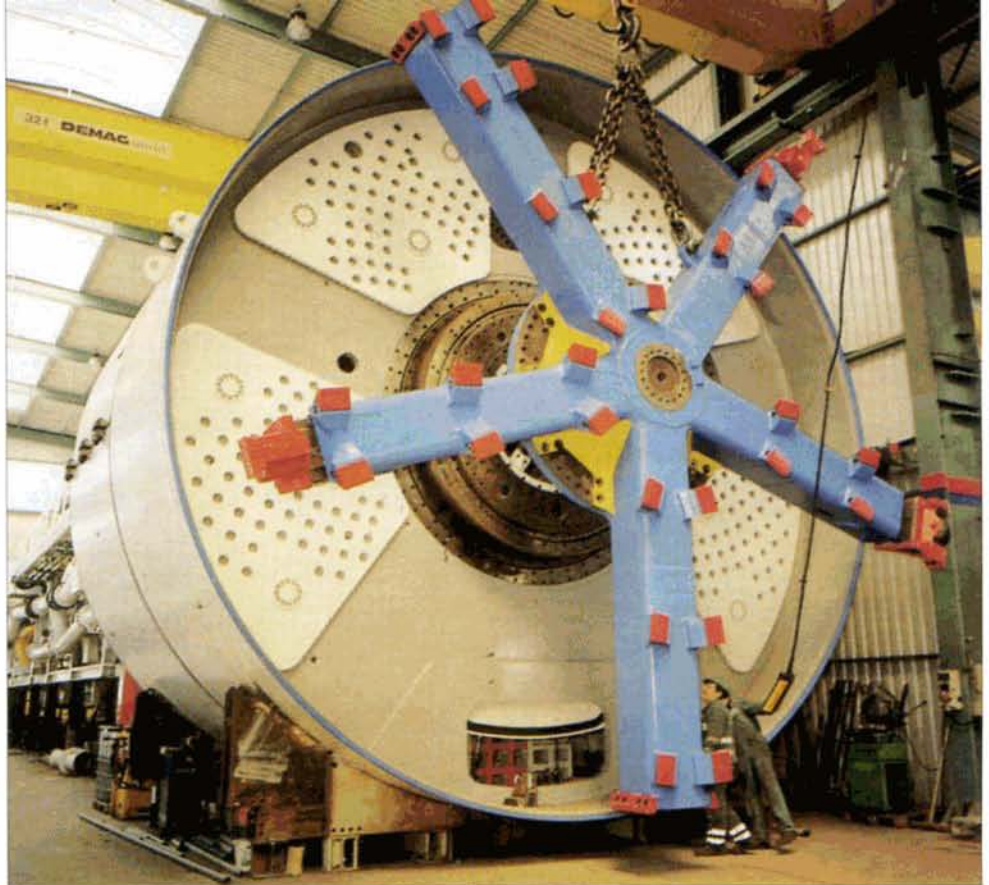
Dam-frontière hollandaise

Au niveau du canal Albert, les deux ponts existants sur les lignes 12 et 27A ont vu leur travée d'approche remplacée par des éléments en béton. Les trois ouvrages de ces lignes situés entre le Dam et Luchtbal vont être soit rénovés, soit renouvelés ; parallèlement, les deux voies de la Jonction Nord-Sud seront posées sur des ouvrages et un talus entièrement neufs.

➤ *Le site de forage du tunnel de la Jonction Nord-Sud installé sur le faisceau de l'ancien atelier d'Antwerpen-Dam. Au fond, le portique qui permet d'acheminer vers le chantier les différents matériaux.*

→ *Les voussoirs qui formeront l'ossature du tunnel Nord-Sud à Antwerpen sont stockés en surface en attendant d'être acheminés vers la tête de forage. Chaque élément pèse 5 tonnes !*

Baudouin DIEU, 5 novembre 2002.



La tête de forage, dont le diamètre est de 8,27 mètres, est la pièce maîtresse du tunnelier; ce dernier a une longueur totale de 60 mètres et un poids de 680 tonnes.
Document : SNCB.



A l'entrée du chantier de forage du tunnel Nord-Sud se trouve une maquette grandeur nature d'une section de tunnel. Le " tube " est composé de voussoirs préfabriqués et assemblés au fur et à mesure de l'avancement du tunnelier. Antwerpen Viséstraat, 5 novembre 2002.
Baudouin DIEU.



La nouvelle gare de Groenendaallan prend forme. Les nouveaux quais, qui se trouveront le long des voies 1 à 4 seulement, sont achevés. Les accès et installations annexes pour les voyageurs sont en cours de construction. Au-delà, vers Noorderdokken, la plate-forme qui recevra la future voie A de la ligne 12 est presque achevée, tandis que la voie B de cette même ligne est posée mais pas encore électrifiée.

Un autre chantier s'est ouvert entre la gare de formation d'Antwerpen-Noord et l'autoroute E19. En effet, pour approvisionner en matériaux de superstructure (rails, traverses et ballast essentiellement) la nouvelle ligne, une base de travaux est construite le long de la ligne 11 à Antwerpen-Noord. Un raccordement doit donc être aménagé entre cette base de travaux et la ligne nouvelle, sur une distance d'environ deux kilomètres. La voie longera la ligne 27A par une plate-forme nouvelle, qui nécessitera notamment la construction d'ouvrages d'art au-dessus de la ligne 12. A l'approche de l'échangeur autoroutier, une courbe serrée permettra d'accéder à la ligne nouvelle.



Baudouin DIEU.

➤ *La gare nouvelle d'Antwerpen-Groenendaallaan, au croisement de l'avenue du même nom. A droite, les voies de la ligne 27A. A gauche, la plate-forme qui recevra les voies de la ligne 12.*
Baudouin DIEU, 5 novembre 2002.

→ *Entre Luchtbal et Noorderdokken, la ligne nouvelle vers la Hollande passera sous les voies de la ligne 27A. On aperçoit ici cet ouvrage d'art, qui sera encadré par les voies de la ligne 12.*
Antwerpen-Noorderdokken, 5 novembre 2002.
Baudouin DIEU.



L'ATHUS-MEUSE ELECTRIFIEE



Après une dizaine d'années de travaux de modernisation, la traction électrique sur l'Athus-Meuse entre Dinant et Athus et ses antennes (Libramont - Bertrix et Athus - Arlon) a été officiellement inaugurée le 19 novembre 2002, en présence de madame la Ministre des Communications Isabelle Durant et de l'Administrateur délégué de la SNCB, Karel Vinck.

Le 15 décembre 2002, l'axe Athus-Meuse a été officiellement mis en service commercial après électrification et modernisation totale des installations ferroviaires.

Cet axe marchandises est, en fait, un maillon essentiel de l'Eurocorridor reliant le port d'Antwerpen à son hinterland vers le Luxembourg, l'est de la France, la Suisse et l'Italie.

Le but recherché consiste en un accroissement de la capacité et de la fiabilité de ce trafic marchandises qui, jusqu'ici, devait s'insérer dans le trafic voyageurs de la ligne 162.

PHOTO 53-52 ↗ PHOTO 53-53 →

Deux trains inauguraux furent mis en marche le 19 novembre 2002. Le premier au départ de Bruxelles, remorqué par la 1360; le second au départ d'Arlon, tracté par la 1328. Les deux convois s'étaient donné rendez-vous à Bertrix. A leur arrivée, les deux trains furent quelque peu chahutés par les syndicats venus manifester pour différentes raisons; après quoi, la cérémonie d'inauguration a pu se réaliser normalement.

Jean-Luc VANDERHAEGEN.

PHOTO 53-51 Arrivée à Gedinne du train inaugural en provenance de Bruxelles. J-L VDH.



En conséquence, une nette amélioration de la régularité du trafic voyageurs sur la ligne 162 est attendue à terme, en fonction du report progressif vers l'Athus-Meuse du trafic marchandises entre Namur et Athus.

Dès le 15 décembre, le nombre journalier de trains de marchandises devrait passer de 13 à 35, puis s'accroître progressivement jusqu'à un horizon prévu de 80, la limite maximum théorique étant de 140 trains par jour.

Le trafic marchandises sera assuré en traction électrique triphasée 25 KV - 50 Hz au moyen des nouvelles locomotives série 13, qui prennent donc le relais des vaillantes types 52, 53 et 54 qui, jusqu'ici, assuraient le monopole de la traction sur l'axe. Paradoxalement, le trafic voyageur régulier restera assuré en traction Diesel, mais au moyen des nouveaux AR 41, ce qui constitue tout de même un progrès certain au niveau des performances et du confort.

L'ensemble des travaux aura nécessité un budget global de 265 millions d'euros et se sera étalé sur une période de 11 années. Ces travaux ont consisté en :

- **travaux de voies** : la vitesse de référence de la majorité de la ligne (à l'exception principalement de la section Anseremme - Houyet pour des raisons évidentes de tracé) est relevée de 90 à 120 km/h. La circulation des wagons D4 (charge de 22,5 tonnes à l'essieu) est rendue possible et le gabarit a été porté au gabarit W400 (passage conteneurs standards et semi-remorques sur wagons-poches). L'entrevoie a été porté à 2,20 m à la faveur du renouvellement complet des voies (rails, traverses et ballast). Les travaux de modernisation comportaient également la pose d'infrastructures nouvelles, comme la voie 3 de Gedinne ou la restructuration de la gare de Houyet, mais aussi plusieurs simplifications, voire suppressions totales d'installations (appareils de voie de Meix-de-



PHOTO 53-54 Depuis le 15 octobre, des trains de marchandises en traction électrique circulaient déjà sur l'Athus-Meuse, afin d'assurer l'écolage des conducteurs. Le 19 novembre 2002, passage à Straimont du train de pétrole 47919 remorqué par la 3007 CFL et la 1330. A gauche, on remarque le poste de l'autotransformateur, situé juste en face de l'ancienne gare. Jean-Luc VANDERHAEGEN.

vant-Virton, voies accessoires dans la plupart des gares intermédiaires,...). Pour mémoire, il est également prévu de poser deux nouvelles courbes de raccord : une courbe reliant les lignes 165 et 166 à l'entrée de Bertrix (pas de prévisions actuellement) et une courbe reliant la bifurcation Aubange à Mont-St-Martin (SNCF) pour laquelle le tracé des voies est déjà adapté et l'appareil d'accès posé.

- **travaux d'électrification** : de la bifurcation Neffe à la sortie de Dinant jusqu'à Athus (lignes 165 et 166), et l'ensemble de la ligne 167 (de bifurcation Autelbas à Athus), l'ensemble de l'axe a été électrifié sous la tension de 25 KV - 50 Hz. Deux sous-stations (à Houyet-Achêne et Virton) assurent l'alimentation. L'ex. ligne 171, renumérotée 167 entre Athus et Rodange (CFL) était déjà électrifiée.

Seule la section Bertrix-Libramont de la ligne 165 ne peut être considérée comme parcourable électriquement, les circuits de voies n'étant pas adaptés à la traction triphasée. En principe, la parcourabilité de ce tronçon sera assurée

pour décembre 2003. En fonction de l'existence actuelle de trafic marchandises et de la traction Diesel utilisée pour le trafic voyageurs, ceci ne pose pas problème.

- **travaux aux ouvrages d'art** : de nombreux passages supérieurs et inférieurs ont été renouvelés, et les tunnels ont été mis au gabarit W400 à double voie, sauf le tunnel d'Ardenne (à l'entrée de la gare de Houyet), qui a été mis à simple voie.

- **travaux de signalisation** : les derniers tronçons encore équipés de la signalisation mécanique à deux positions ont été eux aussi équipés de la signalisation lumineuse. L'ensemble du sectionnement de la ligne a été revu, et la signalisation de contre-voie généralisée sur l'ensemble de l'axe.

Les circuits de voie sont adaptés pour la traction triphasée.

Les cabines de signalisation réparties le long des lignes 165 et 166 ont été supprimées et concentrées dans un poste EBP-PLP à Bertrix, qui reprendra définitivement toute la ligne de Dinant à Athus.

← La gare de Pondrôme, à l'abandon...
Jean-Luc VANDERHAEGEN.

PAGE DE DROITE :

PHOTO 53-56 ↗ (5212)

PHOTO 53-57 → (5314)

Voici le célèbre site de Vonêche avant et après électrification, entièrement métamorphosé. Comme à chaque fois, on a profité de l'occasion pour simplifier à outrance les installations et supprimer les cours à marchandises. Au-dessus, la gare de Vonêche le 28 juin 1983 et aujourd'hui. Au-dessous, le site d'entrée de Vonêche et son chandelier le 21 août 1984 (train 48911 avec les 5314 + 5315).
Jean-Luc VANDERHAEGEN.





FERMETURE DE L'ATELIER DE BERTRIX



Le 15 octobre 2002, l'atelier de Bertrix a fermé ses portes, après près d'un siècle d'activité. Depuis cette date, les engins Diesel stationnent non loin de la gare, où un nouveau stand à gasoil a été construit. Pendant plusieurs semaines, les locomotives continuaient à descendre occasionnellement à l'atelier pour s'approvisionner en gasoil afin de vider les cuves. Voici quelques dates marquantes de l'atelier de Bertrix : 1950 : mise en service des locomotives à vapeur des types 26; 1955 : arrivée des premiers autorails (types 551 et 553), suivis en 1956 par les 603 (future série 43); 1959 : arrivée des types 29 en vue de remplacer les types 26; 1964 : affectation de machines Diesel (202.005, 009, 011 et 012); 1965 : fin de la traction à vapeur; 1984 : mutation des 202 vers Ronet, rassemblement des 10 autorails de la série 45; 1991 : transfert des 45 à Latour. Bertrix n'a alors plus d'engins à son effectif...



PHOTO-THEME 48 ↑

Le 4 janvier 1985, les 5203 et 5403 attendent leur prochaine sortie.

PHOTO-THEME 48 ↗

L'atelier de Bertrix aujourd'hui ...

PHOTO-THEME 48 →

Le dernier hiver de l'atelier en activité ... A gauche, on voit le raccordement menant de la gare de Bertrix vers l'atelier. Janvier 2001.

J-L VANDERHAEGEN - P. HERBIET.





PHOTO-THEME 48 Le 2 juin 1984, c'est la 5917 qui assura la mutation les 4501 à 4506, ainsi que des trois remorques du type 734 de l'atelier d'Haine-Saint-Pierre vers celui de Bertrix. Serge MARTIN.

PHOTO-THEME 48 Le 8 juillet 1982, trois engins typiques de Bertrix stationnent devant l'atelier : la 5212 (affectée à Bertrix de 1965 à 1984), le 551.26 (servant pour manoeuvrer les bogies des autorails de la série 43), et le 4911 (autorail utilisé à Montzen et entretenu à Bertrix). Pierre HERBIET.



Radiations

Comme prévu, le 15 décembre a amené son lot de radiations, aussi bien en traction Diesel, mais également en traction électrique.

Pas moins de 61 engins Diesel ont été garés en attente de mise hors exploitation : quinze 51 (5132, 5133, 5146, 5156, 5157, 5158, 5162, 5164, 5166, 5168, 5172, 5173, 5175, 5180, 5182), les 21 machines subsistantes de la série 76 (7602 à 7604, 7606 à 7614, 7616 à 7621, 7623 à 7625) et les 25 survivantes de la série 80 (8002, 8006, 8011, 8012, 8020, 8028, 8032 à 8035,

8037, 8040, 8045, 8047, 8049, 8051, 8052, 8054, 8055, 8061, 8062, 8064 à 8067). A cela, il faut ajouter la radiation des 5117 et 8009 au 1er décembre 2002, et des deux derniers autorails anciens : les 4501 et 4505, le 15 décembre. Au total, cela fait donc 65 engins Diesel garés ou réformés pour le seul mois de décembre !

En traction électrique, la série 22, après avoir déjà perdu 11 machines le 28 juin 2002, s'est vue amputée de 9 machines supplémentaires le 15 décembre, ramenant ainsi l'effectif à seulement 29 unités.

Les 7 locomotives de la série 16 au chômage depuis le 15 décembre, devraient être remises en service sur les IC G Oostende ↔ Antwerpen-Centraal (voir page 33).

Autre réforme, celle de la 2361 (accident de Marbehan) et de l'automotrice 932 (catastrophe de Pécrot).

L'année 2003 promet d'être plus calme, avec tout au plus la poursuite de l'amortissement des 51 et probablement des locotracteurs de la série 91. Les 84 affectées au Département Infrastructure pourraient également être réformées.

4407

Livraison à la SNCB : 17-12-1954

Numérotation :
604.07 : 10-12-1954 - 31-12-1970
4407 : 01-01-1971 - 15-06-2002

Dépôts successifs :
Landen : 10-12-1954 - 29-05-1962
Merelbeke : 29-05-1962 - 06-01-1986
Latour : 06-01-1986 - 01-10-1992
Stockem : 01-10-1992 - 15-06-2002

Livrées successives : livrée origine : 12-1954
rouge-jaune : 10-1969
bleu/jaune : 03-1998

Mise hors exploitation : 15-06-2002 (déstandardisation)

PHOTO 53-58

Hastière, 28 mai 1989. Pierre HERBIET.



4410

Livraison à la SNCB : 24-12-1954

Numérotation :
604.10 : 16-12-1954 - 31-12-1970
4410 : 01-01-1971 - 15-06-2002

Dépôts successifs :
Landen : 16-12-1954 - 29-05-1962
Merelbeke : 29-05-1962 - 06-01-1986
Latour : 06-01-1986 - 01-10-1992
Stockem : 01-10-1992 - 15-06-2002

Livrées successives : livrée origine : 12-1954
rouge-jaune : 10-1969
bleu-jaune : 07-1996

Mise hors exploitation : 15-06-2002 (déstandardisation)

PHOTO 53-59

Passage de la frontière entre Hastière et Givet, le 27-05-1989. Pierre HERBIET.



5102

Livraison à la SNCB : 20-12-1961 (Cockerill, 3734)

Numérotation :
200.002 : 20-12-1961 - 31-12-1970
5102 : 01-01-1971 - 16-06-2002

Dépôts successifs :
Schaarbeek : 20-12-1961 - 23-08-1963
Dendermonde : 23-08-1963 - 08-12-1980
Schaarbeek : 08-12-1980 - 01-08-1999
Antwerp. Dam/Noord : 01-08-1999 - 16-06-2002

Livrées successives : livrée d'origine : 12-1961
vert 1970 :
jaune : 12-1980

Mise hors exploitation : 16-06-2002 (déstandardisation)

PHOTO 53-60 *Roosendaal, 15 décembre 1987. P. HERBIET.*



5103

Livraison à la SNCB : 27-12-1961 (Cockerill, 3735)
Numérotation : 200.003 : 27-12-1961 - 31-12-1970
 5103 : 01-01-1971 - 16-06-2002
Dépôts successifs : Schaerbeek : 27-12-1961 - 14-09-1964
 Monceau : 14-09-1964 - 28-10-1964
 Schaerbeek : 28-10-1964 - 28-06-1966
 Monceau : 28-06-1966 - 10-10-1973
 Kortrijk : 10-10-1973 - 18-12-1973
 Monceau : 18-12-1973 - 01-06-1986
 Schaerbeek : 01-06-1986 - 07-08-1998
 Hasselt : 07-08-1998 - 10-06-2001
 Antwerp. Dam/Noord : 10-06-2001 - 16-06-2002
Livrées successives : livrée d'origine : 12-1961
 vert 1970 : -1970
 jaune : 12-1980
Mise hors exploitation : 16-06-2002 (déstandardisation)
PHOTO 53-61 Neerpeelt, 19 mars 1986. Pierre HERBIET.



5104

Livraison à la SNCB : 06-01-1962 (Cockerill, 3736)
Numérotation : 200.004 : 06-01-1962 - 31-12-1970
 5104 : 01-01-1971 - 16-06-2002
Dépôts successifs : Schaerbeek : 06-01-1962 - 26-07-1963
 Dendermonde : 26-07-1963 - 14-01-1977
 Schaerbeek : 14-01-1977 - 01-08-1999
 Monceau / Charleroi-Sud : 01-08-1999 - 16-06-2002
Livrées successives : livrée d'origine : 01-1962
 vert 1970 : ?
 jaune : 05-1986
Mise hors exploitation : 16-06-2002 (déstandardisation)
PHOTO 53-62 Lille, 18 mai 1987. Jean-Luc VANDERHAEGEN.



5107

Livraison à la SNCB : 01-02-1962 (Cockerill, 3739)
Numérotation : 200.007 : 01-02-1962 - 31-12-1970
 5107 : 01-01-1971 - 16-06-2002
Dépôts successifs : Tournai : 01-02-1962 - 31-05-1987
 Merelbeke : 31-05-1987 - 16-06-2002
Livrées successives : livrée d'origine : 02-1962
 vert 1970 : 06-1970
 jaune : 02-1984
Mise hors exploitation : 16-06-2002 (déstandardisation)
PHOTO 53-63 Semi-direct Schaerbeek - Mouscron. Halle, 18-08-1981. J-L VANDERHAEGEN.



5108

Livraison à la SNCB : 08-02-1962 (Cockerill, 3740)
Numérotation : 200.008 : 08-02-1962 - 31-12-1970
 5108 : 01-01-1971 - 16-06-2002
Dépôts successifs : Monceau : 08-02-1962 - 06-06-1987
 Merelbeke : 06-06-1987 - 16-06-2002
Livrées successives : livrée d'origine : 02-1962
 vert 1970 : 06-1972
 jaune : 06-1986
Mise hors exploitation : 16-06-2002 (déstandardisation)
PHOTO 53-64 Tunnel de Tilleur (ligne 36A Voroux - Kinkempois), octobre 1985. Pierre HERBIET.



5109

Livraison à la SNCB : 14-02-1962 (Cockerill, 3741)
Numérotation : 200.009 : 14-02-1962 - 31-12-1970
 5109 : 01-01-1971 - 16-06-2002
Dépôts successifs : Schaerbeek : 14-02-1962 - 27-03-1968
 Monceau : 27-03-1968 - 13-12-1968
 Schaerbeek : 13-12-1968 - 02-03-1970
 Monceau : 02-03-1970 - 14-03-1970
 Kortrijk : 14-03-1970 - 31-05-1989
 Merelbeke : 31-05-1989 - 16-06-2002
Livrées successives : livrée d'origine : 02-1962
 vert 1970 : 06-1973
 jaune : 10-1980
Mise hors exploitation : 16-06-2002 (déstandardisation)
PHOTO 53-65 Houtem, ligne 69 Comines-leper, 04-1985. HERBIET.



5111

Livraison à la SNCB : 24-02-1962 (Cockerill, 3743)
Numérotation : 200.011 : 24-02-1962 - 31-12-1970
 5111 : 01-01-1971 - 16-06-2002
Dépôts successifs : Tournai : 24-02-1962 - ??
 Kortrijk : ?? - 31-05-1987
 Merelbeke : 31-05-1987 - 16-06-2002
Livrées successives : livrée d'origine : 02-1962
 vert 1970 :
 jaune : 02-1987
Mise hors exploitation : 16-06-2002 (déstandardisation)
PHOTO 53-66 Direct 2758 Tournai-Schaerbeek.
 Ath, 20 mars 1981. J-L VANDERHAEGEN.



5118

Livraison à la SNCB : 06-04-1962 (Cockerill, 3750)
Numérotation : 200.018 : 06-04-1962 - 31-12-1970
 5118 : 01-01-1971 - 16-06-2002
Dépôts successifs : Kortrijk : 09-04-1962 - 20-06-1965
 Schaerbeek : 20-06-1965 - 23-09-1971
 Aalst : 23-09-1971 - 31-05-1974
 Kortrijk : 31-05-1974 - 02-07-1975
 Schaerbeek : 02-07-1975 - 11-08-1978
 Kortrijk : 11-08-1978 - 31-05-1987
 Merelbeke : 31-05-1987 - 16-06-2002
Livrées successives : livrée d'origine : 04-1962
 vert 1970 : 10-1972
 jaune : 04-1986
Mise hors exploitation : 16-06-2002 (déstandardisation)
PHOTO 53-67 Halle, 12-05-1980. J-L VANDERHAEGEN.



5120

Livraison à la SNCB : 02-05-1962 (Cockerill, 3752)
Numérotation : 200.020 : 02-05-1962 - 31-12-1970
 5120 : 01-01-1971 - 16-06-2002
Dépôts successifs : Monceau / Charleroi-Sud :
 02-05-1962 - 16-06-2002
Livrées successives : livrée d'origine : 05-1962
 vert 1970 : 09-1973
 jaune : 03-1984
Mise hors exploitation : 16-06-2002 (déstandardisation)
PHOTO 53-68 Viane-Moerbeke, 16 juin 1983.
 Jean-Luc VANDERHAEGEN.



5121

Livraison à la SNCB : 10-05-1962 (Cockerill, 3753)
Numérotation : 200.021 : 10-05-1962 - 31-12-1970
 5121 : 01-01-1971 - 16-06-2002
Dépôts successifs : Tournai : 10-05-1962 - 28-02-1972
 Monceau / Charleroi-Sud :
 28-02-1972 - 16-06-2002
Livrées successives : livrée d'origine : 05-1962
 vert 1970 : 01-1971
 jaune : 09-1980

Mise hors exploitation : 16-06-2002 (déstandardisation)
PHOTO 53-69 *Enghien, septembre 1984. Pierre HERBIET.*



5125

Livraison à la SNCB : 30-05-1962 (Cockerill, 3757)
Numérotation : 200.025 : 30-05-1962 - 31-12-1970
 5125 : 01-01-1971 - 16-06-2002
Dépôts successifs : Dendermonde : 30-05-1962 - 07-04-1967
 Schaerbeek : 07-04-1967 - 27-12-1982
 Kortrijk : 27-12-1982 - 31-05-1987
 Merelbeke : 31-05-1987 - 01-10-1998
 Antwerpen-Dam / Noord : 01-10-1998 - 16-06-2002
Livrées successives : livrée d'origine : 05-1962
 vert 1970 : 04-1972
 jaune : 08-1978

Mise hors exploitation : 16-06-2002 (déstandardisation)
PHOTO 53-70 *Deinze, 31-05-1987. Pierre HERBIET.*



5131

Livraison à la SNCB : 30-06-1962 (Cockerill, 3780)
Numérotation : 200.031 : 30-06-1962 - 31-12-1970
 5131 : 01-01-1971 - 16-06-2002
Dépôts successifs : Monceau / Charleroi-Sud :
 30-06-1962 - 16-06-2002
Livrées successives : livrée d'origine : 06-1962
 vert 1970 : 09-1973
 jaune : 12-1981

Mise hors exploitation : 16-06-2002 (déstandardisation)

PHOTO 53-71 *5131 + 6087. Godinne, 29 décembre 1981. Jean-Luc VANDERHAEGEN.*



5135

Livraison à la SNCB : 26-07-1962 (Cockerill, 3784)
Numérotation : 200.035 : 26-07-1962 - 31-12-1970
 5135 : 01-01-1971 - 16-06-2002
Dépôts successifs : Monceau / Charleroi-Sud :
 26-07-1962 - 16-06-2002
Livrées successives : livrée d'origine : 07-1962
 vert 1970 : 07-1975
 jaune : 09-1990

Mise hors exploitation : 16-06-2002 (déstandardisation)

PHOTO 53-72 *Quenast, 27 avril 1987. Jean-Luc VANDERHAEGEN.*



Hier

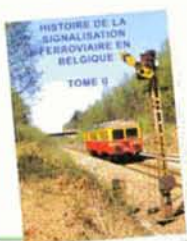
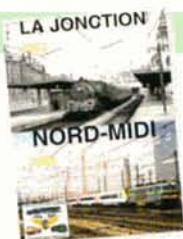
Jadis, l'étoile ferroviaire de Ath comprenait pas moins de six lignes, se dirigeant vers Bruxelles, Tournai, Geraardsbergen, Jurbise, Blaton et Saint-Ghislain. Il est donc logique qu'une remise à locomotives y soit établie. Celle-ci fut construite en 1890, en remplacement d'un petit dépôt provisoire datant de 1855. Profond de 80 mètres, le bâtiment disposait à l'origine de 4 voies. Plus tard, une 5ème voie est venue s'ajouter. Une plaque tournante, un parc à charbon et de nombreuses voies de garage complétaient les installations. Au début des années soixante, la remise fut adaptée à la traction Diesel. Dès 1956, Ath avait déjà reçu quelques autorails Brossel des types 551 et 553. Les dernières locomotives à vapeur (une dizaine de P8 du type 64) furent remplacées en 1964 par 15 nouvelles machines Diesel du type 212 (future série 62). En 1965, les anciens Brossel disparurent au profit de dix autorails du type 554 (future série 46). Au milieu des années 1970, les dix autorails de la série 45 furent attribué à Ath, leur entretien restant toutefois assuré à Haine-Saint-Pierre. Avec l'électrification progressive de toutes les lignes, la traction Diesel allait disparaître. Dans les années 1980, les 45 déménagèrent vers Bertrix, les 4508 à 4510 en 1981 et les 4501 à 4507 le 3 juin 1984. Les 62 furent reprises par l'atelier de Saint-Ghislain en 1982. Avec l'électrification du dernier axe passant par Ath, la ligne 92 Ath - Jurbise, en juin 1986, les derniers autorails de la série 46 furent mis hors exploitation, entraînant l'abandon de la petite remise. Sur la photo ci-dessus - PHOTO 53-73 NB - le 4507 attend son prochain service devant le dépôt (12-06-1979). Ci-dessous, le même endroit tel qu'il est aujourd'hui. Les installations extérieures ont fait place à un parking, tandis que la remise a été reconvertie en hall-relais pour PME. L'histoire du noeud ferré de Ath est raconté en détail dans le livre "Promenade ferroviaire au Pays d'Ath" édité par le PFT. Si vous désirez obtenir cet ouvrage très intéressant, les modalités sont reprises en page 67.

Pierre HERBIET - Jean-Luc VANDERHAEGEN.

Aujourd'hui

PFT-Editions

- Les locomotives Diesel type 201 - série 59 € 49,00 1905 g
- Promenade ferroviaire au Pays d'Ath € 18,60 860 g
- Le rail Bruxellois en images € 11,16 550 g
- Indicateur de 1935 (réédition) € 19,70 615 g
- Indicateur de 1940 (réédition) € 6,50 250 g
- Histoire de la signalisation en Belgique Tome 1 € 24,54 950 g
- Le chemin de fer en Hesbaye liégeoise € 23,55 750 g
- Les traways vicinaux de Charleroi et du Centre € 23,55 950 g
- Le rail à Mons et dans le Borinage € 23,50 750 g
- Un siècle de vapeur € 23,50 750 g
- SNCB 75 NMBS € 35,00 1250 g
- La Jonction Nord-Midi € 35,00 950 g



Autres éditions

- Vapeur en Belgique - tome I (par Phil Dambly) € 48,34 1390 g
- tome II (par Phil Dambly) € 48,34 1905 g
- Petite histoire de la gare de Namur € 7,93 390 g
- La ligne 128 Ciney - Yvoir € 7,31 550 g
- La ligne du Luxembourg (Ed. CFFL) € 24,60 7650 g
- Les locos polycourant de Paris-Bruxelles - volume I € 36,69 400 g
- volume II € 36,69 550 g
- Les Vicinaux du groupe de Leuven € 24,54 800 g
- En Belgique sur les rails d'autrefois (Ed. du Cabri) € 32,23 750 g
- Les Vicinaux du Brabant € 42,14 1300 g
- Les locomotives à vapeur types 64 et 81 € 32,23 850 g
- Trams en Ardennes (Tramfan - Zoom n°2) € 20,00 750 g
- BRUXELLES - TERVUREN (Ediblanchart) € 57,00 1250 g
- Architecture des gares (tome I) € 46,64 1050 g
- Tram Antwerpen (en néerlandais) € 20,00 450 g
- Croix de Hesbaye € 24,00 990 g

Histoire de la signalisation en Belgique - tome II
252 pages - 220 photos - € 35 - Voir page 2

En Lignes

En Lignes

- abonnement 2003 Belgique € 34,00
- étranger (Europe) € 39,00
- étranger (hors Europe) € 49,00
- numéros 19 à 20 par numéro : € 3,97 100 g
- numéros 29 à 31 par numéro : € 5,45 100 g
- numéros 39, 40 par numéro : € 5,95 100 g
- numéros 41 à 45 par numéro : € 7,50 210 g
- numéros 46 à 52 par numéro : € 7,50 260 g
- reliure pour EN LIGNES € 11,16 550 g

En Lignes hors série

- N° 1 : Les locomotives Diesel série 83 € 9,79 255 g
- N° 2 : Les locomotives série 1600 CFL € 14,75 255 g
- N° 3 : Les locomotives Diesel type 230-231 € 12,27 210 g
- N° 4 : Les locomotives Diesel série 92 € 14,75 255 g



Photos

Photos EN LIGNES

Les photos publiées dans les EN LIGNES et portant un numéro (par exemple PHOTO 53-24) peuvent être obtenues au format 10x15 cm en couleurs, sauf les numéros suivis de la mention NB (par exemple PHOTO 53-29 NB) qui sont des photos noir et blanc. ATTENTION : numéro(s) à préciser à la commande sur carte postale, lettre, internet ou fax. Date limite de commande : le 20-02-2003; date de livraison: +/- 30-04-2003. Les photos des EN LIGNES précédents ne sont plus disponibles !

Renseignements et commandes :

☎ +32.65.72.80.72 - Fax : +32.65.66.45.41 - ✉ pftsp@hotmail.com

- 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, internet ou fax. Pas de date limite, toutes les photos sont disponibles.

- Prix par photo € 3,72 7 g

Photos-thèmes

Pochettes de 10 photos couleurs 10x15 cm (■ = en noir-blanc)

- N° 6 : Les automotrices ex. SNCB en Italie € 10,00 75 g
- N° 23 : Les voitures M3 ex. SNCB en Italie € 10,00 75 g
- N° 24 : Locos série 15 sur les lignes 125-130 € 10,00 75 g
- N° 30 BD ■ : Un samedi-midi à Lot (EL 38 p. 12) € 30,00 75 g
- N° 31 : Voyage PFT au Danemark (15 photos) € 15,00 105 g
- N° 36 : Locos à vapeur préservées par la SNCB € 10,00 75 g
- N° 38 : Les signaux mécaniques de Florenville € 10,00 75 g
- N° 39 : Trains de minerai Cockerill-Sambre € 10,00 75 g
- N° 40 : La gare de Schaerbeek-Formation € 10,00 75 g
- N° 41 : Locomotives série 51 en vert "1970" € 10,00 75 g
- N° 42 : Locomotives séries 52-53-54 en vert "1970" € 10,00 75 g
- N° 43 : Locomotives série 55 en vert "1970" € 10,00 75 g
- N° 44 : La locomotive 8275 € 10,00 75 g
- N° 45 : Locomotives série 59 en vert 1970 € 10,00 75 g
- N° 46 : Les automotrices Budd SNCB sur le SATTI € 10,00 75 g



PHOTO-THEMES 47 et 48
voir page 2



Articles divers

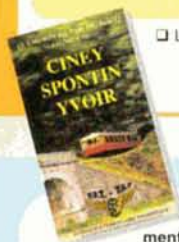
Pin's

- Locomotive Diesel type 201 € 2,48 16 g
- Locomotive Diesel série 60 verte € 2,48 16 g
- Locomotive Diesel série 60 jaune € 2,48 16 g
- Locomotive électrique 101.012 bicolor € 2,48 16 g
- Locomotive électrique 101.012 vert foncé € 2,48 16 g
- Locomotive à vapeur type 81 € 2,48 16 g

Cassette vidéo

- La ligne 128 Ciney-Spontin-Yvoir € 21,00 300 g

LA LIGNE 128
en vidéo



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 CP 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 CP gares de Brugge, Oostende, Marbehan, Bruxelles € 4,00 60 g

Calendriers LOCO

- Années disponibles : 1979, 1980, 1982-1989, 1991-1993, 1995, 1997, 1998, 2001 : par calendrier : € 5,00 550 g
- 2003 (voir page 2) € 10,00 550 g

Commande et frais d'envoi

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

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

	BELGIQUE	ETRANGER	
jusque 50 g	€ 0,90	€ 0,90	€ 2,60
jusque 100 g	€ 0,90	€ 1,15	€ 3,30
jusque 350 g	€ 1,40	€ 2,60	€ 3,90
			€ 5,60
			€ 6,45
			€ 7,20
			€ 14,50
			€ 14,50

■ ARTICLE EN VOIE D'ÉPUISEMENT

