

EN LIGNES



REVUE BIMESTRIELLE
N° 70 - décembre 2005 - € 8,50
SUISSE : 13,70 CHF
N° AGREATION : P501041 - BUREAU DE DEPÔT : 1180 BRUXELLES 18
EDITEUR RESPONSABLE : KOOB J-P, SQUARE VERGOTE 6, B-1200 BRUXELLES

Patrimoine Ferroviaire et Tourisme

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

Toerisme en Spoor Patrimonium

VOTRE ABONNEMENT EN LIGNES

2009

Voici déjà votre dernier *EN LIGNES* de l'année; le moment est donc venu de vous réabonner... Resté inchangé, le prix de l'abonnement est fixé à € 36 pour un envoi en Belgique, et à € 42 pour une expédition vers l'étranger. Nous insistons sur le fait que, seuls les abonnements procurent une rentrée financière intéressante, les canaux de distribution ponctionnant une bonne part du prix de vente. Nous ne pouvons donc que vous conseiller la formule de l'abonnement...

Une fois encore, nous rappelons que les bénéfices provenant de la vente des revues *EN LIGNES* et *OP DE BAAN* sont intégralement utilisés à la réalisation des objectifs de l'association : la sauvegarde, la préservation et la mise en marche sur le réseau de matériel ferroviaire belge ainsi que sa présentation au Musée du Rail de Saint-Ghislain, et la réactivation de la ligne 128. Le PFT tient ici à remercier toutes les personnes qui ont collaboré de près ou de loin à la rédaction des *EN LIGNES* pour l'année écoulée, et cela d'autant plus que cette participation se fait - nous ne le répéterons jamais assez - entièrement bénévolement.

Pour vous abonner ou prolonger votre abonnement, il suffit, pour la Belgique, de verser la somme de € 36 sur le compte 001-1201789-35 du PFT- Bruxelles en mentionnant en communication "abonnement 2006"; pour l'étranger, vous pouvez vous référer aux modalités reprises en page 3, en faisant parvenir la somme de € 42.

Le premier numéro de 2006 paraîtra en janvier. Pouvez-vous procéder à votre réabonnement **AVANT LE 31 DECEMBRE 2005**. Nous insistons sur cette date, car **SEULES** les personnes ayant payé leur abonnement au plus tard à cette date se verront attribuer une carte d'abonnement, qui donne droit à une réduction de 10 % sur l'ensemble des articles de la PFT-Boutique lors des Portes Ouvertes à Saint-Ghislain ou de manifestations extérieures où se trouve un stand PFT.

Merci pour les bénévoles... et pour la confiance que vous accordez au PFT et à ses animateurs.

Petites annonces

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

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

A VENDRE : collection trains miniatures échelle HO; matériel des marques Electrotren (6 wagons), Fleischmann (3 locos, 3 voitures, 1 wagon), Jocadis (1 AM, 4 wagons), Jouef (1 voiture, 4 wagons), Kleinmodellbahn (18 wagons), Laser (3 wagons), Lilipt (1 loco, 3 wagons), Lima (1 loco, 6 wagons), Märklin (1 loco, 2 voitures, 15 wagons), Oskar (2 wagons), Piko (8 wagons), Rivarossi (2 voitures), Roco (7 locos, 7 voitures, 44 wagons), Sasschenmodelle (11 wagons), Trix (2 locos), prix : € 8.000. 14 livres divers sur les chemins de fer belges; prix : € 550. ☎ +32.(0)476.47.01.27; Email : frederic.henry@b-rail.be.

A VENDRE : LIMA locomotive 2374, ROCO locomotive 5916. Etat neuf; € 50/pièce. Axel Vermeulen, ☎ +32.(0)15.55.59.15.

A VENDRE : HO locomotives à vapeur Trix-Express (entre autres 01, 18, 42), locomotives Diesel, voitures, wagons, transfos, rails modernes, aiguillages. H. Peeters ☎ +32.(0)3.321.98.17, de préférence après 17h00.

RECHERCHE : documents, sources ou personnes qui pourraient communiquer la date précise de construction de l'atelier d'Antwerpen-Dam. Réponse par e-mail : Francois.maurus@telenet.be ☎ +32.(0)3.221.18.91

RECHERCHE : au début du mois de juin, un membre a envoyé par erreur au PFT un bulletin d'inscription pour un voyage avec la 5519 CFL. Il peut récupérer sa demande et son contenu en téléphonant au 0475/95.68.93.

Rectification

EN LIGNES 69

page 27 : dans la rubrique "sorties de révisions" du tableau, il y a : 672 : 06-07-05, il faut : 26-07-05

page 32 : le roulement des 77 ATB se compose non pas de 9 mais de 10 journées. Il faut ajouter GN10 sur la même ligne que GN07, GN08 ou GN09.

page 46 : dans la légende de la photo de l'AR 93, il est indiqué qu'il appartient à l'ASVI alors qu'il est sauvegardé par le TTA (comme bien indiqué plus bas dans le texte).

page 62 : la photo montre la 260.041 et non la 260.011 comme indiqué.

EN LIGNES 68

page 52 : supprimer la fiche de radiation de la 5132; elle a déjà été publiée dans le *EL 65*.

PFT-agenda

- **Samedi 10 décembre** : bourse d'échange de maquettes et modèles réduits au Musée du Rail de Saint-Ghislain. Shop PFT, buvette et petite restauration. Remise de 10% aux abonnés "*EN LIGNES*" pour leurs achats à la boutique PFT sur présentation de la carte d'abonné.

- **Du 18 au 27 mars 2006** : voyage PFT à Cuba. Info : +32.(0)475.71.20.28.

- **Samedi 1er avril 2006** : voyage PFT.

- **Du 18 au 30 avril 2006** : voyage PFT en Chine. Info : +32(0)477.60.13.62.

- **Samedi 6 mai 2006** : voyage PFT.

Samedi 13 mai : bourse d'échange à Saint-Ghislain.

- **Samedi 24 juin 2006** : voyage PFT.

- **Samedi 15 juillet 2006** : voyage PFT.

- **Samedi 5 août 2006** : voyage PFT grand public.

- **Samedi 9 et dimanche 10 septembre 2006** : journées du Patrimoine; ouverture du Musée du Rail de Saint-Ghislain.

- **Samedi 9 décembre 2006** : bourse d'échange au Musée du Rail de St-Ghislain.

EN LIGNES

Revue bimestrielle éditée par l'ASBL

PFT

PATRIMOINE FERROVIAIRE ET TOURISME



Rédacteur en chef : Jean-Luc VANDERHAEGEN.

Comité de rédaction

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

Remerciements (par ordre alphabétique)

Dominique ALLARD, Kristof AVONDS, Emile BECKER, Armand BEERLANDT, William BOECKX, Roger CRIKELAIRE, Michel DE ESCH, Simon DE RIDDER, Wim DE RIDDER, Roland DUHAUT, Hubert GAILLIEZ, Jean-Claude GIRARD, Philippe GOUSSET, Dave HABRAKEN, Michel HANSENS, Christophe HOLLANGE, Gregorz KOT-LAVZ, Hans JOOSEN, Alain LARDINOIS, Laurent JOSEPH, Lars LAENEN, Gilbert LAURENT, Georgy LEJEUNE, Bruno MALFAIT, Daniel MOENS, Koen MONTE, JMH NAHON, Charles OCSINBERG, Eric PAULUS, Serge PLETGEN, Roger PLETINCKX, Geoffroy QUINET, Steve ROD, Christian RUQUOY, SCHEPERS, Benoit SCHOCKAERT, Philippe SCHOLL, la SNCB, Yves STEENEBRUGGEN, Baert TIERENS, Philippe VANDELOISE, Christian VANHECK.

EN LIGNES

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

Adresse

PFT-asbl - Boîte Postale 40 - B-7000 MONS 1

☎ GSM : +32.(0)475.71.20.28 FAX : +32.(0)65.66.45.41

✉ inform@pftsp.be

Internet : www.pftsp.be

Numéro de TVA : BE 435.339.562

Abonnement 2006

Pour recevoir "EN LIGNES" 6 fois par an, il suffit de s'abonner en versant une cotisation annuelle de € 36 (étranger : € 42) selon les modalités de paiement reprises ci-dessous, en mentionnant en communication : "ABO 2006". L'abonnement débute avec le premier numéro de l'année, quelle que soit la date de l'abonnement.

Modalités de paiement

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

Changement d'adresse

Il suffit de nous envoyer vos nouvelles coordonnées.

Courrier

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

Restauration du matériel

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

Schaerbeek : Pierre Herbiet : ☎ +32.(0)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 70 - DECEMBRE 2005



COUVERTURE AVANT :

PHOTO 70-01 Au moment où vous lirez ce numéro, notre P8 - alias la 64.169 - sera sur le chemin de la Belgique. La voici photographiée à Huedin lors de son parcours d'essai réalisé le 7 septembre 2005. Voilà donc un nouveau projet du PFT qui se concrétise, et un magnifique cadeau du Père Noël ! Photo PFT.

COUVERTURE ARRIERE

PHOTO 70-02 Le 29 octobre 2005, départ de Fribourg du train 15167 à destination de Bern et Thun assuré par une rame CFL. Steve ROD.

PHOTO 70-03 La 5132 a été remise en état de marche et repeinte par Rail & Tractions pour le compte de la société italienne Visali. Raeren, 27 septembre 2005. Pierre HERBIET.

S O M M A I R E

PFT-Service - Editorial 2

Nouvelles du PFT 4

Actualité étrangère 10

Actualité belge 19

Statistiques 19

Locomotives électriques 19

Locomotives Diesel 21

Automotrices - autorails 25

Voitures - wagons 26

Actualité diverse 29

Sociétés privées 34

Radiations 35

La 5132 reprend du service 37

Trains de chaux vers Sittard 40

Les fourgons-générateurs 43

Il y a... 62

Hier - aujourd'hui 64

Nouveautés de fin d'année 65

PFT-Boutique 66

NOUVELLES DU PFT





PHOTO 70-05 Les quatre autorails en file indienne entre Sovet et Braibant.

Photo PFT.

VOYAGES

Samedi 27 août 2005 : grande parade sur la ligne 128

Les nombreuses animations des mois estivaux dans la vallée du Bocq ont nécessité l'apport sur place d'un important matériel, et il aurait été dommage de ne pouvoir en faire profiter les amateurs. Il fut ainsi décidé d'organiser une journée d'animation sur la ligne 128.

Sur le coup de 11 heures, une centaine de participants se sont rejoints en gare de Ciney pour un premier départ vers Spontin, dans la rame formée des deux voitures K et de la voiture-buffet, encadrée par les 5941 et 5183. Il fallait profiter du soleil idéalement placé à cette heure pour immortaliser le convoi à Spontin, après que la 5183 fut détachée et évacuée dans le tunnel.

Ensuite, après un retour à Ciney, c'est un train de marchandises qui a été mis

en ligne, composé de trois wagons (du PFT !), simulant une desserte locale des années septante. De très beaux sites permettent une photographie magnifique des trains : viaduc de Senenne, courbes de Spontin, pont en pierre de Sovet, etc. Les participants ont alors été emmenés à Dorinne-Durnal, où plusieurs parallèles ont été organisés, mettant en scène aussi bien le train de voyageurs que le train de marchandises et les autorails, préalablement amenés sur place. Après les photos, les participants se sont embarqués dans les autorails pour la décou-

verte du nouveau tronçon réalisé cette année, qui permet le franchissement du tunnel côté Yvoir, soit 600 mètres d'une voie renouvelée mais pas encore ballastée. Au terminus, la voie passe dans un décor sauvage et fantastique...

Enfin, au retour, tous le matériel fut aligné entre Sovet et Braibant : les autorails 554.18, 4605, 4506, les locomotives 5941, 5183, les deux voitures K, la voiture-buffet, les trois wagons et... l'autorail ES 102, exclusivement affecté à l'entretien de la ligne 128 !

PHOTO 70-04 ←

Page de gauche : un grand défilé de tout le matériel présent sur la ligne fut organisé en gare de Dorinne-Durnal.

PHOTO 70-06 →

La 5183 traverse le Bocq peu avant l'entrée en gare de Spontin.

Photos PFT.





PHOTO 70-07 Le 30 août 2005, une partie du matériel présent sur la ligne 128 est rapatriée à Saint-Ghislain : la 5183, la 5941, deux voitures K et la voiture-buffet. Au passage à Ronet, la 6289 a été ajoutée au convoi, qui passe ici à Tergnée. Photo PFT.

Une belle journée, bien ensoleillée, exception dans ce mois d'août qualifié de très pluvieux. Il est déjà acquis qu'une journée semblable sera proposée sur la ligne 128 en 2006.

10 et 11 septembre 2005 : Journées du Patrimoine

Les Journées du Patrimoine avaient lieu cette année les 10 et 11 septembre, avec pour thème " Le Moyen-Age ". Pour une fois, il était difficile de faire une relation entre ce thème et les activités du PFT... Dès lors, c'est une " Portes ouvertes " normale qui a été organisée

au Musée du Rail de Saint-Ghislain. Deux faits sont à signaler : la présentation officielle de la dernière arrivée - la 6289 - et des parcours sur Tertre avec la rame de trois voitures tractées par la 5183. Il était également possible de visiter les postes de conduite de certaines locomotives et d'y parcourir quelques centaines de mètres sur les voies de débord.

La prochaine ouverture est annoncée pour le samedi 10 décembre, journée qui sera axée sur une bourse d'échange de maquettes et modèles réduits. En primeur, on trouvera la petite 5183 (en HO, produite par Rocky-

Rail) aux côtés de la grande 5183, préservée par le PFT. Une agréable surprise attend les acheteurs de la 5183 HO...

Samedi 24 septembre 2005 : un affrètement réussi

Même si la 26.101 du PFT n'est actuellement plus opérationnelle, la raison n'est pas suffisante que pour abandonner la vapeur... Ainsi, le samedi 24 septembre, le PFT a affrété la 29.013 de la SNCB pour satisfaire la demande d'une société bruxelloise qui désirait emmener aux Grottes de Han son personnel et leurs familles. L'embarquement des 220 participants a eu lieu à Ottignies, pour un parcours en train jusque Jemelle. La rame était de composition mixte SNCB/PFT; en tête, la 29.013, la voiture d'accompagnement, deux voitures K SNCB, la voiture-buffet PFT, deux autres voitures K SNCB, une voiture K PFT et la 5183 en queue. Cette dernière, qui n'a pas dû intervenir sur le parcours aller, était prévue pour remorquer le train du retour. Comme la ligne 161 était en travaux entre Gembloux et Namur, les deux parcours ont été tracés par les lignes 140-147-130 (via Fleurus et Auvélais), ce qui nous a valu une première circulation de train vapeur sur la ligne 147 depuis sa remise en service le 14 mai 2001.

Gageons que l'originalité du voyage et le temps plus que clément auront permis aux participants de passer une journée inoubliable !

A la sortie de la gare de Fleurus, le train spécial mené par la 29.013 aborde la ligne 147 vers Auvélais. En queue de la rame, on distingue la 5183. Il s'agit de la troisième sortie de la 29.013 cette année.

Dominique ALLARD.



RETOUR A LA CASE DEPART...

On se souvient que le train de secours de l'atelier de traction de Saint-Ghislain avait été sollicité par TUC-RAIL pour servir d'atelier et de ... train de secours sur les bases de travaux et les lignes à grande vitesse en construction.

Ce convoi est composé de deux véhicules : une ancienne remorque intermédiaire d'automotrice type 1935 et un wagon fermé ayant originalement servi au transport d'automobiles dans les trains autos-couchettes (voir *EL 60* pages 10 à 19), le tout présenté en livrée verte.

La première affectation du train par TUC-RAIL a été la base de travaux de St-Druon, près d'Antoing, où il servit de 1995 à 2000 lors de la construction de la L1 entre Halle et la frontière française. L'abandon et le démontage de la base de St-Druon firent déménager les deux véhicules à Voroux, près de Liège, pour servir cette fois à la L2 entre Leuven et Ans. A la fin des travaux, en 2002, il resta à Voroux, affecté au " dépôt ". La fermeture définitive de la base de Voroux au début de l'année 2005, a nécessité de lui trouver une nouvelle affectation.

Des deux véhicules, le wagon fermé est celui qui a gardé son cachet authentique; c'est la raison pour laquelle le PFT a répondu favorablement à la demande de TUC-RAIL, qui voulait se défaire du train.

Encadré par les 5201 et 5306, le "train de secours" est arrivé à Saint-Ghislain, venant de Voroux, le dimanche 18 septembre, à la vitesse maximale de 40 km/h.

Après dix ans, il retrouve ainsi sa gare d'attache...



*Le train de secours de Voroux, de retour à Saint-Ghislain, le 18 septembre 2005.
Hubert GAILLIEZ.*

LE MUSÉE DU RAIL ET LA FONDATION ROI BAUDOIN

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

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

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

Pratiquement, les dons sont obligatoirement affectés à l'aménagement du site de Saint-Ghislain; ils doivent être effectués sur le compte 000-0000004-04 de la Fondation Roi Baudouin, rue Brederode, 21 à 1000 BRUXELLES. En communication du bulletin de virement, il est indispensable de mentionner, sous peine de ne pas voir le montant attribué au projet, le terme : "L78599-asbl Patrimoine Ferroviaire Touristique".

Les dons peuvent aussi être reçus de l'étranger, la Fondation faisant partie du réseau TGE (Transnational Giving Europe) qui regroupe des institutions ayant les mêmes buts. Tous les renseignements peuvent aussi être obtenus en consultant le site Internet www.kbs-frb.be.

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



PHOTO 70-08

Le 4605 arrêté sur le pont franchissant le Bocq à la sortie du tunnel de Dorinne-Durnal et actuel terminus de l'exploitation de la ligne 128. Durant cet hiver, l'équipe de la ligne 128 espère prolonger la ligne de près d'un kilomètre, pour arriver non loin de la gare de Pur-node. Les personnes désireuses de prêter main forte aux bénévoles de la ligne peuvent s'adresser à Alain DEFECHE-REUX au +32.(0)477.98.91.23.

Photo : PFT.

La 64.169

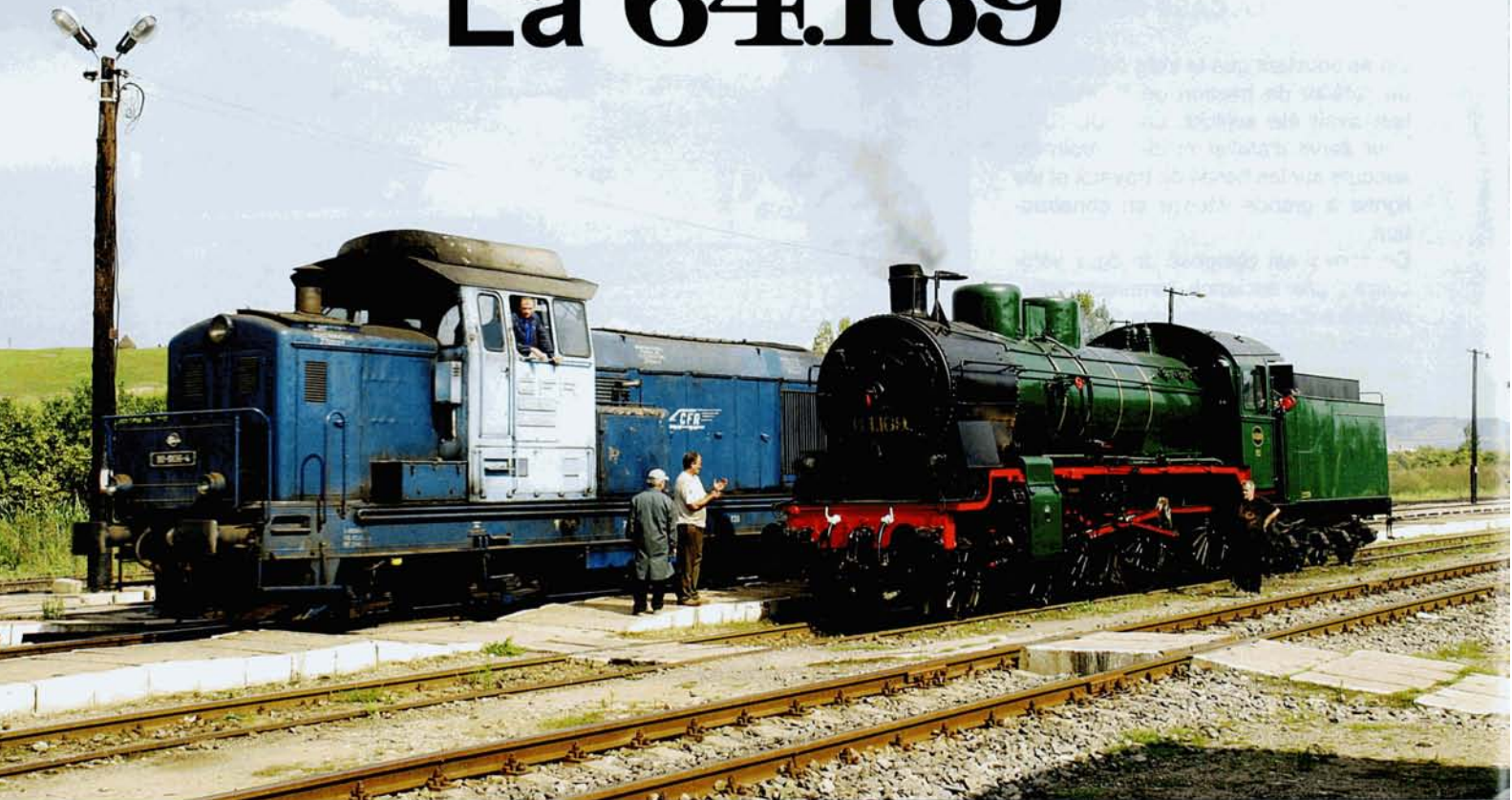


PHOTO 70-09 Notre P8 fut testée en ligne le 7 septembre 2005. La voici en gare de Huedin, lors de son changement de front pour le voyage de retour vers Cluj-Napoca, parcours qui s'effectua tender avant. PFT.

Les dernières semaines d'attente sont certainement les plus longues... Même si les travaux de finition ont été effectués fin août et les parcours d'essai au début du mois de septembre, il faut encore patienter un peu. Au moment de mettre ce numéro sous presse, la P8 attendait toujours son départ vers la Belgique. L'expéditeur a attendu - on ne sait trop pourquoi - que la locomotive soit entièrement terminée pour entamer les démarches pour son transfert. Quand on sait que les réseaux de chemins de fer traversés - six au total - doivent analyser le dossier de transport exceptionnel, donner leur accord et les conditions, tracer l'horaire, trouver les éléments de remorque, on comprend le temps mis pour la préparation de l'acheminement.

L'arrivée en Belgique de cette pièce unique ne signifie pas pour autant des parcours sous pression immédiats; il faudra immatriculer la locomotive par la SNCB, faire vérifier le timbre de la chaudière par AIB-Vinçotte. Hormis une présentation aux donateurs et puis aux amateurs, il n'est pas prévu de parcours "commercial" avant le printemps prochain. On peut néanmoins déjà remercier tous les acteurs qui sont intervenus dans cette épopée, à commencer par l'infatigable Pierre Herbiet.

PHOTO 70-10 La 64.169 en compagnie de la 80-0136-4 des CFR, garée dans la gare de Aghires pour laisser passer des trains rapides. PFT.

Pour mener à bien les coûteux travaux de la P8, le PFT a ouvert un compte bancaire affecté uniquement aux dons destinés à la restauration de la P8 roumaine 230.084.

Des parts symboliques de € 250 sont attribuées chaque fois qu'un don de ce montant est effectué, en une ou plusieurs fois. Contrairement au fonds géré par la Fondation Roi Baudouin (voir le Musée du Rail), les dons offerts pour la 230.084 ne donnent droit à aucune attestation fiscale ni aucun droit quelconque sur la locomotive. Votre générosité a permis à ce jour de délivrer soixante-cinq certificats de € 250.

Vous voulez faire un geste ? Il suffit de verser votre contribution sur le compte 035-4029004-53 du PFT. (Pour les virements venant de l'étranger, le code BIC de la banque est GEBABEBB et le numéro complet du compte (IBAN) est BE53-0354-0290-0453). Merci encore aux généreux donateurs.



Le PFT à Cuba



Du 18 au 27 mars 2006, le PFT vous confie à un voyage original dans l'archipel des Caraïbes, à Cuba précisément. Les jours de la traction vapeur y sont comptés, puisqu'elle devrait disparaître au milieu de l'année 2006; le matériel de traction électrique - d'origine américaine - date souvent de la période pré-Castro, avec un âge proche de 70 ans... Quant à la traction Diesel, se côtoient des matériels russes, américains, allemands et français, avec notamment les voitures des anciens TEE. On trouve aussi des *Schienenbus* de l'ancienne Allemagne de l'Est et des bus *De Lijn* aux films directionnels intacts.

Ce périple est organisé en collaboration avec *Transnico*, opérateur bien connu des amateurs et spécialiste des voyages dans cette région du monde, aux paysages variés et surprenants. Le départ aura lieu le samedi 18 mars 2006 de Bruxelles-National; des nuitées sont prévues à La Havane, Santa Clara, Caibarien, Ciego de Avila. Les déplacements sur place se feront en car; nous visiterons les dépôts et nous régalerons de quelques parcours spéciaux vapeur. Le prix, fixé actuellement à € 1900, comprend les vols, les nuitées en chambre double, la demi-pension, le déplacement en car. Il est possible que le prix proposé varie légèrement en fonction du prix du kérosène. Le nombre de participants est limité à 55. Si vous êtes intéressé, vous pouvez contacter Pierre Herbiet au +32.(0)475.71.20.28 ou envoyer un courriel à l'adresse : inform@pftsp.be.



et en CHINE

Le PFT organisera un autre voyage à l'étranger, en Chine, du 18 au 30 avril 2006. Au programme : photographie de locomotives Diesel et électriques sur les lignes les plus denses du réseau. Ce voyage se fera en comité réduit. Le prix tout compris est situé aux alentours de € 2.000. INFO : +32.(0)477.60.13.62.



France

Nouvelle commande de rames TGV

Le 26 juillet, la SNCF a commandé à Alstom 24 rames TGV Duplex, 4 tronçons de remorques TGV Duplex (rames sans motrices) et 8 motrices tricourant TGV POS (Paris-Ostfrankreich-Süd-Deutschland). Les 8 motrices POS seront combinées avec quatre tronçons de remorques de TGV Réseau. Les 8 motrices Réseau ainsi libérées seront combinées avec les 4 tronçons de remorques Duplex livrés sans motrices. Grâce à cette commande, la SNCF disposera d'un total de 19 rames POS, pour les futures relations Paris - Strasbourg - München et Paris - Strasbourg - Basel - Zürich. Les TGV Dulpex seront engagés avec les autres Duplex.

Modernisation des 66400

La SNCF a entrepris depuis le début de 2005 la modernisation de 50 locomotives Diesel du type 66400 destinées à Fret SNCF. Cette rénovation comprend notamment l'équipement d'un nouveau moteur Diesel MTU de 1030 kW, le placement de l'air conditionné dans la cabine de conduite, et de l'équipement de sécurité KVB. Les machines ainsi modifiées sont renumérotées dans la série 469000 en gardant leur même numéro d'ordre (par exemple : 66485 = 469485).

Ligne à grande vitesse vers l'Espagne

L'autorisation de construction du tronçon TGV frontalier Perpignan - Figueras a été donnée en juillet 2005. Cette section de 45 km (24,6 km en France et 19,8 km en Espagne) fait partie de la future bran-

che du TGV Sud-Europe-Méditerranée qui reliera Paris à Madrid. Elle comportera un tunnel de 8,3 km (tunnel du Perthus). A l'issue des travaux, vers 2009, Paris ne sera alors plus qu'à 5h30 de Barcelona. Seule la construction de la section Nîmes - Montpellier n'est toujours pas décidée et ne devrait pas voir le jour avant 2015 ou même 2025.

EWS obtient une licence

La société EWS, le premier opérateur fret ferroviaire en Angleterre, a obtenu une licence pour circuler en France. Une locomotive de la Class 66 est arrivée en France en octobre pour homologation. Au total, 10 locomotives de la Class 66 seront pourvues par Faiveley Transport des équipements nécessaires pour circuler sur le réseau Nord, et ce avant la fin de l'année 2005.

Circulation du premier train privé sur le réseau français

On se souviendra que CFTA Cargo, filiale de Connex, avait obtenu le 29 décembre 2004, et ce pour la première fois en France, une licence d'opérateur sur le réseau français (RFF). Un premier contrat porte sur un trafic de chaux au départ des Carrières et fours à chaux de Dugny, dans le département de la Meuse et appartenant au groupe belge Lhoist, vers les hauts fourneaux de Dillingen en Allemagne. Le premier train a été mis en marche le 13 juin 2005 au départ de Dugny, parcours qui fut fortement perturbé par plusieurs actions syndicales. Il est assuré par deux locomotives Diesel Connex du type G1206. Ce trafic représente 200.000 tonnes de chaux par an pendant 5 ans, pour un chiffre d'affaires de € 10 millions. Depuis le 5 septembre, Connex assure une seconde relation en France; elle concerne un trafic de rouleaux de papiers entre Golbey, dans les Vosges, et Offenburg (D), circulant quatre fois par semaine.

PHOTO 70-11 Le 12 août 2005, passage à Mézières-lez-Metz d'un train de chaux vide en direction de Dugny. Le train est tracté par les locomotives Connex 1545 + 1544 (type G1206 de Vossloh).
Yves STEENEBRUGGEN.



COULEURS DE FRANCE

Petit à petit, le matériel moteur de la SNCF, même ancien, revêt les nouvelles tenues : livrée "en voyage" pour les engins voyageurs et livrée verte pour les locomotives "Fret". La BB 63226 de Dijon assurant les manoeuvres à la gare de Dijon-Ville, a même été repeinte dans la livrée grise TER à l'initiative de son atelier propriétaire. Le nouveau logo de la SNCF, qui avait été présenté à la presse le 17 mars 2005 (voir *EN LIGNES* 67 page 28), se généralise également.



PHOTO 70-12 ↗

La BB 63226 du dépôt de Dijon dans sa nouvelle robe, photographiée à Dijon-Ville le 13 août 2005. Yves STEENEBRUGGEN.

PHOTO 70-13 →

A Chalindrey le 13 août 2005, la 469485 (ex. 66485 sortie de modernisation quelques jours auparavant) et la 472015 ont toutes les deux revêtu la nouvelle livrée verte "Fret". En outre, la première est ornée du nouveau logo de la SNCF. Yves STEENEBRUGGEN.



PHOTO 70-14 ↓

Même les séries anciennes sont concernées par l'application des nouvelles décorations, comme ici la 508617, photographiée à Montrejeau le 15 août 2005. Cette belle gare est située sur la ligne Tarbes - Toulouse. Yves STEENEBRUGGEN.



Le point sur les PRIMA

La SNCF a décidé de modifier la commande de locomotives PRIMA passée à Alstom. Ainsi, 30 machines seront construites en version tricourant 37000 (1,5 + 15 + 25 kV) et non en bicourant 27000 comme initialement prévu. La commande totale de 300 PRIMA signée en 1998, porte donc actuellement sur :

- 180 BB 27000 (dont plus de 150 sont en service);
- 59 BB 37000 (dont 29 sont livrées);
- et une BB 37500 (ou 47000) quadricourant (PRIMA 6000).

A cela s'ajoute la commande de 60 PRIMA bicourant 1,5 + 25 kV (BB 27300) pour le réseau *Transilien* (trafic régional de l'Île-de-France - voir *EN LIGNES 61* page 11).

Affectées au dépôt de Thionville, les 37000 sont engagées sur l'axe Luxembourg - Metz - Strasbourg - Basel. En outre, depuis le 5 septembre, elles circulent également sur le réseau allemand où elles assurent notamment un train vers Aachen West via Thionville, Koblenz et Köln.



Depuis le 5 septembre, les 437000 de la SNCF assurent un service jusqu'à Aachen West, via Thionville - Trier - Koblenz et Köln. Le 23 septembre 2005, passage à Stolberg de la 437015 lors du retour d'Aachen West vers la France. Wim DE RIDDER.

Luxembourg

Voitures Wegmann : c'est fini !

La poursuite de la livraison des automotrices de la série 2200 a permis de mettre un terme à l'utilisation en service régulier des dernières voitures CFL du type *Wegmann*. Le tout dernier parcours a circulé le 30 septembre dernier. Il s'agissait du train 7868 Luxembourg - Longwy et retour à vide. Huit voitures seront préservées à titre historique.

PHOTO 70-15 Le 29 août 2005, la locomotive historique 1604 a été engagée toute la journée en tête de trains de marchandises réguliers entre *Bettembourg* et *Pétange*. Ici, départ de *Bettembourg* avec un train à destination de *Esch-sur-Alzette*. Simon DE RIDDER.



Bientôt la fin des automotrices "Moulinex" et des autorails 2100

Les automotrices des séries 250 et 260, communément surnommées "Moulinex", seront réformées le 15 décembre prochain.

A la même date, les six autorails de la série 2100 seront également retirés du service et revendus à la SNCF. Ils seront standardisés avec les X73500 utilisés pour le compte de la région Lorraine.

De nouvelles machines historiques

Les séries 800 et 850/900 des CFL vivent leurs derniers moments. A ce titre, les CFL prévoient de conserver une machine de chaque série. Le choix se porte actuellement sur les 805 et 856.

Des rames CFL sur le BLS

Comme déjà mentionné dans notre précédent *EN LIGNES*, les CFL ont prêté au BLS une série de 10 voitures à double étage, dont deux avec poste de conduite, et deux locomotives de la série 4000, les 4009 et 4010.

Ces voitures forment deux rames, qui furent testées pendant un mois à partir du 24 octobre 2005 sur la relation S-Bahn Thun - Berne - Fribourg. Deux trains sur trois furent ainsi assurés par le matériel CFL.

PAGE DE DROITE :

PHOTO 70-81 ↗ Le train 15170 Thun - Fribourg mené par la 4010, photographié à *Kiesen* sur la ligne Thun - Bern, avec les Alpes en toile de fond, le 27 octobre 2005.

PHOTO 70-82 ↗ Entre Bern et Fribourg, passage du train 15146 remorqué par la 4009. *Düdingen*, 27 octobre 2005.

PHOTO 70-83 → En gare de Thun, le train 15160 pour Fribourg attend son le départ, 28 octobre 2005.

Serge MARTIN - Philippe GOUSSET.



Suisse : mise en service des rames panoramiques sur le Zentralbahn

Le Zentralbahn, société née le 1er janvier 2005 de la fusion entre le LSE (Luzern - Stans - Engelberg) et la ligne CFF du Brünig, a mis en service en 2005 une série de dix automotrices panoramiques dénommées SPATZ (pour Schmalspur PANorama TriebZug - ou train automoteur panoramique à voie étroite). Construites par Stadler, elles se composent de trois voitures articulées sur quatre bogies. La voiture centrale est panoramique, tandis que les deux voitures extrêmes comportent une section à plancher surbaissé permettant l'embarquement aisé de vélos et de chaises roulantes. D'une puissance de 1150 kW et d'une masse de 68,5 t, les SPATZ peuvent circuler à 100 km/h et transporter 148 voyageurs assis (115B + 19 A + 14 strapontins). Numérotées ABe 4/8 130 001 à 010, deux unités sont engagées entre Interlaken Ost et Meiringen, huit entre Luzern et Giswil et Luzern - Stans.

Le ZB a également commandé trois rames formées de trois voitures articulées sur quatre bogies, avec cabine de conduite. Elles seront semblables aux nouvelles automotrices, mais sans motorisation, et formeront des rames réversibles.



Le 25 mai 2005, l'automotrice panoramique SPATZ 130 006-0 vient de quitter Meiringen et assure un train régional à destination d'Interlaken Ost. Jean-Claude GIRARD.

Retour d'une ancienne rame TEE

L'ancienne rame Diesel TEE allemande 601 006/015 de la DB (ex. VT 115) a été restaurée en Suisse et rapatriée de Bodio vers Augsburg les 20 et 21 août. Cette rame, revêtue d'une nouvelle et élégante livrée bleue, appartient à la société allemande ESG (Eisenbahn- und Sonderwagen-Gesellschaft mbH). Acquisée initialement par Rail Italy, elle a séjourné durant +/- 5 ans en Italie en attendant une hypothétique remise en état. En 2004, elle fut acquise par ESG et envoyée en Suisse pour restauration. Son transfert entre Bodio et Augsburg fut assuré par les "EuroSprinter" ES64F4-013 et 012 appartenant à Siemens Dispolok. Dans le futur, la composition de la rame sera renforcée par deux remorques supplémentaires en provenance de la DB, passant ainsi de 7 à 9 voitures. Steve ROD.



Espagne

Les rames à grande vitesse du type 120

Les nouvelles rames à grande vitesse de la série 120 des RENFE ont été mises en exploitation durant l'été dernier. Construites à 12 exemplaires par CAF et Alstom, ces automotrices quadruples ont la particularité de disposer d'un changement automatique de l'écartement des essieux, de façon à pouvoir circuler aussi bien sur les lignes classiques à voies large (1,668 m), que sur les lignes à grande vitesse à écartement standard (1,435 m). Leur puissance atteint 4000 kW sous 25 kV et 2700 kW sous 3 kV. Elles peuvent circuler à 250 km/h sur les lignes à voie normale et 220 km/h sur les lignes à voie large.



PHOTO 70-18 La rame 120 611-9 des RENFE. Yves STEENEBRUGGEN, 17 août 2005.

Autriche : nouvelles locomotives Diesel pour le Zillertalbahnn

Le réseau à voie étroite (0,760 m) du Zillertalbahnn (ZB) reliant Jenbach à Mayrhofen (voir EN LIGNES 51 page 17), a mis en service deux nouvelles locomotives Diesel, numérotées D13 et D14. Construites en 2004 par Gmeinder à Mosbach (D), ces BB sont équipées d'un moteur Diesel Caterpillar de 746 kW et d'une transmission hydraulique Voith L3r4 U2, et peuvent circuler à 70 km/h. Elles sont utilisées aussi bien pour remorquer des trains de marchandises jusqu'à 600 tonnes (dont des wagons à voie normale posés sur des trucks porteurs) que des trains de voyageurs en réversibilité.

La D13 (Gmeinder 5745/2004) attend le départ de Jenbach en tête d'un train de wagons à voie normale posés sur trucks porteurs. Armand BEERLANDT, 5 août 2005.



Roumanie

Nouvelle série 65

Les Chemins de fer roumains ont entrepris la modernisation d'un total de 65 locomotives des séries 60 et 62. Elles sont équipées d'un nouveau moteur Diesel GM 8-710G3A de 1546 kW, d'une nouvelle caisse, d'une nouvelle suspension secondaire (uniquement les 62) et d'une nouvelle électronique de commande. Les machines transformées sont renumérotées 63 (voir EL 69 page 23) et 65.

PHOTO 70-19 La 65-1364-4 (ex. 62-1364) à Orada. Jean-Pierre KOOB, 2 septembre 2005.



Russie : mise en service des nouvelles locomotives du type EP1

Les Chemins de fer russes (RZD) mettent en service une nouvelle série de locomotives électriques 25 kV pour trains de voyageurs, classées dans le type EP1. Construites par l'usine de Novocheerkassk, elles sont appelées à remplacer des machines anciennes de la série ChS2 d'origine tchèque. Les EP1 possèdent trois bogies à deux essieux (Bo'Bo'Bo'). D'une masse totale de 135 t, elles délivrent une puissance continue de 4200 kW et peuvent circuler à 140 km/h. Elles disposent d'un équipement de freinage électrique par récupération. Au 1er juin 2005, 182 d'unités étaient livrées et affectés aux dépôts de Khaborovsk, Krasnojarsk, Kandalakcya et Saratov.



PHOTO 70-20 La EP1-114 des RZD photographiée à Novocheerkassk en février 2005.

Pologne

Emergence des sociétés privées

La privatisation progresse très rapidement sur le réseau polonais. Depuis les premières sociétés apparues le 1er avril 2002, leur nombre ne cesse de progresser. On trouve ainsi les sociétés suivantes : Rafineria Gdanska (produits pétroliers); Pol-Miedz Trans (produits pétroliers); Chem Trans Logistic (une des plus importantes sociétés privées polonaises, présente également en Allemagne depuis juillet 2005, transport de produits chimiques et pétroliers - voir EL 63 p. 24); PKN Orlen; Kopalnia Piasku Szczakowa (charbon); Rail Polska (filiale du Wisconsin Central - trafic essentiellement charbonnier); LHS (exploitant la ligne à voie large reliant l'Ukraine à Katowice); Lotos Kolej (produits pétroliers - voir EL 65 p. 13); Euronaf Tzebinie; Ptkigk Rybnik; Transom Sp. z oho (trafic d'engrais).



PHOTO 70-21 La M62-1186 (ex. 781 312 des Chemins de fer slovaques - Lungansk 1186/1971) de la société Pol-Miedz Trans, à Giogow, le 13 juillet 2005. Cette société, qui a obtenu une licence le 1er avril 2002, remorque des trains de minerais de cuivre entre la mine de Lubin Gomiczy et les fonderies de Wroblin Glogowski. Gregorz KOTLAVZ.



PHOTO 70-22 Les sociétés privées utilisent du matériel ancien acquis d'occasion, notamment auprès des Chemins de fer polonais, un vrai régal pour les amateurs que nous sommes. La société LOTOSK, faisant partie du groupe de la raffinerie de Gdansk, possède plusieurs locomotives Diesel, la plupart originaires des PKP (séries ST43, SM42, SM48). Passage à Bydgoszcz Wschod d'un train de pétrole remorqué par la M62-1535 (ex. 781 415 des Chemins de fer tchèques - Lugansk 1535/1971) et une ST43. Gregorz KOTLAVZ, 8 juillet 2005.

PHOTO 70-23 La ET21-015 (ex. Chemin de fer des sablières de Maszki) de Chem Trans Logistic à Maksymilianowo près de Gdansk, le 7 juillet 2005. Ce type de locomotive a été produit à 726 exemplaires, dont 658 pour les PKP (ET 21.001 à 658) et 68 pour des réseaux industriels (constructeurs PAFAWAG et Dolmel à partir de 1957 sur base des VL22 russes, 2040 kW, 105 km/h, 113 à 120 t). Gregorz KOTLAVZ.



Lituanie : modernisation des 2M62 et commande de locomotives



PHOTO 70-24 La 2M62-0566 sortant de modernisation à l'atelier de Vilnius, le 18 juillet 2005, a été capturée lors du grand voyage PFT dans les Pays baltes. On notera la nouvelle décoration et la présence de la lettre M derrière le numéro inscrit sur la paroi latérale. Les LG possédaient 96 machines du type 2M62 au 1er janvier 2003. Photo PFT.

Les Chemins de fer lituaniens (LG - Lietuvos Geležinkeliai) ont entrepris la modernisation de leur flotte marchandises, avec la modification de 40 machines doubles du type 2M62 (remotorisation avec des nouveaux moteurs Diesel *Caterpillar*) pour un coût total de € 33,6 millions, et la commande de 34 locomotives (+ 10 en option) Siemens du type DE 20 (coût : € 123,4 millions). Elles seront basées sur les ER 20 ("Eurorunner") de la série 2016 des Chemins de fer autrichiens. La principale différence résidera dans les bogies à trois essieux (Co'Co'). Leur livraison s'étalera de juin 2007 à 2009.

Allemagne : des machines MRCE noires

Depuis le début de 2005, la société de leasing "Mitsui Rail Capital Europe B.V." (MRCE) possède quatre locomotives TRAXX de Bombardier : les 185 544 à 547. Elles ont la particularité d'être entièrement peintes en noir. Les deux premières sont prises en leasing par la société "Hafen und Güterbahn Köln" (HGK), les deux suivantes par les sociétés MWB et PRESS.

PHOTO 70-25 Le 1er septembre 2005, passage à Köln Süd de la 185 544 prise en leasing par le HGK. La machine est utilisée depuis le 22 août 2005 pour remorquer deux fois par semaine des trains de lignite entre Frechen et Untervaz en Suisse, pour le compte de la société RBS, filiale de Rheinbraunn, exploitant les mine de lignite dans la région de Köln. J-L VANDERHAEGEN.



Etranger en bref...

PAYS-BAS - SLOVAQUIE

● La compagnie privée slovaque BRKS a racheté d'occasion cinq autorails Diesel triples du type DE III (plan U) des NS (voir *EL 61* page 11). BRKS prévoit de les utiliser dès 2007 sur des nouvelles relations rapides au départ de Bratislava vers l'est de la Slovaquie.

HONGRIE

● Les Chemins de fer hongrois (MAV) ont commandé chez *Stadler* en Suisse une série de 30 automotrices quadruples du type FLIRT, assortie d'une op-

tion pour 30 rames supplémentaires. Le contrat comprend également leur entretien pour une période de 30 ans. Ce matériel est destiné au trafic suburbain autour de Budapest.

PAYS-BAS

● Les NS ont commandé chez *Bombardier* 35 automotrices dérivées des 425/435 de la DB. D'une valeur de € €€€ millions, le contrat porte sur 18 rames quadruples de 300 places et 17 rames sextuples de 450 places, assorti d'une option pour 16 rames quadruples et 16 rames sextuples supplémentaires. Elles se distingueront des automotrices

de la DB par de nouvelles faces avant et un aménagement plus ouvert. Livrables de septembre 2008 à octobre 2009, elles seront utilisées pour les services locaux autour d'Amsterdam, Utrecht et Rotterdam, et permettront la réforme des anciennes automotrices type 64 (Plan T et V) "nez de chien".

AUTRICHE

● Les ÖBB ont commandé 60 automotrices supplémentaires du type "Talent", portant ainsi le total à 171 unités (séries 4023 et 4024). Certaines seront bitension 15 + 25 kV (série 4824). Livraison prévue en 2007 et 2008.

SORTIES DE RÉVISION

743 : 30-09-05 M
759 : 09-09-05 M
764 : 07-11-05 M
771 : 29-08-05 M

DEMOLITIONS

5140 : 2005 Aubange
5153 : 2005 Aubange
5179 : 2005 Aubange
6270 : 2005 Aubange
6279 : 2005 Aubange
8440 : 10-05 FSR
8452 : 10-05 FSR

8453 : 10-05 FSR

VENTES

968 : 10-05 Visali
7304 : CFV3V 09-05
8055 : 11-05 Ventura Fransesco (It)
8465 : 10-05 Visali (It)

ABRÉVIATIONS

FBM : Bruxelles-Midi
FGH : Saint-Ghislain
FHS : Hasselt
FKR : Merelbeke
FNND : Antwerpen-Noord

FSR : Schaerbeek
GCR : Charleroi-Sud
I / INF : INFRABEL
IFB : Inter-Ferry-Boat
It : Italie
LC : révision confort
LT : révision technique1
M : modernisée
NK : Kinkempois
RI : révision intermédiaire
RG : révision générale
UM : en unité multiple
++ : démolition

Locomotives électriques

série 13

● Les 13 ont été victimes ces derniers temps de plusieurs accidents, dont deux ayant entraîné des dégâts importants aux 1305 et 1354 (prise en écharpe avec la 316 à Leuven en septembre) et les 1326 + 1328 (collision à Zeebrugge le 14 octobre). Les quatre machines se trouvent à Salzennes pour réparation.

séries 22/25

● Le roulement des 22/25 est maintenu pratiquement inchangé au-delà du 11 décembre 2005. Il comporte toujours 12 journées (voir *EN LIGNES* 64 page 25), avec comme seule modification la suppression de la traction des trains 7073 Gent-St.Pieters - Bruxelles-Midi, 7889 Bruxelles-Midi - Braine-le-Comte, 7893 Braine-le-Comte - Schaerbeek et 8021 Etterbeek - Aalst. En échange, on trouve une nouvelle relation Schaerbeek -

Sint-Niklaas et retour :

- 7010 St-Niklaas 07.36 - Schaerbeek 09.09
- 8021 Schaerbeek 17.21 - St-Niklaas 18.59

● Un autre dossier qui traînait depuis plusieurs années a été clôturé, malheureusement par un renoncement. Il s'agit de la vente de locomotives de la série 25 en Italie.

série 23

● La modernisation envisagée des locomotives de la série 23 dont nous faisons état du projet dans notre précédent numéro, serait remise en question, l'idée d'une éventuelle modernisation

semblant abandonnée.

● Le 7 d'août, la 2302 a été violemment percutée par une rame qui refoulait. Au vu des dégâts, il est envisagé de la réformer. On se rappellera que les parois latérales de la 2302 avaient été modifiées dans le but d'améliorer la ventilation de la salle des machines et ainsi réduire les courants d'air très gênants, surtout en hiver, dans les postes de conduite. A cette fin, des grilles semblables à celles équipant les 21/27 furent placées, tandis que les hublots furent déplacés au bas des parois. Nous reviendrons dans nos prochaines éditions sur cette machine.

Et les nouvelles locomotives?

Tel le monstre du Loch Ness, la commande de la nouvelle série 14 refait surface. On apprend en effet que dans le plan d'investissement 2005-2007, une enveloppe de € 71 millions est prévue pour l'acquisition de 60 locomotives électriques et 35 Diesel. Il semblerait que, dans un premier temps, une nouvelle tranche de 35 machines de la série 13 serait commandée, lesquelles seraient toutefois tricourant (3, 15 et 25 kV), et numérotées 1361 à 1395. D'autres échos parlent d'une nouvelle série 14, ou encore d'engins Diesel... Difficile de s'y retrouver, à suivre donc...

PHOTO 70-88 Passage à Etterbeek sur la ligne 50A Gent-Sint-Pieters - Bruxelles-Midi du train P7009 Oostende - Schaerbeek, tracté par la 1606 et remorquant comme véhicule la 1605.

Pierre HERBIET.





PHOTO 70-26 Depuis le 5 septembre 2005, les 16 assurent la traction des trains P 7006 Oostende 06.58 - Schaerbeek 08.38 et 8003 Schaerbeek 16.43 - Oostende 18.05. Ces trains sont composés d'une rame complète de voitures du type M4 modernisées. Le 11 octobre 2005, passage du 8003 dans les environs de Wambeek. Pierre HERBIET.

En service régulier, les 22/25 n'atteignent plus Montzen. Le 2 septembre 2005, la 2214 remorqua exceptionnellement le train 54268 entre Montzen et Antwerpen-Noord, photographié à la sortie du tunnel de Veurs. Laurent JOSEPH.



Nouvelle série 56

Ce n'est pas nouveau : on sait que B-Cargo souhaiterait disposer de nouvelles locomotives Diesel de grande puissance. C'est ainsi que le Conseil d'Administration de la SNCB a approuvé le 10 novembre 2005 le principe d'achat de 35 locomotives Diesel de ligne destinées à remplacer les 55. Ces nouvelles machines formeront la série 56.

En outre, on a appris que la SNCB avait lancé un appel d'offre pour la location de trois locomotives Diesel (plus deux en option) pour une période de 3 à 5 ans. Ces machines doivent être homologuées non seulement pour le réseau belge, mais également pour le réseau français. Leur puissance minimum doit être de 2000 kW et leur vitesse de 120 km/h. Il semblerait que ce leasing serait lié à une éventuelle remise en service de la ligne Valenciennes - Quivrain.

série 55

● A partir du 11 décembre 2005, les 55 ATB reprendront aux 77 ATB les trains d'autos circulant entre Genk-Ford et le port de Sloer aux Pays-Bas. Le but est de récupérer deux locomotives de la série 77 ATB "Rhin d'Acier" plus utiles ailleurs vu leur capacité à circuler aussi en Allemagne.

série 82

● La 8249 acquise en août 2005 par

série 84

Inter Ferry Boats (IFB - voir EN LIGNES 69 page 33) a repris du service dans l'usine sidérurgique ALZ de Genk. Elle remplace notamment la 8450 gravement avariée à son moteur Diesel.

● La 8465 a été vendue à la société italiennne Visall. Elle a quitté l'atelier de Charleroi-Sud sur camion le 11 octobre 2005, à destination de l'Italie.

série 91

● Les 8440, 8452 et 8453 garées de-beek, ont été féralillées sur place dans le atelier de Schaar-puis longtemps à l'atelier de Schaar- courant du mois d'octobre.

● La 9122, vendue à IFB, a quitté l'atelier de Charleroi-Sud par camion le 19 octobre 2005, à destination de l'atelier d'Antwerpen-Noord pour y subir le même lifting de la caisse que la 9142.

PHOTO 70-27 Comme déjà signalé dans notre précédent EN LIGNES, la 9142 vendue à Inter-Ferry-Boats (IFB) a subi d'août à octobre une révision de sa caisse et a reçu une nouvelle décoration à l'atelier d'Antwerpen-Noord. Elle devrait reprendre du service chez Roziers à Terre.

Baert TIERENS.



L'ex 9157, acquis en novembre 2004 par la société A.S.A. d'Hemiksem, a subi une révision à l'occasion de laquelle sa caisse a été repeinte dans une livrée verte pâle. Elle est actuellement utilisée par la société SATI dans le port d'Antwerpen. Roger CRICKELAIRE, 12 octobre 2005.



LA FIN DES TRIPLETTES SUR LES TRAINS D'YVES-GOMEZÉE

Depuis le démarrage le 12 juillet 2004 des trains de pierre calcaire entre la carrière Solvay "Les Petons" d'Yves-Gomezée et les fours à chaux de Millingen en Allemagne (voir *EN LIGNES* 62 page 42, *EN LIGNES* 63 page 40 et *EN LIGNES* 64 pages 40-41), tous les trains étaient tracés via le point-frontière de Montzen - Aachen West. Entre Yves-Gomezée et Monceau, la traction était assurée par une paire de locomotives de la série 77/78. A Monceau, une troi-

sième machine était ajoutée aux deux premières, afin de pouvoir gravir sans problème la section en forte rampe Visé - Montzen de la ligne 24.

Depuis le 4 septembre 2005, ces trains circulent désormais via les Pays-Bas : Visé - Maastricht - Venlo - Viersen - Moers, et sont remorqués de bout en bout par deux locomotives de la série 77 ATB, évitant ainsi les deux changements de traction qui étaient nécessai-

res : le premier à Montzen, le second à Aachen West.

Avec ce nouvel itinéraire, trois changements de front sont réalisés, à Monceau (pour permettre un relais de conducteurs), à Venlo (NL) et à Viersen (D). Une fois arrivés à Moers, les 77 ATB cèdent la traction des trains à la société privée NIAG (Niederrheinische Verkehrsbetriebe AG), laquelle conduit les trains jusqu'aux fours à chaux de Millingen.

Horaire des trains desservant la carrière "Les Petons" appliqué depuis le 4 septembre 2005

48555 ①-⑤ RPET 14.52 - LNC 15.54/19.05 - Moers 02.51
 48556 ①-⑤ Moers 17.25 - Venlo 19.30/20.32 - LNC 01.00/03.35 - RPET ①-⑤ 04.25
 49303 ⑥ RPET 14.52 - LNC 15.54/20.43 - Venlo 00.58/07.14 - Moers 10.05
 49304 ⑦ Moers 12.00 - Maastricht 16.06 - LNC 19.50/03.24 - RPET 04.25
 48582 ②④ LNC 10.12 - RPET 12.08

Attention aux changements de jour intervenant après 24.00 (par exemple, le train 49303 circulant le samedi arrive à Moers à 10.05 le dimanche) !

Abréviations :

LNC : Monceau

RPET : raccordement Les Petons (Yves-Gomezée)

①-⑤ : du lundi au vendredi, ②④ : le mardi et jeudi, ⑥ le samedi, ⑦ le dimanche

Le 3 septembre 2005, pour la dernière fois le train de pierre calcaire 48555 en provenance de la carrière Solvay "Les Petons" d'Yves-Gomezée, est tracté entre Monceau et Montzen par un couplage de trois locomotives du type 77/78 (7743 + 7829 + 7737).
 Le train approche de la gare de Visé.

Laurent JOSEPH.





Le 49304, tracté par les 7781 et 7772, en passage dans la gare de Reuver située sur la ligne à simple voie reliant Venlo à Roermond.
Michel DE ESCH, 2 octobre 2005.





Le lundi 17 octobre 2005, passage à Krefeld Hohenbudberg de la rame vide 48556 tiré par les 7782 et 7784. On remarquera l'état négligé de la voie allemande; le désherbage et le débroussaillage des lignes y sont en effet réduits au strict minimum...

Christian VANHECK.



Ci-dessus : en gare de Venlo, les 7786 et 7775 attendent de partir à vide vers Moers pour aller chercher le train 48556. A droite, des locomotives électriques de Raillion stationnent en attente de leur prochain service.

Christian VANHECK, 19 septembre 2005.



Ci-contre : le train 48556 prêt au départ à Moers. C'est la société privée NIAG qui assure le transfert des trains de et vers Millingen. A droite, on voit la machine n°1 du NIAG. Il s'agit d'une locomotive Diesel du type G1204 BB de MaK construite en 1981. Lundi 12 septembre 2005.

Christian VANHECK.

Automotrices Autorails

automotrice 106 TBL2

● On se rappellera que l'automotrice 106 TBL2 servant de laboratoire pour la mise au point de nouvelles signalisations, avait été gravement tamponnée au dépôt de Kinkempois le 4 février 2005. Il avait été envisagé de remplacer l'élément endommagé par une voiture provenant d'une automotrice postale. Il n'en sera rien. Il a en effet été décidé de transformer l'automotrice 219 pour remplacer la défunte 106.

série 961-975 "Postales"

● En octobre 2005, la 968 a été vendue à la société italienne Visali. Après la récupération de certains éléments, elle sera démolie par le ferrailleur Van Neyghem au chantier de Gent-Grootdok.

série 41

● L'autorail 4109, victime d'un incendie à Erquelines le 5 avril 2005, a été transféré en septembre de l'atelier de Charleroi-Sud vers l'Atelier Central de Mechelen pour réparation.



*Le 20 juin 2005, une rame Thalys défectueuse fut évacuée, encadrée par deux 62/63 TBL, ici en passage à Eppegem sur la ligne 27.
Wim DE RIDDER.*

*Les ICE ne sont pas moins victimes d'avaries que les Thalys. Le 18 septembre 2005, ce fut en effet au tour de la rame 4651 des NS d'être rapatriée de l'atelier de Forest-Midi vers Aachen Hbf par les 6227 + 6313 TBL. Le convoi est immortalisé sur la ligne 36 à Neerwinden, entre Tienen et Landen.
Michel HANSENS.*



Wagons - voitures

Modification aux Falns 1000F9

430 wagons-trémies Falns du type 1000F9 sont en cours de modification depuis le début de l'année à l'Atelier Central de Gentbrugge. Sur tous ces wagons, les bogies du type DB 665 sont remplacés par de nouveaux bogies du type Y25 Lsd1 (sur les 1001F9, il s'agit de bogies récupérés sur des wagons du type Ss 3514E1 envoyés à la mitraille). Ces bogies permettent d'augmenter la charge par essieu de 20 à 22,5 tonnes. La modification comprend également le renforcement des organes de traction, sauf sur 66 wagons 1004F9.

1001F9

Cent wagons ont été loués à *Railion Nederland*. Avant leur départ, en plus des modifications citées ci-avant, ils ont subi une révision. Ils ont été renumérotés dans le type 1001F9 et immatriculés aux Pays-Bas (n° UIC 82 84 664 0 000 à 099). Les premiers wagons ont quitté la Belgique en février 2005. Les derniers wagons seront fournis avant la fin de l'année.

1002F9 et 1003F9

225 Falns sont loués à *Sea-Rail*. Les 100 premiers, réinventoriés dans le type 1002F9, ont été équipés d'un système d'ouverture des portes unique en Europe, développé par Gentbrugge en collaboration avec *Sea-Rail* et la firme *Bolenz & Schaëffer*. Cet équipement comprend un dispositif de commande à distance. L'ouverture des portes est ainsi très aisée, alors qu'auparavant l'ouverture manuelle exigeait beaucoup d'efforts. Ils sont engagés sur le trafic de charbon entre le port d'Antwerpen et la cokerie de Creutzwald en Lorraine.

Les 150 suivants sont repris sous le type 1003F9.

1004F9

105 Falns sont réinventoriés dans le type 1004F9. Le renforcement des organes de traction ne concerne que 39 wagons. Ces wagons restent utilisés par B-Cargo.



Le Falns 82 84 664 0 096-1 sorti d'atelier le 12 juillet 2005; il est photographié à Amersfoort le 2 août 2005. Ci-dessous : détails de sa renumérotation. Le nouveau système de marquage de son numéro UIC n'est pas encore appliqué (voir EN LIGNES 69 page 37). J.H.M. NAHON.



PHOTO 70-29 Les wagons 1002F9 et 1003F9 sont donnés en locations à *Sea-Rail* et utilisés pour le trafic de charbon vers la Lorraine. Ici, le Falns 1002F9 n° UIC 85 88 664 0 121-0 incorporé dans le train 49813 Antwerpen-Zandvliet - Creutzwald en passage à Ronet le 30 août 2005. On remarquera le dispositif de commande des portes placé sur le côté arrière de la caisse en haut des buttoirs.

Pierre HERBIET.

Location de Shimms à Railion Nederland

Depuis le mois de juillet, B-Cargo a donné en location à Railion Nederland une série de dix wagons porte-coils couverts du type Shimms 3514D5. Ils remplacent d'anciens wagons NS qui ne sont plus révisés. Leur numéro UIC est adapté avec le code 84 NL au lieu de 88 B.

Le Shimms 3614D5 n° UIC 31 84 NL 477 4 640-1 (ex. 31 88 B 477 4 640-7) à Amserfoort, le 9 août 2005.

J.H.M. NAHON.



PHOTO 70-30 On se rapellera que trois voitures I10 furent incorporées dans le train-expo "Coca Cola" qui a parcouru l'Europe durant l'été dernier (voir EN LIGNES 69 page 39). De retour de Rotterdam, deux des trois voitures ont dû subir des modifications à l'Atelier Central de Mechelen avant de poursuivre leur périple. Le 16 août 2005, la 2316 ramène de Mechelen les deux voitures (17248 et 17259) vers Forest-Voitures, afin de les incorporer dans l'EN "Jan Kiepura" pour leur transfert vers l'Allemagne. Leur retour vers la Belgique s'est déroulé au milieu du mois de septembre, dépourvues de leur décoration spéciale.

Simon DE RIDDER.



Des voitures M2 toujours actives!

Même après le retrait du service des 30 dernières voitures du type M2 le 12 décembre 2004 (voir EN LIGNES 67 page 45), deux voitures sont toujours utilisées à Mons pour le transport du personnel de l'Atelier Central de Cuesmes. Le matin, la rame quitte Mons vers 07.45, le soir, elle quitte l'atelier vers 16.20. C'est une locomotive de la série 77 ou occasionnellement 73 qui assure maintenant le service. Pour rappel, la traction de ce parcours a longtemps été confiée à un locotracteur de la série 91 de la gare de Mons.



PHOTO 70-31 En fin d'après-midi, départ du train de service du raccordement de l'Atelier Central de Cuesmes vers Mons.

Pierre HERBIET, 21 septembre 2005.

PHOTO 70-32 Garage de la rame dans le faisceau de Mons-Aviation. A l'extrême droite, on voit des voitures M2 garées en attente de démolition ou d'une hypothétique revente.

Pierre HERBIET, 21 septembre 2005.



Divers

Ligne 24 : suite de la saga de l'électrification de la section frontalière

Les travaux d'électrification de la section frontalière de la ligne 24 entre Montzen et le tunnel de Gemmenich devraient reprendre après plusieurs semaines de pause.

La mise sous tension ne devrait toutefois pas intervenir avant 2007, année où le tunnel d'Aachen-Süd (le Buschtunnel, entre Aachen Hbf et la frontière belge) sera fermé durant plusieurs mois pour cause de réfection, ce qui nécessitera le détournement de tous les trains via Aachen West et Montzen.

Suppression du trafic de betteraves

Cet automne, aucun train de betteraves n'a circulé sur le réseau. Les trains qui reliaient Poperinge et leper à la sucrerie de Moerbeke n'ont en effet plus été mis en marche, entraînant un trafic journalier supplémentaire de plus d'une centaine de camions sur nos routes déjà saturées...

Une nouvelle série de timbres

La SNCB a émis en octobre 2005 une nouvelle série de timbres ferroviaires ayant pour thème la nouvelle structure du Groupe SNCB, laquelle comprend depuis le début de 2005 trois entités : SNCB-Holding, Infrabel et la SNCB-Exploitant ferroviaire. La série se compose d'une bandelette de trois timbres de chacun € 3,00 illustrant les trois sociétés. Ces timbres sont uniquement disponibles à l'adresse suivante : SNCB-Holding Centre philatélique - H-AD.123 section 80-1 - Rue de France 85 - 1060 Bruxelles - Ouvert le lundi, mardi, jeudi et vendredi de 10 à 12h - ☎ +32.(0)2.525.22.54.



Feu vert pour la libéralisation du trafic voyageurs

Le Parlement européen a voté au début du mois d'octobre l'ouverture complète à la concurrence du trafic voyageurs dans toute l'union européenne.

Cette libéralisation interviendra dès le 1er janvier 2008 pour le trafic international, et en 2012 pour le trafic national. Le projet doit toutefois encore être approuvé par chaque Etat membre.

Des compensations en cas de retard

Le Parlement européen a approuvé un projet visant à indemniser les voyageurs en cas d'annulation ou de retards importants. Le remboursement serait de 25 % après une heure de retard, de 50 % au-delà de deux heures, et de 75 % après trois heures, et ce aussi bien pour le trafic intérieur qu'international. Le texte prévoit même l'obligation pour les sociétés ferroviaires d'assister les voyageurs en cas de retard.

Ligne 86 : fermeture de la section Leuze - Frasnes

Cette fois, le couperet est tombé : la section Leuze - Frasnes de la ligne 86 sera fermée le 31 décembre 2005. Le dernier client de la ligne, les Engrais Rosiers à Moustier, a été prié de trouver une autre solution... Il ne subsistait donc plus en service commercial que la section De Pinte - Ronse de cette ligne qui autrefois reliait De Pinte à Blaton par Oudenaarde et Leuze.

Le 26 octobre 2005, un des tout derniers trains d'engrais circulait sur la ligne 86 entre Frasnes et Leuze. Le train, remorqué par la 7824, arrive à Leuze. Les participants du voyage PFT du 15 octobre ont eu l'occasion de parcourir une ultime fois cette ligne... Wim DE RIDDER.





Treski, tel est le nom donné par la SNCB au nouveau train de neige qui circulera à partir du 23 décembre au départ d'Oostende vers l'Autriche. Pour rappel, il ne sera composé que de voitures I10 de seconde classe (13 voitures en composition normale de base) et n'aura aucun service à bord (pour plus de détails voir *EN LIGNES 68*, page 44). Au départ d'Oostende, il circulera tous les vendredis du 23 décembre 2005 (sauf le 30 décembre, avancé au 29) au 10 mars 2006 (à vide le 17 mars). En sens inverse, il quittera Innsbrück le vendredi 30 décembre et tous les samedis du 7 janvier au 18 mars 2006 (il roulera également, mais à vide le 24 décembre 2005). Voici l'horaire du Treski et les gares d'embarquement et de débarquement (à l'exclusion d'Aachen Hbf qui est un arrêt de service pour échange de locomotive) :

	treski 13221 ↓	treski 13220 ↑
Oostende	20.57	10.59
Brugge	21.11/21.14	↑ 10.45/10.47
Gent St. P.	21.37/21.40	↑ 10.20/10.22
Bruxelles-Midi	22.10/22.24	↑ 09.48/09.52
Bruxelles-Nord	22.30/22.32	↑ 09.38/09.41
Leuven	22.54/22.56	↑ 09.02/09.16
Liège-Guillemins	23.43/00.01	↑ 08.14/08.18
Verviers	00.22/00.24	↑ 07.53/07.54
(Aachen Hbf)	00.50/01.02	↑ 07.12/07.30
München Oost	09.55/09.57	↑ 22.39/22.44
Rosenheim	10.36/10.49	↑ 21.39/21.50
Kufstein	11.12/11.16	↑ 20.58/21.02
Wörgl	11.27/11.37	↑ 20.43/20.47
Jenbach	11.55/11.57	↑ 20.22/20.24
Innsbrück	12.22	↑ 19.57

L'horaire du *Treski* circulant le 29 décembre 2005 au départ d'Oostende est quelque peu adapté, avec horaire décalé au-delà de Aachen pour une arrivée à Innsbrück à 13.38; de même au retour, le 30 décembre 2005 : départ inchangé, mais horaire décalé à partir de Kufstein avec arrivée à Oostende à 10.59.

Bergland Express

Tout comme l'année dernière, TTC remet en marche le "Bergland Express". Le train sera toujours scindé à Wörgl, avec une tranche vers Innsbrück et une vers Zell am See (au lieu de San Candido). Au départ de Bruxelles-Midi, il circule les vendredis du 30 décembre 2005 au 10 mars 2006. Au départ de Zell am Zee et Innsbrück, il circule les samedis du 7 janvier 2006 au 18 mars 2006.

	13227	13226
Bruxelles-Midi	20.32	08.37
Bruxelles-Nord	20.38/20.40	↑ 08.28/08.31
Leuven	21.05/21.07	↑ 08.03/08.05
Liège-Guill.	21.56/21.58	↑ 07.11/07.17
Aachen Hbf	23.03/23.15	↑ 06.06/06.20
Kufstein	08.09/08.11	↑ 20.20/20.22
Wörgl	09.38/09.44	↑ 19.45/20.09
Jenbach	10.00/10.02	↑ 19.25/19.27
Innsbrück	10.23	↑ 19.01
	13827	13826
Wörgl	09.53	↑ 19.46
Hopfgarten i/T	10.01/10.11	↑ 19.36/19.38
Kirchberg	10.26/10.29	↑ 19.10/19.22
Kitzbühel	10.37/10.40	↑ 18.59/19.02
St. Johann i/T	10.47/10.50	↑ 18.49/18.52
Fieberbrunn	10.56/10.58	↑ 18.42/18.44
Saalfelden	11.20/11.22	↑ 18.17/18.19
Zell am Zee	11.32	↑ 18.07

Trains-Autos EETC

Durant l'été 2006, la société privée EETC (Euro-Express-Treincharter) envisage de remettre en route deux trains-autos au départ de 's Hertogenbosch à destination d'Avignon et de Narbonne.

Le premier circulera les vendredis du 9 juin au 22 septembre 2006 (s' Hertogenbosch départ 18.07 - Avignon arrivée 07.30), avec retour les samedis du 10 juin au 23 septembre 2006 (Avignon départ 19.11 - 's Hertogenbosch 08.02).

La seconde relation circulera les dimanches du 25 juin au 3 septembre 2006 (s' Hertogenbosch 18.07 - Narbonne 10.08) et les lundis du 26 juin au 4 septembre 2006 (Narbonne 16.38 - 's Hertogenbosch 08.06).

Ces deux relations ne feront que traverser la Belgique, sans arrêt commercial (Visé, passage à 20.27 à l'aller et 06.12 au retour).

L'EC Vauban en matériel suisse

A partir du 12 décembre 2005, l'EC "Vauban" ne comportera plus de voitures I11 dans sa composition, mais uniquement du matériel suisse. Une voiture SNCB du type I6 B assurera un renfort uniquement entre Bruxelles-Midi et Basel. Les voitures I11 libérées seront engagées sur un nouveau train P Liège - Bruxelles et retour circulant via la LGV 2 (voir page 33).

L'EC "Iris" Bruxelles-Midi - Zürich et Chur - Bruxelles-Midi restera assuré intégralement avec des voitures CFF.

Le Jan Kiepura supprimé !

La décision est tombée le 26 septembre dernier : l'EN "Jan Kiepura" Bruxelles - Minsk / Moscou ne circulera plus au départ de la Belgique à partir du 12 décembre prochain; son origine et terminus étant reporté à Aachen Hbf. Au début du mois de septembre, il était pourtant prévu de le maintenir jusqu'à Bruxelles, avec même arrêt commercial à Liège-Guillemins. Il est vraiment regrettable que cette décision a été prise, alors que sa fréquentation au départ de la Belgique était en constante augmentation. Les voyageurs devront donc emprunter un Thalys ou un ICE jusqu'à Aachen Hbf avec tout les désagréments d'une rupture de charge le tout couronné par une hausse du coût du billet...

Le retour des Trains-Autos?

La société privée TTC (The Train Company) a demandé des sillons horaires pour des projets de deux relations Auto-Trains au départ de Denderleeuw. Le premier rejoindra Narbonne avec embarquement à Bruxelles-Midi, -Nord, -Luxembourg, Namur et Arlon (pas d'arrêt commercial à Luxembourg) et arrêts intermédiaires à Avignon, Nîmes, Montpellier, Agde et Beziers (débarquement des autos à Avignon et Narbonne). Le second circulera jusqu'à Bologna via Luxembourg et München avec embarquement possible à Bruxelles-Midi, -Nord, -Luxembourg, Namur, Arlon et Luxembourg, et arrêts intermédiaires à Kufstein, Innsbrück, Brennero, Fortezza, Bolzano, Trento, Verona et Padova (déchargement des autos à Verona et à Bologna). Ce train aura la particularité de quitter Denderleeuw très tôt, à 12.55, ce qui sera particulièrement intéressant pour les photographes ! Les deux trains seront exclusivement composés de matériel SNCB : voitures-lits T2 et AB30, voitures-couchettes, voiture-restaurant et fourgons porte-autos. Voici les horaires projetés de ces trains :

	1420 ↓	1422 ↑
Denderleeuw	17.38	06.49
Bruxelles-Midi	17.53/17.58	↑ 06.23/06.32
Bruxelles-Nord	18.05/18.08	↑ 06.12/06.16
Bruxelles-Luxembourg	18.17/18.23	↑ 06.00/06.03
Namur	18.59/19.03	↑ 05.22/05.25
Arlon	20.37/20.57	↑ 03.54/03.57
(Luxembourg-Triage)	21.15/21.34	↑ 02.46/03.33
(Metz)	22.25/22.45	↑ 01.50/01.52
Avignon-Ville	05.44/05.55	↑ 18.50/19.08
Nîmes	06.26/06.28	↑ 18.19/18.21
Montpellier	07.00/07.02	↑ 17.51/17.53
Agde	07.33/07.35	↑ 17.15/17.17
Beziers	07.49/07.51	↑ 17.00/17.02
Narbonne	08.07	↑ 16.43

1420 : départ tous les vendredis de Denderleeuw du 23 juin au 1er septembre 2006

1422 : départ de Narbonne tous les samedis du 24 juin au 2 septembre 2006.

	13231 ↓	13230 ↑
Denderleeuw	12.55	12.00
Bruxelles-Midi	13.11/13.18	↑ 11.30/11.44
Bruxelles-Nord	13.24/13.26	↑ 11.20/11.23
Bruxelles-Luxembourg	13.35/13.38	↑ 11.04/11.11
Namur	14.20/14.34	↑ 10.21/10.26
Arlon	16.00/16.02	↑ 08.54/08.56
Luxembourg	16.21/16.41	↑ 08.20/08.35
(Wasserbilibig)	17.20/17.38	↑ 07.47/07.49
(München Ost / Laim)	02.55/03.11	↑ 00.38/01.01
Kufstein	04.18/04.28	↑ 23.37/23.39
Innsbrück	05.18/05.24	↑ 22.44/22.46
Brennero	06.02/06.14	↑ 21.54/22.10
Fortezza	06.44/06.46	↑ 21.11/21.13
Bolzano	07.22/07.26	↑ 20.30/20.32
Trento	07.55/07.57	↑ 19.53/19.55
Verona PN	09.00/09.23	↑ 18.39/19.01
Padova CM	10.23/10.24	↑ 17.02/17.07
Bologna	11.43	↑ 15.03

13231 : départ tous les vendredis de Denderleeuw du 23 juin au 1er septembre 2006

13230 : départ de Bologna tous les samedis du 24 juin au 2 septembre 2006.

PHOTO 70-34 A la suite du remplacement d'un pont à Verrijk sur la ligne 36 entre Tienen et Leuven, la circulation des trains a été totalement interrompue le dimanche 23 octobre 2005 sur ce tronçon. De ce fait, l'EN 348 "Jan Kiepura" Moscou/Minsk - Bruxelles-Midi dut être détourné par les lignes 125 bis, 125 et 130 Kinkempois - Namur - Bruxelles. Watermael. Jean-Luc VANDERHAELEN.



Investissements en baisse

Pour la période 2005-2007, la SNCB investira un montant de € 4,789 milliards se répartissant dans ses trois entités de la manière suivante :

INFRABEL € 3,3 milliards. Cette somme comprend notamment les réalisations suivantes :

- maintien en bon état de l'infrastructure actuelle (€ 878 millions);
- achèvement de la ligne à grande vitesse Antwerpen - Pays-Bas (€ 453 millions) et Liège - frontière allemande (363 millions);
- diabolos de Zaventem (€ 114 millions);
- mise à double voie de la ligne 147 Fleurus - Auvelais;
- réseau RER (€ 129 millions pour le tunnel de Josaphat, € 133 millions pour la ligne Bruxelles - Ottignies; € 101 millions pour la ligne Bruxelles - Nivelles, € 99 millions pour la ligne Bruxelles - Denderleeuw);
- modernisation de la ligne Bruxelles - Luxembourg (€ 73 millions);
- tunnel de Liefkenshoek (€ 146 millions) et modernisation des installations dans le port d'Antwerpen (€ 65,1 millions);
- modernisation des gares de Mons, Bruxelles-Central, Leuven, Gent-St.-P., Brugge (210 millions);
- € 152 millions seront consacrés dans les ateliers Infrabel, pour l'acquisition d'engins spéciaux et pour moderniser l'outil informatique;
- modernisation des cabines de signalisation (€ 187,4 millions);
- GSM-R (€ 86 millions).

SNCB € 947 millions. Cette somme sera investie pour :

- l'acquisition de 90 voitures supplémentaires à double étage du type M6 (€ 79 millions);
- 60 locomotives électriques et 35 Diesel (série 79) (€ 71 millions);
- 80 automotrices triples pour le RER,
- trois rames à grande vitesse commandées chez *Ansaldo* pour les liaisons Bruxelles - Amsterdam (€ 79 millions);
- nouveaux wagons de marchandises et modernisation d'une partie du parc (€ 61 millions);
- rénovation des rames TGV et équipement de signalisation à bord (€ 79 millions);
- travaux préparatoires pour la construction de deux nouveaux ateliers de traction à Melle et à Angleur en remplacement de ceux de Merelbeke et de Kinkempois (€ 37 millions);
- modernisation et équipement d'installations (car-wash, plate-forme de nettoyage (€ 168 millions),
- équipement GSM-R et ETCS (€ 60



Pour le lancement d'une nouvelle bière baptisée "Loetepoepebie" à Bissegem, le 4403 du Stoom Centrum Maldegem a effectué le 23 septembre 2005 des navettes entre Kortrijk et Menen. A cette occasion, l'automotrice a également parcouru la ligne industrielle internationale Menen - Menen frontière (ex. ligne 65), au bout de laquelle est raccordé le chantier de ferrailage "Galloo France S.A.", dont les installations sont à cheval sur deux pays : la France et la Belgique !

Bruno MALFAIT.

millions).

SNCB-HOLDING € 284 millions, qui seront utilisés pour :

- amélioration de l'accueil et de l'information dans les gares (notamment Charleroi-Sud, Liège-Guillemins, Namur, Antwerpen-Centraal, Bruxelles-Nord, Bruxelles-Luxembourg, Bruxelles-Central, Berchem, Gent-St.-Pieters, ainsi que dans les futures gares RER);
- aménagement de nouveaux parkings (Gembloux, Mons, Saint-Ghislain, Ans, Charleroi-Sud, Liège-Guillemins, Antwerpen-Centraal, Huy, Gent-St.-P., Brugge, Hasselt, Oudenaarde, et dans les gares de la zone RER);
- sécurisation des installations et mise en place d'un système de télésurveillance dans les gares;
- modernisation des cabines de signalisation à charge de SNCB-Holding.

Cette somme est réduite par rapport au montant initialement prévu, entraînant le report de plusieurs projets, parmi lesquels :

- la mise à 3 voies de la section Brugge - Dudzele de la ligne 51 et de la ligne 130 entre Auvelais et Ronet;
- aménagement de l'infrastructure des gares de Bruxelles-Midi, Bruxelles-Chapelle et Liège-Guillemins;
- l'amélioration de l'accueil des voyageurs à Arlon, Liedekerke, Huy,

Bruxelles-Nord et Etterbeek.

SNCB : résultats dans le vert !

Pour le premier semestre de 2005, le résultat opérationnel de la SNCB était positif, avec € 77,6 millions (contre une perte de € 41,9 millions en 2004). En tenant compte des charges financières, amortissements et provisions, le résultat du groupe reste négatif : € 62,6 millions contre € 81,5 millions en 2004.

Ces bons résultats sont notamment dus à la forte hausse du nombre de voyageurs et à une meilleure gestion des coûts de l'entreprise. Côté marchandises, on enregistre une hausse de 5,4 % du chiffre d'affaires (€ 171,9 millions).

Le tonnage quant à lui a progressé de 1 % (29,94 millions de t/km), malgré la diminution de 10 % de l'activité liée à la sidérurgie, mais grâce à l'augmentation du transport combiné (+ 17 %).

Le chiffre d'affaires de la SNCB s'élève à € 499,3 millions. Le transport intérieur accuse une augmentation de 9,8 % de son chiffre d'affaires. Pour le trafic international, les chiffres sont en hausse de 8,6 %, grâce à la forte hausse du nombre de voyageurs dans les trains à grande vitesse. Infrabel a enregistré un ré-

Changement d'horaires du 12 décembre 2005

En complément aux nouveautés déjà annoncées dans notre précédent *EN LI-GNES* page 38, voici d'autres changements qui interviendront le 11 décembre 2005 :

- une nouvelle liaison P directe Liège ↔ Bruxelles circulera via la LGV 2 . Il s'agit des trains P 7445 Liège-Guill. 07.49 - Bruxelles-Midi 08.50 et P 8445 Bruxelles-Midi 16.43 - Liège-Guill. 17.46. Ces trains seront formés d'une rame réversible de voitures I11 (partiellement récupérées de l'EC Vauban), remorquée ou poussée par une locomotive de la série 13.
- les IR d Lessines / Geraardsbergen ↔ Enghien ↔ Leuven verront leur horaire modifié et desserviront Bruxelles-National-Aéroport via le Diabolo de Zaventem. En outre, ils ne seront plus assurés par des automotrices *Break*, mais bien par des 600/700 modernisées;
- les trains L Wavre ↔ Tamines et Leuven ↔ Louvain-la-Neuve-Université seront assurés par des auto-

Des navettes voyageurs Quévy - Aulnoye - Maubeuge

A partir du 12 décembre 2005, un service voyageurs sera instauré du lundi au vendredi entre Quévy et Maubeuge ou Aulnoye (F). Les trains seront assurés par une rame réversible inox remorquée par une locomotive Diesel de la série BB 67400 de la SNCF. Le matin, les trains venant de France donneront correspondance aux trains IR j Quévy - Bruxelles-Aéroport - Leuven; le soir, la correspondance inverse sera assurée. L'horaire de ces trains est le suivant :

19751 Aulnoye 06.26 - Quévy 06.41	19770 Quévy 07.02 - Maubeuge 07.12
19753 Maubeuge 07.32 - Quévy 07.42	19772 Quévy 08.04 - Aulnoye 08.19
19755 Aulnoye 08.29 - Quévy 08.44	19774 Quévy 09.04 - Maubeuge 09.14
19757 Maubeuge 09.32 - Quévy 09.42	19776 Quévy 10.29 - Aulnoye 10.44
19761 Aulnoye 15.27 - Quévy 15.44	19780 Quévy 16.32 - Maubeuge 16.42
19763 Maubeuge 16.52 - Quévy 17.02	19782 Quévy 17.24 - Aulnoye 17.41
19765 Aulnoye 17.52 - Quévy 18.07	19784 Quévy 18.31 - Maubeuge 18.41
19767 Maubeuge 19.00 - Quévy 19.10	19786 Quévy 19.20 - Aulnoye 19.35

motrices de la série 600/700 modernisées;

- les IC I Charleroi-Sud ↔ Antwerpen-Centraal et les IC N Bruxelles-Midi ↔ Antwerpen-Centraal, ne seront plus assurés exclusivement par des rames tractées (voitures M6 et locomotives séries 21/27). Des automotrices de la série 441 à 490 interviendront dans le roulement.

Service des locomotives types 225 et 241 Railion en Belgique

A partir du 12 décembre 2005, les locomotives Diesel de la série 225 de *Railion* ne dépasseront plus la gare de Montzen. Elles continueront avec les machines du type 241 à effectuer des navettes entre Aachen West et Montzen. Les services qu'elles assureraient vers Genk et Kinkempois seront repris par des locomotives SNCB (séries 55 et 77/78).

Du matériel suisse au port d'Antwerpen !

Dans le courant du mois de juillet, 11 véhicules des réseaux suisses du *Forchbahn* (FB), du *Matterhorn Bahn* (MGB) et du *Trogen Bahn* (TB) ont été transférés par route vers le port d'Antwerpen pour embarquement à destination du port de Toamasina à Madagascar. Ce matériel sera utilisé par le Train Urbain de Tana (TUT). La ligne, construite en 1936 à l'époque coloniale française, sera remise en état à l'aide de sociétés suisses. Il est à noter que la ligne n'est pas électrifiée. Les automotrices ne seront donc pas alimentées par caténaires, mais bien par des fourgons qui seront transformés en fourgons-générateurs !

Le 13 août 2005, le matériel suisse attend son embarquement à destination de Madagascar au quai West-Sibérie dans le port d'Antwerpen. De droite à gauche : les automotrices ex. FB BDe 4/4 13, 12, 14, 11, les voitures-pilote Bt 105 et 104, les fourgons ex. MB DZ 4354 et Z100, et l'automotrice ex. TB BDe 4/4 6 et les voitures-pilotes Bt 102 et 106. En 2004, quatre autres véhicules ex. FB furent déjà envoyés à Madagascar (automotrices BDe 4/4 15 et 16, et voitures-pilote 101 et 103). Hans JOOSEN.





Le 14 septembre 2005, la STIB a présenté à la presse le 3001 : le premier tram de la nouvelle génération, du type FLEXITY Outlook de *Bombardier* (photo ci-contre). A cette occasion, le ministre régional Bruxellois des Transports a confirmé une commande supplémentaires de 22 trams de la série 3000.

Pour rappel, la STIB a commandé en octobre 2003 une série de 46 tramways à plancher surbaissé intégral, comprenant 27 éléments courts de cinq modules (série 3000) et 19 tramways longs de sept modules (série 4000). Ces trams offrent respectivement une capacité totale de 180 passagers, dont 50 places assises (3000), et 252 passagers, dont 74 places assises (4000).

Pour plus de détails, nous vous renvoyons à notre *EN LIGNES* 59 pages 42-43.

Sa première présentation au public fut organisée le 18 septembre, à l'occasion du dimanche sans voitures à Bruxelles. Il fut accessible au public toute la journée à la Place Poelaert, à proximité du Palais de Justice. Depuis lors, il subit une campagne de tests intensive. A noter qu'un budget a été octroyé à la STIB pour repeindre l'ensemble des trams et bus dans la même décoration que les nouveaux tramways.

Christian DOSOGNE



Lors de sa présentation à la presse, le 3001 effectua un parcours jusqu'à Tervuren où il côtoya la motrice 7xxx. Ces deux trams que 50 ans séparent furent construits à la même usine. Photos : Christian DOSOGNE.

L'OL 49-12 du SCM invitée à Mariembourg

Cette année, le festival de Mariembourg a accueilli l'OL 49-12 du Stoom Centrum Maldegem (SCM). Son transfert de Maldegem à Mariembourg fut assuré par la 8040 du SCM. La 7304, acquise par le CFV3V, fut ajoutée au convoi à l'atelier de Charleroi-Sud. Une vue du transfert réalisée lors d'un arrêt à Walcourt, le 20 septembre 2005. Une voiture du type M1 et une voiture du type K3 accompagnait l'OL 49.

Michel HANSENS.



En traction Diesel, aucune radiation n'est intervenue durant le mois d'octobre.

Alors que la démolition des engins radiés se poursuit, plusieurs machines ont retrouvé un reprenneur : les 7304 (CFV3V) et 8465 (Visali en Italie), tandis que d'autres font toujours l'objet de pourparlers.

A l'Atelier Central de Salzinnes, il serait question de remplacer les quatre loco-

motives de la série 80 (8066 à 8069) qui assurent les manoeuvres, par des machines de la série 73.

En traction électrique, il est question de réformer la 2302. Cette machine a subi d'importants dégâts lors d'une collision survenue dans la gare d'Antwerpen-Noord au début du mois d'août avec une rame qui refoulait par erreur sur la voie où elle était garée. Nous ne connaissons toujours pas la date officielle de mise

hors exploitation.

L'avenir des locomotives de la série 25, dont certaines faisaient l'objet de tractations avec des sociétés italiennes, est plutôt sombre, puisque ces projets de rachat ont été récemment abandonnés.

Enfin, l'automotrice postale 968 a été rachetée par *Visali*. Elle sera toutefois démolie après récupération de certains éléments.

5525

Livraison à la SNCB : 14-11-1961

Numérotation : 205.025 : 14-11-1961
5525 : 01-01-1971

Dépôts successifs : Kinkempois : 14-11-1961
Hasselt : 31-10-1990
Kinkempois : 11-12-1991

Mise hors exploitation : 14-12-2003

Livrées successives : vert 1970 : 14-08-1974
jaune : 08-10-1981

PHOTO 70-35 *Kalterherberg, 28 février 1988.*
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



5534

Livraison à la SNCB : 09-01-1962

Numérotation : 205.034 : 09-01-1962
5534 : 01-01-1971

Dépôts successifs : Kinkempois : 09-01-1962
Montzen : 18-01-1962
Kinkempois : 30-06-1976

Mise hors exploitation : 14-12-2003

Livrées successives : vert 1970 : 30-06-1976
jaune : 17-03-1982

PHOTO 70-36 *Ronet, 18 avril 1978.*
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



6211

Livraison à la SNCB : 28-10-1962

Numérotation : 212.111 : 28-10-1962
6211 : 01-01-1971

Dépôts successifs : Merelbeke : 28-10-1962
Kortrijk : ?
Merelbeke : ?
Kinkempois : 26-01-1999

Mise hors exploitation : 14-12-2003

Livrées successives : jaune : 09-03-1984

PHOTO 70-37 *Zeebrugge, 6 mars 1991.*
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



6220

Livraison à la SNCB : 26-12-1962

Numérotation : 212.120 : 26-12-1962
6220 : 01-01-1971

Dépôts successifs : St. Ghislain : 26-12-1962
Kinkempois : ?
Kortrijk : 15-01-1971
Merelbeke : 26-05-1977

Mise hors exploitation : 14-12-2003 (+ 02-2005)

Livrées successives : jaune : 03-08-1978

PHOTO 70-38 *ATD Schaerbeek, 21 décembre 1977.*
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



6230

Livraison à la SNCB : 21-02-1963

Numérotation : 212.130 : 21-02-1963
6230 : 01-01-1971

Dépôts successifs : St. Ghislain : 21-02-1963
Jemelle : 30-06-1965
Aalst : - 1966
Merelbeke : - 1984

Mise hors exploitation : 14-12-2003

Livrées successives : jaune : en 1981

PHOTO 70-39 *Melle, 13 mai 1981.*
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



6240

Livraison à la SNCB : 13-04-1964

Numérotation : 212.140 : 13-04-1964
6240 : 01-01-1971

Dépôts successifs : Aarschot : 13-04-1964
Hasselt : - 1984
Charleroi-Sud : 14-12-2001

Mise hors exploitation : 14-12-2003

Livrées successives : jaune : 19-08-1980

PHOTO 70-40 *Mechelen, 5 juillet 1988.*
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



6266

Livraison à la SNCB : 16-10-1964

Numérotation : 212.166 : 16-10-1964
6266 : 01-01-1971

Dépôts successifs : Ath : 26-10-1964
St. Ghislain : 07-09-1978
Ath : 21-10-1978
St. Ghislain : 14-03-1986
Monceau / Charleroi-Sud : 30-09-1991

Mise hors exploitation : 14-12-2003

Livrées successives : jaune : 14-03-1986

PHOTO 70-41 *Frasnes-les-Anvaing, 8 mars 1989.*
Jean-Luc VANDERHAEGEN.





La 5132 reprend du service

On se rappellera que *Rail & Tractions* (ex. CFD-Locorem) a acquis deux 18, et la société italienne *Esposito* les 5107, 5111 et 5132. Ces cinq machines furent transférées vers l'atelier *Rail & Tractions* de Raeren (ex. dépôt de la Vennbahn) le 24 août 2005, pour remise en état. Le convoi, composé dans l'ordre des 1806, 1803, 5107 et 5111, est parti de Kinkempois vers Montzen, remorqué par la 5508. A Montzen, la 5132 fut ajoutée en queue de la rame, le tout poursuivant ensuite le trajet vers Eupen. En passage à Welkenraedt, la 5183 du PFT fut accouplée en queue. C'est en effet la

machine du PFT qui fut chargée, au départ de Eupen et après retrait de la 5508, de pousser les cinq locomotives jusqu'à Raeren, la SNCB ayant refusé d'assurer cette partie du contrat. Avant de quitter Eupen, un locotracteur *Rail & Tractions* fut accouplé en tête afin d'assurer la visibilité et le freinage en tête du mouvement.

La 5132 fut la première machine remise en état de marche. Elle a repris du service dès le 4 octobre dernier sur un chantier du nord de la France, près d'Armentières. Après terminaison de

ces travaux fin novembre, elle a pris le chemin de l'Italie.

A cette occasion, les deux cabines de conduite de la locomotive ont été repeintes dans une nouvelle décoration qui, il faut bien l'avouer, n'est pas du plus bel effet. Pour améliorer la visibilité de la face avant, une bande jaune a été ajoutée quelques jours plus tard entre les phares... Lorsque l'on voit les superbes livrées qu'arbore le matériel des sociétés privées notamment en Allemagne, en Pologne et ailleurs, on pourra regretter ce manque de goût...

PHOTO 70-42 ↑ Passage à Warsage sur la ligne 24 entre Visé et Montzen des 18 et des 5107 et 5111 tractées par la 5508.

↓ La 5183 du PFT fut utilisée pour pousser les cinq locomotives d'Eupen à Raeren. Le convoi est ici visible sur la ligne 49 à mi-chemin entre Eupen et Raeren.

Michel HANSENS, 24 août 2005.





Ci-dessus : arrivée à Raeren du train de locomotives, mené par un locotracteur Moïse appartenant à Rail & Tractions. La végétation a déjà largement repris possession des lieux...

Ci-contre : Sur la ligne 49 entre Eupen et Raeren, la 5183 assure la pousse du convoi.

Ci-dessous : la 1806 à Raeren, perdue entre signaux mécaniques et végétation.
Photos : Michel HANSENS, 24 août 2005.





PHOTO 70-43 Après avoir été acheminée à Tourcoing par la 1202, la 5132 attend son dernier transfert qui doit la conduire à Armentières. A droite, la CC 40101 et la BB 12068 sauvegardées par le CMCF, attendent leur retour vers Oignies. On remarquera la modification apportée à la décoration de la 5132 (à comparer avec la photo de couverture arrière), avec l'application d'un rectangle jaune à hauteur des phares, ce qui n'améliore pas la beauté de la livrée...
Pierre HERBIET, 4 octobre 2005.

PHOTO 70-44 Le 4 octobre 2005 en gare d'Armentières, la 5132 manoeuvre un train de travaux en vue du chantier qui se déroule de nuit sur la ligne locale reliant Armentières à Berguette.
Pierre HERBIET.



LES TRAINS DE CHAUX HERMALLE-SITTARD

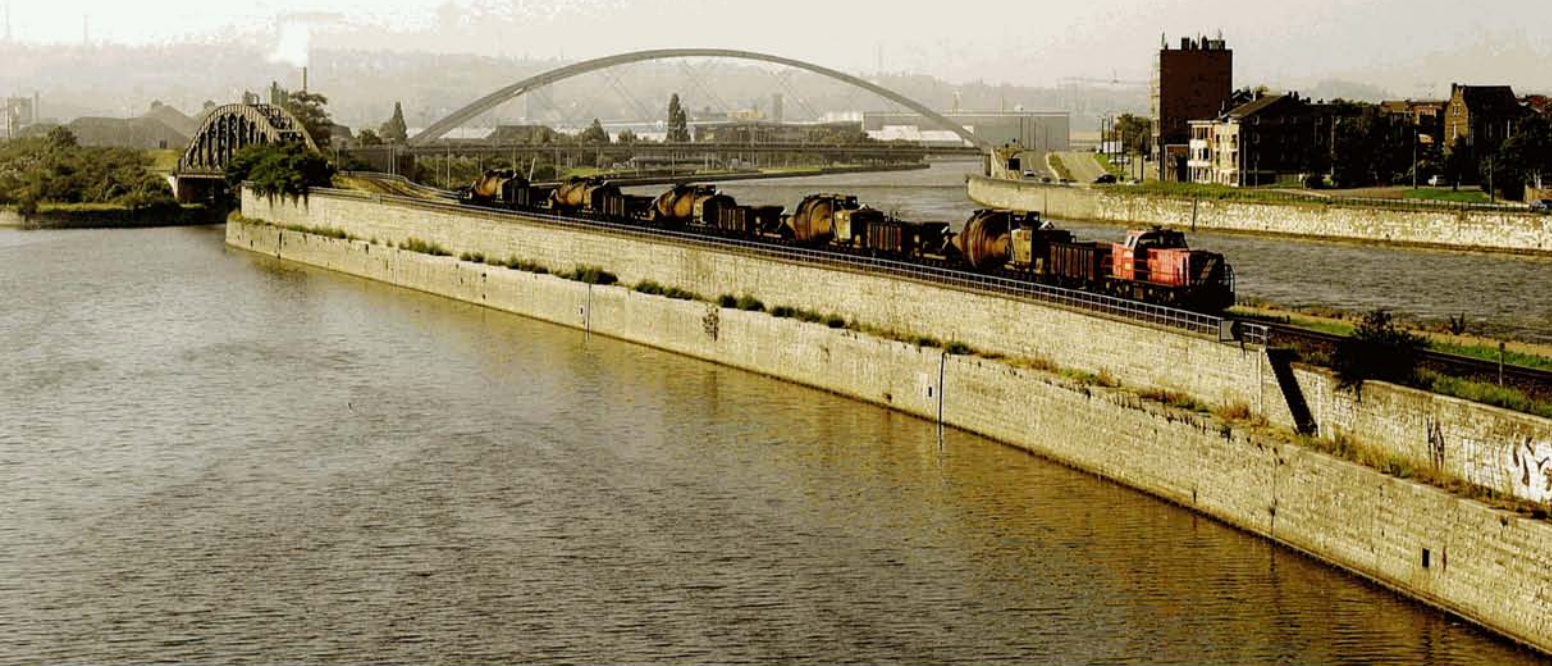


PHOTO 70-45 La 6516 en tête de cinq wagons-poche chargés de fonte en fusion, sur la ligne industrielle 214 Bressoux - Chertal, laquelle comporte une section sur une digue entre la Meuse à gauche, et le Canal Albert à droite. Pierre HERBIET, 24 août 2005.

Comme nous l'avons indiqué dans notre dernier numéro, depuis le 4 septembre 2005, la traction du train de chaux 48642 (49667 au retour) est assurée au départ d'Hermalle-sous-Huy par deux locomotives Diesel de la série 6500 de *Railion Nederland*. Auparavant, une 55 transférait le train à Kinkempois où il était repris jusqu'à Sittard

par un couplage composé d'une 25.5 SNCB et d'une 6500. Le roulement et l'horaire de ces parcours sont publiés à la page 41 de notre *EN LIGNES 69*.

La desserte des 6500 de *Railion Nederland* est en grande partie assurée par des conducteurs SNCB du dépôt de Kinkempois. Afin d'initier ces der-

niers à la conduite de ces engins, des parcours furent organisés en ligne durant tout le mois d'août. Le service le plus spectaculaire eut lieu le 24 août, lorsque la 6516 assura la remorque de trains de fonte en fusion entre Ougrée et Chertal en remplacement d'une machine de la série 77178.

PHOTO 70-46 La même machine lors de son retour de Chertal vers Ougrée. Le train vient de franchir le canal de jonction entre la Meuse et le Canal Albert. Pierre HERBIET, 24 août 2005.





PHOTO 70-47 Dans le site de l'aciérie de Chertal, la 6516 manoeuvre les wagons-poche.

Pierre HERBIET, 24 août 2005.

Pour l'initiation des conducteurs de Kinkempois, la 6516 remplaça une 25.5 en tête du train de chaux 48642 Kinkempois - Sittard. Le train traverse la gare de Bressoux.

Michel HANSENS.





**Le dernier train de chaux 44640 Kinkempols - Sittard assuré par un couplage mixte 25,5 / 6500 circula le samedi 3 septembre 2005. Le voici à Martenwaard non loin de Maastricht. A cette occasion, la 2553 porte un panneau d'adieu; la locomotive en se-
conde position est la 6515. Pour rappel, c'est à partir du 14 décembre 2003 que la traction de ces trains s'était vue confiée à un
couplage 25,5 + 6500.**

**Le lendemain, le dimanche 4 septembre, le service est dorénavant assuré par deux 6500 accouplées en unité multiple. Passage
à Argenteau du train vide 49667 Sittard 12,29 - Hermaile-sous-Huy 14,41, remorqué par les 6516 et 6515.**

Michel DE ESCH.

Laurent JOSEPH.



LES FOURGONS-GENERATEURS



PHOTO-THEME 69 Le 16 septembre 1987, le "Challenger Trophy" Genval - Bertrix, tracté par les 5103 et 5104 de Schaerbeek, passe en gare de Pondrôme. La rame, composée de 7 voitures du type M4, est alimentée par deux fourgons-générateurs. Serge MARTIN.

Les deux derniers fourgons-générateurs ont été radiés au début de 2005 à Schaerbeek. L'occasion nous est ainsi donnée de retracer la carrière de ces véhicules insolites.

Au temps de la traction vapeur, les voitures étaient chauffées par la locomotive; une conduite de vapeur partait de la chaudière et parcourait toutes les voitures.

Lors de l'électrification des lignes, il était devenu possible de prévoir un chauffage électrique. Au début, il fut néanmoins indispensable continuer à chauffer les trains à la vapeur, vu que les voitures n'étaient pas équipées de radiateurs électriques. Pour cela, les locomotives électriques étaient pourvues d'une chaudière à vapeur. Ce système subsista assez longtemps en Italie, sur les lignes électrifiées en courant triphasé 3 kV.

En Belgique, le chauffage électrique apparut en 1935, lors de l'électrification de la ligne Bruxelles - Antwerpen. Toutes les voitures des automotrices étaient pourvues de radiateurs électriques.

En 1954, la traction Diesel faisait son apparition sur notre réseau. Les locomotives de ligne furent pourvues d'origine d'une chaudière pour chauffage à la vapeur.



PHOTO 70-90 Le fourgon-générateur 77020 en queue d'un train touristique, vient de quitter la station balnéaire de Blankenberge et se dirige vers Brugge. Le fourgon est vu côté couloir latéral; les deux portes coulissantes ont disparu, remplacées par deux fenêtres. Jean-Luc VANDERHAEGEN, 18 juin 1984.

L'origine des fourgons-générateurs

Les six fourgons-générateurs sont créés à partir des fourgons de 14 m de la série 44001 à 44053, construits de 1933 à 1935 par *Le Roeulx* (44001 à 018 et 043 à 053) et *La Hestre* (44019 à 042). Les fourgons 44037 à 053 pesaient 3 tonnes de plus que les 36 premiers et leur vitesse était autorisée à 140 km/h au lieu de 120 km/h. Leur aménagement comportait deux grands compartiments disposés sur toute la largeur de la caisse. Le chef-garde disposait d'un petit local avec vigie disposé au milieu du fourgon entre les deux compartiments, accessible par quelques marches.

Du fait de la Seconde Guerre, huit fourgons furent entièrement détruits, tandis que trois autres furent reconstruits à l'Atelier Central de Mechelen. Plusieurs modifications furent opérées au cours des ans, parmi lesquelles : modification entre 1937 et 1938 de huit fourgons en fourgon-radio pour les trains de plaisir mis en marche les dimanches de la belle saison dans des régions touristiques; en 1935 : aménagement d'un local pour la douane dans un des compartiments et placement d'un couloir latéral; suppression de la vigie sur quatre fourgons; douze fourgons furent adaptés en 1956 afin d'être incorporés dans des trains internationaux; quatre fourgons furent modifiés en 1960, 1961 et 1968 pour le transport de poussiens; et bien sûr, les six fourgons 44046 à 051 transformés en fourgons-générateurs.



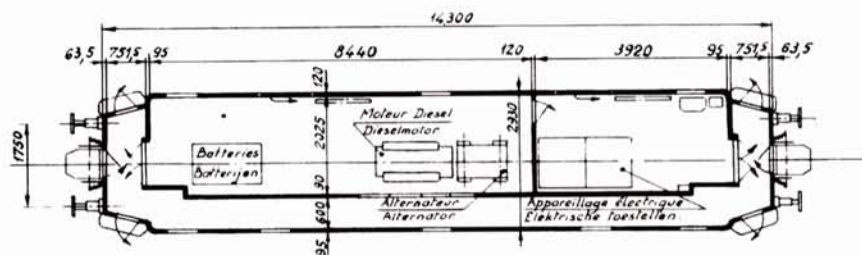
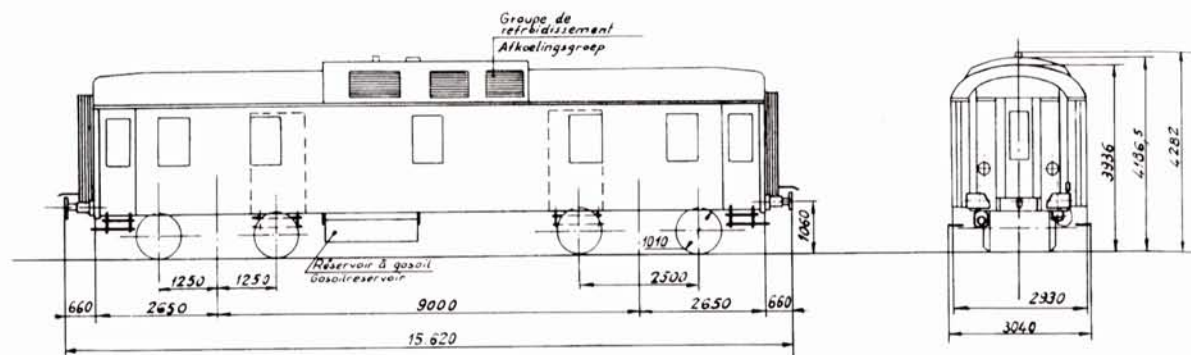
← PHOTO BD-215

Le fourgon 77020 photographié à Mons le 7 juin 1959. Construit par Le Roeulx et mis en service en janvier 1935 sous le numéro 44048, il sortira d'atelier transformé en fourgon-générateur le 30 mars 1972. Photo : Bruno DEDONCKER, collection PFT ©.

↓ PHOTO BD-216

Le fourgon 44051, futur 77023, à Schaerbeek le 23 novembre 1957. Egalement construit par Le Roeulx, il fut mis en service en février 1935. Par rapport à la photo du 77020, il est vu du côté opposé; une fenêtre supplémentaire a été percée dans la paroi. Il sortira le 28 août 1973 en fourgon-générateur. Il s'agit du fourgon qui sera repeint en orange en novembre 1978. Photo : Bruno DEDONCKER, collection PFT ©.





CARACTÉRISTIQUES

Constructeur : Le Roelix
 Année construction : ... 1934-1935
 N° d'origine : 44046 - 44051
 Nouveau n° (1957) : .. 77018 - 023
 N° UIC : ... 50 88 92 66 906 à 910
 Année de transformation : 1971-1973
 Masse à vide : 46 t
 Masse totale : 51 t
 Vitesse maximale : 140 km/h

La chaudière était d'origine américaine, Vapor Clarkson OK4616, alimentée en gasoil. Aucune modification ne fut ainsi nécessaire sur les voitures.

Avec l'extension continue de la traction électrique en Europe, les voitures furent le plus souvent modifiées pour le chauffage mixte vapeur-électrique. A la SNCB, on entama dès l'après-guerre la transformation de la plupart des voitures internationales du type I1 avec un système mixte électrique-vapeur. Les voitures internationales du type I2, I3, I4 et I5 furent équipées dès la construction d'un chauffage mixte. A partir des voitures du type I6, le chauffage à vapeur ne fut plus installé à la construction.

En ce qui concerne le parc intérieur, la moitié des voitures du type K1 fut modifiée à partir de 1955 avec un système mixte, le chauffage électrique ne fonctionnait toutefois qu'en 3kV sauf sur 46 voitures considérées comme internationales, qui furent équipées pour fonctionner sous les quatre tensions UIC.

Vue intérieure du compartiment moteur. De l'avant vers l'arrière, on voit le réchauffeur d'eau de refroidissement du moteur et sa cheminée d'échappement et le moteur Diesel Maybach. La génératrice se trouve après le moteur. Derrière la cloison de droite se trouve le couloir pour le passage des voyageurs. A gauche, on voit une des portes coulissantes. Dans le fond à gauche : le compartiment de service et les armoires électriques.





En novembre 1978, le fourgon-générateur 77023 fut repeint dans la livrée orange C1 pour s'hamorner avec les voitures internationales, notamment celles du type I6 de la SNCB. Le voici à l'Atelier Central de Leuven, le 27 décembre 1982. Pierre HERBIET.

Une série de 250 voitures du type M1 fut transformée avec un chauffage mixte vapeur / électrique 3.000 V; les voitures du type M2 étaient équipées d'origine d'un chauffage mixte vapeur / électrique 3.000 V. Enfin, les voitures des types L, M3, N et R n'ont jamais été modifiées pour le chauffage électrique. Toutes les voitures construites par la suite, types M4 et suivantes, furent équipées de construction du seul chauffage électrique.

En 1966, la directive n° 532 de l'UIC (*Union Internationale des Chemins de fer*) autorisa les réseaux à incorporer dans les trains internationaux des voitures chauffées uniquement à l'électricité.

A cette époque, la plupart des lignes internationales étaient électrifiées, si bien qu'il n'était plus nécessaire de disposer du matériel avec un chauffage bi-mode dont le coût à la construction et à l'entretien était plus onéreux.

Les différentes tensions utilisées en Europe ne posaient pas de problèmes, les voitures étant équipées pour fonctionner sous la plupart des tensions et courants rencontrés. La fiche UIC 552 avait fixé cinq tensions : 1500 V continu, 3000 V continu, 15.000 V 16 Hz 2/3, 25.000 V 50 Hz et 1000 V 50 Hz (cette tension était utilisée en Bulgarie mais n'est plus retenue actuellement), et l'intensité maximale à 800 A. Un sé-

lecteur placé à bord des voitures internationales adapte automatiquement sa position en fonction de la tension fournie.

Cette nouvelle directive 552 allait toutefois poser des problèmes pour la SNCB sur les lignes non électrifiées, et en particulier sur l'axe international Liège - Gouvy - Luxembourg. Comment en effet assurer le chauffage électrique des voitures qui n'étaient plus équipées du chauffage à vapeur ?

La solution était d'équiper les locomotives Diesel appelées à tracter les trains internationaux d'un système d'alimentation électrique.



Le 296 dans les environs de Salmchâteau, le 19 octobre 1980. Derrière le fourgon-générateur se trouvent quatre voitures italiennes et une voiture suisse. Pierre HERBIET.

A partir du 1er juin 1975, un fourgon-générateur était incorporé dans les trains internationaux 297 et 296 entre Liège et Luxembourg. Le 296 était généralement tracté par une locomotive de la série 1800 des CFL. Le 30 mars 1980, ce train arrive à Vielsalm. Derrière la 1804, on voit, dans l'ordre, un fourgon-générateur, une voiture du type I2, une voiture du type I1 et des voitures italiennes.

Pierre HERBIET.



Toutefois, l'étude technique et la réalisation auraient pris trop de temps, si bien que le Conseil d'administration de la SNCB décida, dans l'urgence, le 21 avril 1967, de transformer six fourgons internationaux courts de 14 mètres en fourgons-générateurs. Il s'agissait des fourgons 77018 à 77023 (numéros d'origine : 44046 à 44051).

C'est l'Atelier Central de Leuven qui fut chargé du travail.

Toutes les cloisons intérieures furent enlevées, un couloir latéral isolé fut aménagé pour le passage des voyageurs et les deux grandes portes coulissantes

extérieures côté couloir latéral furent supprimées et remplacées par des fenêtres.

Trois compartiments furent aménagés : le premier pour le personnel desservant le fourgon, le second pour l'appareillage électrique, et le troisième pour la motorisation et les batteries.

Un moteur Diesel Maybach du type GTO 6A à 12 cylindres en V suralimenté de 600 CV, récupéré sur les anciens autorails triples du type 670 (670.01 à 670.06 mis hors service de 1965 à 1966), fut installé sur le plancher des

fourgons. Les locomotives de manœuvre de la série 80, apparues en 1961, étaient équipées du même type de moteur Diesel.

Les ACEC fournirent de nouveaux alternateurs et des armoires à redresseurs. L'alternateur, qui pouvait tourner à 1400 tr/min, avait une puissance de 418 kVA et produisait une tension de 950 V - 127 A. Un groupe de refroidissement, les filtres à air et l'échappement du moteur Diesel furent installés dans la partie centrale de la voiture, à l'emplacement de la vigie. Un réservoir à gasoil était installé sous le compartiment moteur.

Le 21 mars 1980, c'est le fourgon 77023 dans sa livrée orange qui accompagnait le 296, ici en passage à Sauheid. La rame est composée d'une voiture-couchettes du type I5 de la SNCB, suivie de quatre voitures et un fourgon italiens.

Pierre HERBIET.





PHOTO-THEME 69

Le 29 avril 1981, la 6050 de Kinkempois attend le départ de Maastricht en tête de l'international 296 Amsterdam - Liège - Luxembourg - Milano - Pisa. La rame est alimentée par un fourgon-générateur. Un mois plus tard, à partir du 31 mai 1981, ce train sera assuré par une 55 à chauffage électrique entre Maastricht et Liège (et retour). Un fourgon-générateur sera toujours utilisé entre Liège et Luxembourg (et retour).

Jean-Luc VANDERHAEGEN.

Le moteur Diesel entraînait l'alternateur, lequel fournissait du courant triphasé. Le courant redressé au moyen de diodes alimentait alors le circuit de chauffage des voitures sous une tension comprise entre 2,2 et 3,6 kV. Le retour du courant se faisait par les rails. Les fourgons 70021 à 70023 possédaient un équipement bitension : 1,5 et 3 kV continu.

Les fourgons-générateurs pouvaient

être placés indifféremment dans la rame, mais ils étaient généralement situés juste derrière la locomotive afin de faciliter son contrôle par le conducteur. Les fourgons fonctionnaient en cours de route de manière autonome, sans personnel. Quatre lampes blanches situées aux quatre coins du fourgon signalaient un fonctionnement correct.

A noter que les fourgons-générateurs étaient également munis d'une conduite

continue pour le chauffage à vapeur.

Afin de les distinguer, ils reçurent une livrée bleu acier, identique à celle de la 5001, distinguant les engins à chauffage électrique. Plus tard, ils furent repeints dans le bleu des locomotives séries 21/27. En novembre 1978, le fourgon 77023 reçut une nouvelle décoration orange avec une bande bleue s'harmonisant avec la livrée orange C1 des voitures internationales.

Le 25 juin 1981, un train spécial organisé par la BRT - la télévision flamande - pour des seniors, fut mis en marche entre Antwerpen-Centraal et Vielsalm. La rame, composée de 5 voitures du type M4 et de la voiture bar-dancing SR 2 (17902), était alimentée par deux fourgons-générateurs. La présence de deux fourgons était justifiée à la suite de leur manque de fiabilité. Il s'agissait de la première circulation de M4 sur la ligne 42. Le train va bientôt traverser le point d'arrêt de Rencheux.

Pierre HERBIET.



Le Train Autos 9271 s'Hertogenbosch - Saint-Raphaël était remorqué par deux 55 et chauffé par un fourgon-générateur. La rame vient de traverser la gare de Bovigny et se dirige vers Gouvy.
Pierre HERBIET, printemps 1981.

Il retrouva toutefois sa robe bleue au début des années 1990.

Le premier fourgon transformé, le 77018, sortit de l'Atelier Central de Leuven en avril 1971. Voici les dates de sorties des six véhicules :

70018 : 30-04-1971
70019 : 05-11-1971
70020 : 30-03-1972
70021 : 17-11-1972
70022 : 30-04-1973
70023 : 28-08-1973

Dès leur sortie, la SNCB entama une longue période d'essai. Il fallait en effet s'assurer que le retour du courant par les rails ne perturbait pas le fonctionnement des circuits de voie et des passages à niveau. Ainsi, leur circulation n'était pas autorisée sur les lignes à circuits de voie continus.

Les six fourgons-générateurs furent affectés à la gare de Liège-Guillemins et engagés sur l'axe international Maastricht - Liège - Gouvy - Luxembourg. Leur entretien courant était géré par le poste d'entretien des voitures de Liège-Guillemins, tandis que les gros entretiens et les réparations étaient assurés par l'atelier de Kinkempois.

Le premier engagement en service débuta le 29 octobre 1973, avec deux paires d'omnibus et de semi-directs entre Gouvy et Liège-Guillemins.

A partir de 1975, un fourgon-générateur fut intégré dans certains trains auto-couchettes entre Bressoux et Bettembourg.

Un roulement leur fut attribué dès le 1er juin 1975. Celui-ci prévoyait quatre journées de roulement :

- jour 1 : un fourgon était engagé sur l'International 297 entre Liège-Guillemins et Luxembourg (retour jour 2);
- jour 2 : un deuxième fourgon était incorporé dans l'International 296 entre Luxembourg et Liège-Guillemins;

PHOTO 70-91

Après son retrait de la ligne 42 dans le courant de 1983, le fourgon-générateur 77018 fut réformé par le PV n° 2/83 du 30 juin 1983. Le voici garé dans le triage de Schaerbeek, le 29 octobre 1983.
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



- jour 3 : un troisième véhicule était utilisé dans l'International 296 entre Liège-Guillemins et Maastricht (retour jour 4);
- jour 4 : le quatrième était engagé sur l'International 297 entre Maastricht et Liège-Guillemins.

Les deux autres fourgons-générateurs étaient en réserve.

Le 296 était assuré par une locomotive Diesel de la série 1800 des CFL entre Luxembourg et Liège-Guillemins, et par une 60 entre Liège-Guillemins et Maastricht. Le 297 était remorqué entre Maastricht et Liège-Guillemins par une 60 et entre Liège-Guillemins et Luxembourg par une 1800 des CFL ou une 55 suivant les années.

Pendant la saison des Trains-Autos-Couchettes, les fourgons en réserve étaient utilisés pour alimenter les trains entre Maastricht et Bettembourg et retour.

La fiabilité des fourgons-générateurs a toujours été précaire. Leur utilisation

régulière sur la ligne 42 cessa en 1983. L'International 297, assuré jusqu'alors par une 1800 des CFL, fut repris dès le 29 mai 1983 par une 55 bleue à chauffage électrique. Peu après, les fourgons-générateurs furent mutés à Schaerbeek et utilisés pour assurer l'alimentation électrique de nombreux trains spéciaux. Ils ont ainsi eu l'occasion de parcourir un grand nombre de lignes, le plus souvent au crochet des 51 du dépôt de Schaerbeek.

Voici une anecdote qui mérite d'être racontée au sujet d'un fourgon-générateur. Incorporé dans un train spécial à destination de Lourdes, il ne fut par erreur pas découplé à la gare-frontière de Jeumont et se retrouva à Lourdes, et ce avec son moteur Diesel tournant ! Le personnel de la SNCF se demanda bien ce qu'était cet étrange véhicule... Il ne parvint toutefois pas à arrêter le moteur, si bien que le fourgon fut renvoyé en Belgique où il arriva avec son moteur Diesel toujours tournant !





Après leur réforme, les fourgons-générateurs 77020, 77021 et 77022 furent rachetés par Monsieur Ley, propriétaire de la gare de Hombourg sur l'ancienne ligne 38, et garés depuis dans la gare de Montzen. Ici, gros plan sur le 77022, suivi du 77021. Montzen, mars 2001.

Christophe HOLLANGE.

Le fourgon 77018 fut rapidement réformé, par le PV n° 2 du 30 juin 1983. Il ne fut pas démolé mais réaffecté comme véhicule de service. La radiation du 77019 suivit peu après.

A partir de la fin des années 1990, les sorties des quatre fourgons-générateurs restants se firent de plus en plus rares, d'une part à la suite de la sup-

pression de nombreux trains spéciaux, et d'autre part, avec l'électrification de pratiquement toutes les lignes principales. A ce moment, le fourgon-générateur 77020 fut à son tour réformé, par le P.V. n° 3 de 1997.

En août 2003, les deux derniers fourgons-générateurs (77018 et 77023) furent loués à B-Cargo afin d'assurer le

chauffage de la voiture accompagnant les trains spéciaux transportant des matières radioactives circulant entre Vlissingen et La Hague, ce entre Vlissingen et Mouscron. Cette utilisation épisodique cessa déjà en novembre 2004. Inutilisés depuis lors, ils furent finalement radiés par le PV 01 de 2005, mettant par la même occasion un terme à l'histoire de ces véhicules particuliers.

PHOTO 70-49 Le 11 juillet 1983, un train d'enfants se rendant à vacances à Hastière vient de traverser le tunnel de Godinne. La rame, remorquée par la 5104 de Schaerbeek, est composée de voitures du type M4 alimentées par un fourgon-générateur. J-L VANDERHAEGEN.



PHOTO 70-92

Le 9 septembre 1984, passage à Lustin en direction de Dinant d'un train spécial composé de voitures M4 et d'un fourgon porte-autos, alimenté par un fourgon-générateur. La traction est assurée par les 5215 et 5216. Pierre HERBIET.



Le 24 avril 1985, un train spécial affreté par la Fédération Européenne des syndicats de cheminots, composé de sept voitures appartenant chacune à un réseau différent (DB, SNCF, SNCB, CFF, ÖBB, FS et NS), stationne à Bruxelles-Nord. L'alimentation est assurée par un fourgon-générateur dont on aperçoit fort bien la fumée des gaz d'échappement.

Pierre HERBIET.

PHOTO 70-94 Le 9 janvier 1985, la 5117 remorqua un train d'enfants se rendant aux sports d'hiver en Suisse. La rame, composée de voitures suisses, est arrêtée en gare de Roeselaere. La ligne 66 Kortrijk - Brugge était alors en cours d'électrification. Quelques jours plus tard, le 20 janvier, la 5117 sera victime d'un tamponnement grave à Eppegem et sera radiée. A la suite de cet accident, il fut décidé de réparer la 5161 (qui avait été réformée accidentellement le 1er mars 1985) à l'aide d'éléments provenant de la 5117. La 5161 fut alors renumérotée 5117".

Pierre HERBIET.





PHOTO-THEME 69 Le 22 mai 1987, un fourgon-générateur fournit l'énergie électrique à une rame de voitures françaises transportant des pèlerins se rendant à Lourdes. Le train, remorqué par la 5403, arrive à Givet en France. Serge MARTIN.

PHOTO-THEME 69 Le 7 août 1987, peu avant Eeklo, passage d'une rame de cinq voitures suisses circulant à vide, remorquée par les 6060 et 6089 et alimentée par un fourgon-générateur. Après changement de front à Eeklo, le train repartira en charge. Les deux 60 étaient à ce moment détachées au dépôt de Schaerbeek en manque de locomotives pour le compte du Département Infrastructure. Pierre HERBIET.





PHOTO 70-50 Le 18 juillet 1987, un train spécial composé de seulement trois voitures-couchettes de la SNCF, alimentées par un fourgon-générateur, attend l'heure de départ en gare de Tiel. Pierre HERBIET.

PHOTO-THEME 69 En août 1987, un train spécial à destination de la Suisse, vient de franchir la Lys à Grammene sur la ligne 73 De Panne - Deinze. La rame est exclusivement formée de voitures suisses, accompagnées d'un fourgon-générateur. Pierre HERBIET.





PHOTO 70-51 Le 11 juillet 1988, un train spécial composé d'un fourgon-générateur, d'un fourgon DMS et de voitures du type I6 et I10 stationne à Léopoldsburg. La 5114 était prévue pour remorquer ce train mais, à la suite d'un suicide à Soignies, la machine fut bloquée plusieurs heures et ne put assurer le parcours. Pour la remplacer, on dégara exceptionnellement les 6016 et 6086; ce train constitua ainsi l'ultime service commercial assuré par une 60 !
Pierre HERBIET.

PHOTO-THEME 69 Le 4 mai 1988, sur la ligne 27 entre Duffel et Kontich, passage d'un train spécial en provenance du port de Zeebrugge. La rame, composée de 10 voitures du type I10, était alimentée par deux fourgons-générateurs.
Pierre HERBIET.





PHOTO-THEME 69 Le 17 août 1989, un train spécial vers la Suisse stationne à Tiel. La rame est formée de voitures suisses alimentées par un fourgon-générateur. En tête, les 6089 et 6060.

Pierre HERBIET.



PHOTO-THEME 69 Le 27 mai 1989, un train spécial à destination de Lourdes vient de traverser le tunnel de Gedinne en direction de Vonèche et Dinant. La rame, remorquée par les 5213 et 5212, est composée de voitures françaises alimentées par un fourgon-générateur.

Jean-Luc VANDERHAEGEN.



PHOTO 70-52

Les 6089 et 6060 sont en tête d'un train spécial composé de voitures du type M4 et d'un fourgon-générateur. Schaerbeek, 20 juillet 1987.

Pierre HERBIET.

PHOTO 70-53

A la suite de travaux sur la ligne 124 à Sint-Genesius-Rode, les derniers IC Charleroi-Sud ↔ Antwerpen-Centraal de la journée du 22 août 1997 durent être assurés en traction Diesel. Notre photo, prise à Antwerpen-Centraal, montre la 5105 de Schaerbeek attendant le départ en tête de l'IC 943 à destination de Charleroi-Sud. Le train est formé d'un fourgon-générateur, d'une voiture du type M4 BD modernisée et de voitures I11.

Pierre HERBIET.



Le 2 juin 1995, un train spécial fut mis en marche à l'occasion de l'inauguration de la nouvelle ligne 11 reliant Antwerpen-Berendrecht à Antwerpen-BASF. Le train, remorqué par la 6267, était composé de deux voitures de première classe du type M4 et d'un fourgon-générateur.

Daniel MOENS.



PHOTO 70-54 Le 15 janvier 1988, les 6016 et 6086 remorquent une rame internationale composée de quatre voitures-couchettes de la SNCF. Le train va bientôt arriver à Mol.

Pierre HERBIET.

PHOTO 70-55 Un petit train composé de seulement deux voitures-couchettes du type I5 alimentées par un fourgon-générateur, arrive en gare de Deinze. A gauche, la ligne 75 vers Kortrijk.

Pierre HERBIET, 17 juillet 1987.





PHOTO 70-56 ↑ - PHOTO-THEME 69 ↓ Les samedi 13 et dimanche 14 octobre 1991, de gros travaux à la caténaire réalisés entre Mons et Ghlin nécessitèrent de remorquer les trains internationaux en traction Diesel entre Bruxelles-Midi et Aulnoye. Ci-dessus, passage à Hautmont de l'International 432 Amsterdam CS - Paris-Nord, remorqué par les 5140 et 5147. Ci-dessous, les même locomotives de retour d'Aulnoye, cette fois en tête de l'International 285 Paris-Nord - Amsterdam CS, à Ghlin. Pierre HERBIET, 13 octobre 1991.





PHOTO-THEME 69 ↑ - PHOTO 70-57 ↓ Le 13 octobre 1991, passage à Feignies de l'International 282 Amsterdam - Bruxelles - Paris-Nord. Derrière les 5114 et 5102 se trouvent le fourgon-générateur et la CC 40.100 remorquée comme véhicule.
Ci-dessous : le même couplage, lors de son retour d'Aulnoye, à Hautmont, cette fois avec l'International 283 Paris-Nord - Bruxelles - Amsterdam.
Pierre HERBIET.



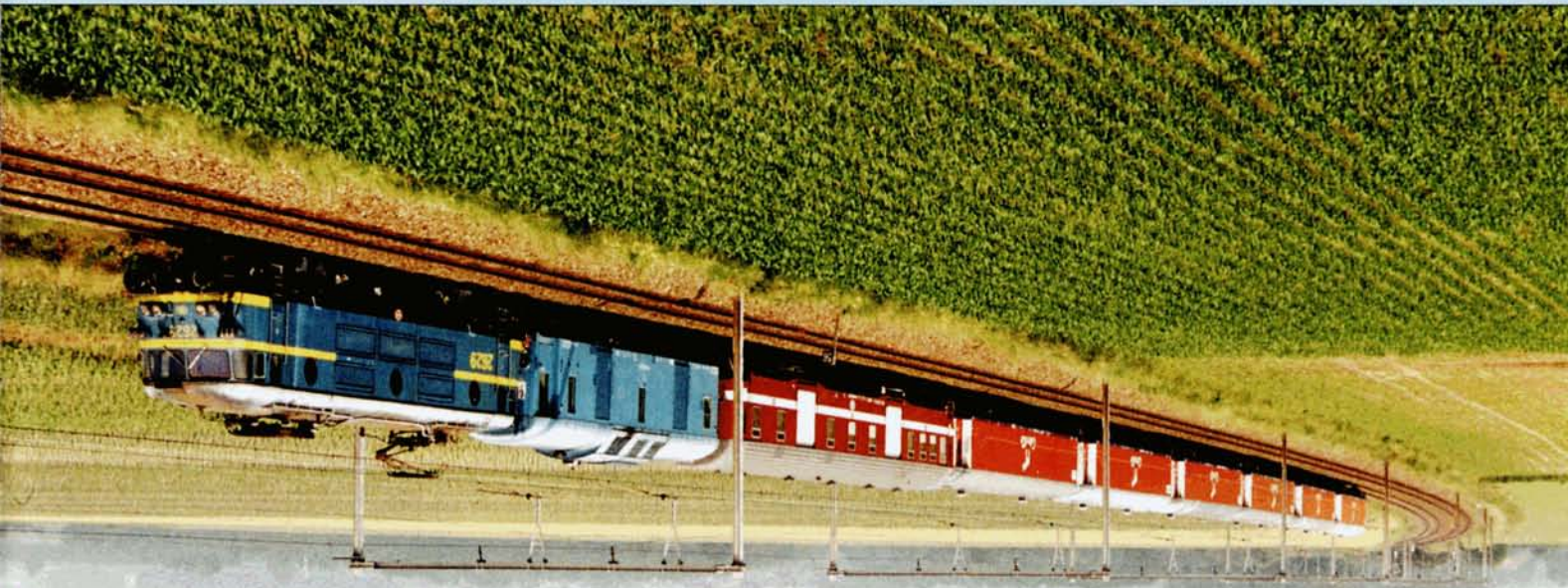


PHOTO 70-58 Du 21 mai au 9 janvier 2000, un train Expo organisé par le chocolatier Côte d'Or sillonna la Belgique. La rame était composée d'un fourgon-générateur, d'un fourgon-générateur DMS (servant à alimenter les installations 220 V) et de six anciennes voitures internationales du type I1 transformées en voitures-expo. Le 14 juin 1999, le train passe à Neerwinden lors de son transfert à vide entre Schaerbeek et Hasselt.

Le 17 mai 1999, un train spécial pour promouvoir la réouverture de l'izeren Rijn, circula entre Antwerpen et Roermond. Le convoi, formé de la 5170, d'un fourgon-générateur et de deux voitures du type I10, approcha de Roermond.

Pierre HERBIET.

Alain DEFECHEREUX.





PHOTO 70-59 A deux reprises, le PFT utilisait un fourgon-générateur : la première fois, le 25 octobre 1999, lors de l'organisation d'un train d'adieu aux locomotives de la série 18. La 202.020 assura la traction du train sur la section Rivage - Trois-Ponts, qui n'était pas encore sous tension. La 1803 prit le relais de Trois-Ponts à Govy. Arrêt-photo dans le site de l'ancienne gare de Bovigny.

PHOTO 70-60 Le 17 juin 2000, le PFT organisait un tour en Flandre à l'occasion de la sortie des premières locomotives de la série 77. Le train était composé de trois voitures du type M4 modernisées. Arrêt-photo sur la ligne 86 dans les environs de Eke-Nazareth.

Photos PFT.



il y a 50 ans ...



Le 21 novembre 1955, la SNCB réceptionnait la 123.001, la première locomotive du type 123, future série 23. Construite à 83 unités par le groupement ACEC-SEM - Ateliers Métallurgiques de Nivelles, le type 123 fut spécialement commandé pour l'électrification de la ligne Bruxelles - Luxembourg. Il se différencie du type 122 (future série 22) apparu un an plus tôt, par sa masse portée de 80 à 92 t, l'équipement d'un frein électrique à récupération et, extérieurement, par les grilles d'aération placées sous les hublots. Notre document montre la 123.003 photographiée lors de sa livraison au dépôt de Bruxelles-Midi en décembre 1955.

Roger PLETINCKX, collection PFT.

Les automotrices du type 54 numérotées 228.050 à 128, future série 050 à 128, furent livrées de 1955 à 1956. Les Ateliers de Constructions de Familleureux et les Ateliers Germain assurèrent l'assemblage des 228.100 à 128. Voici une belle vue montrant la construction des caisses à Familleureux en décembre 1955. Aujourd'hui, il ne subsiste plus que la 082, sauvegardée par le PFT. Photo Familleureux.



il y a 20 ans ...



PHOTO 70-61 *Il y a 20 ans, le 15 novembre 1985, la première locomotive bitension de la série 11 sortait des ateliers de La Brugeoise et Nivelles à Nivelles. La machine est manoeuvrée par un locotracteur Jung vers la sortie de l'usine, qui était raccordée sur la ligne 141 Manage - Baulers, aujourd'hui démontée. La 1181 sera prise en écritures par la SNCB le 1er mars 1986. La première rame Benelux composée du nouveau matériel, sera engagée en service régulier entre Bruxelles et Amsterdam à partir du 3 novembre 1986. Pierre HERBIET.*

PHOTO 70-62 *Le 4 novembre 1990, les dernières rames de wagons "Kubels" furent retirées du service. Ces caractéristiques wagons à deux essieux transportant trois bennes amovibles étaient affectés au transport de charbon entre les différents sièges des charbonnages de Campine vers le port charbonnier et la centrale électrique de Genk. Le 28 mai 1986, une rame de "Kubels" chargée vient de traverser la gare de Winterslag et se dirige vers la centrale électrique de Genk. Après sa réforme, la 6027 sera vendue en Italie et utilisée par la société "Contship" à La Spezia; elle est aujourd'hui démolie. Jean-Luc VANDERHAEGEN.*

il y a 15 ans ...





Hier

La courte ligne 116 La Louvière - Manage fut mise en service le 29 janvier 1848 par le "Chemin de fer de Namur à Liège, Mons à Manage et Namur à Dinant". Cette société fut reprise en 1856 par le "Nord-Belge", mais la ligne La Louvière - Manage fut cédée à l'Etat Belge le 1er janvier 1859. La Louvière connut trois gares. Celle d'origine, mise en service le 20 janvier 1848, fut remplacée par un nouveau bâtiment en 1870. La gare que nous connaissons aujourd'hui a été inaugurée en 1966. Depuis le 2 juin 1985, elle est baptisée La Louvière-Centre. Elle est en fait située à l'opposé de la gare de 1870, de l'autre côté des voies. Sur la carte postale ci-dessus, on voit la gare de 1870, laquelle sera démolie en 1966. La photo a été prise en direction de Manage. Aujourd'hui, à l'emplacement de l'ancienne gare se trouve l'ancien centre routier "colis", aujourd'hui reconverti en espace pour enfants. La nouvelle gare de 1966, non visible sur la photo du bas, se trouve à droite des voies dans le dos du photographe. Le plan des voies n'a guère changé depuis son origine. Tous les raccordements ont bien sûr été supprimés. Le château d'eau visible à droite a survécu jusqu'en 2003. La ligne 116 a été électrifiée le 23 septembre 1980, simultanément avec la 118 Mons - La Louvière.

Document et photo : Christian DOSOGNE.



Aujourd'hui

LOCO 2006

Nouveautés !

L'édition 2006 du calendrier LOCO propose onze photos en couleurs et une en noir et blanc de matériel belge, luxembourgeois et suisse :

- locomotive électrique 2014 (livrée verte d'origine) + "Edelweiss" à Hatrival;
- machine Diesel 6002 (décoration jaune) à Quiévrain;
- locomotive à vapeur 934 + train Pulmann à Bruxelles-Nord;
- locomotives Diesel série 55 + train militaire sur la Vennbahn;
- parade de "gros nez" à Odense;
- 202.020 du PFT à Sovet sur la ligne 128;
- machine de manoeuvres 7207 devant la remise d'Antwerpen-Dam;
- locomotives électriques 185 520 + 185 523 CFL à Karthaus;
- autorail 4119 à Jamiouls;
- locomotive Diesel 5501 au chandelier de Vielsalm;
- locomotive prototype 5001 à Ans
- ex. rame TEE RAbe 1055 des CFF en Suisse

Format A3 - papier brillant - reliure spiralée
€ 10 - 550 g - communication : "LOCO 2006"



€10

UN SIÈCLE DE VAPEUR II



€27

UN SIÈCLE DE VAPEUR II

Le PFT a le plaisir de vous annoncer la sortie de presse du second tome de « *Un siècle de vapeur* ». Tout comme dans le premier ouvrage, on y trouve un cocktail de photographies, 134 au total, toutes en noir et blanc, issues de collections privées et la plupart inédites. Le livre est bilingue français/néerlandais, et est divisé en cinq chapitres :

- Période 1835 à 1930 (Etat Belge et compagnies privées);
- Période 1931 à 1945 (SNCB avec numérotation à 4 chiffres);
- Période 1946 à 1966 et au-delà (SNCB avec nouvelle numérotation à cinq chiffres);
- Chemins de fer Vicinaux et industriels;
- Locomotives à vapeur étrangères (France, Luxembourg, Pays-Bas, Allemagne).

Format oblong 26 x 21 cm - couverture cartonnée rigide - reliure au fil de lin.
€ 27 + frais d'envoi (poids 1300 g) - communication : "Un siècle de vapeur 2"

LES POLY COURANT

"Nos chemins de fer" est une nouvelle série de livres. Il s'agit de recueils de photos, toutes en couleurs. Le premier tome est consacré aux locomotives polycourant belges (séries 11, 12, 13, 15, 16, 18, 19 et 25.5), ainsi qu'aux engins étrangers parcourant ou ayant parcouru le réseau belge (DB E184, SNCF CC 40100, BB 26000, BB 22200, BB 36000, CFL 3000). L'ouvrage inclut également les automotrices Bénélux et les rames quadricourant suisses RAe TEE. L'ouvrage comprend 126 photos, avec légendes bilingues français/néerlandais.



€27

De meerspannigen Les polycourant

NOS CHEMINS DE FER - ONZE SPOORWEGEN - 1

Format oblong 21 x 15 cm - couverture cartonnée rigide - reliure au fil de lin. Parution : mi-janvier 2006.
€ 27 + frais d'envoi (poids 600 g). Communication : "Polycourant". Voir les modalités de paiement reprises en page 3.

Livres

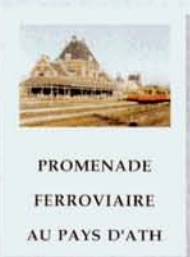
PFT-Editions



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



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



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



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



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



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



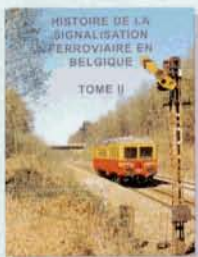
UN SIECLE DE VAPEUR Tome I
 Recueil photo présenté en 5 chapitres : 1835 à 1930; 1931-1945; 1946-1966; vapeurs industrielles et vicinales; vapeur aux Pays-Bas, France et Luxembourg.
21 x 27 cm - couverture cartonnée - 127 photos N-B
€ 23,50 - 750 g



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



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



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



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



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



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

En Lignes

EN LIGNES

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



- numéros 19 à 20 par numéro : € 3,97 100 g
- numéros 27 et 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
- ☐ numéros 53 à 58 par numéro : € 7,00 260 g
- ☐ numéros 59 à 69 par numéro : € 8,50 260 g

☐ reliure pour EN LIGNES € 11,16 550 g

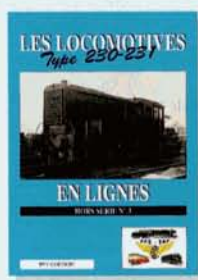
EN LIGNES - hors série



hors série n°1
LES LOCOMOTIVES SERIE 83
A4 - 50 pages
100 photos
€ 9,75 - 255 g



hors série n°2
LES LOCOMOTIVES SERIE 1600 CFL
A4 - 80 pages
120 photos
€ 14,75 - 255 g



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



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

- Indicateur de 1935 (PFT-Edition) € 23,50 750 g
- Le rail bruxellois en images (PFT-Edition) € 23,50 750 g
- Vapeur en Belgique - tome I (par Phil Dambly) € 48,34 1390 g
- Vapeur en Belgique - tome II (par Phil Dambly) € 48,34 1905 g
- La ligne du Luxembourg (Ed. CFFL) € 24,60 765 g
- Les locos polycourant de Paris-Bruxelles - volume I € 36,69 400 g
- volume II € 36,69 550 g
- Les Vicinaux du groupe de Leuven € 24,54 800 g
- En Belgique sur les rails d'autrefois (Ed. du Cabri) € 32,23 750 g
- Les Vicinaux du Brabant -€ 42,14 1300 g
- Les locomotives à vapeur types 64 et 81 € 32,23 850 g
- BRUXELLES - TERVUREN (Ediblanchart) € 57,00 1250 g
- Architecture des gares (tome I) € 46,64 1050 g
- Architecture des gares (tome II) € 46,64 1050 g
- Balade vicinale en Belgique € 45,00 1095 g
- La gare et la Ville € 19,00 850 g
- 150 jaren Spoorwegen in Kempen € 30,00 800 g

NOUVEAUTÉS



UN SIECLE DE VAPEUR TOME 2
voir page 65

IMAGES 1 : LES POLYCOURANT
voir page 65



EEN EEUW STOOM II

Photos

Photos EN LIGNES

Les photos publiées dans EN LIGNES et portant un numéro (par exemple PHOTO 70-24) peuvent être obtenues au format 10x15 cm en couleurs, sauf les numéros suivis de la mention NB (par exemple PHOTO 70-29 NB) qui sont des photos noir et blanc. ATTENTION : numéro(s) à préciser à la commande sur carte postale, lettre, courriel ou fax. Date limite de commande : le 28-01-2006; date de livraison: +/- 15-03-2006. Les photos des EN LIGNES précédents ne sont plus disponibles !

Renseignements et commandes :

☎ +32(0).65.72.80.72 - Fax : +32(0).65.66.45.41 - ✉ philippe.scholl@swing.be
(Utiliser cette adresse obligatoirement pour les commandes par mail)

□ Prix par photo € 1,00 7 g

Photos BD (Bruno DEDONCKER)

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

□ Prix par photo € 3,72 7 g

Photos-thèmes

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

- N° 6 : Les automotrices ex. SNCB en Italie € 10,00 75 g
- N° 23 : Les voitures M3 ex. SNCB en Italie € 10,00 75 g
- N° 30 ■ : Un samedi-midi à Lot (EL 38 p. 12) € 30,00 75 g
- N° 31 : Voyage PFT au Danemark (15 photos) € 15,00 105 g
- N° 36 : Locos à vapeur préservées par la SNCB € 10,00 75 g
- N° 38 : Les signaux mécaniques de Florenville € 10,00 75 g
- N° 40 : La gare de Schaerbeek-Formation € 10,00 75 g
- N° 42 : Locomotives séries 52-53-54 en vert "1970" € 10,00 75 g
- N° 44 : La locomotive 8275 € 10,00 75 g
- N° 46 : Les automotrices Budd SNCB sur le SATTI € 10,00 75 g
- N° 47 : Les 60/61 en vert "1970" (15 photos) € 15,00 105 g
- N° 48 : L'atelier de Bertrix € 10,00 75 g
- N° 49 : Les 62/63 en vert "1970 Salzennes" € 10,00 75 g
- N° 50 : Les 62/63 en vert "1970 Latour" € 10,00 75 g
- N° 51 : Voyage d'adieu des locos série 80 € 10,00 75 g
- N° 52 : Les 62/63 en vert "1970 Kortrijk" € 10,00 75 g
- N° 53 : Automotrices postales (15 photos) € 15,00 105 g
- N° 55 : Les locomotives série 51 (15 photos) € 15,00 105 g
- N° 56 : Les locomotives série 64 € 10,00 75 g
- N° 57 : Locotracteurs série 91 € 10,00 75 g
- N° 59 : Les 5122 et 5135 en Italie € 10,00 75 g
- N° 60 : Vapeurs chinoises € 10,00 75 g
- N° 61 : Les 62 en activité au Luxembourg € 10,00 75 g
- N° 62 : Les autorails avant le plan IC-IR - série 1 € 10,00 75 g
- N° 63 : Les autorails avant le plan IC-IR - série 2 € 10,00 75 g
- N° 64 : Les autorails avant le plan IC-IR - série 3 € 10,00 75 g
- N° 65 : Les 3600 CFL € 10,00 75 g
- N° 66 : Les 7301 à 7335 € 10,00 75 g
- N° 67 : Les locotracteurs de la série 91 € 10,00 75 g
- N° 68 : Trains sur la ligne 39 (EN LIGNES 69) € 10,00 75 g

PHOTO-THEME 69 : fourgons-générateurs

Prix : € 10 + frais de port (75 g.) Communication : PHOTO-THEME 69

- 69-01 : 5104 à Pondrôme (voir page 43)
- 69-02 : 6050 à Maastricht (voir page 48)
- 69-03 : 5403 à Givet (voir page 52)
- 69-04 : 6060 à Eeklo (voir page 52)
- 69-05 : 6089 à Grammene (voir page 53)
- 69-06 : 5114 à Eppegem (voir page 54)
- 69-07 : 5213 à Gedinne (voir page 55)
- 69-08 : 5147 à Ghlin (voir page 58)
- 69-09 : 5122 à Feignies (voir page 59)
- 69-10 : 6089 à Tielt (voir page 55)



Articles divers

Pin's

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

Cartes postales

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

Calendriers LOCO

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

□ **LOCO 2006 :** € 10,00 750 g

DVD

- La ligne 128 Ciney-Spontin-Yvoir : € 21,00 160 g
- La ligne 128 Ciney-Spontin-Yvoir : € 21,00 150 g



La 26101 en DVD

Commande Frais d'envoi

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

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

	BELGIQUE	ETRANGER
jusque 100 g	€ 1,05	€ 1,90
jusque 250 g	€ 1,50	€ 4,50
jusque 350 g	€ 1,50	€ 4,50
jusque 500 g	€ 2,60	€ 7,90
jusque 1000 g	€ 2,60	€ 7,90
jusque 2000 g	€ 3,60	€ 18,90
jusque 3000 g	€ 5,80	€ 21,90
jusque 4000 g	€ 6,65	€ 21,90
jusque 5000 g	€ 7,50	€ 21,90

■ ARTICLE EN VOIE D'EPUISEMENT

