

EN LIGNES



REVUE BIMESTRIELLE
N° 73 - JUIN 2006 - € 8,50
SUISSE : 13,70 CHF
N° AGREATION : P501041 - BUREAU DE DEPÔT : B-1180 BRUXELLES 18
EDITEUR RESPONSABLE : KOOB J-P, SQUARE VERGOTE 6, B-1200 BRUXELLES

Patrimoine Ferroviaire et Tourisme

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

Toerisme en Spoorpatrimonium

Editorial

Nous sommes déjà à l'aube des grandes vacances 2006. A l'actif de cette saison, trois excursions pour les amateurs, deux voyages à l'étranger (Cuba et Chine), plusieurs affrètements, une bourse d'échange à Saint-Ghislain. Prévu au programme de cet été : deux voyages "grand public", dont l'un permet de découvrir la ligne de la vallée du Bocq, que le PFT exploite de manière intensive depuis deux ans. Nous invitons ceux qui ne l'ont pas encore découverte à emprunter le train spécial du mois de juillet ou l'un des nombreux trains touristiques, et les amateurs qui sont déjà venus sur la l28 à nous rendre visite en profitant du bon de réduction offert aux abonnés avec le numéro 71. Vous pourrez ainsi regarder le travail déjà accompli, et constater qu'atteindre Purnode en 2007 ne relève plus de l'utopie... Si, pendant ces vacances, vous n'avez aucun projet, n'hésitez pas à venir rejoindre les équipes de bénévoles, que ce soit à Saint-Ghislain, à Schaerbeek ou le long de du Bocq.

Bonne lecture.



PHOTO 73-01 Le premier voyage de l'année a mis en scène les derniers locotracteurs de la série 91. Parallèle à Gent-Noord.

Photo PFT.

Petites annonces

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

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

A CEDER : collection presque complète de la revue SNCB "Le Rail". A enlever sur place. ☎ +32.(0)4.368.50.16, de préférence entre 18 et 19h00.

A VENDRE : collection complète du magazine "La Vie du Rail" du numéro 1 (1938) jusqu'au dernier numéro de 2004; cartes postales de locos belges; livres techniques; livres sur le chemin de fer en général (F, NL, D); livres anciens (livrets de machinistes, Au Fil du Rail, etc...); affiches; lampes à pétrole; lampes à signaux; sémaphore trois positions; robinets de frein Westinghouse. Faire offre à Jean-Claude GODTBIL, Golfweg 13, 9000 GENT. ☎ +32.(0)9.221.05.26 - GSM +32.(0)473.98.40.31

TRAIN MODELE SUD organise le samedi 26 et le dimanche 27 juin 2004 sa 9ème grande exposition + bourse d'échange dans le hall Polyvalent de Arlon, de 10h00 à 18h00. INFO : T.M.S. asbl, avenue Nothomb 67, 6700 Arlon, ☎ +32.(0)63.24.00.04. **Stand PFT.**

PFT-agenda

- **Samedi 10 juin 2006** : visite en région liégeoise (atelier de Kinkempois, Chemin de fer de Sprimont et Tramway Touristique de l'Aisne).
- **Samedi 22 juillet 2006** : voyage PFT; visite sur la ligne du Bocq avec un train spécial au départ de Bruxelles.
- **Samedi 5 août 2006** : voyage PFT
- **9 et 10 septembre 2006** : journées du Patrimoine; ouverture du Musée du Rail de St-Ghislain
- **Samedi 9 décembre 2006** : bourse d'échange au Musée du Rail de St-Ghislain
- **2007** : grand voyage PFT en Ukraine à bord du train hôtel Dzherelo. Au départ de Kiev, traversée de la chaîne des Carpates en vapeur. Infos dans notre prochain numéro.

Rectification

EN LIGNES 71

page 43 : la photo de la 7314 a été réalisée à **Châtelet le 6 mars 2001**, et non à Melle.

EN LIGNES 72

page 8 : En vertu des clauses de l'Armistice de **novembre 1918** (et non des clauses du Traité de Versailles de 1919 comme indiqué dans l'avant-propos page 8), l'Etat-Belge a hérité de **167 P8** et non 168 (la 168ème fut prise dans les effectifs en 1944, voir page 24)

page 10 : la légende du plan de 1905 se rapporte au dessin de la page 9.

page 62 : la 160.021 (future 1605) fut la première locomotive livrée, le 25 avril 1966, et non la 160.001 comme indiqué.

page 63 : nous avons oublié de compléter la légende : à l'occasion d'une visite de la Reine d'Angleterre Elisabeth II du 10 au 13 mai 1966, le train royal fut mis en marche le 11 mai sur le trajet Bruxelles-Central - Liège, Liège - Ottignies via Schaerbeek, et retour à Bruxelles.

Le NVBS fête ses 75 ans

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

www.nvbs.com, penr@nvbs.com

EN LIGNES

Revue bimestrielle éditée par l'ASBL

PFT

PATRIMOINE FERROVIAIRE ET TOURISME



Rédacteur en chef : Jean-Luc VANDERHAEGEN.

Comité de rédaction

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

Remerciements (par ordre alphabétique)

Dominique ALLARD, Kristof AVONDS, Emile BECKER, Armand BEERLANDT, William BOECKX, Michel BOURGEOIS, Henri CHAUVEHEID Roger CRIKELAIRE, Michel DE ESCH, Henk DE JONGHE, Simon DE RIDDER, Wim DE RIDDER, E. ELENBAAS, Jean-Claude GIRARD, Philippe GOUSSET, Dave HABRAKEN, Michel HANSENS, Serge HOOGSTEYN, Louis HUYGHEBAERT, Laurent JOSEPH, Lars LAENEN, Gilbert LAURENT, Bruno MALFAIT, Marc MAYEN, Christian MICHEL, Daniel MOENS, Koen MONTE, Julien MULPAS, Thierry NICOLAS, Charles OCSINBERG, Nick ONGENA, Guy PETTINGER, Steve ROD, Christian RUQUOY, John ST. MARTIN, Yannick SCHEPERS, Christian SCHMIDT, Benoit SCHOCKAERT, Philippe SCHOLL, la SNCB, Yves STEENEBRUGGEN, Daniel THIELEMANS, Transnico, Philippe VANDELOISE, Christian VANHECK, Tim VAN ROOY, Johan VAN DER EYCKEN, Johan VAN DER EYCKEN, Peter VAN GESTEL.

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
☎ GSM : +32.(0)473.39.35.54 FAX : +32.(0)65.66.45.41
✉ inform@pftsp.be
Internet : www.pftsp.be

Numéro de TVA : BE 435.339.562

Abonnement 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)473.39.35.54
St-Ghislain : Philippe Scholl : ☎ +32.(0)477.26.99.79
Ligne 128 : Alain Defechereux : ☎ +32.(0)477.98.91.23

Imprimerie

Imprimé en Belgique par Geers Offset nv, Oostakker.

Dépôt légal à la parution

EN LIGNES 73 - JUIN 2006



COUVERTURE AVANT :

PHOTO 73-02

Le premier voyage de la saison s'est déroulé le 1er avril 2006 avec, au programme, un voyage d'adieu aux locotracteurs de la série 91. Le 9150 est vu entre Moerbeke et Gent-Noord (ligne 77A).

Photo PFT.

COUVERTURE ARRIERE :

PHOTO 73-03 Depuis le 1er avril, l'IC J 2116 Bruxelles - Luxembourg est tracté par une 3000 CFL. Groenendael, 26 avril 2006. P. HERBIET.

PHOTO 73-04 La 468 revêtue du maillot rose à l'occasion du Giro de passage en Belgique. IC-C 737 Lille - Antwerpen-Centraal à Tourcoing, le 2 avril 2006. Pierre HERBIET.

S O M M A I R E

PFT-Service - Editorial 2

Nouvelles du PFT 4

Les voitures TEE inox 10

Hier - aujourd'hui 23

Les P8 - La 64.169 du PFT (II) 24

Actualité étrangère 32

Actualité belge 40

Statistiques 40

Locomotives électriques 40

Locomotives Diesel 42

Automotrices 47

Grande vitesse 48

RER 49

Infrabel 52

Divers 54

Sociétés privées 59

Radiations 60

Il y a... 64

PFT-Boutique 66



PHOTO 73-06 A Langerbrugge, les deux vedettes du jour (9138 et 9150) évoluent devant les objectifs des photographes.

PHOTO 73-05 Entre Moerbeke-Waas et Gent-Noord (ligne 77A), la 9138 remorque les quatre voitures K1 qui furent utilisées pour le voyage. *Photos PFT.*



VOYAGES

1er avril 2006 : adieu aux locotracteurs Cockerill de la série91

Le premier voyage de la saison a mis en scène les locotracteurs de la série 91, dont plus aucun exemplaire n'est repris à l'inventaire du matériel moteur de la SNCB. Si de nombreux véhicules de ce type ont été revendus à des firmes privées, la SNCB en a conservé quelques-uns pour les manœuvres dans ses ateliers de traction et ateliers centraux ; c'est ainsi que six exemplaires se trouvent toujours en état de marche à Merelbeke.

Rendez-vous était donné à Gent-St-Pieters, où les quatre voitures K de la SNCB ont été prises en charge par le 9150, à destination de Merelbeke, où avait lieu une visite de l'atelier de traction. Là, quatre autres 91 étaient alignés devant les portes de la remise : 9109, 9123, 9132 et 9152. A leurs côtés se trouvaient les modernes Diesel 77/78, les autorails série 41 et quelques locomotives électriques.

Le voyage s'est ensuite poursuivi vers Gent-Zeehaven, où l'association d'amateurs AMSAC organisait son cinquantième anniversaire; elle y dispose d'un fourgon F et de deux voitures K3 déclassées, dans lesquelles se trouvent un réseau miniature HO et une buvette. A l'intérieur des bâtiments ferroviaires, d'autres réseaux et une boutique tenue par le BVS attiraient l'attention des visiteurs, tandis qu'à l'extérieur, quelques wagons de la SNCB étaient exposés. Le train spécial, composé maintenant de deux locotracteurs, de quatre voitures K et de quatre wagons de marchandises, emprunta successivement la ligne industrielle 216 vers Evergem-Sluis, une partie de l'ancienne ligne 55 jusque Langerbrugge et la ligne industrielle 204 jusque Gent-Noord. Dans le faisceau de cette dernière gare, *Sidmar* avait eu la gentillesse d'aligner trois de ses locotracteurs Cockerill dont un "veau", machine sans poste de conduite. La journée s'est terminée par la découverte de la ligne 77 Gent-Noord - Moerbeke-Waas, célèbre par ses trains de betteraves saisonniers qui n'ont malheureusement pas circulé en 2005. Un soleil généreux l'après-midi, un accueil chaleureux à Merelbeke - malgré quelques soucis de dernière minute - à Gent-Zeehaven et à l'AMSAC, ont fait

de cette journée un moment agréable, divertissant et enrichissant.

mars 2006 : grand voyage PFT-Transnico à Cuba

Du 18 au 27 mars 2006, le PFT, en collaboration avec *Transnico*, a organisé un grand voyage à Cuba.

La situation économique désastreuse du pays, l'état lamentable dans lequel se trouve le réseau ferré et la fermeture d'un grand nombre de sucreries, rendaient urgente l'organisation d'une visite avant qu'il ne soit trop tard...

Au départ de Habana (La Havane), le groupe a visité deux réseaux sucriers - sur lesquels ils ont découvert quelques vénérables locomotives à vapeur -, le réseau suburbain électrique de Hershey, effectué plusieurs parcours spéciaux (autorails, vapeur, automotrices électriques), le tout baigné d'un chaud et généreux soleil. Voir notre reportage photo page suivante.

DIVERS

on tourne encore à St-Ghislain...

Décidément, le site de Saint-Ghislain attire les cinéastes... Ainsi, le 11 avril,

une équipe d'étudiants en art cinématographique est venue tourner "*De Naakte Aap*", film de fin d'études dans lequel on pourra voir l'autorail 4602 mis en scène. Souhaitons à cette vingtaine de jeunes beaucoup de succès dans leurs futures productions.

plaques de gares

Un "échange de bons procédés" a permis au PFT d'acquérir la très belle collection de plaques de gares - dont beaucoup ont disparu aujourd'hui - sauvegardées par le *Mupdofer*. Dès que possible, elles seront exposées à Saint-Ghislain.

MATERIEL

Une de nos voitures K ex. Vennbahn a subi cet hiver un important lifting : réfection d'une plate-forme, de la toiture et d'une paroi d'about, etc. Elle a repris le service le 29 avril pour un train affrété. Une deuxième voiture K - la 21125, ex. Vennbahn également - est venue la remplacer à Schaerbeek. Le travail est plus conséquent, avec notamment le remplacement de vitres brisées. Ce chantier vous intéresse ? Contactez Pierre Herbiet au +32.(0).473/39.35.53.

PHOTO 73-07 *Durant tout le voyage, quatre wagons de marchandises nous ont accompagné pour simuler une desserte locale comme il y en avait tant dans les années 60 et 70. Le train est photographié lors du retour de Moerbeke-Waas, peu avant la gare de Gent-Noord.*

Photo PFT.



Impressions du voyage PFT-Transnico à Cuba



PHOTO 73-08 Sur le réseau de la "Empresa Zucarera Rene Fraga Moreno", deux trains chargés de cannes à sucre convergent en direction de l'usine. A droite, la 1-3-0 n°1518, Vulcan 1918/2787 (ex-Reynold Garcia). A gauche, une rareté : la 1-3-0 n°1413 construite en 1891 par Cooke (n°2114). Celle-ci fut à l'origine mise en service sur le réseau de "Evansville & Terre Haute", où elle porta le n°50 (USA). Elle fut ensuite utilisée pour la construction du Canal de Panama, puis se retrouva à Cuba, d'abord sur le réseau de Jesus Rabi, ensuite chez Rene Fraga où elle oeuvre toujours aujourd'hui.



PHOTO 73-09 Lors d'un parcours à bord de l'autorail FIAT 2142 construit en Argentine, les participants ont croisé la locomotive à vapeur n°1342 du réseau de Marcello Salado, une 2-3-0 construite en 1911 par Baldwin (n°37172). Sur la douzaine d'autorails de ce type construits, il ne subsiste plus que deux exemplaires en état de marche. Photos PFT-Transnico.





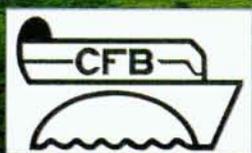
PHOTO 73-10 Un important réseau suburbain, le tout dernier existant dans le monde, électrifié en 1200 V, est aujourd'hui moribond, faute d'entretien. L'automotrice 3006 est la seule encore active des 11 motrices construites par Brill et General Electric en 1920 (série 3001 à 3011); la voici à Jibacoa, sur la ligne principale de ce réseau reliant Matanzas à Hershey (+/- 90 km). D'une puissance de 220 kW, elle peut circuler à 50 km/h.

PHOTO 73-11 En 1953, Brill livra une série de 9 autorails, dont seuls trois exemplaires sont encore en état de marche. Ils ont la particularité de ne posséder qu'une seule cabine de conduite, les obligeant à virer en bout de ligne. Le 21 mars, le 4058 franchit dans les environs de Costa Rica un bel ouvrage d'art, du plus pur style américain. Costa Rica, 21 mars 2006. Photos PFT-Transnico.

Spécial PFT
Bruxelles/Brussel - Cuba
CUBA EXPRESS



LE CHEMIN DE FER DU BOCQ



HORAIRES DIENSTREGELING

Regardez selon la couleur du jour de votre visite, les horaires que nous vous proposons
Even kijken naar de kleur van je bezochtdag en dezelfde kleur van de dienstregeling

JUIN - JUNI

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

JUILLET - JULI

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

AOÛT - AUGUSTUS

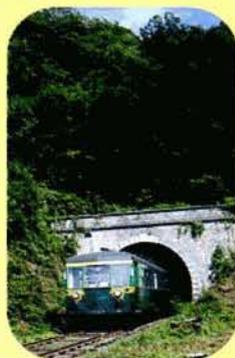
lu	ma	me	je	ve	sa	di
						6
7	8	9	10	11	12	13
14	15	16	17	18	19	20
21	22	23	24	25	26	27
28	29	30	31			

SEPTEMBRE - SEPTEMBER

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



Ciney SNCB	14.05	16.05
Braibant	14.12	16.12
Senenne	14.24	16.24
Spontin	14.28/14.30	16.28/16.30
Dorinne-D.	14.37	16.37
Dorinne-D.	14.45	16.45
Spontin	14.51/15.30	16.51/17.30
Senenne	15.34	17.34
Braibant	15.44	17.44
Ciney SNCB	15.50	17.50



Ciney SNCB	10.05	12.05	14.05	16.05
Halloy*	10.10*	12.10*	14.10*	16.10*
Braibant	10.12	12.12	14.12	16.12
Senenne	10.24	12.24	14.24	16.24
Spontin	10.28/10.30	12.28/12.30	14.28/14.30	16.28/16.30
Dorinne-D.	10.37	12.37	14.37	16.37
Dorinne-D.	10.45	12.45	14.45	16.45
Spontin	10.51/11.30	12.51/13.30	14.51/15.30	16.51/17.30
Senenne	11.34	13.34	15.34	17.34
Braibant	11.44	13.44	15.44	17.44
Halloy*	11.46*	13.46*	15.46*	17.46*
Ciney SNCB	11.50	13.50	15.50	17.50

* Arrêt uniquement le 3 septembre à l'occasion de la brocante de Halloy



www.pfttsp.be/cfbocq

6 août 2006 : BROCANTE DE SPONTIN

Ciney SNCB	8.05	9.05	10.30	12.05	13.30	15.05	16.30	18.05
Braibant	8.12	9.12	10.37	12.12	13.37	15.12	16.37	18.12
Senenne	8.24	9.24	10.49	12.24	13.49	15.24	16.49	18.24
Spontin	8.28	9.30	10.55	12.30	13.55	15.30	16.55	18.30
Dorinne-D.	-	9.37	11.01	12.37	14.01	15.37	17.01	18.37
Dorinne-D.	-	9.45	11.10	12.45	14.10	15.45	17.10	18.45
Spontin	8.30	10.00	11.30	13.00	14.30	16.00	17.30	19.00
Senenne	8.34	10.04	11.34	13.04	14.34	16.04	17.34	19.04
Braibant	8.48	10.18	11.48	13.18	14.48	16.18	17.48	19.18
Ciney SNCB	8.55	10.25	11.55	13.25	14.55	16.25	17.55	19.25

NOS EXCURSIONS - ONZE UITSTAPPEN

Les samedis 3 juin, 8 juillet, 19 août et 2 septembre 2006

"Entre Château et Brasserie"

Rendez-vous à la gare de Ciney à 10H05. Balade en train, visite du château féodal de Spontin, temps libre au village à midi, trajet dans un bus historique vers Purnode et visite de la Brasserie du Bocq. Retour à Ciney vers 17H00.

Prix: € 23 / personne (enfants -12ans: 1 12)



"Le Train Buissonnier"

Départ de Ciney à 11H15. Découverte de la ligne du Bocq en autorail et trajet en autobus vicinal vers le village de Crupet. Au village, un repas du terroir vous sera servi dans un cadre agréable. Temps libre au village et retour en bus et en train vers Ciney à 15H30.

Prix: € 39 / personne (enfants -12ans: 1 24)

Inscription obligatoire pour les excursions - Inscriptie verplicht voor de excursie

Si ce programme vous intéresse, n'hésitez pas à vous inscrire dès que possible (le nombre de places est limité) et au plus tard une semaine avant le voyage. Vous pouvez obtenir d'autres renseignements et vous inscrire au 00.32 (0)477/989.123

VOYAGE EXCEPTIONNEL EN COREE DU NORD

Transnico organise du 19 au 27 septembre 2006 un voyage exceptionnel en Corée du Nord, un des pays parmi les plus méconnus et fermés au monde. Au programme : trains spéciaux avec Taiga Trommel M62 Diesel et électrique; train vapeur à voie étroite; visite du dépôt de Pyongyang; trams de la ville de Pyongyang (Tatra, ...); métro de Pyongyang (très profond et matériel ex. Berlin). Programme touristique, inclus le Mausolée de Kim Il Sung.

Prix hors avion : à partir de 11 personnes: € 2.185. Dans le prix, hôtels de première catégorie 5*, voitures-lits 1e classe, tous les repas inclus. Supplément chambre Individuelle : € 482. Pour l'avion, le prix varie suivant la date de la réservation : entre € 605 et 955.

EXTENSION CHINE

Ce voyage peut également être réservé seul (sans le tour en Corée du Nord). Dans ce cas, vous avez seulement UN seul billet d'avion aller-retour vers Pékin. Date : du 24 septembre au 3 octobre 2006 au départ de Bruxelles, ou du 26 septembre au 3 octobre 2006 (prolongation du voyage en Corée du Nord). Au



Corée du Nord - locomotive électrique

Corée du Nord - voie étroite



programme : trains vapeur à voie standard à Tiefsa (SY) et à voie étroite à Huanan (C2 + pousse C2); trains vapeur minier à Jixi (SY) et à Nanpiao.

Prix hors avion : à partir de 11 personnes: € 1.140. Supplément chambre Individuelle: € 185. Prix avion : varie suivant la date de la réservation : entre € 605 et 955.

Pour recevoir l'itinéraire complet, les détails des deux voyages et un bulletin de réservation, veuillez renvoyer le bon se trouvant sur l'encart du milieu au plus vite (nombre de places limitées). Pour les deux voyages : plus vous réservez tôt, plus votre avion est bon marché. Date finale pour réserver : 30 juin 2006

Nos lecteurs nous écrivent

A la suite de notre article ayant traité de l'histoire des voitures Wegmann des CFL paru dans le *EN LIGNES 71*, Monsieur Ewald Krähenleühl de Suisse nous a envoyé quelques photos montrant des Wegmann en Suisse. Nous en publions deux, montrant le retour de deux trains de sport d'hiver Brig - Bruxelles, composés chacun de plusieurs voitures Wegmann. Les deux photos ont été prises à Brig, celle du haut le 9 février 2002, celle du bas, montrant la voiture "Rendez-Vous", le 22 février 2003.

En outre, Monsieur Ewald Krähenleühl nous précise que la photo publiée à la page 16 du *EN LIGNES 71* montre un Cisalpino Genève - Milano, composé de voitures Eurocity des CFF et du type Z (Intercity Plus) des FS. Ce matériel circule également sur les relations Cisalpino Zürich - Venezia et Zürich - Livorno.



LES VOITURES INOX

hier et aujourd'hui



PHOTO-THEME 72 Le 6 août 1982, passage à Duffel du TEE 82 "Etoile du Nord" Amsterdam - Bruxelles - Paris. A Bruxelles-Midi, les trois voitures seront accouplées en queue de la rame effectuant le trajet Bruxelles - Paris.

Jean-Luc VANDERHAEGEN.

Les participants au grand voyage PFT à Cuba de mars 2006 ont eu l'occasion de voir circuler des anciennes voitures TEE inox qui, il y a près de 10 ans, ont été chassées des liaisons Paris - Bruxelles - Amsterdam. L'occasion nous est ainsi donnée de retracer leur carrière et de faire le point sur leur réutilisation actuelle à Cuba.

ORIGINE DES VOITURES TEE "PBA"

En prévision de la mise en service de la traction électrique sur l'entièreté de la liaison Paris - Bruxelles - Amsterdam, les responsables de la SNCF et de la SNCB décidèrent d'acquérir un nouveau matériel de très haut de gamme.

En effet, depuis 1957, toutes les relations TEE Paris - Bruxelles/Amsterdam - l'"Etoile du Nord", l'"Oiseau Bleu" et l'"Ile de France" - étaient assurées par des trains automoteurs Diesel : autorails RGP X2771 à 2781 de la SNCF et rames hollando-suisse. Si ce matériel avait le grand avantage de s'affranchir du passage des frontières sans problème lié aux différentes tensions rencontrées sur les lignes électrifiées, leur composition non modulable, limitait fortement leur capacité en cas d'affluence.

Le choix des décideurs se porta sur des rames tractées. Afin d'éviter les change-

ments de traction aux frontières, leur remorque sera assurée par de nouvelles locomotives électriques polytension : les BB 26001 et 26002 (puis 30001-30002) de la SNCF, les CC 40101 à 40104 de la SNCF, et les 150 (future série 15) de la SNCB. Ces engins seront suivis plus tard par les CC 40105 à 40110, et les séries 16 et 18 de la SNCB.

Un autre aspect particulier était la fourniture de l'énergie pour le chauffage, la climatisation, l'éclairage et la cuisine, par un fourgon-générateur. Ce choix s'explique par le fait que la rame peut toujours être alimentée, même lorsque la locomotive de remorque n'est pas encore accouplée.

Le confort exigé pour ce nouveau matériel était exceptionnel, avec un standing jusqu'alors jamais égalé. Citons entre autres :

- l'air conditionné;
- une insonorisation poussée des compartiments;
- différents aménagements des compartiments avec couloir central ou la-

téral;

- fauteuils généreux et inclinables;
- possibilité de restauration à la place;
- voitures-restaurants et bars;
- sonorisation des voitures;
- portes extérieures et intérieures à ouverture automatique;
- chaque fenêtre à double vitrage était pourvue d'un store à commande électrique.

En outre, la caisse était construite en acier inoxydable selon le célèbre procédé *Budd*. Ces voitures furent étudiées par la SNCF conjointement avec la SNCB. Un premier lot de 36 voitures fut commandé, dont 11 par la SNCB en décembre 1961 auprès de *La Brugeoise et Nivelles* à Brugge, et 25 par la SNCF en février 1962 chez *Carel-Fouché*.

Dénommées PBA (pour Paris - Bruxelles - Amsterdam), elles se répartissaient de la manière suivante :

- 11 voitures à couloir latéral ABtuj de 46 places, toutes pour la SNCB (numérotées 41 à 51, UIC 61-88-1889 980 à 990;

- 7 voitures à couloir latéral ABuj avec 8 compartiments de 6 places;
- 7 voitures-cuisines A5rtuj comportant un compartiment;
- 4 voitures-bars comportant 12 places assises et 12 places au bar;
- 7 fourgons-générateurs A4Dxj avec compartiments de service pour la douane, la police et le personnel d'accompagnement. Elles possédaient également un compartiment à bagage de 9 m². Le groupe générateur était constitué d'un moteur Diesel Poyaud de 483 kW entraînant un alternateur triphasé de 465 kW - 660 V.

Abréviations :

- A = 1e classe;
- D = fourgon;
- j = à caisse en inox;
- r = avec restauration;
- t = couloir central;
- u = climatisée;
- x = aménagements spéciaux.

La longueur de toutes les voitures était de 25,5 m, sauf pour les fourgons-générateurs qui n'était que de 21,600 m.

La masse totale s'élevait de 47 à 49 t suivant les véhicules.

Toutes les voitures étaient montées sur des bogies du type Y24A1 (24YA2 pour le bogie se trouvant sous le groupe générateur des fourgons).

La vitesse maximale était fixée à 160 km/h.



PHOTO BD-229 Le 19 mai 1964, un parcours d'essai de la première rame TEE inox PBA fut mis en marche entre Paris-Nord et Bruxelles-Midi. Le train, remorqué par la BB 26002 de la SNCF, attend le départ à Bruxelles-Midi pour retourner vers Paris. En queue de la rame, on voit un des 7 fourgons-générateurs A4Dxj. Les premiers TEE en voitures inox seront engagés quelques jours plus tard, le 31 mai 1964, avec la mise en application du nouvel horaire d'été.

Bruno DEDONCKER, collection PFT.

Le 11 novembre 1964, le TEE 128 "Brabant" Bruxelles-Midi - Paris-Nord, est prêt au départ. La rame est formée de 8 voitures inox PBA, tractées par la BB 30002 (ex. BB 26002). A propos des BB 30000 de la SNCF : voir EN LIGNES 47 pages 8 à 16.

Daniel THIELEMANS.





PHOTO BD-230 Le 20 mai 1969, passage à Ronet du TEE 40 "Paris - Ruhr" Dortmund - Paris-Nord, tracté par la 150.003, future 1503. Ce TEE fut composé de voitures TEE inox durant 10 ans, du 1er février 1969 au 27 mai 1979, date de sa suppression. Il s'agit de voitures du type "Mistral 69". On peut comparer le fourgon-générateur avec celui du type PBA de la photo du haut à la page précédente. La longueur des fourgons du type Mistral 69 était identique à la longueur des voitures.

Bruno DEDONCKER, collection PFT.

Ci-dessous : en 1969, en gare d'Amsterdam CS, la 200.018, future 5118, du dépôt de Schaerbeek, attend le départ en tête du TEE 72 "Etoile du Nord" Amsterdam CS - Bruxelles-Midi - Paris-Nord.

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

Les premières voitures furent livrées au début de 1964; elles entrèrent en service avec le nouveau service d'été de 1964. Deux rames étaient alors en roulement : la première assurait le TEE "Ile de France" Paris - Bruxelles - Amsterdam; la seconde était engagée sur le nouveau TEE "Brabant" Paris - Bruxelles. A ce moment, les voitures-bars n'étaient pas encore disponibles.

Le reliquat des voitures fut fourni pour juillet 1964. Il permit d'équiper dès le 2 août les TEE "Etoile du Nord" Paris - Amsterdam, et "Oiseau Bleu" Paris - Bruxelles.

Pour assurer le service, six rames étaient nécessaires. Dans les TEE Paris - Bruxelles - Amsterdam, les trains étaient en fait composés de deux rames, dont seule la première poursui-

vait au-delà de Bruxelles-Midi vers Amsterdam. Chaque section comportait un fourgon-générateur et une voiture-cuisine.

D'emblée, ce matériel reçut un accueil des plus favorable de la part de la clientèle, entraînant rapidement une forte hausse de la fréquentation, surtout sur Paris - Bruxelles.





En janvier 1966, le TEE 71 "Ile de France" Paris-Nord - Bruxelles-Midi - Amsterdam CS mené par la 204.008 de Schaerbeek, vient de quitter le tunnel de la Jonction Nord-Midi, et arrive à Bruxelles-Nord. La rame n'est composée que de trois voitures : un fourgon-générateur, une voiture à couloir central et une voiture-cuisine.
Daniel THIELEMANS.

Les voitures TEE "Mistral 69"

La réussite des voitures TEE PBA amena la SNCF à commander une nouvelle série de voitures semblables, d'une part pour créer des relations supplémentaires, et d'autre part, pour équiper le fameux TEE "Mistral" Paris - Nice.

Au total, 86 voitures furent commandées de 1964 à 1966, et livrées entre janvier 1968 et février 1970. Elles se répartissaient à raison de :

- 28 A8tuj à couloir central;
- 27 A8uj à couloir latéral;
- 4 Arux bar, magasin, salon de coiffure et secrétariat (uniquement destinées au Mistral);
- 2 A3rtuj bar;
- 11 Vruj restaurant avec une salle de 39 places;
- 14 A4Dtux fourgons-générateurs.

Ces voitures, baptisées "Mistral 69", permirent de renouveler le matériel du *Mistral*, de renforcer le parc des voitures TEE PBA et d'équiper les TEE "Paris-Ruhr", "Lyonnais" et "Rhodanien".

Par rapport aux voitures PBA, les "Mistral 69" avaient bénéficié d'un certain nombre d'améliorations ou d'adaptations. Un allègement permit de réduire leur masse entre 43 et 46 t (56 t pour les fourgons-générateurs, dont la longueur était cette fois identique aux voitures).

En outre, l'esthétique extérieure était quelque peu différente, avec des fenêtres de 958 mm de hauteur au lieu de

830 mm sur les PBA et un nouveau design du pavillon. La bande rouge dans laquelle était inscrit "Trans Europe Express" se trouvait alors 10 cm plus haut.

Pour le confort des voyageurs, de nouveaux fauteuils furent utilisés, tandis que l'ouverture des portes intérieures se faisait automatiquement en marchant sur un tapis sensible.

Toutes étaient montées sur des bogies Y28E2, sauf les voitures-restaurants qui

reçurent des Y26P à suspension pneumatique et les fourgons-générateurs qui conservèrent les Y26.

Dès leur sortie d'usine, les premières voitures - une à couloir latéral, six à couloir central et un fourgon-générateur - furent engagées en renfort sur Paris - Bruxelles - Amsterdam. Ce n'est qu'à partir du 9 février 1969 que les autres assurèrent les TEE "Mistral" et "Lyonnais" et, à partir du 1er juin, le "Paris-Ruhr" (Paris - Liège - Dortmund, devenu le "Molière" le 3 juin 1973).

PHOTO 73-12 Le 29 juillet 1981, l'"Etoile du Nord" Amsterdam - Bruxelles - Paris vient de franchir le Moerdijkbrug, et traversera dans quelques instants Lage Zwaluwe, gare située entre Dordrecht et Roosendaal.
Pierre HERBIET.





PHOTO-THEME 72 Le 18 février 1982, le TEE "Etoile du Nord" était remorqué par la 2555 entre Amsterdam et Bruxelles-Midi. La première voiture est du type "Mistral 69", reconnaissable avec ses fenêtres plus grandes et la bande rouge qui se trouve 10 cm plus haut (à comparer avec la seconde voiture, du type PBA).
Pierre HERBIET.

En 1970, une seconde et dernière commande de voitures "Mistral 69" fut passée, dans le but de renforcer une fois de plus le parc de Paris - Bruxelles, mais aussi pour créer deux nouveaux TEE entre Paris et Bruxelles : le "Memling" et le "Rubens", ainsi que pour remplacer le matériel automoteur italien qui assurait le TEE "Cisalpin" Paris - Venezia.

Cette commande porta sur 36 véhicules, dont 25 pour le compte de la SNCF, 6 pour la SNCB et 5 pour les CFF :

- 15 ABuj à couloir latéral;
- 11 ABtuj à couloir central (5 pour les CFF et 6 pour la SNCB : 131 à 136 UIC 61-88-1889 991 à 996);
- 3 A3rtuj bar;
- 2 Vruj restaurant;
- 5 A4Dtxj fourgons-générateurs.

Avec ces 36 voitures supplémentaires, le parc définitivement constitué comptait 158 unités.

Livrées de 1973 à 1974 par *Francorail* (ex-Carel-Fouché), elles permirent d'assurer dès le 24 mai 1974 le TEE "Cisalpin" (21 voitures nécessaires), et dès le 29 septembre 1974, les nouveaux TEE "Rubens" et "Memling" (15 voitures nécessaires). A partir du 1er octobre 1976, le TEE "Arbalète" Paris - Zürich fut également assuré par des voitures "Mistral 69". Ce train sera toutefois supprimé le 27 mai 1979.

Le grand virage

A partir du milieu des années 1970, le concept TEE commença à vaciller et, lentement, le réseau commença à se détricoter. Un à un, ces prestigieux trains allaient disparaître ou, au mieux, être reconvertis en EuroCity.

Ainsi, le TEE "Lyonnais" Paris - Lyon disparut en septembre 1976 et le TEE "Molière", ex. Paris - Ruhr, fut supprimé le 27 mai 1979. Par contre, deux nouveaux TEE en voitures inox furent créés : le "Watteau" Paris - Lille en octobre 1978, et le "Jules Verne" Paris - Nantes le 28 septembre 1980. Il s'agissait du tout dernier TEE créé par la SNCF; il sera supprimé en 1988.

La mise en service de la première ligne TGV entre Paris et Lyon en septembre 1981 marqua le début d'une nouvelle ère, avec le remaniement complet des trains classiques sur tout le réseau sud-est français et, notamment, la suppression du mythique "Mistral"...

Le 3 juin 1984 marqua une étape importante de l'histoire des chemins de fer belges, avec la mise en application du tristement célèbre plan de restructuration IC-IR. Cette même date coïncida également avec un remaniement profond du service TEE PBA, avec la sup-

pression de certains TEE ou leur dégradation en EC, lesquels restèrent toujours assurés par du matériel inox, mais avec des voitures transformées en 2e classe. C'est ainsi que la SNCF avait entamé au début de 1984 la transformation d'un premier lot de voitures :

- 17 A8tu SNCF, devenues B9 1/2 tu;
- 9 A8tu SNCF, devenues B8u;
- 11 A8tuj PBA SNCB, devenues B9 1/2 tuj. Elles furent à ce moment échangées contre 7 A8tuj "Mistral 69" SNCF et renumérotées 141 à 147 (UIC 51-88-2989 926 à 932) (les 4 autres A8tuj SNCB reçurent les numéros 151 à 154 UIC 61-88-2989 980 à 983).

La nouvelle situation du 3 juin 1984 était la suivante :

- maintien de seulement deux TEE, l'"Ile de France" et le "Rubens";
- dégradation du "Brabant" et de l'"Etoile du Nord", au rang d'InterCity 1e et 2e classes;
- suppression du "Memling" et de l'"Oiseau Bleu".

Assurées par l'atelier SNCF du Landy, les principales modifications concernèrent le remplacement des fauteuils et leur disposition à 4 places de front. Une cloison fut installée pour séparer les parties fumeurs et non-fumeurs. Enfin, le bandeau rouge avec l'inscription TEE fut remplacé par un bandeau vert.



PHOTO-THEME 72 Les CC 40100 formaient avec les rames TEE inox un ensemble harmonieux et homogène. Le 12 juin 1989, l'EC 84 "Rubens" Bruxelles-Midi - Paris-Nord au crochet de la CC 40109 attaque la dure rampe d'Hennuyères. Bien qu'ayant perdu le label TEE, la rame n'est composée que de voitures TEE de 1^e classe. Jean-Luc VANDERHAEGEN.

PHOTO-THEME 72 Le 10 juillet 1987, l'EC 84 "Rubens" Bruxelles-Midi - Paris-Nord vient de franchir la faite de la rampe d'Hennuyères et se dirige vers Braine-le-Comte. Depuis le 31 mai 1987, le label TEE a disparu, mais sera toutefois réutilisé à partir du 23 mai 1993. La première voiture est du type "PBA", les suivantes sont des "Mistral 69". Jean-Luc VANDERHAEGEN.





PHOTO-THEME 72 Après l'arrivée à Bruxelles-Midi du TEE 81 "Etoile du Nord" en provenance de Paris-Nord, le tronçon de tête vers Amsterdam est pris en relais par une locomotive de la série 15 ou 25.5, tandis que la seconde section est remise au faisceau de garage de Forest par une machine de manœuvre. Le 28 septembre 1983, ce service de manœuvre était assuré par la 2802. J-L VANDERHAEGEN.

Les voitures DEV inox de la SNCF

Il ne faut pas confondre les voitures TEE "PBA" et "Mistral 69" avec les voitures DEV inox (DEV = Division des Etudes de Voitures). Ces dernières furent construites à 406 unités en plusieurs tranches de 1952 à 1973. Elles se répartissaient en plusieurs types, avec ou sans couloir, A, B, AD, BD, bar, et cuisine. Elles furent utilisées dans de nombreux trains rapides et TEE, dont le "Mistral", avant l'arrivée des voitures "Mistral 69". Elles venaient également régulièrement à Bruxelles avec des express. Les dernières disparurent du trafic commercial de 1996 à 1997.



PHOTO BD-231 La voiture DEV inox A8 myfi 4030 fut présentée à l'Exposition Universelle de Bruxelles en 1958. Le 22 février 1958, elle était acheminée de la gare de Jette vers l'esplanade du Heysel par un convoi constitué de deux remorques routières tirées par deux tracteurs, ici sur l'avenue J-J Crocq. Bruno DEDONCKER, collection PFT.

D'autres voitures subirent, plus tard, la même métamorphose. En outre, les voitures non modifiées reçurent des pictogrammes "1" pour 1e classe.

Le 31 mai 1987, le label TEE disparut temporairement. Les deux derniers TEE ("Ile de France" et "Rubens") furent transformés en EuroCity, mais uniquement avec du matériel de 1e classe. L'"Etoile du Nord", passa également du rang d'IC à celui d'EC, en conservant toutefois les deux classes.

A partir du 1er juin 1992, l'"Ile de France" proposera également des places de seconde classe. Seul le "Rubens" subsista encore jusqu'au 22 mai 1993 intégralement en 1e classe, puis passa à son tour à une composition mixte.

Le 23 mai 1993, toutes les relations Paris - Bruxelles avec du matériel inox - l'"Ile de France", le "Brabant" et le "Rubens" - se voient à nouveau désignés comme TEE, mais toujours avec des voitures de 1e et de 2e classe ! Simultanément, un nouveau TEE 1e et 2e classe est créé entre Paris et Bruxelles : le "Watteau". Seul l'"Etoile du Nord" ayant comme destination Amsterdam conservera son sigle EC.

PHOTO-THEME 72 Le 23 mai 1993 fut créé le TEE "Watteau" 1e et 2e classe Paris-Nord - Bruxelles-Midi. Le 13 avril 1994, il était remorqué par la 1604 et roule vers Paris, dans les environs de Soignies.



PHOTO-THEME 72 Le 30 novembre 1982, c'est la 2912 qui assurait le service de remonte des rames internationales à Bruxelles-Midi; elle manoeuvre ici la tranche Paris - Bruxelles du TEE "Etoile du Nord".
Pierre HERBIET.

Le glas des voitures TEE n'était toutefois pas loin. Le 23 janvier 1995, tous les TEE, sauf le "Watteau", furent repris par des TGV Réseau qui empruntaient l'itinéraire habituel par Quévy. Ce n'est que le 2 juin

1995, avec la mise en service de la ligne nouvelle entre la frontière française et Antoing, que les TGV pourront démontrer leurs performances entre Paris et Bruxelles, avec le succès que l'on connaît...





PHOTO-THEME 72 Le 19 avril 1996, quelques jours avant la date fatidique, l'EC 82 "Etoile du Nord" était exceptionnellement remorqué par la vénérable 2239. Le train vient d'aborder la section en forte rampe entre Cuesmes et Quévy. Serge MARTIN.

Le dernier des derniers, le TEE "Watteau", tint encore jusqu'au 28 mai 1995, avant de tirer à son tour sa révérence face aux TGV. A ce moment, seul l'EC 82/87 "Etoile du Nord" Paris - Bruxelles - Amsterdam était encore assuré par du matériel inox, et ce jusqu'à la fatidique date du 1er juin 1996... Ce jour là, l'EC 87 fut assuré d'Amsterdam à Roosendaal par la 204.004 et, au-delà, par la 1505.

Au fil de ces dix dernières années, le parc des voitures inox ne cessa de s'éroder. Des 158 unités d'origine, il

en restait 142 en 1992, 87 en 1995 et 46 au début de 1998. La SNCF leur rechercha bien une nouvelle affectation. La mise en service envisagée sur des relations vers la région Rhône-Alpes posait des problèmes de poids; ce matériel était en effet fort lourd. De plus, leur alimentation exclusivement possible au départ d'un fourgon-générateur - avec personnel d'accompagnement nécessaire - se retourna contre elles : impossible de les alimenter autrement. Leurs coûts d'entretien n'étaient également pas négligeables. En définitive, ces arguments

firent renoncer définitivement la SNCF à les réutiliser.

Quelques voitures furent alors transformées en véhicules pour trains d'Expo (6 voitures et deux fourgons-générateurs), une bien triste fin pour du matériel aussi prestigieux...

Quinze des dix-sept voitures appartenant à la SNCB furent rachetées par la SNCF. Une convention imposait en effet à la SNCF de racheter les voitures en cas de suppression de leur utilisation sur Paris-Bruxelles. Les deux autres, une B9 1/2 tuj et une A8tuj furent conservées par le patrimoine historique de la SNCB et sont actuellement garées à l'abri-musée d'Haine-Saint-Pierre.

Les tentatives de vente à l'étranger aboutirent initialement à la vente de deux voitures et de deux fourgons-générateurs au Sénégal en 1993. Une réelle opportunité se présenta enfin vers 2000, lorsque les Chemins de fer cubains manifestèrent un l'intérêt sérieux pour le rachat de quelques voitures.

Avec la suppression de certains trains, le parc des voitures TEE était en sur-nombre. C'est ainsi que l'on a pu voir des voitures réutilisées pour assurer des trains de pèlerinage vers Lourdes. Le 17 juillet 1992, la 2007 remorque un de ces parcours entre Tournai et Jeumont, ici en gare de Mons. Serge MARTIN.





↑ Le lendemain du retrait de service des voitures TEE inox, une journée d'adieu fut organisée par le COPEF associé au GTF. Voici le retour du train spécial de Bruxelles-Midi à Aulnoye, remorqué par les 1501 et 204.004, ici peu après le passage de la frontière à Quévy. Serge MARTIN.



→ Triste fin pour quelques voitures TEE inox dégradées comme simple voitures pour trains-expos... Train-expo des "Saveurs d'Europe" à Bruxelles-Midi, le 2 mars 1998. Roger CRIKELAIRE.



→ Une des deux voitures conservées par le patrimoine historique de la SNCB. Ici, la voiture 151 B9 1/2tu, une ex. voiture TEE du type "PBA". Leuven, 25 août 1996. Roger CRIKELAIRE.

Les voitures TEE inox à Cuba

En 2000, les Chemins de fer cubains (Ferrocarriles de Cuba) rachetèrent à la SNCF un total de 36 voitures TEE inox, dans le but de créer des trains rapides de luxe.

Elles débarquèrent à Cuba entre avril et octobre 2001.

Elles furent accouplées entre elles de façon à former trois rames de 12 voitures chacune. Ces rames sont indéformables, du fait que seules les deux voitures d'extrémité ont été équipées de l'attelage automatique en vigueur sur le réseau.

Sur les trois rames, seule une est utilisée quotidiennement en trafic régulier, et est engagée sur un service rapide spécial entre Habana (La Havane) et Santiago de Cuba (*serviscio especial rapido Habana - Santiago*). La deuxième assure la réserve mais, en pratique, ne circule pratiquement jamais, les Chemins de fer cubains préférant supprimer le train ("*annulate*", un mot très courant à Cuba comme ont pu le constater les participants au voyage PFT-Transnico à Cuba en mars 2006...).



Le 6 mai 2005, la 50912 manoeuvre une ex. rame TEE en gare de Santiago. Cette BB, construite par General Electric, est d'origine mexicaine. Thierry NICOLAS / Transnico.

PHOTO 73-13 Passage d'un "*serviscio especial rapido*" Habana - Santiago entre Dos Caminos de San Luis et El Cristo. En tête de la rame, la 52503, une des cinq nouvelles locomotives construites en 2005 en Chine, identiques aux DF7G des chemins de fer chinois. Photo PFT-Transnico.



Quant à la troisième rame elle est garée sans utilisation.

L'unique rame assure donc un aller-retour entre Habana et Santiago. Vu la distance (+/- 1000 km), elle ne quitte La Havane (ou Santiago) qu'un jour sur deux (par exemple les jours pairs au départ de Habana, et les jours impairs au départ de Santiago). L'autre jour, le service est assuré par une rame de voitures d'origine mexicaine.

PHOTO 73-14 ↗

Gros plan sur la plate-forme d'about de deux ex. voitures TEE inox. On voit très bien la différence au niveau du pavillon de toiture entre une "PBA" à droite, et une "Mistral 69" à gauche.

PFT-Transnico.



PHOTO 73-15 →

Deux voitures "Mistral 69". A l'exception des marquages et de l'équipement d'un attelage automatique sur les voitures d'about, elles n'ont subi aucune modification.

PFT-Transnico.



↓ *En gare de Habana le 11 décembre 2005, la 31201 manoeuvre une ex. rame TEE. Il s'agit d'une locomotive de 1200 CV acquise d'occasion au Canada, du type GM1 modifiée de A1A A1A en Bo'Bo'. Thierry NICOLAS / Transnico.*





Le 8 octobre 2004, une rame est manoeuvrée sur un triangle de virage à Santiago de Cuba. En tête, la locomotive 71032 d'origine russe (type TEM-2, construit à 58 unités par Briansk en 1974). Ces Co'Co' développent 760 kW.
Thierry NICOLAS/Transnico.

Le 26 octobre 2005, passage d'une ex. rame TEE à Dos Caminos, remorquée par les machines 52438 et 52406. Ces Co'Co' de 1900 kW ont été produites à 44 exemplaires en 1975 par la Montreal Locomotive Works (MLW type MX624) au Canada.
Thierry NICOLAS/Transnico.

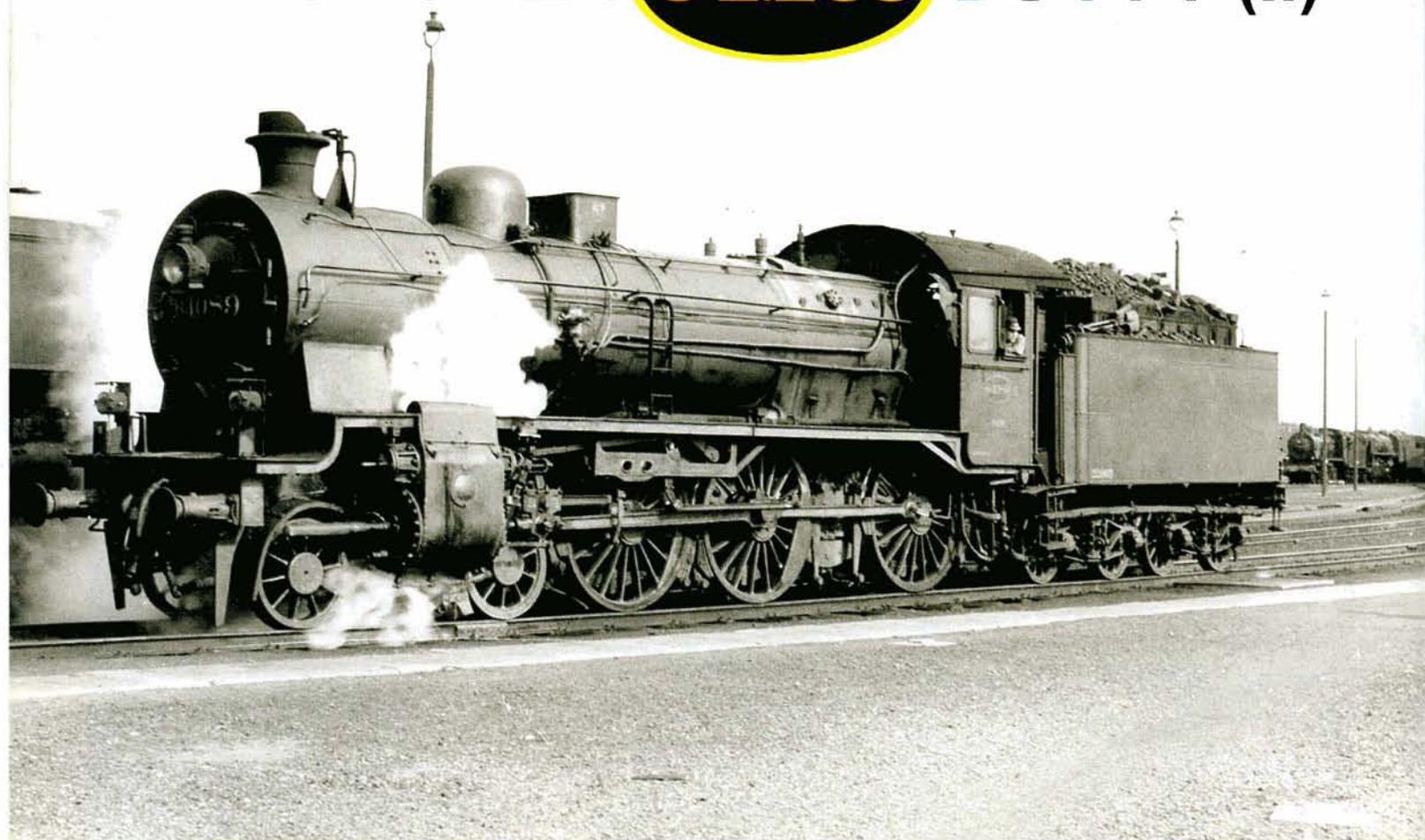


*Hier*

PHOTO BD-223 Le 24 avril 1955, un train de marchandises en provenance de Schaerbeek traverse la gare de Boitsfort, puissamment remorqué par deux types 29 du dépôt de Stockem. Quelques mois plus tard, le 15 janvier 1956, la ligne 161 fut mise sous tension entre Bruxelles et Ottignies. Sur la photo, on remarque d'ailleurs la présence d'un poteau support de caténaire entre les locomotives et le pont. Le 26 mars 2006, le train L6561 Bruxelles-Midi - Ottignies - Louvain-la-Neuve, démarre de la gare. Sur les 50 ans qui séparent les deux documents, peu de choses ont changé. La cabine de signalisation a été démolie, tandis que l'ancienne gare chère à Paul Delvaux, a fait place à un petit bâtiment sans style, fermé d'ailleurs depuis quelques temps. Ce site va être totalement bouleversé dans les prochains mois par les travaux de mise à quatre voies dans le cadre du RER. Photos Bruno DEDONCKER, collection PFT - Christian DOSOGNE.

Aujourd'hui

LES P8 - LA **64.169** DU PFT (II)



La 64.089 photographiée au dépôt de Merelbeke en septembre 1963. Cette P8 du second type, construite par Schwartzkopff en 1918 sous le numéro 6582, fut immatriculée "2489 Essen" aux Chemins de fer prussiens. Alors qu'elle était affectée à Bruxelles-Midi, elle fut cédée en "prêt" à la DR le 10 décembre 1940 et affectée au dépôt de Cuxhaven qui dépendait de la RBD de Hambourg. Après son retour en Belgique en 1946, elle fut renumérotée 64.089 et fut affectée au dépôt de Berchem le 30 juin 1946. Elle sera par la suite mutée plusieurs fois : à Merelbeke le 28 octobre 1946, à Berchem le 11 juillet 1947, à Aarschot le 15 avril 1957, à Merelbeke le 22 mars 1962, où elle terminera sa carrière le 22 septembre 1965 (mise hors écritures le 7 octobre 1965). Sa boîte à fumée est surmontée d'une cheminée à chapiteau avec capuchon. Elle est accouplée au tender type 35 n° 22.005 de 22 m³.
Daniel THIELEMANS.

LES TYPES 64 ET LA SECONDE GUERRE

Lors de l'invasion allemande de notre pays en 1940, toutes les types 64, à l'exception de la 6408 détruite en mai 1940 lors d'un bombardement à Mons, furent rapatriées en Allemagne (officiellement "Leihlok" locomotives prêtées). Elles quittèrent la Belgique en plusieurs lots, entre novembre 1940 et février 1942. La SNCB avait été contrainte de les remettre en parfait état de marche selon les spécifications techniques exigées par la DR.

Elles furent affectées dans les directions régionales de Köln, Essen, Hambourg, Münster, Karlsruhe, Wuppertal, Halle et Hannover. Elles conservèrent un certain temps leur numéro SNCB, puis furent renumérotées dans la série 38 de la DR, en conservant leur numéro d'ordre SNCB. Exemple : la 6402 fut numérotée 38 6402. Selon certaines sources, cer-

taines d'entre elles n'auraient jamais circulé mais auraient servi de magasin de pièces pour les P8 de la DR.

Après la guerre débuta leur restitution à la Belgique. Cette opération s'étala de 1945 à 1950.

Entretemps, la SNCB avait appliqué le nouveau système de numérotation à 5 chiffres, entré en vigueur le 1er janvier 1946. Il était prévu de donner aux types 64 les numéros suivants :

- 64.001 à 64.007, 64.009 à 64.167 pour les 6401 à 6407 et 6409 à 6567;
- 64.008 pour la 6400 (la 6408 ayant été détruite en mai 1940).

En outre, une P8 de la DRG - la 38 3204 -, abandonnée en Belgique et considérée comme "butin de guerre", fut prise en écritures par la SNCB le 7 octobre 1944 et numérotée 6568 puis 64.168. Cette locomotive sera toutefois rendue à la DB en 1950.

Le rapatriement des types 64 se déroula principalement en 1945 (48 unités) et en 1946 (85). Une seule revint en 1947 et 19 en 1950. Par contre, 14 machines ne revinrent jamais en Belgique :

- les 6400, 6404, 6405, 6426, 6460, 6468 et 6491 qui restèrent en Allemagne de l'Est devenue communiste;
- les 6448, 6452, 6455 et 6457, qui restèrent en Pologne où elles reçurent les numéros PKP Ok1-20, 51, 52 et 169;
- les 6407 et 6452, qui ne furent jamais retrouvées et considérées comme perdues;
- enfin, la 6554, gravement endommagée, fut ferrailée à Münster en 1946, avec l'accord de la SNCB.

Plusieurs machines furent rendues dans un état lamentable (voir photos dans *EN LIGNES* 41 pages 8-9). Cinq furent même aussitôt radiées : les 6559 (+ 1946), 6567 (+ 1947), 6544 (+ 1948), 6416 et 6500 (+ 1950).

AFFECTATION DE 1946 A 1967

Les types 64, tout comme d'ailleurs toutes les locomotives d'origine prussienne, étaient fort appréciées. Simples, robustes, économiques d'entretien et relativement rapides (100 km/h), elles convenaient particulièrement bien aux spécificités du réseau belge. C'est donc sans surprise que les 64 et les types 81 (ex-G8¹ prussiennes) furent les deux dernières séries de locomotives à vapeur de la SNCB, éteintes en 1967.

Au fur et à mesure de l'émergence des tractions Diesel et électrique, les types 64 ne seront pas réformés, mais reprendront souvent la place d'autres séries de locomotives.

En mai 1946, les 73 machines à l'effectif étaient réparties entre les dépôts de Haine-Saint-Pierre (23), Liège-Guillemins (22), Berchem (20), Ottignies (7) et Hasselt (1). Quinze d'entre elles se trouvaient toutefois dans les Ateliers Centraux pour réparation.

En mai 1947, l'effectif comptait 132 unités, distribuées entre les dépôts de Berchem (28), Liège-Guillemins (25), Haine-Saint-Pierre (17), Ath (12), Ottignies (11), Merelbeke (11), Hasselt (10), Bertrix (9) et Tamines (9).

En 1950, Bertrix perd ses types 64 au profit de types 29, tandis que les dépôts de Tamines, Montignies et Saint-Martin voient leur effectif augmenter.



PHOTO BD-232 La 64.103 de la remise de Tamines épanche sa soif à Jemelle, le 30 mai 1956. Elle est équipée d'une chaudière sur laquelle la position du dôme et de la sablière est inversée : le dôme est situé au centre de la chaudière, derrière la sablière. Neuf types 64 étaient pourvues d'une telle chaudière. Celle-ci est accouplée au tender type 36 n°22.312 de 22 m³. Les tenders du type 35 et 36 étaient ceux accompagnant le plus fréquemment les types 64. Cette P8 du second type fut construite par Henschel en 1918 (n°16458). Les KPEV lui attribuèrent le numéro "2502 Hannover". Devenue la 6503 en 1925, elle était affectée au dépôt de Mons en 1940. Elle quitta la Belgique à destination de l'Allemagne le 25 janvier 1941, et fut affectée au dépôt de Düsseldorf (RBD Wuppertal). Après son retour, elle sera affectée successivement à Berchem (8 décembre 1945), Ottignies (10 avril 1946), Tamines (3 novembre 1951), Mol (30 juin 1959) et, enfin, Tournai (10 septembre 1959). Elle assura le tout dernier train de voyageurs vapeur du dépôt de Tournai le 31 juillet 1966 et figura parmi les 11 dernières types 64 toujours reprises dans les inventaires du 1er janvier 1967; elle fut mise hors écritures le 24 février 1967.

Bruno DEDONCKER, collection PFT.

En mai 1963, la 64.108 du dépôt de Merelbeke arrive à Mechelen. Elle fut construite par Humboldt en 1917 (n°1283) et inventoriée aux KPEV comme "2507 Elberfeld". En 1925, elle reçut le numéro Etat Belge 6508. Affectée à Mons, elle fut expatriée en Allemagne le 18 novembre 1940 et envoyée à la RBD Hannover. Après son retour d'exil, elle fut affectée successivement à Haine-Saint-Pierre (26 juillet 1946), Berchem (30 septembre 1946), Sint-Niklaas (20 mai 1957) et Merelbeke (28 septembre 1962), où elle fut radiée le 20 juin 1966. Elle est dotée d'une cheminée à chapiteau avec capuchon, et d'une nouvelle porte de boîte à fumée.

Daniel THIELEMANS.



En mai 1951, l'effectif était au complet, avec 148 unités. La remise de Landen a reçu 7 types 64 en remplacement des types 9, ainsi que Haine-Saint-Pierre (20), Berchem (20), Ath (16), Liège-Guillemins (15), Montignies (14), Merelbeke (14), Ottignies (13), Tamines (12), Hasselt (10), Saint-Martin (7) et Landen.

Le 23 février 1952, le dépôt de Saint-Martin ferma ses portes et transféra ses P8 au dépôt de Montignies, dont l'effectif passa à 23.

En mai 1953, des P8 arrivent à la remise de Trois-Ponts (5 unités), tandis que Kinkempois reçoit sa première - la

64.058 - en prévision de la fermeture du dépôt de Liège-Guillemins. Celle-ci intervint le 4 octobre 1953, et Kinkempois se voit doté de 14 P8.

A la suite de l'amortissement des types 38, sept 64 arrivent à Aarschot en mai 1955, tandis que Landen ne conserve que 3 machines, annonçant la fin de la vapeur et la fermeture de cet établissement.

En mai 1956, la vapeur déserte Landen, et diminue fortement à Haine-Saint-Pierre (3 unités subsistent) suite à la livraison des locomotives Diesel du type 201 (future série 59). Par contre, des 64 arrivent à Sint-Niklaas (6) et Brugge (3).

En mai 1957, les P8 ont définitivement

quitté l'atelier d'Haine-Saint-Pierre, tandis que 5 locomotives s'installent à celui d'Oostende.

L'arrivée des Diesel type 201 à Antwerpen-Dam et à Hasselt permet l'élimination au complet des P8 de Berchem et la diminution de l'effectif de Hasselt (3 unités seulement subsistent). Le parc de Sint-Niklaas est renforcé pour atteindre 16 unités.

L'année 1959 voit de nombreux changements dans l'affectation des types 64. Le dépôt vapeur d'Oostende ferme ses portes le 16 février 1959. Hasselt et Kinkempois cèdent leurs dernières machines au profit des types 201. Statte reçoit alors des 64 (entretenu à Kinkempois) en remplacement de types 40 qui sont mutés à Kortrijk.

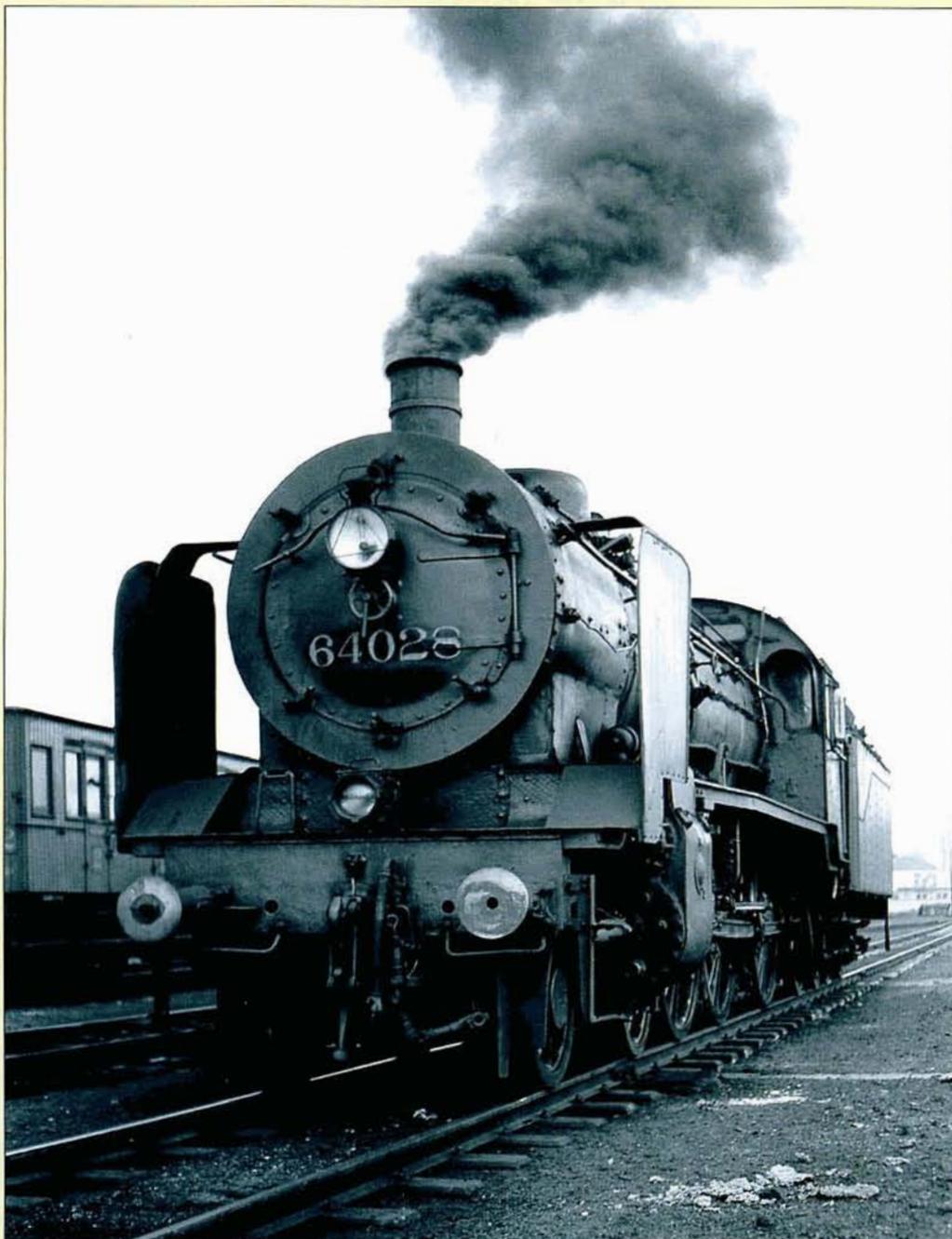


PHOTO BD-233

Un beau gros plan sur la 64.028 réalisé à Charleroi-Sud le 10 novembre 1954. Cette locomotive avait la particularité d'être revenue d'Allemagne en 1945 équipée de déflecteurs. Seule une seconde type 64 sera également pourvue de déflecteurs : la 64.168 "butin de guerre", laquelle fut rendue à la DB en 1950. La 64.028 fut construite par Humboldt en 1912; elle était une P8 du premier type que les KPEV numérotèrent "2428 Köln". Le 8 novembre 1940, elle quitta le dépôt de Muizen pour son séjour forcé en Allemagne (affectée à la RBD Köln). Après son retour, elle fut hébergée dans les dépôts suivants : Haine-Saint-Pierre (4 juillet 1946), Bertrix (19 août 1946), Merelbeke (18 octobre 1947), Liège (4 décembre 1948), Saint-Martin (19 mai 1951), Montignies (23 février 1952), Sint-Niklaas (2 septembre 1957) et Merelbeke (26 janvier 1964), où elle fut mise hors inventaire le 27 juillet 1964. Elle est pourvue d'une cheminée à rehausse.

Bruno DEDONCKER, collection PFT.

Création d'une série à Braine-le-Comte (8 unités) ici aussi en remplacement de types 40, et à Dendermonde (3 machines). Suite à l'électrification de la ligne 161, Ottignies ne conserve que 2 machines.

En 1960, Ottignies n'a plus de 64. Suite à la fermeture de la remise de Trois-Ponts, les 7 machines sont mutées à Gouvy le 1er août 1959. Tournai reçoit 7 types 64 en remplacement des types 40 radiées ou mutées.

Après avoir résisté durant 15 ans, les P8 voient durant l'année 1960 leurs premières radiations : au total, 13 machines. Les dépôts de Tamines et de Kinkempois perdent leurs 64, Mol ferme ses portes le 29 mai 1960 et transfère ses 9 P8 à Hasselt, qui retrouve ainsi des types 64.

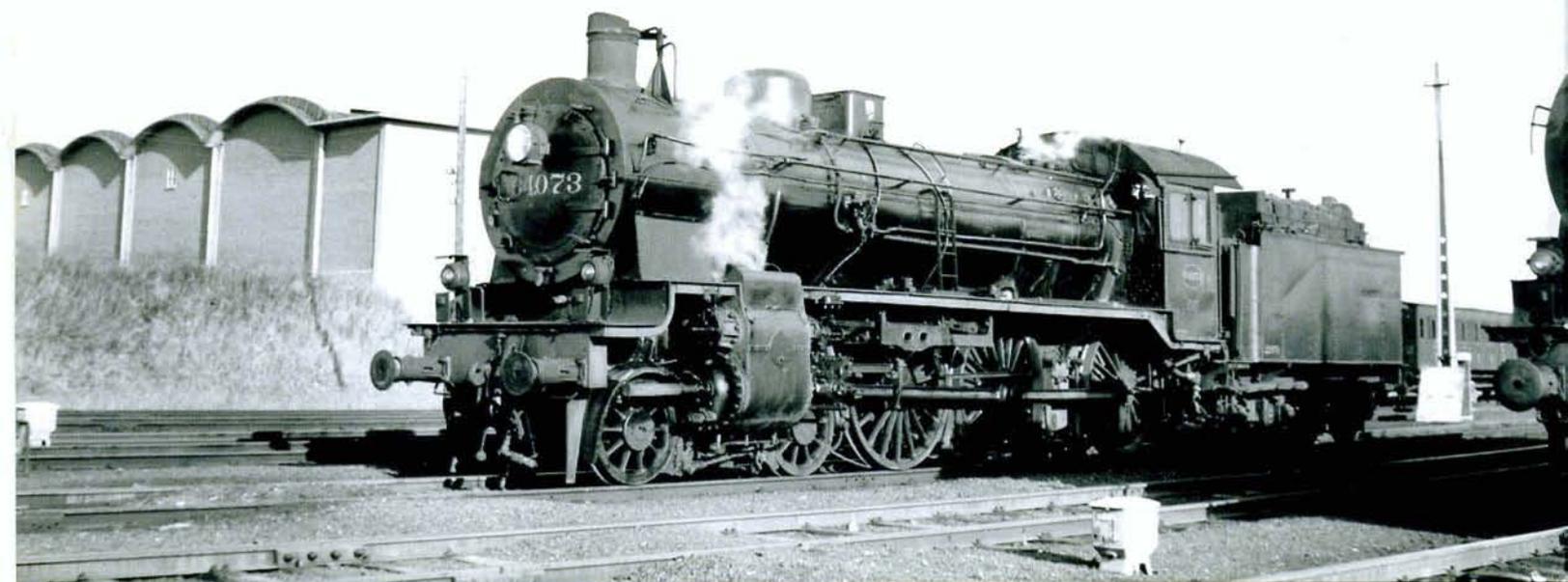
En mai 1961, l'effectif, qui s'élève à 136 unités, se trouvait réparti de la manière suivante : Merelbeke (16), Sint-Niklaas (15), Montignies (14), Dendermonde (14), Ath (13), Aarschot (12), Statte (12), Tournai (12), Braine-le-Comte (10), Hasselt (9), Brugge (6), Gouvy (3).



La 64.149 fut la seule type 64 équipée d'un dôme d'alimentation. Elle nous est revenue équipée de telle sorte après son séjour en Allemagne durant la seconde Guerre Mondiale. Cette P8 fut construite par Humboldt et mise en service en 1916, avec le matricule prussien "Münster 2424". Au moment du déclenchement de la seconde guerre, elle était affectée à la remise de Baulers. Elle quitta assez tard la Belgique, le 14 janvier 1942, et se retrouva à la RDB Münster. Après son retour, elle passa par les dépôts de Haine-St-Pierre (17 novembre 1945), Brugge (8 juin 1956) et Ath (16 février 1960), où elle sortit des écritures le 3 octobre 1963. Cette photo a été réalisée à Tournai après sa réforme.
 Pierre COPPIETERS, collection Christian MICHEL.

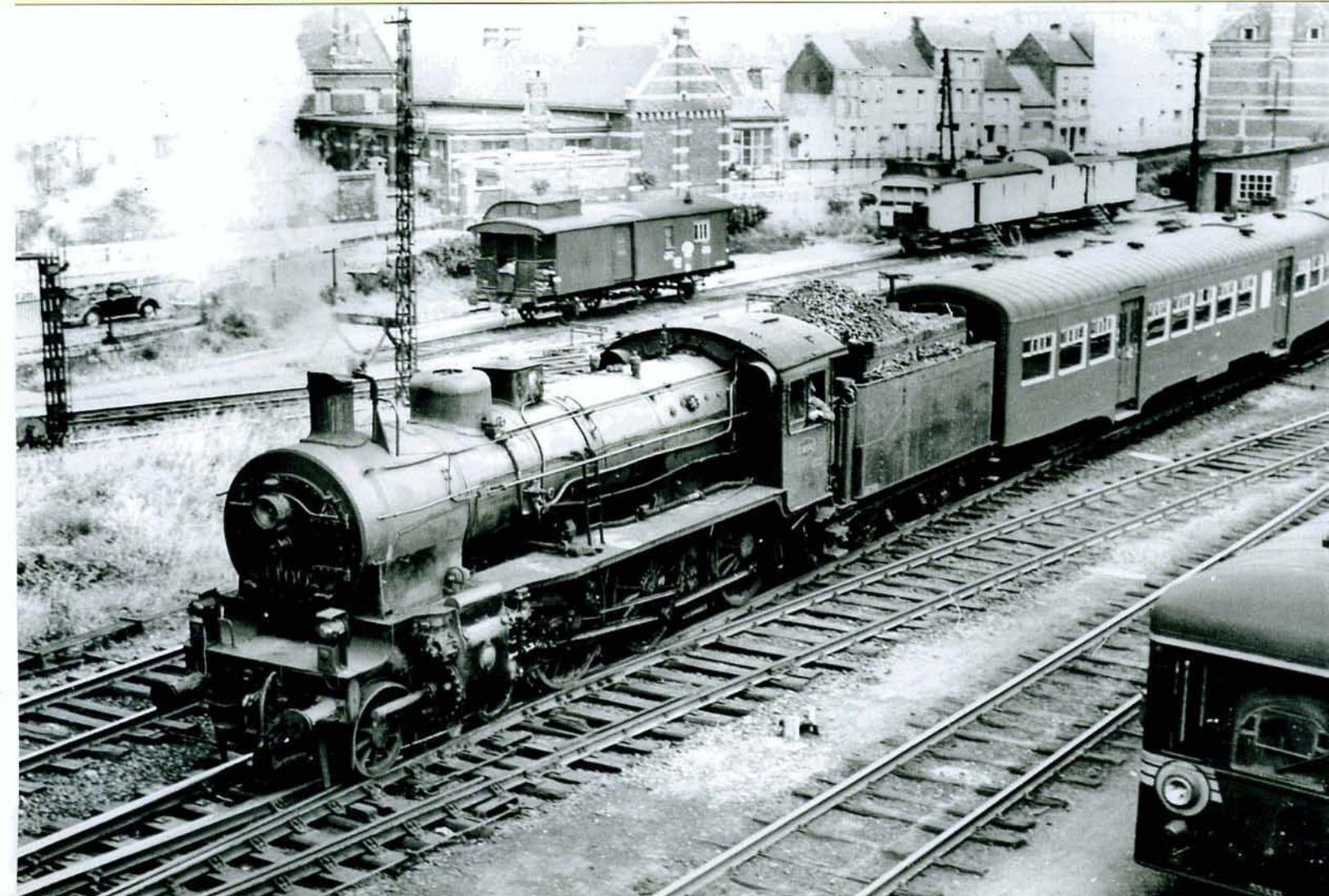
PHOTO BD-234 *Le 15 mai 1955, en gare de Verviers-Central, l'international 182 Köln - Paris-Nord prend le départ, remorqué par la 64.128 du dépôt de Kinkempois. A gauche, l'omnibus 4163 à destination de Liège et tracté par la 201.006 (future 5906) relève la correspondance. La 64.128, ex. 6528, ex. "2528 Elberfeld", fut construite par Henschel en 1918 (n°15716). Affectée à Mons au moment du déclenchement de la Seconde Guerre, elle quitta la Belgique le 17 janvier 1941 à destination de la RBD Wuppertal. De retour de son exil, elle poursuivit sa vie en passant par Berchem (8 décembre 1945), Liège (3 avril 1946), Kinkempois (16 mai 1953), Statte (16 juin 1958) et Kinkempois (27 septembre 1961). Réformée le 3 octobre 1963, elle fut mise hors écritures le 21 octobre 1963. Elle est dotée d'une cheminée légèrement évasée avec visière ainsi que d'un réchauffeur d'eau ACFI.*
 Bruno DEDONCKER, collection PFT.





Le 5 février 1964, la 64.073 du dépôt de Merelbeke attend son prochain service à Antwerpen-Linkeroever. Elle fut construite par Humboldt en 1917 et immatriculée "2473 Essen". Elle quitta Ronet le 14 décembre 1940 pour son séjour forcé en Allemagne, au dépôt de Hameln (RBD Hannover). A son retour, elle séjourna à Ath (16 juillet 1946), Hasselt (14 octobre 1946), Haine-Saint-Pierre (15 mars 1952), Merelbeke (3 mars 1953), Kortrijk (8 mai 1964) et termina sa carrière à Kinkempois (arrivée le 7 mars 1966 et radiée le 21 octobre 1966).
 H.G. HESSELINK, collection du CABRI.

Voici une vue de la fameuse 64.002, réalisée à Ath en 1962. Il s'agit de la deuxième P8 construite pour les Chemins de fer prussiens (Schwartzkopff 3617). Elle fut mise en service en 1906 avec le numéro "2402 Cöln". A ce moment, elle était dotée d'une cabine coupe-vent. Lors de son arrivée à l'Etat Belge en 1919, elle n'était plus pourvue de ce carénage. Les deux locomotives figurant sur cette page sont équipées d'une cheminée légèrement évasée, avec visière et capuchon. De retour après la guerre, elle s'installa d'abord à partir du 26 juillet 1946 à Haine-Saint-Pierre, ensuite à Bertrix (4 septembre 1946), et termina sa vie à Ath où elle arriva le 3 juillet 1948. Elle fut radiée le 15 décembre 1964 et mise hors écritures le 31 décembre 1964. Daniel THIELEMANS.



Le 27 septembre 1961, la remise de Statte est supprimée, et ses neuf P8 sont mutées à Kinkempois qui retrouve ainsi des types 64.

Les réformes se poursuivent en 1963, avec neuf victimes. La remise de Sint-Niklaas ferme ses portes le 30 septembre 1962 et ses P8 sont transférées à Merelbeke. Suite à l'électrification de la ligne 96 Bruxelles - Mons, la remise de Braine-le-Comte ne conserve que deux types 64.

L'année 1966 sera fatale à la traction à vapeur toute entière. Elle verra l'amortissement de 18 locomotives du type 64.

L'INEXORABLE FIN...

En mai 1966, les 46 survivantes sont visibles à Merelbeke (16, dont 7 affectées à Dendermonde et 3 à Sint-Niklaas), Kortrijk (10, dont 3 pour Oudenaarde), Tournai (9), Kinkempois (8) et Ath (3). Les remises de Ath et de Sint-Niklaas perdent leurs types 64 le 1er juin, Oudenaarde le 3 octobre et Dendermonde le 17 octobre. Kinkempois arrête les types 64 détachées à Statte le 7 novembre. Kortrijk assure son dernier service officiel avec la 64.150 le 20 décembre

1966. Les 64.082 et 64.150 bénéficient d'un ultime sursis grâce à la campagne betteravière. La 64.082 circula jusqu'au 24 novembre 1966 et la 64.150 jusqu'au 20 décembre 1966.

A Merelbeke, au service d'hiver du 3 octobre 1966, il existait toujours un roulement de quatre journées pour les types 64 détachées à Dendermonde. La diésélisation de ce fief, débutée au milieu du mois d'août, s'acheva le 17 octobre 1966, permettant la réforme des 64.015, 64.027, 64.070 et 64.148 par le P.V. 471 du 6 octobre 1966 (hors écritures le 24 octobre 1966), et les 64.022, 64.064, 64.153 et 64.162 par le P.V. 554 du 21 novembre 1966 (hors écritures le 9 décembre 1966).

A Oudenaarde, 5 types 64 étaient encore présentes en mai 1966 (64.012, 64.092, 64.120, 64.150 et 64.160). La traction Diesel prit définitivement leur relève le 3 octobre 1966.

A Kinkempois, cinq types 64 étaient encore détachées à Statte durant le service d'hiver 1965/1966. Il s'agissait des 64.041, 64.043, 64.093, 64.109 et 64.133. Le 3 octobre 1966, le roulement fut réduit de quatre à deux journées,

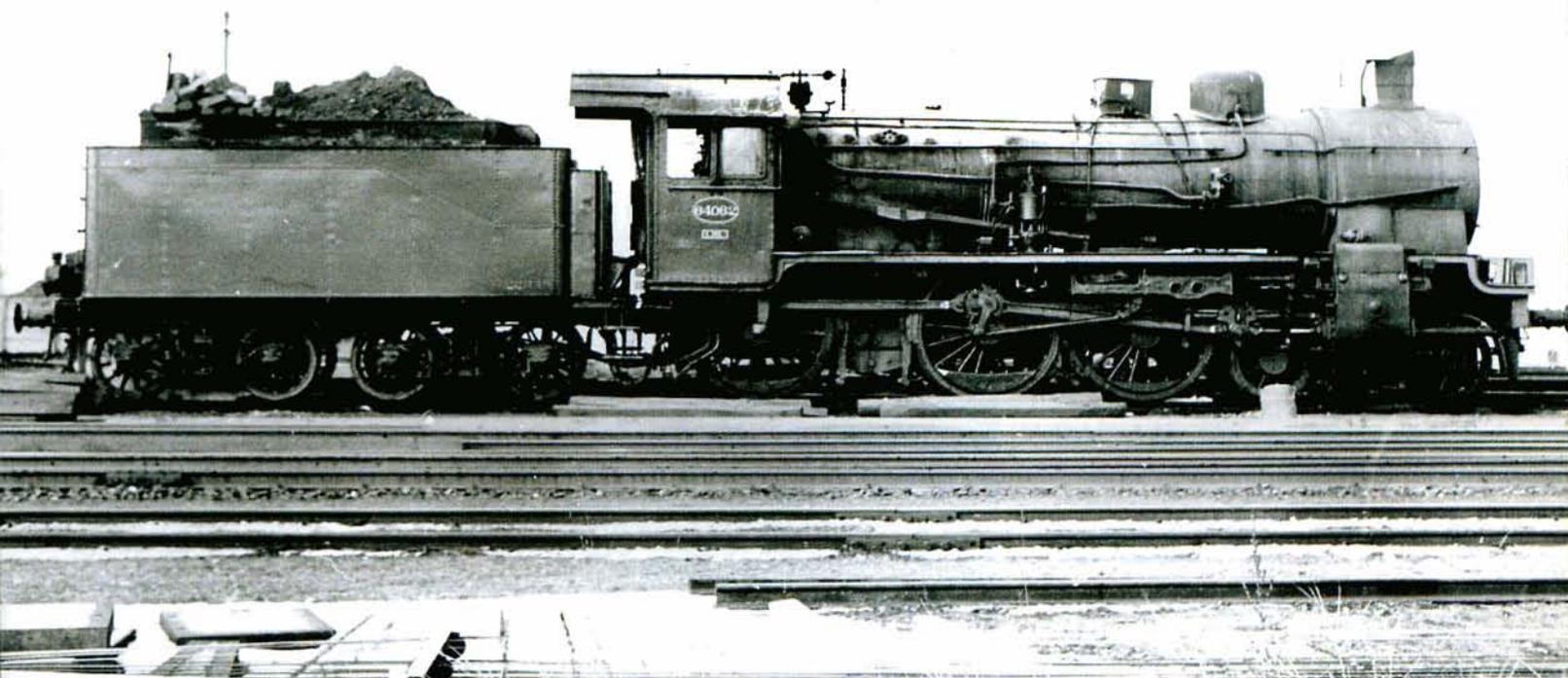
mais ne survécut pas au-delà du 7 novembre 1966.

A Tournai, dix locomotives tournaient encore dans un roulement de 7 jours durant l'hiver 1965/1966. Cette série fut ramenée à 5 journées au service d'été 1966, pour huit machines : 64.045, 64.097, 64.103, 64.131, 64.143, 64.146, 64.147 et 64.158.

Le 2 juillet 1966, la 64.103 remorque le tout dernier train de voyageurs "vapeur" de Tournai. Quelques manoeuvres et trains locaux officieux subsistent toutefois encore jusqu'au 31 juillet 1966.

Depuis le début de l'année 1967, plus aucun service officiel ne fut assuré par des types 64. Toutefois, la 64.045 de Tournai réapparut sous pression durant l'hiver 1966/1967; elle fut en effet utilisée pour assurer le préchauffage des rames à voyageurs dans cette gare. Se déplaçant par ses propres moyens, et desservie par un machiniste et un chauffeur, elle assurait, de façon officieuse, de nombreuses manoeuvres en gare, à l'atelier, ainsi qu'au poste d'entretien des voitures.

Une belle vue de côté de la 64.062 à Mol. Cette machine du second type ne présente aucune particularité. On remarquera sa cheminée légèrement évasée munie d'un capuchon et d'une visière, le support de coulisse constitué d'une grosse pièce moulée visible au-dessus du premier essieu moteur, la pompe à air du type Westinghouse, et le tender du type 36 de 22 m³. Assemblée par Schwartzkopff en 1918, elle reçut le numéro "2461 Mainz". Affectée à Latour en 1940, elle quitta la Belgique le 20 janvier 1941 à destination de la RBD Karlsruhe. A son retour, elle passa par trois établissements : Berchem (08 mars 1946), Mol (26 août 1957) et Hasselt (09 mai 1960), et s'éteindra le 5 août 1963 avec mise hors écritures le 20 août de la même année. Daniel THIELEMANS.





La 64.162 photographiée à Moerbeke par une froide journée de décembre 1963, en tête d'un train de betteraves. Construite par Schichau en 1917, elle porta le numéro "2476 Königsberg" aux KPEV. En 1925, l'Etat Belge la renumérota 6562. Lors du déclenchement de la Seconde Guerre, elle se trouvait au dépôt de Luttre. Son transfert forcé en Allemagne se déroula le 30 novembre 1940 en direction du dépôt de Dortmund (RBD Essen). Sa carrière l'amènera par la suite à Ottignies (14 juin 1950), Liège (22 mars 1952), Kinkempois (16 mai 1953), Ottignies (14 avril 1958), Braine-le-Comte (09 novembre 1958), Merelbeke (24 avril 1963), Dendermonde (07 juin 1963) et Merelbeke (1er octobre 1963), où elle fut éteinte le 21 novembre 1966 (hors écritures le 27 novembre 1966).

Daniel THIELEMANS.

La 64.045 fut de ce fait la toute dernière locomotive à vapeur en service à la SNCB...

Le 1er janvier 1967, 11 types 64 étaient encore reprises à l'inventaire, mais aucune n'a assuré un service au-delà du 20 décembre 1966, à l'exception, comme nous l'avons vu, de la 64.045.

- à Kinkempois, les 64.042, 043, 93 et 109;
- à Kortrijk, les 64.082, 64.160 et la 64.150 pour Oudenaarde;
- à Tournai, les 64.045 et 64.103;
- à Merelbeke (Dendermonde), les 64.019 et 029.

Sept machines sont mutées à Tournai le 6 février 1967 et viennent rejoindre la 64.045 de Tournai : les 64.019 et 64.029 de Merelbeke, les 64.043, 64.082, 64.150 de Kortrijk, et les 64.093 et 64.109 de Kinkempois. Ces

huit P8 furent conservées en état jusqu'au 20 avril 1967, qui est non seulement la date de leur radiation, mais aussi de la fin de la traction à vapeur à la SNCB (à ce sujet, voir *EN LIGNES* 29 pages 4 à 10).

Ce P.V., daté du 29 mars 1967, stipulait que la 64.045 devait être maintenue en état jusqu'en juin 1967 pour le besoin de la remorque d'un train folklorique, puis était à démolir. Heureusement, grâce à la bienveillance de quelques cheminots, elle échappa miraculeusement aux chalumeaux.

En fait, la 64.045 sera rallumée à deux reprises : la première fois le 10 juin 1967, à l'occasion des festivités liées au 700e anniversaire de la ville d'Oostende, la 64.045 achemina le Train Royal de Leopold II de Bruxelles à Oostende. Afin de ne pas dépareiller cette rame de la "Belle Epoque", il fut décidé de la faire

remorquer par la vénérable locomotive.

Elle fut encore rallumée une dernière fois en 1969, à l'occasion du tournage du feuilleton télévisé "De Heren van Zichem", produit par la B.R.T. (voir *EN LIGNES* 30 pages 8-9). Au départ de la gare d'Aarschot et accouplée à une rame de voitures GCI en bois, elle prit la direction de Diest. En gare de Zichem, rebaptisée pour l'occasion "Herentals", le convoi s'arrêta et les acteurs descendirent des voitures devant les caméras. Le train poursuivit ensuite vers Diest.

Depuis lors, la 64.045 est préservée à l'abri musée de Leuven.

Cet article a été rédigé avec l'aide de précieuses notes rassemblées par Christian MICHEL, que nous remercions vivement.

En mai 1966, un omnibus tracté par la 64.082 de Kortrijk se dirige vers Ronse et est photographié dans les environs de Ellignies-lez-Frasnes. Construite par Schwartzkopff en 1918, cette P8 fut numérotée successivement "2482 Hannover", 6482 Etat Belge et 64.082 SNCB. Réquisitionnée par les Allemands, elle quitta le Mons le 6 décembre 1940 pour rejoindre la RBD Hamburg. A son retour, elle passera par 6 ateliers : Haine-Saint-Pierre (05 juillet 1946), Liège (18 septembre 1946), Landen (08 octobre 1952), Aarschot (31 janvier 1955), Leuven (1er février 1964) et Kortrijk (14 octobre 1964).
Michel BOURGEOIS.

PHOTO 73-16 La 64.029 en attente de ferrailage à Tournai en 1967. En provenance de l'atelier de Merelbeke, elle fit partie des 7 dernières types 64 rassemblées à Tournai le 6 février 1967, et radiées par le P.V. historique du 20 avril 1967. Construite par Humboldt, sa carrière débuta en 1916 aux Chemins de fer prussiens ("2429 Münster"). Cédée à l'Etat Belge en 1919, elle regagnera l'Allemagne le 21 janvier 1941 (affectée jusqu'à ce moment au dépôt de Mons), où elle sera affectée à la RBD Wuppertal. Après la guerre, elle poursuivra sa carrière à Bertrix (08 décembre 1945), Ottignies (23 avril 1946), Oostende (12 octobre 1956), Brugge (16 février 1959), Dendermonde (04 novembre 1959) et Merelbeke (11 mai 1962). Le 10 février 1967, les deux types 64 illustrées sur cette page, furent transférées à Tournai comme réserve, et finalement réformées par le P.V. historique du 20 avril 1967 qui mit fin à la traction à vapeur.
Henri CHAUVEHEID.



France

Les CC 65500 et A1A A1A 68000 quittent la scène

Deux séries d'engins Diesel lourds ont quitté la scène ferroviaire française en décembre 2005 : les CC 65500 et les A1A A1A 68000.

Les CC 65500

Au début des années 1950, seule la partie Sud et Sud-Ouest de la Grande Ceinture de Paris était électrifiée. Cet anneau de 120 km au profil assez accidenté voyait passer de nombreux trains de marchandises lourds en transit ou reliant les grands triages et gares marchandises de la région parisienne. Afin de remplacer avantageusement la traction à vapeur qui évoluait sur les sections non électrifiées, notamment les grosses locomotives-tenders des type 151 TA et 151 TQ, il fut décidé de commander une série de gros engins Diesel à 6 essieux.

Leur réalisation fut confiée à la *Compagnie des Ateliers et Forges de la Loire* (CAFL) pour la partie mécanique, à la *Compagnie Electro-Mécanique* (CEM) pour la partie électrique, et à *Sulzer* pour la motorisation.

Leur commande s'opéra en trois tranches : 20 en 1952, 5 en 1955 et 10 en 1956, livrées entre 1955 et 1959. Il s'agissait alors de la première application



PHOTO 73-17 Leur esthétique et leur bruit particulier leur ont donné le surnom de "Dakota". Le 1er août 1976, la CC 65512 manoeuvre à Beauvais, gare à ce moment encore équipée de signaux mécaniques "Lartigue". Mise en service le 6 mai 1956, elle sera réformée le 16 février 1983 et vendue à la société Travaux du Sud-Ouest. Philippe DIEU.

de la traction Diesel lourde en France. Elles portèrent trois numéros différents : à l'origine 060-DA-1 à 35; de 1962 à 1964 : CC 64001 à 64035; et enfin CC 65501 à 65535 (les numéros 64000 étant repris pour la livraison des BB 63500 dont l'effectif dépassa les 500 unités).

Ces engins à transmission électrique étaient équipés d'un moteur Diesel par-

ticulier : un Sulzer à 2 vilebrequins, à deux rangées de chacune 6 cylindres, 4 temps suralimenté. Ce moteur dérivait en fait de la locomotive prototype 262 BD 1 du réseau de l'ex. PLM. Ce moteur de 2000 CV (1472 kW) entraînait une génératrice à courant continu alimentant les 6 moteurs de traction.

Prévues à l'origine pour une vitesse limite de 70 km/h, leur bonne tenue en ligne permit de l'augmenter à 80 km/h. Affectées en bloc au dépôt de La Plaine, elles ont rapidement pris la relève de quelques 80 locomotives à vapeur, tournant principalement vers le Bourget, Villeneuve, Juvisy, Vaires, Achères, Trappes.

Elles remorquèrent également des trains de pèlerins entre Bobigny, Juvisy et Vaires, des trains-autos entre le Nord et le Sud de Bobigny à Valenton, de même que des trains spéciaux de vacanciers ou de permissionnaires.

Au fil des ans, leur activité "Ceinture" s'affaiblit avec la poursuite de l'électrification progressive de la Grande Ceinture dans les années 1960, tandis que des trains de remplacement leur sont attribués dans la région Nord.

En février 1981, la CC 65524 est virée sur la plaque tournante de la base travaux de Saint-Germain. Après avoir oeuvré sur le chantier de la LGV Méditerranée, elle fut garée à Avignon pour finalement être réformée en décembre 2005.
Pierre HERBIET.



En 1977, elles cessent leurs activités sur la Ceinture. Certaines sont, à partir de ce moment, louées aux Houillères de Lorraine, tandis que les autres remorquent le plus souvent des trains de travaux.

Une nouvelle opportunité s'offrit aux CC 65500 avec la construction de la première ligne à grande vitesse entre Paris et Lyon. Détachées aux dépôts de Dijon et Vénissieux, elles sont dès lors engagées sur les chantiers, en tête des trains lourds où elles donnent entière satisfaction grâce à leur puissance et leur excellente adhérence.

Une fois la LGV terminée, certaines sont engagées sur des trains de travaux de voie ou d'électrification, comme par exemple vers Dole, Vallorbe, Culoz, Modane, Chambéry et Grenoble, tandis que d'autres sont garées. On décide à ce moment d'arrêter leur Révision Générale, entraînant les premières radiations. En 1984, 11 machines ne sont déjà plus reprises aux inventaires. Cinq d'entre elles furent toutefois acquises par des sociétés de travaux de voie (Drouard, Desquenne et Giral, Travaux du Sud-Ouest).

De 1987 à 1990, les 24 locomotives res-

tantes sont engagées sur les chantiers de la LGV Atlantique, puis sur ceux de la ligne d'interconnexion Sud de Paris. A la fin des années nonante, réduites à 18 unités, elles émigrent vers Miramas pour servir cette fois sur la LGV Méditerranée. Très fatiguées et usées après ce chantier, toutes les CC 65500 subsistantes sont garées à Avignon et Miramas en février 2001. Elles ne reprendront plus de service et seront radiées en bloc en décembre 2005.

PHOTO 73-18 Les CC 65500 terminèrent leur carrière sur le chantier de la LGV Méditerranée, en février 2001. Le 10 mars 2000, la CC 65501 menait un train de chantier dans les environs de Marseille. Première machine de sa série, elle fut mise en service le 10 juillet 1955 au dépôt de La Plaine, et réformée en décembre 2005. Durant toute leur vie, ces machines ont conservé leur sobre décoration d'origine.

Pierre HERBIET.



Les A1A A1A 68000

Les 68000 sont apparues de 1963 à 1965 dans le but d'éliminer la traction à vapeur sur les trains lourds.

Construites à 80 exemplaires par la *Compagnie des Ateliers et Forges de la Loire* (CAFL), elles étaient équipées d'un moteur Diesel Sulzer 12 cylindres en V de 1895 kW entraînant une génératrice à courant continu alimentant quatre moteurs de traction.

Elles étaient numérotées de 68001 à 68004 et de 68006 à 68081 (la 68005 sortit de construction en tant que 68501 - voir plus loin).

Lors de leur conception, il fut tenu compte du fait que, malgré leur masse élevée - 106 t -, elles devaient pouvoir

circuler sur des lignes faiblement armées, fréquentes dans les régions Ouest et Sud-Ouest. Mais, dans la mesure où certaines lignes admettaient des charges jusqu'à 20 tonnes par essieu, les ingénieurs les ont conçues avec des bogies à trois essieux, dont deux étaient moteurs (configuration A1A A1A). Les essieux porteurs situés au milieu de chaque bogie pouvaient être plus ou moins "appuyés" sur les rails en fonction de la charge limite autorisée. Ainsi, la charge par essieu porteur pouvait varier entre 12,75 à 16,66 t, donnant aux essieux moteurs une charge variant inversement entre 19,60 et 17,64 t. L'adhérence des essieux moteurs était d'autant meilleure que la charge aux essieux porteurs était faible. La modification se faisait en atelier, en enlevant une cale de 45 mm placée sous l'assiette de chaque ressort exté-

rieur de l'essieu porteur. Ce dispositif assez complexe fut supprimé au début des années 1970. Ajoutons encore que le diamètre de l'essieu porteur était plus petit que celui des essieux moteurs (0,950 m contre 1,250 m).

A leur sortie d'usine, les 68000 furent affectées à la remorque des rapides lourds dans les régions Nord-Ouest, Est et Ouest, en particulier sur les lignes Paris - Caen - Cherbourg et Paris - Mulhouse - Basel.

L'arrivée des nouvelles locomotives des séries BB 67300, BB 67400 et CC 72000 de 1967 à 1969, relégua les 68000 essentiellement au trafic marchandises.

Durant leur carrière, elles passèrent par les dépôts de Caen, Rennes, La Plaine, Nantes, Tours-Saint-Pierre, Limoges, Chambéry, Sotteville et Chalindrey.

Ces dernières années, toutes étaient regroupées à Sotteville et Chalindrey. Certaines furent affectées sur les chantiers de construction des LGV Nord et Méditerranée.

Le tout dernier parcours de la série mit à l'oeuvre les 68079 et 68081 en tête d'un train Vittel au départ de Chalindrey. Signalons pour la petite histoire, que lors de leur retour à vide, les deux locomotives furent réquisitionnées pour secourir la 27036 tombée en détresse...

Signalons qu'entre 1971 et 2002, 17 machines ont été équipées d'un moteur Diesel AGO de 1985 kW. Elles furent à ce moment renumérotées dans la série A1A A1A 68500.

La série 68500 était la soeur jumelle des 68000. Egalement construites par CAFL, elles se distinguaient par leur moteur Diesel AGO 12 cylindres en V de 1985 kW. Elles furent produites de 1963 à 1968 à 29 exemplaires afin d'éliminer la vapeur sur une partie de la région Est. A noter que certaines 68500 subirent la transformation inverse, devenant des 68000 (68005 et 68082 à 68085). Quelques unités sont actuellement toujours en service à Chalindrey, établissement qu'elles n'auront jamais quitté depuis leur mise en service.



La 68002 à sa sortie de construction chez CAFL. Elle doit son esthétique très réussie à Paul Arzens, designer bien connu pour le matériel de la SNCF. Mise en service le 5 août 1963 à Chalindrey, elle sera par la suite mutée à Chambéry (18 novembre 1966), Caen (30 janvier 1971) et Chalindrey (27 mai 1982), où elle fut réformée le 13 septembre 2002.
Photo Sulzer.

PHOTO 73-19 Pour la construction de la LGV Nord, deux séries de locomotives Diesel de grande puissance furent utilisées : des 59 louées à la SNCB et des A1A A1A 68000/68500. Le 12 février 1992, un train de ballast encadré par deux A1A A1A et deux 59 évolue à Izel. La 68013 assure la tête du convoi. Cette locomotive débuta sa carrière le 30 mai 1964 au dépôt de Chalindrey. Elle déménagera quatre fois vers Rennes (24 avril 1967), Caen (20 novembre 1969), Nantes (27 septembre 1983) et de nouveau Chalindrey (29 septembre 1991), où elle termina sa carrière en 2003.
Philippe DIEU.





IMPRESSIONS DE FRANCE

La CC 72006 fut l'un des deux seuls engins à avoir porté la livrée "bleu isabelle Corail". Aujourd'hui, cette locomotive est repeinte dans la décoration verte de Fret SNCF. Le 15 mars 1999, elle passe à la BK 71 de la ligne Paris - Laon en tête du train 12361 Paris-Nord - Laon.

Seules deux machines de la série 25100 portent la livrée "Multiservices", dont la 25120. Le 13 février 1998, elle remorquait le train 452790 Champigneulle (Nancy) - Villeneuve-St.Georges, ici à la BK 102 de la ligne Strasbourg - Paris. Photos : Gilbert LAURENT.



Ouverture totale du réseau français à la concurrence du trafic marchandises

Avec neuf mois d'avance, le monopole de la SNCF dans le transport des marchandises prit fin le 31 mars dernier, et ce, malgré l'énorme opposition des cheminots français. Tous les opérateurs ayant obtenu une licence peuvent donc désormais circuler en France.

Depuis le 13 juin 2005, des trains privés circulent déjà, mis en marche par CFTA Cargo, filiale de *Veolia Transport* (ex. *Connex* - voir page 39). D'autres sociétés ont déjà obtenu leur licence, dont EWS (*Euro Cargo Rail*), *Rail4Chem*, *B-Cargo*, tandis que d'autres sont sur le point de l'obtenir : *CFL Cargo*, *Europorte 2* (*Eurotunnel*), *Colas*.

Des dizaines d'appels d'offres ont déjà été lancés par des clients actuels de la SNCF. Pour *Fret SNCF*, dont l'activité

continue de perdre des parts de marché et accuse de fortes pertes, le défi est de taille. La société espère elle aussi profiter de la libéralisation pour conquérir de nouveaux marchés hors des frontières.

Bientôt des TGV Air France ?

Air France étudie la possibilité de se lancer dans le TGV, après la libéralisation complète du transport ferroviaire, vers 2012-2014. Une autre possibilité serait de louer ou d'affréter des TGV à des compagnies, plutôt que d'acquérir ses propres rames. Depuis quelques années, *Air France* a déjà un contrat de partenariat avec *Thalys* pour acheminer sa clientèle entre Bruxelles et l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle.

Fret SNCF : rationalisation du parc

Dans les prochains mois, le parc de traction électrique de *Fret SNCF* ne de-

vrait plus être composé que d'engins moteurs modernes des séries: (40)7200, (4)22200, (4)27000, (4)36000 et (4)37000. Toutes les autres séries seront envoyées à la casse : 6500, 8100, 8500, 16500, 20200 et 25100.

L'arrivée prochaine des nouvelles locomotives Diesel des séries 60000 et 75000 permettra ici aussi de rajeunir fortement le parc Diesel.



PHOTO 73-20 Des dizaines de locomotives de séries anciennes sont garées massivement un peu partout sur le réseau français. Ici, des BB 25500 à perte de vue sont garées sur trois voies parallèles. Epernay, 15 avril 2005. Pierre HERBIET.

Rennes - St-Malo sous tension

Une étape importante a été franchie en Bretagne avec l'exploitation en traction électrique de la ligne Rennes - St-Malo (81 km) depuis le 11 décembre 2005. Simultanément à son électrification en 25 kV, cet axe a été modernisé et sa vitesse maximale portée de 120 à 140 km/h. La gare de St-Malo a subi une cure complète de rajeunissement.

Le trafic TER (13 relations par jour) est désormais assuré à l'aide de nouvelles automotrices Z21500 et de rames réversibles régionales (RRR) tractées par des locomotives de la série 25500. En outre, deux relations TGV directes (trois en été) relient en moins de 3 heures Paris-Montparnasse à St-Malo.



PHOTO 73-21 Le 3 août 2001, un TER St-Malo Rennes arrive dans la superbe gare de Dol de Bretagne qui avait jusqu'à il y a peu su garder son cachet d'antan. Depuis le 11 décembre 2005, la ligne est électrifiée. Jean-Luc VANDERHAEGEN.

La société privée allemande Lokomotion a racheté en décembre 2004 deux locomotives de la série 139 de Railion - les 139 133 et 139 177 - et, au début de 2006, la 139 312. En avril 2005, les deux premiers engins ont été repeints dans une nouvelle décoration très seyante. Le parc de traction de Lokomotion comprend également plusieurs locomotives du type ES 64 F4 louées chez Siemens Dispolok. Lokomotion est surtout actif en Autriche et le sud de l'Allemagne. Les 139 sont utilisées en trafic marchandises entre München et le Brennero; elles tractent également des trains spéciaux de voyageurs et de marchandises sur d'autres lignes, tant en Allemagne qu'en Autriche. Le 31 août 2005, la 139 177 remorque un train intermodal dans les environs de Ostermünchen sur la ligne München - Kufstein. Steve ROD.



Croatie : réforme des rames Diesel françaises

Les Chemins de fer croates (HZ) ont retiré du service le 10 décembre 2005 les deux dernières rames Diesel de luxe survivantes de la série 7021. Ces rames furent construites à 6 exemplaires en 1972 par *Brissonneau & Lotz* et *Alstom* pour les Chemins de fer yougoslaves (série 610 des JZ). Elles étaient destinées à assurer des liaisons de luxe vers la côte dalmate : Zagreb - Split et Sibenik - Zadar.

Ces rames de cinq véhicules étaient formées de 3 voitures intermédiaires, dont une avec un compartiment-bar, encadrées par deux voitures motrices. Ces dernières possédaient chacune un moteur Diesel MGO de 1050 CV et une transmission électrique formée d'un alternateur et de quatre moteurs de traction.

Jusqu'au 10 décembre 2005, une rame assurait encore un IC entre Zagreb et Varazdin.



PHOTO 73-22 Le 10 avril 1998, une rame française assurait le train 791 "Zagorje" Cakovec - Zagreb, ici lors de son arrêt à Varazdin. La rame est encadrée par les motrices 7.021 008 et 007. Yves STEENEBRUGGEN.

Pays-Bas

Les Siks interdits

Depuis le mois de février, les petits locotracteurs communément baptisés "Siks" sont interdits de circulation sur le réseau néerlandais. De ce fait, NedTrain doit louer une locomotive de la série 600 de RRF pour les manoeuvres à Hengelo, et la 335 192 ex.DB pour les manoeuvres à Haarlem...

Construits à 169 exemplaires de 1934 à 1951 par *Werkspoor* et l'atelier NS de Zwolle, ces petits engins de 85 CV avaient la particularité de pouvoir être conduits de l'extérieur, le conducteur se trouvant alors debout sur un marche-pied. La plupart des machines furent réformées dans les années 80 et 90. Seules quelques-unes étaient encore utilisées par des sociétés privées et par NedTrain pour les manoeuvres dans les ateliers.

330 km/h aux Pays-Bas !

Le 18 février, lors des premiers parcours d'essai sur la ligne à grande vitesse entre Rotterdam et la frontière belge, une rame Thalys a atteint la vitesse de 330 km/h, constituant un nouveau record de vitesse aux Pays-Bas. Le précédent record était détenu depuis quelques jours seulement par la locomotive autrichienne 1216 050 ayant circulé sur la ligne à 250 km/h.

Des 6400 RN bientôt en service Allemagne ?

Vingt locomotives Diesel de la série 6400 de *Railion Nederland* (RN) pourraient être envoyées en Allemagne afin de remplacer des machines de manoeuvres lourdes de la série 298. D'autre part, l'idée d'utiliser des locomotives de la série 363 (les célèbres V60) de la DB pour assurer des services de manoeuvres chez RN permettrait de libérer plusieurs 6400 supplémentaires.

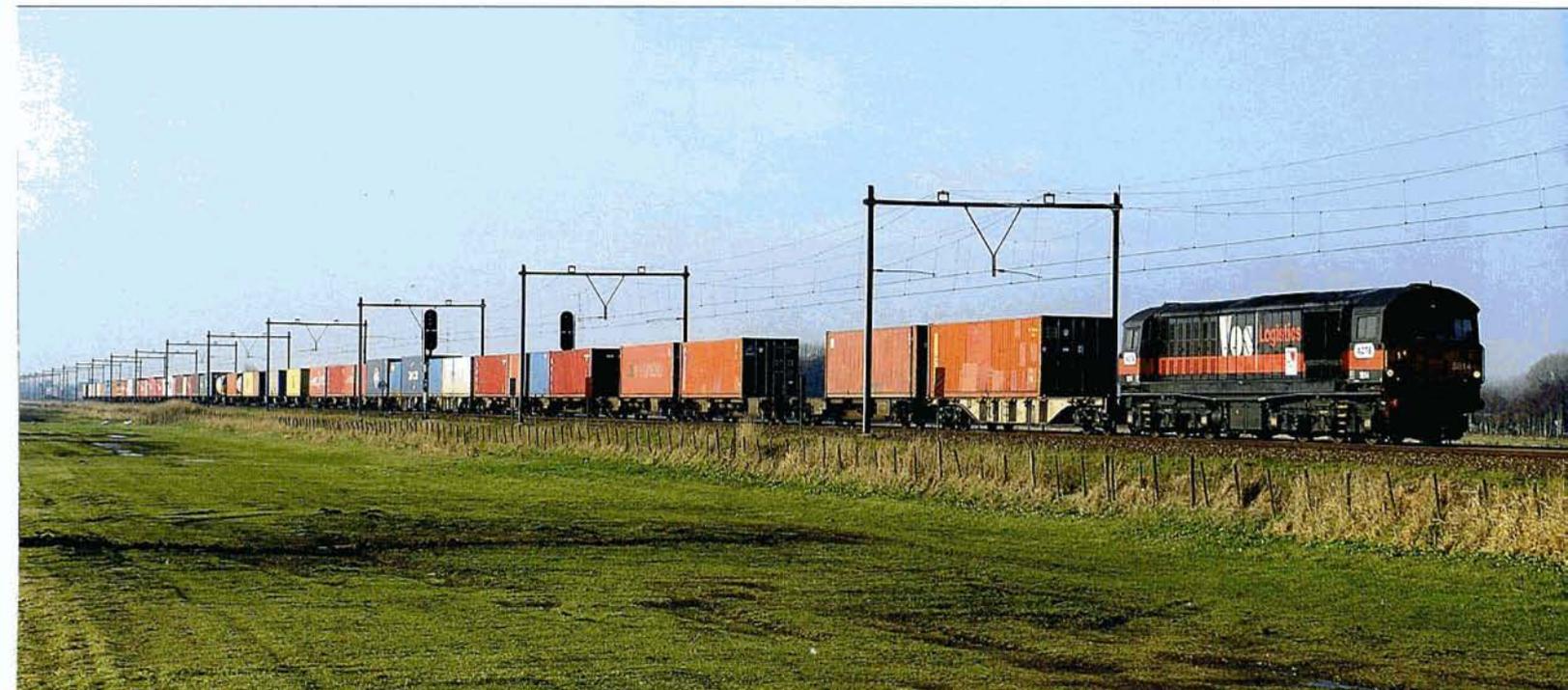


En 1964, le locotracteur 299 quitte la gare de Zelzate en direction de Sas-van-Gent. Daniel THIELEMANS.



En août 2002, les Siks 257 et 267 étaient garés à l'atelier de Maastricht. On voit très bien le grand marche-pied sur lequel peut se tenir debout le conducteur pour la conduite extérieure. Kristof AVONDS.

PHOTO 73-23 Le 5 février 2006, passage dans les environs de Moordrecht d'un train de conteneurs tracté par la 5814 de ACTS(ex. 58038 British Rail). Yves STEENEBRUGGEN.



Depuis février 2006, ERS loue chez MRCE deux locomotives Diesel du type G2000. Ces machines, peintes dans la livrée noire de MRCE, sont utilisées pour effectuer des navettes vers Neuss et Mainz. Le 12 mars 2006, la 500 1607 remorque le train 41773 Maasvlakte - Mainz, ici en passage à Tilburg. Michel DE ESCH.



Etranger en bref...

VOITH

● Le 18 février, Voith a dévoilé son projet de locomotive Diesel à transmission hydraulique de grande puissance "Maxima 4000", dont nous avons déjà fait écho dans notre *EL 71* p. 65. Cette CC de 3600 kW est avant tout destinée à tracter des trains de marchandises lourds, mais une version voyageurs (160 km/h) est également prévue. Voith prévoit de présenter la première machine à la foire InnoTrans qui se tiendra prochainement à Berlin.



ALLEMAGNE

● C'est le 4 mars 2006 que le célèbre réseau vapeur à voie étroite HSB (Harzer Schmalspurbahnen) a inauguré l'extension de son réseau de Gernrode à Quedlinburg (ville historique classée comme patrimoine culturel mondial). Jusqu'en 2004, cette ligne de 8,9 km était exploitée à écartement normal. Reconvertie à l'écartement métrique, elle assure désormais un attrait supplémentaire tant pour le HSB que pour la ville historique. Le service régulier démarra le 26 juin prochain.

● La DB a commandé à un consortium formé de *Bombardier Transportation* et *Alstom* une série de 78 automotrices quadruples (+ 72 en option) de la nouvelle série 422. Destinées au réseau S-Bahn Nordrhein-Westfalen, elles seront

aptes à circuler à 140 km/h.

Ce matériel semblable à la série 423, disposera de la climatisation, d'un système moderne d'infos aux voyageurs, d'un nouveau dispositif de freinage et d'une nouvelle esthétique des cabines de conduite. Leur capacité totale sera de 192 places assises et 352 debout. Livrables de 2008 à 2010, les premières rames seront engagées sur les lignes Düsseldorf - Solingen et Haltern - Bottrop - Essen - Wuppertal.

CONNEX

● *Vivendi Universal* a décidé de regrouper toutes ses activités sous un seul nom : *VEOLIA*. *Veolia Transport*, le nouveau nom de *Connex*, exploite des réseaux de bus, trams, trolleybus, trains, taxis, monorail et ferries dans 27 pays à travers le monde (40% en France, 40% en Europe et 20% dans le reste du monde).

Avant d'être rebaptisé, *Connex* a commandé à *Alstom* trois locomotives *Prima* tritension, semblables aux 37000 de la SNCF, avec une option pour 14 supplémentaires.

RAIL4CHEM

● *r4c* a repris à *Classic Rail* deux anciennes locomotives Re 4/4 I originaires des CFF. Les deux machines ont reçu une nouvelle décoration rouge et ont été renumérotées Re 416 626 et 627 (ex. CFF Re 4/4 10009 et 10016).



La Re 416 626 à Muttentz, le 12 mars 2006. Steve ROD.

PORTUGAL

● Les CP ont commandé le 10 janvier 2006 à *Siemens* une série de 15 locomotives (+ 12 en option) du type Euro-Sprinter ES46F1 25 kV. Destinées au trafic mixte voyageurs-marchandises, elles développeront 4600 kW pour une vitesse limite de 140 km/h. Le contrat, d'une valeur de € 70 millions, prévoit la construction des 3 premières machines en Allemagne (München), tandis que les suivantes seront assemblées dans l'atelier CP d'Entrecameto. Les premières seront livrées pour juillet 2008.

Ces engins se caractériseront principalement par une esthétique nouvelle de leurs cabines de conduite.

Elles permettront la réforme des premières locomotives électriques des CP : les 2500 et 2550, datant respectivement de 1956-1957 et 1963-1964.

Rappelons que les CP possèdent déjà depuis 1993 une série de 30 *EuroSprinter* formant la série 5600, développant 5600 kW et pouvant circuler à 200 km/h.



SUISSE-ITALIE

● A la suite du retard dans la livraison des nouvelles locomotives *Siemens* de la série Re 474 (voir *EN LIGNES 68* page 25), les CFF ont décidé le 5 août 2005 de ne pas prendre livraison de 6 des 18 machines. *Siemens* a revendu les 474.006 et 011 à la société *Hector Rail* en Suède, tandis que les Re 474 001, 007, 008 et 010 ont été acquises par la société italienne DFG (Del Fungo Giera).

ENGINS RADIÉS

5504 : 31-03-05 NK
7379 : 26-03-06 FHS
8066 : 26-03-06 FAZ
8067 : 26-03-06 FAZ
8068 : 26-03-06 FAZ
8069 : 26-03-06 FAZ
8201 : 26-03-06 FSR
8241 : 26-03-06 FSR
8220 : 12-03-06 NK

SORTIES DE RÉVISION

696 : 24-03-06 M
705 : 28-03-06 M
741 : 27-02-06 M
761 : 25-01-06 M
774 : 09-12-05 M
776 : 06-12-05 M
777 : 23-11-05 M
779 : 22-11-05 M
780 : 06-02-06 M
781 : 22-12-05 M
782 : 17-01-06 M

MUTATIONS

7380 : FNND → FSR 26-03-06
7388 : FNND → FSR 26-03-06
7389 : FNND → FSR 26-03-06
7390 : FNND → FSR 26-03-06
7391 : FNND → FHS 26-03-06
7392 : FNND → FSR 26-03-06
7394 : FNND → FSR 26-03-06
7395 : FNND → FSR 26-03-06
8212 : FSR → NK 26-03-06
8214 : FSR → NK 26-03-06
8216 : FSR → NK 26-03-06
8218 : FSR → FAZ 26-03-06
8232 : FSR → FAZ 26-03-06
8236 : FSR → FAZ 26-03-06
8242 : FSR → FAZ 26-03-06

SORTIE DE PARC

7343 : 26-03-06 GCR
8213 : 12-03-06 FSR
8222 : 12-03-06 FSR
8231 : 12-03-06 NK

ENTRÉE EN PARC

7385 : 26-03-06 GCR
7387 : 26-03-06 FNND
7393 : 26-03-06 FNND

DEMOLITIONS

8405 : 03-06 GMN
8408 : 03-06 GMN
8412 : 03-06 GMN
8414 : 03-06 GMN
9210 : 03-06 GMN
9214 : 03-06 GMN
9215 : 03-06 GMN
9216 : 03-06 GMN

VENTES

7340 : 26-03-06 Infrabel
8221 : 26-03-06 Infrabel
8223 : 26-03-06 Infrabel
8252 : 26-03-06 Infrabel

ABRÉVIATIONS

FAZ : Atelier Central Salzines

FBMZ : Bruxelles-Midi

FGH : Saint-Ghislain

FHS : Hasselt

FKR : Merelbeke

FNND : Antwerpen-Noord

FSR : Schaerbeek

GCR : Charleroi-Sud

GMN : Montzen

I / INF : INFRABEL

IFB : Inter-Ferry-Boat

It : Italie

LC : révision confort

LT : révision technique1

M : modernisée

MKM : Stockem

NK : Kinkempois

RE : rame électrique pour le train xxxx

RI : révision intermédiaire

RG : révision générale

UM : en unité multiple

++ : démolition

①②③④⑤⑥⑦ : lundi au dimanche

Locomotives électriques

ROULEMENT DES 25.5

Depuis le 3 avril 2006, le roulement des 25.5 a été réduit de quatre à trois journées, reproduites ci-après (uniquement les parcours de jour). Elles circulent exclusivement entre le triage de Kijfhoek et Antwerpen-Noord/Schijnpoort, à l'exception de l'unique service du dimanche qui les amène à Leuven.

B551 :

41613 ②③④⑤⑥ K 05.38 - FNND 07.10
44600 ①②③④⑤⑥ FNND 07.52 - K 09.26
44603 ①②③④⑤⑥ K 13.41 - FNND 15.18
41612 ①②③④⑤ FNND 17.32 - K 19.25

B552 :

44803 ①②③④⑤⑥ FNZG 04.52 - K 06.21
(②③⑤ en double avec B553)
44826 ①②③④⑤⑥ K 08.40 - FNZG 10.21
44805 ①②③④⑤⑥ FNND 16.33 - K 18.30
(en double avec B553)
41605 ⑦ K 12.00 - FLV 14.20

B553 :

44803 ②③⑤ FNZG 04.52 - K 06.21
(en double avec B553)
44800 ①②③④⑤⑥ K 11.55 - FNZG 13.20
(à vide FNND)
44602 ①②③④⑤⑥ FNND 16.00 - K 17.30
44806 ③ K 18.40 - FNZG 20.00

Abréviations

FLV : Leuven
FNND : Antwerpen-Noord
FNZG : Antwerpen-Schijnpoort
K : Kijfhoek
①...⑦ : lundi au dimanche



ROULEMENT DES LOCOMOTIVES DE LA SERIE 20

uniquement les trains de jour

A001 (ⓐ = 3000 CFL)

2129 ①-⑦ LUX 06.21 - FBMZ 09.24
 2110 ⑥⑦ FBMZ 10.36 - LUX 13.39
 ER 2129 ①-⑤ FBMZ 09.42 - FCL 10.57
 2137 ⑥⑦ LUX 14.21 - FBMZ 17.24
 RE 2115 ①-⑤ FCL 14.20 - FBMZ 15.15
 2115 ①-⑤ FBMZ 15.36 - LUX 18.39
 2118 ⑥⑦ FBMZ 18.36 - LUX 21.39
 96 ①-⑦ LUX 20.08 - FBMZ 22.46

A002

91 ①-⑦ FBMZ 07.01 - LUX 09.52
 à vide FBMZ
 8602 ①-⑤ FBMZ 16.15 - LJ 18.04

A003

7600 ①-⑤ LJ 05.58 - FBMZ 07.50
 97 ①-⑦ FBMZ 12.15 - LUX 14.54
 90 ①-⑦ LUX 17.03 - FBMZ 19.45

A004 (①-⑤⑦ = 3000 CFL)

2127 ①-⑤ LL 04.43 - FBMZ 07.24
 2108 ①-⑤ FBMZ 08.36 - LUX 11.39
 2135 ①-⑤ LUX 12.21 - FBMZ 15.24
 2117 ①-⑤ LUX 17.36 - FBMZ 20.39
 2140 ⑦ LUX 17.21 - FBMZ 21.24
 2121 ⑦ FBMZ 21.36 - LL 00.17

A005 (3000 CFL)

2128 ①-⑤ LUX 05.21 - FBMZ 08.24
 2128 ①-⑤ RTP : LUX 05.21 - FSD 09.53
 RE2116 ①-⑤ RTP : FSD 15.08 - FBMZ 16.20
 2131 ⑥⑦ RTP LUX 08.21 - FBMZ 11.24
 2112 ⑥⑦ RTP FBMZ 12.36 - LUX 15.39
 2116 ①-⑤ FBMZ 16.36 - LUX 19.39
 2139 ⑥RTP, ⑦ LUX 16.21 - FBMZ 19.24
 2120 ⑥RTP, ⑦ FBMZ 20.36 - LUX 23.39

A006

Entretien à Stockem

A007

40087 ②③ LZR 10.54 - GMN 15.03
 44654 ②③ GMN 15.45 - FNND 18.20

A008

44531 ②③⑤ FNND 15.55 - GMN 18.49
 48565 ①④ Zand 12.26 - GMN 15.20

A009

44514 ①-⑥ GMN 09.20 (③⑤ : 08.20) -
 - FNND 11.55 (③⑤ : 10.55)
 44238 ⑥ GMN 11.20 - FCL 14.08
 40241 ①-⑤ Lillo 15.31 - GMN 18.20

A010

40086 ④ GMN 05.00 - LZR 09.40
 40087 ④ LZR 10.54 - GMN 15.03
 44554 ④ GMN 15.45 - FNND 18.20
 44519 ⑥ FNND 13.52 - GMN 16.40
 44548 ⑦ GMN 15.21 - FNND 18.10
 44504 ⑥ GMN 17.31 - FNND 20.09

A011

43963 ② FNND 07.41 - GMN 10.22
 49963 ③④⑤ RHOD 11.23 - GMN 14.20
 41548 ③④⑤ GMN 15.20 - FNND 17.55

A012

44521 ②-⑥ FNND 08.41 - GMN 11.25
 44522 ⑥ GMN 17.19 - FNND 19.55
 54262 ①-⑤ GMN 12.15 - FNND 14.55
 44531 ②-⑤ FNND 15.55 - GMN 18.49
 48587 ⑦ FNND 18.00 - GMN 20.48

A013

32986 ⑥ FNND 06.32 - LZR 08.59
 47075 ②-⑤ FNND 07.55 - GMN 10.40
 47068 ②-⑥ GMN 11.18 - FNND 13.59
 48550 ① GMN 11.19 - Lillo 14.05
 52467 ①-⑤ FNND 17.40 - GMN 20.21

A014

47067 ②-⑤ FNND 09.40 - GMN 12.21

A015

44238 ②-⑤ GMN 11.20 - FCL 14.05
 44261 ②-⑤ FCL 16.25 - GMN 19.21
 44516 ①⑥ GMN 10.42 - FNND 13.20

Abréviations

FBMZ : Bruxelles-Midi
 FCL : Châtelet
 FNND : Antwerpen-Noord
 Lillo : Antwerpen-Lillo
 LJ : Jemelle
 LL : Arlon
 LUX : Luxembourg
 LZR : Zeebrugge
 RE : rame vide pour train xxxx
 RHOD : Antwerpen-Rhodésie
 RTP : uniquement pendant la période
 touristique (du 01/07 au 20/08)
 ZAND : Antwerpen-Zandvliet
 ①...⑦ : lundi au dimanche

Des 3000 CFL remplacent des 20 !

Depuis le 3 avril 2006, le roulement des 20 a été réduit d'une journée, passant de 16 à 15 jours. En trafic marchandises, elles sont exclusivement cantonnées sur l'axe Antwerpen - Montzen, à l'exception d'un service vers Zeebrugge et d'un autre vers Châtelet.

En outre, depuis le 1er avril, une locomotive CFL du type 3000 remplace une 20 sur un service voyageurs (IC J Bruxelles - Luxembourg). Depuis le 10 avril, un second service est également confié à une 3000. La fiabilité des 20 pose en effet de gros soucis. La goutte qui a fait déborder le vase fut la détresse de l'EC *Vauban* le 26 mars, qui accusa à son arrivée à Bruxelles-Midi un retard de près de deux heures. La SNCB a donc décidé de remplacer progressivement les 20 en trafic voyageurs par des 3000 louées aux CFL.

Du lundi au vendredi, les 3000 assurent les journées suivantes :
 - du lundi au vendredi : A004 et A005;
 - le samedi : uniquement A001;
 - le dimanche : A004 et A005.

Pour le changement de service du mois de juin prochain, les 20 devraient céder d'autres services aux séries 13 ou 3000 CFL. Il faut toutefois signaler que, statistiquement, la fiabilité des 13 serait bien plus mauvaise que celle des 20...

Page de gauche

Après sa sortie de modification pour la commande par multiplexage, la 2750 a été testée en gare de Châtelet. Sa traverse avant sera prochainement renforcée afin de pouvoir recevoir l'attelage automatique GF. Pour cela, il est prévu de déposer les buttoirs et de fixer une nouvelle traverse qui sera boulonnée à l'emplacement des buttoirs et ce, uniquement d'un seul côté de la machine. Châtelet, 10 mars 2006. Laurent JOSEPH.

Le 18 mars 2006, passage à Kalmthout du train 44603 Kijfhoek 13.41 - Antwerpen-Noord 15.18. Michel DE ESCH.

PHOTO 73-24 Le 8 avril 2006, passage à Mont-Saint-Guibert de l'IC J 2110 Bruxelles-Midi - Luxembourg. Christian VANHECK.



Locomotives Diesel

série 55

● Les 55 ATB (5507, 5517, 5523, 5526 et 5533) ont reçu un nouveau roulement GA à Kinkempois le 3 avril 2006. Il ne comporte qu'une seule journée consacrée à la remorque de deux paires de trains Ford entre Genk-Ford (FKGLF) et le port de Sloe aux Pays-Bas :

47612 ①③⑤ FKGLF 07.11 - Sloe 11.54

49613 ①③⑤ Sloe 12.33 - FKGLF 16.40

47610 ①②③④⑤ FKGLF 17.20 - Sloe 21.20

49611 ①②③④⑤ Sloe 22.20 - FKGLF 02.25

Au 5 mai, les 47612 et 47613 n'avaient cependant toujours pas circulé mais ont été systématiquement supprimés de semaine en semaine.

● La 5504 va être mise hors exploitation le 31 mars 2006 suite usure du moteur Diesel.

séries 73 et 82

● Un premier remaniement attendu dans les séries 73 et 82 a été opéré le 26 mars 2006. A cette date, quatre locomotives ont été vendues à Infrabel : les 7340 de Stockem et les 8221, 8223 et 8252 de Kinkempois. Il s'agit des machines avec chasse-neige. C'est en effet à Infrabel qu'incombe le dégagement des voies en hiver.

Le 10 février 2006, la 5533 ATB remorquait déjà le train Ford 47694 facultatif vers le port de Sloe. Il est ici photographié à Heinkenszand sur la ligne industrielle menant à Sloe. Notons au passage que le tracé de cet embranchement d'une quinzaine de kilomètres qui se détache de la ligne Roosendaal - Vlissingen à hauteur de Eindhoven, va être modifié pour éviter les nuisances occasionnées au passage dans les villages, dont celui de Heinkenszand. Elle sera simultanément électrifiée.
Christian VANHECK.

Le 27 janvier 2006, la 5517 franchit, à proximité de Schore, le pont sur le Kanaal door Zuidbeveland en tête du train supplémentaire 47692 Genk - Sloe.
Christian VANHECK.

PHOTO 73-25

Gros plan sur la 6264 vendue à Infrabel et pourvue de l'équipement ETCS2 pour pouvoir procéder à des tests préliminaires sur les lignes à grande vitesse 2 et 3. On remarquera la présence d'une nouvelle grille latérale à droite de la porte de la cabine servant à l'aspiration d'air pour le refroidissement de l'armoire contenant le système ETCS2. Antwerpen-Noord, 5 mars 2006.
Pierre HERBIET.



A Schaerbeek :

- les 8201 et 8241 sont mises hors service à la suite de problèmes récurrents de moteur et transmission;
- les 8212, 8214 et 8216 sont mutées à Kinkempois en compensation de la vente des 8221, 8223 et 8252 à Infrabel;
- les 8213 et 8222 qui se trouvaient garées en parc depuis le 12-12-2004, sont réactivées pour compenser la réforme des 8201 et 8241;
- enfin, les 8218, 8232, 8236 et 8242

sont mutées à l'Atelier Central de Salzinnes pour remplacer les 8066 à 8069.

En compensation de la mutation des 8212, 8214, 8216, 8218, 8232, 8236 et 8242, Antwerpen-Noord a cédé à Schaerbeek les 7380, 7388, 7389, 7390, 7392, 7394 et 7395.

La 7385 de Charleroi-Sud a été placée en parc à la suite de dégâts au châssis. En compensation, la 7343 sort de parc

et est remise en service.

La 7379 de Hasselt est mise hors exploitation pour usure. Elle est remplacée par la 7391 mutée d'Antwerpen-Noord. Enfin, les 7387 et 7393 d'Antwerpen-Noord sont mises en parc à la suite d'une collision.

Nous communiquons la nouvelle répartition des 73 et 82 dans les tableaux publiés ci-dessous.

SÉRIE 73					
GCR	FSR	FHS	FKR	FNND	MKM
7337	7380	7336			
7343	7388	7357			
7346	7389	7365			
7349	7390	7371			
7358	7392	7373			
7361	7394	7391			
7362	7395				
7363					
7364					
7366					
7374					
7376					
7377					
7378					
7381					
7382					
7383					
7384					
7386					
en parc	en parc	en parc	en parc	en parc	en parc
7385		7370 7375	7353 7356 7367 7368	7387 7393	7338 7341
19 (+ 1)	7	6 (+ 2)	0 (+ 4)	0 (+ 2)	0 (+ 2)
TOTAL : 32 (+ 11 en parc)					

SÉRIE 82		
FSR	NK	FNND
8202	8205	8256
8203	8212	8257
8204	8214	8258
8206	8215	8259
8207	8216	8260
8208	8224	9261
8209	8226	8262
8210	8227	8263
8211	8228	8264
8213	8231	8265
8217	8234	8266
8219	8235	8267
8222	8237	8268
8233	8239	8269
8243	8240	8270
	8245	8271
	8248	8272
	8255	8273
		8274
en parc	en parc	en parc
	8229 8238 8251 8253	8244 8246
15	18 (+ 4)	19 (+ 2)
TOTAL : 52 (+ 6 en parc)		

SÉRIES 73 ET 82			
GCR	NK	MKM	FSR
7352	7350	7340	7354
7359	7351		7355
	8221		7360
	8223		
	8252		
2	5	1	3
TOTAL : 11			

SÉRIES 80 + 82 + 91 DIRECTION TRAIN							
FKR	FSR	FHS	GCR	FNND	FAZ	NK	MKM
9109	8035	9111	9128	8250	8218	9146	9135
9123		9116	9140		8232	9156	9153
9132		9119	9149		8236	9158	9159
9136		9124			8242		
9138		9134			9147		
9150							
9152							
7	1	5	3	1	5	3	3
TOTAL : 28							

● Les quatre locomotives de la série 80 qui étaient utilisées à l'AC Salzinnes (8066 à 8069), ont été remplacées le 31 mars 2006 par quatre machines de la série 82 transférées de Schaerbeek (8218, 8232, 8236 et 8242).

Il ne subsiste, de ce fait, plus qu'une seule locomotive de la série 80 à la SNCB : la 8035, utilisée à l'atelier de Schaerbeek. Mais son remplacement par une 82 est prévu...

Le 28 mars, les 6236 et 6306 ont tracté au départ de Malmedy un train transportant des radiers en béton pour la réfection du viaduc de la Galoppe à Remersdael (ligne 24 Visé - Montzen). Il pourrait s'agir du tout dernier parcours sur la ligne. En effet, cette section est conservée jusqu'à la fin août pour d'éventuels trains de service. Le démontage des passages à niveaux entre Malmedy et Sourbrodt a déjà commencé... Passage à Masta en direction de Trois-Ponts du train spécial chargé de radiers en béton. Michel HANSENS.

SÉRIE 77/78 								
GCR	NK	MKM	FKR		FNND			
7737	7749	7730	7715	7801	7701	7727	7790	7850
7738	7750	7731	7716	7802	7702	7728	7815	7851
7739	7751	7732	7717	7803	7703	7729	7816	7852
7740	7752	7733	7718	7804	7704	7771	7817	7853
7741	7753	7734	7767	7805	7705	7772	7818	7854
7742	7754	7735	7768	7806	7706	7773	7833	7855
7743	7755	7736	7769	7807	7707	7774	7834	7856
7744	7756		7770	7808	7708	7775	7835	7857
7745	7757		7791	7809	7709	7776	7836	7858
7746	7758		7792	7810	7710	7777	7837	7859
7747	7759		7793	7811	7711	7778	7838	7860
7748	7760		7794	7812	7712	7779	7839	7861
7823	7761		7795	7813	7713	7780	7840	7862
7824	7762		7796	7814	7714	7781	7841	7863
7825	7763		7797	7819	7719	7782	7842	7864
7826	7764		7798	7820	7720	7783	7843	7865
7827	7765		7799	7821	7721	7784	7844	7866
7828	7766		7800	7822	7722	7785	7845	7867
7829					7723	7786	7846	7868
7830					7724	7787	7847	7869
7831					7725	7788	7848	7870
7832					7726	7789	7849	
22	18	7	36		87			
TOTAL : 170								





Une composition originale pour ce parcours de mesure du train B-Telecom sur la ligne 132, le 31 mars 2006. Entre Monceau et Couvin, la rame, qui était déjà encadrée au départ de Schaerbeek par les 2369 et 2325, circula en plus avec les 7827 et 7830. Voici le train photographié dans la sévère rampe de Neuville, lors de son retour vers Schaerbeek. Laurent JOSEPH.

ROULEMENT DES 77 ATB (7771 - 7790)

De nouvelles modifications sont intervenues dans le roulement des 77 ATB le 3 avril dernier, notamment sur le trafic au départ de la carrière Les Petons à Yves-Gomezée (GN07 + 08 et GN 09 + 10).

GN01 + GN02 : 48570 U ②④⑤⑥ DUIS 03.21 - RSD 07.21 - FES 07.21 - FGZH 09.02
48571 U ①③⑤ FGZH 17.52 - RSD 19.48 - DUIS 00.25

GN01 : 48602 ①②④⑤ FGZH 11.35 - SLUD 13.00 (③ à vide)
48603 ①②④⑤ SLUD 14.00 - FGZH 16.00

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

GN03 : 45602 ①②③④⑤ FGZH 07.23 - SLUD 09.05
45601 ①②③④⑤ SLUD 09.50 - FGZH 11.45
à vide FGZH - FZZ
45603 ①②③④⑤ FZZ 15.00 - FGZH 15.41

GN05 + GN06 : 46252 U ②③④⑤ FGZH 04.45 - BH 11.48
46259 U ②③④⑤ BH 13.11 - FES 19.18 - FGZH 20.40

GN07 + GN08 : 48555 U ②③④⑤⑥ (RPET 20.49 voir GN09 + 10) - Moers 05.37
48586 U ⑦ Moers 12.00 - MT 16.00
48556 U ②③④⑤⑥ Moers 17.23 - Venlo 19.30/22.39 - MT 23.59

GN09 + GN10 : 48556 U ②③④⑤⑥ MT 01.23 - RPET 04.25 (à vide LNC)
48582 U ②④ LNC 10.12 - RPET 12.09
48581 U ②④ RPET 14.51 - LNC 15.50
48555 U ①②③④⑤ RPET 20.48 - (Moers 05.38 voir GN 07 + 08)
48585 U ⑥ RPET 13.50 - MT 17.31/19.59 - Venlo 21.19

Abréviations :

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

PHOTO 73-26

Les quatre locomotives de la série 80 utilisées depuis mars 2002 à l'Atelier Central de Salzannes, ont été remplacées par quatre 82 transférées de Schaerbeek. Le 19 mars 2002, la 8069 manoeuvre la 1187 sortant de révision générale. Pierre HERBIET.



Les locomotives de manoeuvre des séries 84 et 92 qui attendaient depuis de nombreuses années leur démolition à Montzen - les 8405, 8408, 8412, 8414, 9210, 9214, 9215 et 9216 - ont finalement été ferraiillées au mois de mars 2006. Les quatre 92 avaient été transférées d'Angleur à Montzen il y a 10 ans, le 2 mars 1996. Le 20 mars 2006, les ouvriers s'activaient sur la 8405. Michel HANSENS.



Depuis la fin de l'hiver, le 9140 a repris du service à l'Atelier Central Infrabel de Bascoup. Laurent JOSEPH, 6 mars 2006.



Automotrices

série 501-570

● Une étrange maladie s'étend petit à petit aux automotrices du type 96 de l'atelier de Stockem (501 à 524). Depuis plusieurs mois, la partie jaune de la face avant, située sous le pare-brise et entre les phares, n'est plus présente sur au moins trois automotrices : les 515, 516 et 517. En fait, il ne s'agit pas de peinture, mais bien d'un autocollant jaune, lequel se détache. Mais pourquoi donc ce pelliculage disparaît-il, et ce uniquement sur les rames de Stockem ? Le rôle de la couleur jaune - améliorer la visibilité de l'engin à distance - n'est donc plus du tout assuré, que du contraire...

➤ **PHOTO 73-27** La 516 accouplée à la 518, mène l'IC J 2107 Luxembourg - Bruxelles-Midi. Recogne, 4 mars 2006.

➔ **PHOTO 73-28** Un an auparavant, l'IC J 2133 Luxembourg - Bruxelles-Midi, composé des automotrices 515 et 509, passe dans les environs de Poix-St-Hubert.

Photos : Jean-Luc VANDERHAEGEN.



La 468 en maillot rose !

A l'occasion du démarrage du Tour cycliste d'Italie en Belgique le 6 mai dernier, la SNCB avait proposé des billets spéciaux à € 8 aller-retour pour assister à l'une des quatre étapes belges du Giro. Ces billets étaient valables au départ de toute gare belge vers l'une des villes-étapes du Tour. Pour marquer ce grand événement sportif, la SNCB, aidée de nombreux sponsors, avait organisé une grande campagne de communication (affiches, dépliants, stands d'infos, spots radio...). Mais, le plus spectaculaire fut certainement l'automotrice 468 qui a endossé le maillot rose, image du leader du Giro. Du 25 mars au 28 mai, elle assurait, suivant un roulement bien défini, une semaine sur deux des IC-D Herstal - Lille et l'autre semaine des IC C Antwerpen - Lille. Ce maquillage a été réalisé à l'aide d'un pelliculage auto-adhésif réalisé à l'atelier d'Oostende. Les fenêtres furent revêtues d'une

couche micro-perforée de manière à permettre aux voyageurs de voir au travers des vitres. Des parcours d'essais furent réalisés le 23 mars pour s'assurer de la bonne tenue du pelliculage. Parmi les nombreuses inscriptions portées par l'automotrice, on pouvait lire le calendrier des étapes en Belgique et le message principal "Le Giro en Belgique pour € 8 aller-retour". En outre, les logos de tous les sponsors étaient apposés. Une présentation officielle à la presse fut organisée à Bruxelles-Midi le 24 mars.



La 468 "Giro d'Italia" lors de sa présentation à la presse le 24 mars 2006.

Christian DOSOGNE.

NEWS

grande vitesse

Comme déjà signalé dans le EN LIGNES 68 page 26, la rame TGV Réseau 4530 de la SNCF a été transformée à l'atelier d'Hellemmes près de Lille en MG (Mesures Grande Vitesse). Elle est utilisée pour parcourir toutes les lignes à grande vitesse du réseau français, ainsi que la LGV1 en Belgique. Elle remplace la voiture de mesure "Mélusine" qui devait être incorporée dans une rame TGV. Elle a reçu une nouvelle décoration grise avec une bande orange. Sa première tournée de contrôle en Belgique eut lieu le 5 avril 2006. La voici à Bruxelles-Midi, prête pour son retour vers la France.

Laurent JOSEPH.



Le 24 mars 2006 au soir à Bruxelles-Midi, la rame Thalys PBA 4535 s'est encastrée dans une voie en cul-de-sac, entraînant des dégâts importants à la motrice de tête et aux caténaires.

Serge HOOGSTEYN.



Le 6 avril 2006, l'autorail de mesure EM130 a parcouru la ligne à grande vitesse 2. Etant donné que cet engin n'est pas équipé de la signalisation TBL2, il dut être encadré de Leuven à Ans par les 6225 et 6227. Le convoi est photographié à Crisnée, lors de son parcours aller vers Ans.

Michel HANSENS.



Le RER dans le quartier européen

Dans le but de desservir de manière optimale le pôle économique du quartier européen, grand pourvoyeur d'emplois, il est indispensable d'améliorer l'accès à la gare de Bruxelles-Schuman. Pour ce faire, quatre voies seront posées depuis Ottignies-Louvain-La-Neuve (ligne 161), qui se scinderont en gare de Schuman : deux poursuivront par le pertuis actuel jusqu'à la "Cage aux Ours" à Schaerbeek, tandis que les deux autres emprunteront un nouvel ouvrage dénommé "tunnel Schuman - Josaphat", qui permettra de créer de nouvelles relations directes, dont une vers l'aéroport de Bruxelles-National.

Ce tunnel est justifié par le fait qu'il est très difficile de dédoubler la ligne 161 entre Schuman et la "Cage aux Ours", travaux qui auraient trop de répercussions négatives sur le tissu urbain. Des études ont donc été entreprises à la demande des autorités régionales et fédérales pour déterminer l'endroit le plus adéquat pour aménager, entre la gare de Bruxelles-Schuman et le nord-est de Bruxelles, les deux voies supplémentaires. La solution la plus avantageuse s'est révélée être le creusement d'un tunnel de 1250 m reliant la ligne 161 Namur - Bruxelles à la ligne 26 Halle - Vilvoorde, à établir entre les gares de Bruxelles-Schuman et l'ancienne gare marchandises de Schaerbeek-Josaphat, où des terrains sont disponibles. Ces importants travaux représentent un budget de € 250 millions. Commencés en avril 2004, ils s'achèveront à l'horizon 2010 et concernent six communes bruxelloises : Watermael-Boitsfort, Audergem, Ixelles, Etterbeek, Bruxelles et Schaerbeek.

Les travaux entre Ottignies et Bruxelles-Luxembourg

Entre Ottignies-Louvain-la-Neuve et Watermael, la ligne 161 compte actuellement deux voies; ce nombre sera porté à quatre. Les gares et points d'arrêt seront réaménagés, avec deux quais mi-hauts centraux desservant les quatre voies, escaliers, ascenseurs ou rampes.

Le triangle d'Etterbeek, entre Watermael et Etterbeek, est un noeud ferroviaire qui permet le croisement de la ligne 161 (Bruxelles - Namur) et de la ligne 26 (Halle - Vilvoorde), grâce à des courbes de raccord.

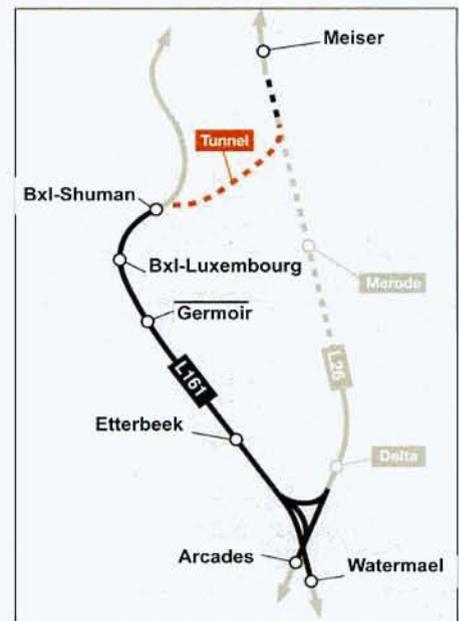
Afin d'améliorer la fluidité du trafic entre ces 2 lignes, *Infrabel* va procé-

der au réaménagement partiel du triangle d'Etterbeek et créer, sur la ligne 26, une nouvelle halte, appelée "Arcades". Cet arrêt, implanté à hauteur de la place des Arcades, permettra aux voyageurs de disposer d'une correspondance aisée entre les trains des deux lignes, grâce à un aménagement piétonnier entre la nouvelle halte et la gare de Watermael, distantes seulement de 100 m (cette correspondance s'effectue aujourd'hui en gare d'Etterbeek). Pour permettre aux voyageurs de rejoindre plus facilement la gare de Watermael, un passage sous voies sera construit entre les quais et la place Keym (rue du Roilet). Ces travaux, commencés en 2005, s'achèveront en 2010.

Entre les gares de Watermael et de Bruxelles-Schuman, la mise à quatre voies de la ligne 161 implique le réaménagement de la plate-forme ferroviaire, conçue pour trois voies. Pour éviter de coûteuses expropriations, le côté de la nouvelle plate-forme est constitué, là où c'est nécessaire, d'une dalle en béton supportant un mur de soutènement faisant office de mur antibruit.

La majorité des ponts qui enjambent les voies ferrées seront démolis et reconstruits, ce qui contribuera directement à l'embellissement des quartiers concernés. Ces travaux sont en cours depuis 2004 ; ils concernent les ponts de l'avenue Rodin, des rues Gray, du Gerموir, du Spectre et du Viaduc.

Le long de la rue des Deux Ponts, l'élargissement de la plate-forme ferroviaire impliquera l'aménagement d'un mur vert grâce auquel un cadre verdoyant

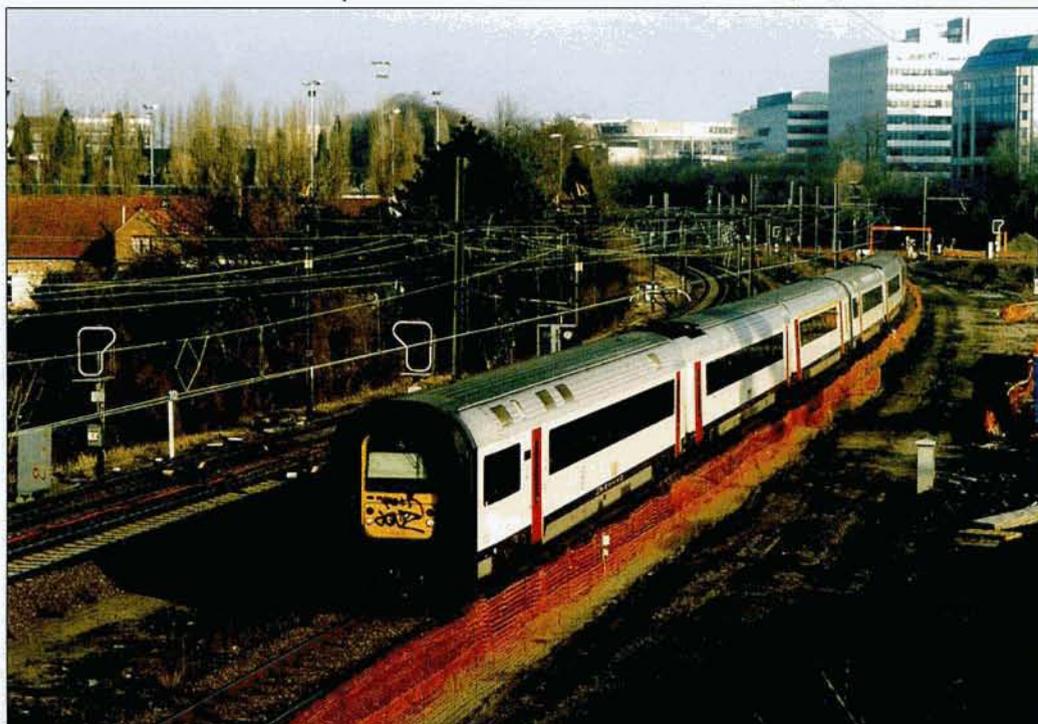


pourra être maintenu.

A l'intersection de la rue du Gerموir, dans laquelle passent les trams des actuelles lignes 81 et 82, sera construite la halte "Gerموir", qui sera accessible également par la rue des Deux Ponts. Ce nouveau point d'arrêt ne comprendra qu'un seul quai, desservi par les deux voies de la nouvelle ligne 161. De plus, une passerelle pour piétons et cyclistes sera construite au-dessus de la ligne 161 entre l'avenue de la Couronne et le boulevard de la Plaine; elle permettra d'accéder facilement à la gare d'Etterbeek et assurera une liaison directe entre le site de la Plaine (VUB, ULB) et le quartier dit "de la petite Suisse", densément habité.

Dans le triangle d'Etterbeek, à quelques dizaines de mètres de la gare de Watermael, passage de l'IC J 2110 Bruxelles-Midi - Luxembourg circulant sur sur la 3e voie. La photo est prise du talus de la ligne 26 qui passe au-dessus du site. A droite du train, on voit très bien l'assiette de la future quatrième voie.

Christian DOSOGNE, 18 mars 2006.





Etterbeek, 25 mars 2006. Passage de l'IC J 2110 Bruxelles-Midi - Luxembourg, circulant exceptionnellement sur la 3e voie. A droite : les travaux de terrassement pour l'établissement de la 4e voie entre Bruxelles-Luxembourg et Watermael. Christian DOSOGNE.

Bruxelles-Luxembourg

Les travaux en gare de Bruxelles-Luxembourg, ancienne gare de Bruxelles-Quartier Léopold, sont achevés. La nouvelle gare, couverte par une dalle de béton, comporte six voies en courbe, déjà dimensionnées pour le RER. Accueillante, spacieuse, dotée d'un mobilier agréable et seyant, elle est déjà prête à recevoir les trains régionaux. Il faudra néanmoins aménager les deux grils d'entrée pour une utilisation optimale des possibilités d'exploitation.

Bruxelles-Schuman

Chaque jour, 8.000 voyageurs transitent par cette importante gare urbaine, si-

tuée au coeur du quartier européen. On estime à 12.000 le nombre de personnes qui seront accueillies sur le site de Bruxelles-Schuman d'ici 2010. Dans ce cadre, la gare et la station de métro de Bruxelles-Schuman vont être complètement réaménagées, d'autant que cet important centre de communication se situera à l'entrée du futur tunnel Schuman-Josaphat, qui reliera la ligne 161 à la ligne 26.

La SNCB, la Région de Bruxelles-Capitale, la STIB (Transports intercommunaux bruxellois) et Beliris (Service Public Fédéral Mobilité et Transports) ont décidé de s'associer afin de développer un projet architectural conforme aux enjeux que représente ce noeud de communication.

Ces futures installations, plus pratiques et plus lumineuses, permettront aux voyageurs d'effectuer des correspondances aisées entre le RER, le métro et les trains du service intérieur. Le site de Bruxelles-Schuman deviendra l'une des gares souterraines les plus importantes de la capitale. Il s'organisera en trois pôles étroitement intégrés:

- l'actuelle gare ferroviaire;
- la station de métro;
- une nouvelle gare qui sera aménagée à l'entrée du tunnel Schuman-Josaphat.

Cette future gare sera implantée sous la rue de la Loi, à la fois au-dessus de la ligne 1 du métro et en dessous du tunnel routier débouchant à cet endroit sur la rue de la Loi. Une partie de cette gare a déjà été construite sous le Berlaymont lors des travaux de rénovation de cet édifice. Grâce au projet RER, la gare de Bruxelles-Schuman sera en liaison directe avec l'aéroport de Bruxelles. En 2012, treize minutes suffiront pour rejoindre directement l'aéroport (contre 32 minutes actuellement en transitant par Bruxelles-Nord).

La construction du tunnel Schuman-Josaphat

Des études environnementales réalisées à la demande des autorités régionales et fédérales ont démontré que la solution la plus avantageuse pour augmenter la capacité des infrastructures ferroviaires à l'est de Bruxelles, consistait à creuser un tunnel comprenant deux voies reliant la ligne Bruxelles - Ottignies (ligne 161), depuis la gare de Bruxelles-Schuman, à la ligne Halle - Vilvorde près de Josaphat (ligne 26). Sous l'avenue de Cortenbergh, le tunnel ferroviaire sera construit juste en dessous du tunnel routier actuel. Les structures autoportantes de cet édifice permettent d'aménager le tunnel ferroviaire sous le tunnel routier, sans devoir démolir puis reconstruire ce dernier.

Sous la place de Jamblinne de Meux et l'avenue Plasky, afin d'éviter d'ouvrir d'immenses tranchées dans le quartier, le tunnel sera creusé en galerie souterraine.

Le raccordement du tunnel ferroviaire Schuman-Josaphat au tunnel de la ligne 26 aura lieu à hauteur de l'avenue Plasky.

Sur la ligne 26, à l'emplacement du passage de la quatrième voie de la ligne 161 sous la ligne, une nouvelle dalle de béton est coulée. Le futur point d'arrêt "Arcades" sera situé après cette dalle, dans le dos du photographe. Passage de l'automotrice 915 assurant un train L Vilvorde - Halle, le 14 mars 2006. A droite, la liaison 26/3 à double voie reliant la ligne 26 à la ligne 161. Ch. DOSOGNE.



Là, les travaux devront se faire de la surface, d'une part par une zone de chantier située dans la berme centrale de l'avenue Plasky, où seront creusés les puits d'accès aux galeries souterraines du tunnel, et d'autre part au coin de l'avenue E. Max pour le creusement d'un autre puits d'accès.

Ces travaux consisteront à poser une structure en béton armé autour du tunnel existant de la ligne 26 et à l'emplacement de son raccordement avec le nouveau tunnel puis, une fois cette "boîte" en béton terminée, on pourra démolir une partie du tunnel existant et construire le raccordement du futur tunnel Schuman-Josaphat.

Sur toute la longueur du nouvel ouvrage ainsi que dans la partie aménagée du tunnel de la ligne 26, le support de voies sera complètement désolidarisé du tunnel proprement dit : les voies seront aménagées sur de longs tabliers reposant eux-mêmes sur des fondations indépendantes du tunnel par l'intermédiaire d'appuis en caoutchouc. Cette technique permet de limiter efficacement les vibrations provoquées par le passage des trains.

De même, entre la sortie du tunnel de la ligne 26 et l'avenue E. Cambier, des murs antibruit protégeront les maisons situées à proximité des voies ferrées; si l'on ajoute à ces mesures environnementales l'utilisation de longs rails soudés, on peut affirmer que cette nouvelle infrastructure causera nettement moins de bruit et de vibrations que les lignes actuelles.

Au total, deux maisons seulement et 1.100 m² de fonds de jardin concernant



A mi-chemin entre Bruxelles-Luxembourg et Etterbeek, passage d'un IC M Bruxelles-Midi - Namur - Liers sur la troisième voie. Le nouveau point d'arrêt Gerموir sera établi à hauteur du pont visible à l'arrière du train. A gauche se trouvent les deux voies de la ligne 161; à droite l'assiette de la quatrième voie prend forme.

Christian DOSOGNE, 19 mars 2006.

environ 35 parcelles cadastrales ont été expropriés.

mun - STIB, TEC et De Lijn - sont étroitement associées au développement du RER.

Le RER à l'horizon 2012

L'achèvement de ces travaux vers 2012 permettra de créer huit relations RER étroitement interconnectées, en correspondance avec des lignes de bus destinées à desservir les zones où le train ne passe pas. Les différentes sociétés régionales de transport en com-

A l'horizon 2012, le volet ferroviaire du RER représentera :

- 640 trains par jour;
- 575 km de lignes ferroviaires;
- 130 gares et points d'arrêt;
- 25 millions de voyageurs par an, contre 13 aujourd'hui.

Source : Le Journal du RER - SNCB

Gros travaux sur la ligne 28

De gros travaux sont actuellement en cours sur la ligne 28 à hauteur de l'ancien point d'arrêt de Bruxelles-Ouest. La STIB travaille au bouclage de la ligne de métro 2 entre les stations Clémenceau et la gare de l'Ouest. En outre, un nouveau dépôt et un terminus pour le métro y est en cours d'établissement. Les nouvelles voies du métro qui franchiront la ligne 28 nécessitent le déplacement des deux voies de la SNCB.

Une vue des travaux à Bruxelles-Ouest réalisée le 19 mars 2006. A gauche, la ligne 2 du métro; au milieu, la ligne 28 sur laquelle opère l'autorail ES 507. A droite, les installations du nouveau dépôt de la STIB. A l'arrière-plan, on voit le pont sous lequel se situera la gare de l'Ouest. *Christian DOSOGNE.*



Rénovation des quais de Bruxelles-Central

Infrabel a entamé début mars la rénovation des quais de Bruxelles-Central. Ces travaux font partie de la rénovation globale de la gare, menée par SNCB-Holding. Ils se dérouleront sur une période d'environ deux ans et dureront jusqu'en 2008.

La rénovation des quais est le point majeur de ces travaux. Elle consistera à prolonger les quais, afin de leur permettre d'accueillir des trains plus longs et, par conséquent, davantage de voyageurs. Infrabel prolongera ainsi les quais 1-2 et 5-6. Le quai 1B, d'où partaient précédemment les trains *Sabena* à destination de l'aéroport, disparaît. Les voies 1 et 2 voient leur tracé côté Bruxelles-Nord légèrement adapté tandis que le quai sera élargi et plus spacieux à cet endroit. Dans le cadre de ces travaux, un escalier fixe et un escalier roulant supplémentaires font également leur apparition sur chacun des quais côté Bruxelles-Midi. Les escaliers roulants existants seront quant à eux remplacés. Pour la construction des

nouveaux escaliers fixes et roulants, un certain nombre de piliers de soutènement devront disparaître et être remplacés par d'autres, alors que les auvents en béton devront aussi être partiellement détruits pour créer une plus grande impression d'espace.

Les infrastructures d'accueil seront en outre rendues plus confortables et plus conviviales. Infrabel investira ainsi dans des revêtements de quai dotés d'une finition antiglisse. L'habillage des piliers et des murs sera également totalement rafraîchi. Afin de renforcer le sentiment de sécurité auprès des voyageurs, l'éclairage sera plus vif et dispensera davantage de lumière sur l'ensemble de la longueur du quai en heure de pointe, et à d'autres moments sur une partie du quai seulement. La sécurité passive bénéficie aussi d'une grande attention, notamment à travers l'usage, pour la rénovation des piliers et des murs, des plaques ignifuges spéciaux.

Ces travaux verront également l'installation d'une nouvelle sonorisation, prévoyant un haut-parleur tous les 7 mètres. Cela rend possible une diffusion unidirectionnelle des annonces par quai. Des panneaux acoustiques à côté des voies et sur toute la longueur des

quais absorberont le bruit strident des trains qui roulent sur une voie en courbe. Bruxelles-Central sera aussi mieux accessible pour les personnes à mobilité réduite. Aujourd'hui, ils ont déjà accès aux quais par les ascenseurs. L'utilisation de couleurs claires, des lignes guidées insérées dans le sol et l'habillage des murs accroîtront l'accessibilité pour les clients ayant un handicap visuel.

Ces travaux de modernisation font partie de la rénovation complète de la gare de Bruxelles-Central, menée par SNCB-Holding. Après les façades et la salle des guichets, les travaux entrent maintenant dans leur troisième phase, la SNCB-Holding travaillant actuellement à la réfection de l'entresol. Il y aura, entre autres, une nouvelle liaison entre les sorties Madeleine et Mont des Arts (nouvel accès à la gare). Les 140.000 clients quotidiens de la gare la plus fréquentée de Belgique pourront bénéficier, en 2008, lorsque les travaux seront totalement terminés, d'une gare centrale plus spacieuse, plus accessible et plus confortable. Au total, les travaux de modernisation de Bruxelles-Central coûteront € 33 millions, en ce compris l'investissement de € 11,66 millions de la part d'*Infrabel*.

PHOTO 73-29 Le premier raccordement a été posé le long du nouveau tracé de la ligne 55 Wondelgem - Zelzate (voir EN LIGNES 61 pages 34 à 37). Il desservira la partie nord du nouveau bassin Kluizendok, où plusieurs nouvelles entreprises sont déjà actives ou en cours de construction. Passage à Ertvelde du train 48603 Sluikil Dow - Gent-Zeehaven, à hauteur du nouveau raccordement vers le Kluizendok. Ce dernier n'était alors pas encore en service. A l'arrière plan, de l'autre côté du canal, on aperçoit les installations sidérurgiques de Sidmar. Serge MARTIN.



Electrification de la ligne 24 vers Aachen

L'électrification de la ligne 24 entre Montzen et la frontière allemande sera opérationnelle le 15 décembre 2008. Elle représente un atout considérable pour la région liégeoise, les ports belges et le groupe SNCB. Elle permettra d'éliminer le chaînon manquant non électrifié de 8 km de long sur la ligne de 162 km qui relie le port d'Antwerpen à la frontière allemande. Un projet qui présente de nombreux avantages :

- la suppression de l'obligation de changement de locomotive en gare de Montzen et la puissance supplémentaire offerte par les locomotives électriques appelées à se multiplier sur cet axe, permettront d'augmenter la vitesse commerciale de la ligne 24 et ainsi d'accélérer le transport de marchandises notamment de et vers le port d'Antwerpen;
- l'augmentation de la vitesse commerciale ainsi que la possibilité de traction de trains plus lourds permettra d'augmenter sensiblement la capacité de cet axe stratégique;
- l'attractivité du réseau ferroviaire et des ports belges s'en trouvera considérablement renforcée, ce qui sera bénéfique pour l'économie belge en général;
- l'usage accru de la traction électrique sera tout à fait bénéfique pour l'environnement, à plus forte raison dans une région qui fait de la nature un atout;
- la modernisation constante des infrastructures d'*Infrabel* en province de Liège contribuera à faire de cette région un carrefour européen important.

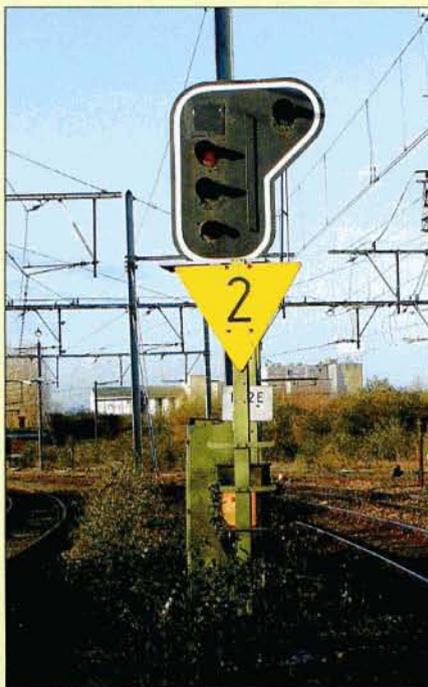
Cette électrification, dont les travaux débiteront au second semestre 2007, représente un investissement de € 3 millions, de telle sorte que le rapport entre le montant investi et l'impact obtenu est extrêmement favorable. Le projet répond ainsi aux objectifs du plan stratégique d'*Infrabel* visant à assurer le meilleur rendement à ses investissements. Le phasage des travaux sera le suivant :

- octobre 2007 : réaménagement de la sortie de la gare de Montzen, en direction de l'Allemagne;
- mars 2008 : travaux d'équipement du tunnel de Botzelaar par DB Net.

Même si les dossiers ne sont pas liés, *Infrabel* a décidé, dans le même

Nouveau panneau de vitesse

Un signal d'arrêt peut présenter une indication de vitesse disposée sous le panneau principal. Cette indication est obtenue par l'allumage d'un nombre blanc dans un panneau à fond noir. Lorsque l'indication de vitesse est la même pour tous les itinéraires en aval du signal d'arrêt, cette indication lumineuse est remplacée par un panneau de vitesse qui se présente sous la forme d'un triangle jaune pointé vers le bas et portant le nombre correspondant en noir (ce nombre multiplié par 10 donne la vitesse autorisée : 4 = 40 km/h). Ce type de panneau, identifié sous l'appellation *panneau de vitesse pour signal d'arrêt*, est progressivement remplacé depuis le mois de mars 2006 par un panneau de forme carrée de couleur noire, portant le nombre correspondant en blanc. La signification reste inchangée.



Voici un signal d'arrêt portant un panneau de vitesse de l'ancien modèle. Cette représentation est progressivement remplacée par le nouveau panneau. Dans ce cas ci, il impose une vitesse de 20 km/h maximum au premier aiguillage. Schaerbeek, 5 avril 2006.



Le signal N29 protège l'entrée de la gare de Merelbeke en venant de Gent-Sint-Pieters, sur la ligne 50E. Sur ce signal, le triangle jaune avec pointe vers le bas a été remplacé par le nouveau panneau à fond noir de forme carrée. 1er avril 2006. Jean-Luc VANDERHAEGEN.

temps, d'investir dans la modernisation et l'assainissement de la gare de Montzen, en vue de la doter d'une infrastructure moderne et d'assurer ainsi son avenir. *Infrabel* était en effet confrontée, ces dernières années, à un double phénomène. D'une part, les infrastructures de la gare montraient des signes de fatigue et nécessitaient une modernisation lourde dans un avenir proche. De nombreuses voies en mauvais état n'admettent plus que des vitesses de 10 km/h... D'autre part, les infrastructures actuelles étaient devenues surdimensionnées par rapport aux besoins réels, notamment suite à la multiplication - avant même tout projet d'électrification - du nombre de trains sans arrêt en gare de Montzen. C'est pourquoi *Infrabel* a décidé

de simplifier l'infrastructure, en supprimant une quinzaine de voies qui étaient déjà peu utilisées, tout en modernisant en profondeur l'ensemble des voies restantes. Des travaux d'assainissement seront effectués afin de maintenir la capacité actuelle jusqu'en 2008. A ce moment commenceront les travaux lourds de modernisation. A l'horizon de 2012, les trois cabines de signalisation de Montzen seront fusionnées avec la cabine de Visé, qui bénéficiera d'une infrastructure entièrement modernisée. Si l'électrification de la ligne 24 n'aura qu'un très faible impact sur le personnel d'*Infrabel*, la modernisation de la gare de Montzen, en revanche, conduira à une diminution du nombre de personnes affectées sur le site.

EC Vauban

Dès le prochain horaire de décembre 2006, l'EC 90/91 "VAUBAN" Brig - Bruxelles-Midi et retour n'aura plus Brig comme gare d'origine ou d'arrivée, mais bien celle d'Interlaken. De ce fait, ce train ne franchira plus le Lötschberg.

Pas de Trains-Autos cette année

Dans le *EN LIGNES 70* page 31, nous faisons état du fait que la société TTC (The Train Company) avait demandé des sillons horaires pour des projets de deux relations Trains-Autos au départ de Denderleeuw vers Narbonne et Bologna, devant circuler à partir 23 juin 2006. Etant donné qu'aucun accord n'a pu être trouvé, ces trains ne circuleront pas.

➤ **Le 10 avril 2006, un parcours d'essai a été mis en marche pour contrôler les boîtes d'essieux sur deux wagons plats à bogies du type Rs.**

Johan VAN DER EYCKEN.

PHOTO 73-30 → **Le dimanche 12 mars 2006 à Nispen, sur le tronçon frontalier entre Roosendaal et Essen, retour à vide de Rotterdam à Forest-Voitures (Bruxelles-Midi) de la rame ayant assuré le "Bergland Express" Innsbrück - Bruxelles - Rotterdam.** Lars LAENEN.

PHOTO 73-31 ↓ **La 110 152 de la DB en tête du "Treski" Oostende - Innsbrück, à Schwar en Autriche, le 11 mars 2006.** Lars LAENEN.





L'un des tous derniers trains de marchandises réguliers à emprunter sur son intégralité la ligne du Luxembourg (ligne 162), et le seul à circuler de jour, est le train de pétrole 48743 Feluy - Luxembourg, circulant du lundi au samedi (Namur 10.55 - Arlon 12.50). Le 1er février 2006, il passe a Chapois, aux crochets des 2613 et 2378.

Michel HANSSSENS.

Le 13 mars 2006, un train spécial composé de wagons plats et remorqué par les 2622 et 2625, a transité par la ligne du Luxembourg, pour le plus grand plaisir du photographe. Il passe ici à Flohimont, lieu-dit situé juste après Libramont en direction de Neufchâteau.

Michel HANSSSENS



B-Cargo obtient sa licence pour le réseau allemand

Le 29 mars 2006, B-Cargo a obtenu son certificat de sécurité pour la circulation en Allemagne. Cette licence est valable sur l'entièreté du réseau.

Les résultats de la première année de la "nouvelle" SNCB

Pour le Groupe SNCB, 2005 fut une bonne année, aussi bien pour le transport de voyageurs que celui de marchandises.

En 2005, la SNCB a transporté en service intérieur près de 173,4 millions de voyageurs, soit 5% de plus qu'en 2004. Par comparaison, en 2000, la SNCB avait transporté 139,9 millions de clients, et 133,2 millions en 1995. L'augmentation est de presque 30% en 10 ans !

En nombre de voyageurs par km, le chiffre est de 7.796 millions de voyageurs/km, soit une augmentation de 6,4% par rapport à 2004. Le chiffre d'affaires atteint presque € 450 millions, soit près de 11,2 % de plus qu'en 2004.

Cette hausse spectaculaire est particulièrement significative dans les cartes-trains (abonnements), qui représentaient en 2005 près de 56% du nombre total de voyageurs/kilomètre, ou quelque 110 millions de voyageurs. Ces titres de transport représentent 47% du chiffre d'affaires "voyageurs trafic intérieur".

L'indice de satisfaction des voyageurs, basé sur une enquête menée quatre fois par an par une société indépendante, indique un score de 7,43/10. La propreté des trains et leur fréquence reçoivent les scores les moins bons, tandis que les accompagnateurs de train et le personnel de gare remportent la palme. En décembre 2004, la satisfaction générale était de 7,5/10.

En trafic international, le chiffre d'affaires pour l'année 2005 est de € 217,5 millions, contre 204,9 l'année précédente, soit une hausse de 6,1%. Le nombre de voyageurs/km de ce secteur est également en nette croissance : + 2,4% (1.380 millions de voyageurs/km). Au total, ce sont 13,7 millions de voyageurs qui ont emprunté les Thalys, Eurostar et autres trains internationaux classiques.

Quant à B-Cargo, la division marchandises de la SNCB, elle a réalisé en 2005 un chiffre d'affaires de € 300,1 millions, soit 1,6% de plus qu'en 2004. Par contre, le volume transporté a diminué de 3,4%, à 58,4 millions de tonnes et 7.975 millions de tonnes/km. Ce léger recul du trafic est lié à la conjoncture où, en région liégeoise, le haut fourneau Arcelor de Seraing a été fermé.

La SNCB continue sur la bonne voie; elle n'a jamais autant couplé ses ambitions à ses objectifs financiers : transporter un nombre de voyageurs aussi grand que possible en tout confort, et être un acteur important sur le marché européen et libéralisé du secteur marchandises.

L'AC Salzines certifié ISO 9001 et 14001

L'Atelier Central de Salzines est bien connu pour son expérience et sa maîtrise en matière de révision des locomotives. C'est donc avec fierté qu'il a obtenu la double certification ISO 9001 et ISO 14001 à la fin de 2005.

La première certification - ISO 9001 - concerne la qualité, tandis que la seconde, qui s'inscrit dans une démarche citoyenne, est relative à la gestion et à la maîtrise des impacts sur l'environnement, notion se trouvant aujourd'hui aussi au cœur des préoccupations de notre société.

La mise en place de ces normes n'a pas été chose aisée; elle a demandé la participation de tous, de la phase d'information à celle du changement dans les habitudes à tous les niveaux. L'obtention de cette double certification est donc avant tout le fruit d'un important travail collectif auquel tous les collaborateurs de l'atelier peuvent se targuer d'avoir oeuvré.

Ce système intégré de management sera tout bénéfique pour les clients : amélioration de la qualité et des délais pour les fournitures aux ateliers de traction, meilleure maîtrise des coûts tout en garantissant le respect des exigences légales ...

Comme les attentes du personnel ont été prises en compte dans une démarche de progrès continu, le fonctionnement de l'atelier s'en trouvera également amélioré : standardisation, outils de formation, économies, motivation du personnel.





Le 23 mars 2006, cinq voitures de l'Orient Express ont été acheminées de l'atelier RSI d'Oostende à Forest-voitures par la 1608. Le lendemain, la rame a été accouplée en queue de l'EC 97 "Vauban" pour Zürich, sa destination finale étant Venezia.

Passage de la rame à Gent-Sint-Pieters ci-contre, et à Itterbeek, à 6 kilomètres de Bruxelles, ci-dessous.

Nick ONGENA

Serge HOOGSTEYN.



PHOTO 73-33

Le 2 avril 2006, la rame vide de l'Orient Express quittait la gare de Lille-Flandres à destination d'Oostende, tractée par la 1209. Pierre HERBIET.

PAGE DE GAUCHE

PHOTO 73-32

Le 13 mars 2006, le train inter-frontalier 19762 en provenance de Maubeuge arrive à Quévy. La rame est poussée par la BB 67414 arborant la décoration "multiservices". Serge MARTIN.





PHOTO 73-34

A l'occasion de la remorque du train de mesure B-Telecom entre Schaerbeek et Gouvy le 30 mars 2006, la 1608 a eu l'occasion de poser à côté de la 1501 à Gouvy.
Michel HANSENS.

La fiabilité des locomotives de la série 13 est toujours assez médiocre. Ainsi, le 10 avril 2006, la 1355 devant assurer le train P 7444 Gouvy - Bruxelles-Midi, dut être assuré jusqu'à Bruxelles-Midi par la 1503 ! Vu que les 15 ne sont pas autorisées à circuler sur la LGV 2, le train a emprunté la ligne 36 de Liège à Bruxelles. Notre document montre le train à son arrivée au faisceau de garage de Forest-Voitures.

Serge HOOGSTEYN.



PHOTO 73-35 Le 15 mars 2006, c'est la 1359 qui tomba en détresse peu après la gare de Schaerbeek alors qu'elle assurait l'IC A 512 Oostende - Eupen. La 8204 fut réquisitionnée pour ramener le train à Schaerbeek.

Pierre HERBIET.





C'est le 11 mars que *DLC* a assuré son premier approvisionnement en gasoil sur la voie 155 de la gare de Montzen. Cette voie, située en bordure de l'ancien centre routier, a été rachetée par *DLC*, tandis que le terrain aux alentours est loué. Sa situation permet aux camions-citernes d'accéder facilement au site.

Depuis le 20 mars, *DLC* a repris à B-Cargo la traction d'un train de produits chimiques au départ de *BP Chemicals Belgian* à Geel, sur la ligne industrielle 207 le long du Canal Albert (Herentals - Sittart). La destination du train est la société polonaise *PTA* à Wrocklawek (Poznan), produisant notamment des bouteilles ou des canettes en plastique biodégradable.

Le 23 mars, départ de *BP Geel* sur la ligne industrielle 207 du train *DLC* 41981 à destination de la Pologne. A gauche, le canal Albert.
Peter VAN GESTEL.



La PB18 photographiée lors du tout premier approvisionnement en gasoil sur la voie 155 de la gare de Montzen.
Michel HANSENS.



PHOTO 73-36 TRW a entamé la révision des 119 wagons-kangourous du type *Sdkmss*, *Sdgkmss* et *Sdgkkmss* 6418B0 et 6419B0 (voir EL 49 p. 54-55). A cette occasion, ils reçoivent la nouvelle décoration bleue de TRW qui avait été appliquée dès la sortie de construction des nouveaux wagons porte-conteneurs *Sggmss* 6432B0 (voir EL 58 p. 29). Ces révisions sont opérées par l'Atelier Central de Gentbrugge. Le 22 mars 2006, un des premiers wagons repeints se trouvait incorporé dans le train 57480 Ronet - Genk, ici en passage à Marche-les-Dames. Il s'agit du *Sdgkmss* 6419B0 UIC 33-88-4793 221-1. Une nouvelle perspective pour les firmes Roco et Märklin...
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



Comme prévu, un premier remaniement a été réalisé le 26 mars dernier dans les séries 73 et 82. Trois locomotives de la série 82 (les 8201 et 8241 de Schaerbeek, et la 8220 de Kinkempois), et une de la série 73 (la 7379 de Hasselt) ont été mises hors exploitation au 23 mars 2006 (le 12 mars 2006 pour la 8220).

En outre, les quatre locomotives de la série 80 qui sont affectées aux ma-

noeuvres à l'Atelier Central de Salzinnes ont été remplacées par les 8218, 8232, 8236 et 8242 mutées de Schaerbeek.

Tout ceci a entraîné des transferts de locomotives, des sorties de parc et des entrées en parc entre les dépôts de Schaerbeek, Antwerpen-Noord, Charleroi-Sud, Kinkempois et Merelbeke. L'atelier de Schaerbeek se voit ainsi pour la première fois doté de 73 (à l'exclusion

toutefois des 7354, 7355 et 7360 déjà à l'effectif depuis quelques mois mais utilisées par *Infrabel* à l'Atelier Central de l'Infrastructure de Schaerbeek). Pour plus de détails voir l'actualité par série pages 42-43.

La 5504 de Kinkempois a été mise hors exploitation le 31 mars 2006 à la suite de l'usure de son moteur Diesel.

5101

Constructeur : Cockerill 3733/1961

Numérotation :

200.001 :	23-01-1961
5001	15-12-1972
5101	01-01-1981

Dépôts successifs : Schaerbeek : 30-11-1961 → Dendermonde : 23-01-1963 → Kinkempois : 15-12-1972 (5001) → Kortrijk : 01-01-1981 → Schaerbeek : 31-05-1987 → Hasselt : 15-10-1988 → Antwerpen-Dam/Noord : 10-06-2001

Mise hors exploitation : 15-06-2003 (déstandardisation)

PHOTO 73-37 Liège-Guillemins, septembre 1987.
Pierre HERBIET.



5105

Constructeur : Cockerill 3737/1961

Livraison à la SNCB : 17-01-1962

Numérotation :

200.005 :	17-01-1962
5105	01-01-1971

Dépôts successifs : Schaerbeek : 17-01-1962
μ
Monceau : 03-11-1966
Schaerbeek : 03-06-1984
Antwerpen-Dam/Noord : 15-10-1998

Mise hors exploitation : 15-06-2003 (déstandardisation)

PHOTO 73-38 Goffontaine, 6 décembre 1986.
Pierre HERBIET.



5142

Constructeur : Cockerill 3791/1961

Livraison à la SNCB : 06-09-1962

Numérotation :

200.042 :	06-09-1962
5142	01-01-1971

Dépôts successifs : Schaerbeek : 06-09-1962
Kortrijk : 24-09-1971
Monceau : 01-06-1986
Hasselt : 29-05-1988
Antwerpen-Dam/Noord : 10-06-2001

Mise hors exploitation : 15-06-2003 (déstandardisation)

PHOTO 73-39 Court-Saint-Etienne, mars 1985.
Pierre HERBIET.



5143

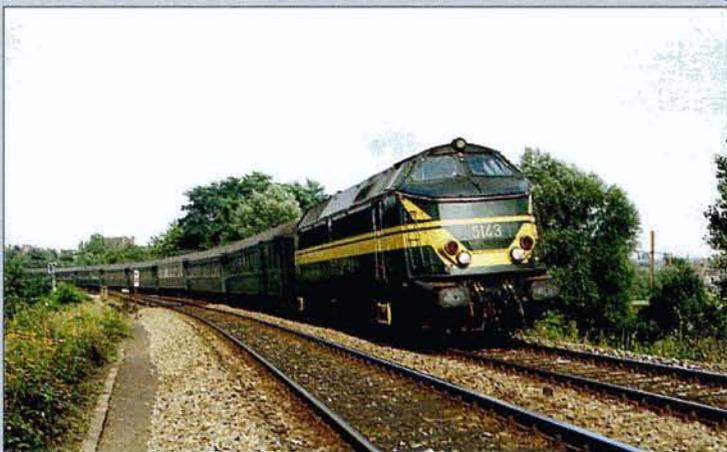
Constructeur : Cockerill 3792/1961

Numérotation : 200.043 : 11-09-1962
5143 : 01-01-1971

Dépôts successifs : Monceau : 11-09-1962
Tournai : 28-02-1972
Saint-Ghislain : 03-06-1984
Monceau : 01-09-1986
Hasselt : 29-05-1988
Antwerpen-Dam/Noord : 10-06-2001

Mise hors exploitation : 15-06-2003 (déstandardisation)

PHOTO 73-40 *Halle, 18 août 1981.*
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



5167

Constructeur : Cockerill 3891/1963

Livraison à la SNCB : 28-02-1963

Numérotation : 200.067 : 28-02-1963
5167 : 01-01-1971

Dépôts successifs : Monceau : 28-02-1963
Hasselt : 15-03-1963
Antwerpen-Dam/Noord : 03-06-1984

Mise hors exploitation : 15-06-2003 (déstandardisation)

PHOTO 73-41 *Forest-Midi, 8 mai 1980.*
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



5174

Constructeur : Cockerill 3898/1963

Livraison à la SNCB : 25-04-1963

Numérotation : 200.074 : 25-04-1963
5174 : 01-01-1971

Dépôts successifs : Schaerbeek : 25-04-1963
Kortrijk : 20-06-1965
Antwerpen-Dam/Noord : 01-06-1986

Mise hors exploitation : 15-06-2003 (déstandardisation)

PHOTO 73-42 *Dinant, juillet 1984.*
Pierre HERBIET.



5513

Constructeur : BN, Nivelles

Livraison à la SNCB : 02-09-1961

Numérotation : 205.013 : 02-09-1961
5513 : 01-01-1971

Dépôts successifs : Ronet : 02-09-1961
Jemelle : 24-09-1970
Kinkempois : 06-03-1972

Mise hors exploitation : 01-09-2003 (usure moteur Diesel)

PHOTO 73-43 *Argenteau, 27 mai 1981.*
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



8049

Constructeur : La Brugeoise et Nivelles

Livraison à la SNCB : 08-07-1963

Numérotation : 260.049 : 08-07-1963
8049 : 01-01-1971

Dépôts successifs : Schaerbeek : 08-07-1963

Mise hors exploitation : 01-12-2002

PHOTO 73-44 *Bruxelles-Midi, 30 septembre 1977.*
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



8061

Constructeur : La Brugeoise et Nivelles

Livraison à la SNCB : 08-07-1963

Numérotation : 260.061 : 08-07-1963
8061 : 01-01-1971

Dépôts successifs : Schaerbeek : 08-07-1963

Mise hors exploitation : 01-12-2002
vendue au PFT

PHOTO 73-45 *Schaerbeek, 13 avril 1991.*
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



7312

Constructeur : La Brugeoise et Nivelles

Livraison à la SNCB : 31-12-1965

Numérotation : 273.012 : 31-12-1965
7312 : 01-01-1971

Dépôts successifs : Monceau / Charleroi-Sud : 31-12-1965

Mise hors exploitation : 01-12-2002 (avarie moteur Diesel)

PHOTO 73-46 *Clabecq, 12 février 1998.*
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



9148

Constructeur : Cockerill n° 3983/1963

Livraison à la SNCB : 23-12-1963

Numérotation : 230.138 : 23-12-1963
9148 : 01-01-1971

Dépôts successifs : Schaerbeek : 23-12-1963
Saint-Ghislain : 30-11-1966
Kortrijk : 29-09-1967
Merelbeke : 22-05-1968
Stockem : 20-05-1974

Mise hors exploitation : 14-12-2003 (déstandardisation)

PHOTO 73-47 *Libramont, 11 juillet 1989.*
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



9151

Constructeur : Cockerill n° 3986/1963

Livraison à la SNCB : 27-01-1964

Numérotation : 230.141 : 27-01-1964
9151 : 01-01-1971

Dépôts successifs : Ronet : 27-01-1964
Kinkempois : 01-10-1993

Mise hors exploitation : 14-12-2003 (déstandardisation)
vendue au SCM

PHOTO 73-48 *Ronet, 18 avril 1978.*
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



9155

Constructeur : Cockerill n° 3990/1963

Livraison à la SNCB : 07-04-1964

Numérotation : 230.145 : 07-04-1964
9155 : 01-01-1971

Dépôts successifs : Ronet : 07-04-1964
Schaerbeek : 17-11-1964
Ronet : 02-02-1965
Kinkempois : 01-10-1993

Mise hors exploitation : 14-12-2003 (déstandardisation)
vendue à Rails & Traction en 02-2005

PHOTO 73-49 *Ronet, 18 décembre 1986.*
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



9157

Constructeur : Cockerill n° 3992/1963

Livraison à la SNCB : 26-05-1964

Numérotation : 230.146 : 26-05-1964
9157 : 01-01-1971

Dépôts successifs : Ronet : 26-05-1964
Antwerpen-Dam/Noord : 01-01-1994

Mise hors exploitation : 14-12-2003 (déstandardisation)
vendue à ASA à Hemiksem en 11-2004

PHOTO 73-50 *Ronet, 30 octobre 1986.*
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



9160

Constructeur : Cockerill n° 3992/1963

Livraison à la SNCB : 17-07-1964

Numérotation : 230.150 : 17-07-1964
9160 : 01-01-1971

Dépôts successifs : Kortrijk : 17-07-1964
Merelbeke : 28-12-1969

Mise hors exploitation : 14-12-2003 (déstandardisation)
vendue en Italie à Gleisfrei en 05-2005

PHOTO 73-51 *WDT-Merelbeke, 11 mai 1995.*
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



il y a 50 ans ...



PHOTO BD-227 Le 30 mai 1956, la Pacific 10.028 du dépôt de Stockem attend en gare de Luxembourg son prochain départ vers Bruxelles. Dans moins de quatre mois, le 29 septembre 1956, les type 10 seront évincées de la ligne par la traction électrique. A cette date fatidique, la 10.028 sera mise hors écritures. Construite par les ateliers Hanrez, elle avait été mise en service au dépôt de Verviers le 30 mai 1912 avec le numéro Etat Belge 4528. Après le 29 septembre 1956, seules cinq type 10 ayant subi une récente révision, bénéficieront d'un sursis de quelques mois au dépôt de Bruxelles-Midi. Bruno DEDONCKER, collection PFT.

PHOTO BD-226 C'est le 18 mai 1966 que fut mise sous tension la ligne 37 entre Liège et Aachen Hbf. A cette occasion, la SNCB et la DB inaugurèrent la traction électrique intégrale sur l'artère internationale Bruxelles - Köln. C'est la 160.021 (future 1605) qui eut le privilège de tracter le train inaugural entre Bruxelles - Köln et retour, pavoisée des drapeaux et blasons belges et allemands. Nous voyons ici le parcours aller vers Köln, immortalisé dans la tranchée de Dolhain enveloppée de brume. Bruno DEDONCKER, collection PFT.

il y a 40 ans ...



il y a 25 ans ...



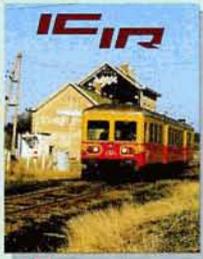
PHOTO 73-52 C'est le 29 mai 1981 que fut supprimé le trafic voyageurs sur la ligne 112 entre Marchienne-au-Pont et Piéton via Fontaine-l'Évêque. Le tout dernier parcours fut assuré par le 4504 : l'omnibus 7369 Charleroi-Sud - La Louvière Centre. Alors que la section Monceau - Fontaine-l'Évêque était mise hors service, le tronçon jusqu'à Piéton fut mis à simple voie et renuméroté comme ligne industrielle 252, toujours en service aujourd'hui.
Jean-Luc VANDERHAEGEN.

PHOTO 73-53 C'est le 15 mai 1986 que sortit d'usine la première locomotive bicourant 3 kV - 25 kV de la série 12, construite par La Brugeoise et Nivelles à Nivelles (BN). Nous la voyons ici à Nivelles-Nord, remorquée par le locotracteur Jung de la BN, tandis que la 7320 de Monceau attend pour la transférer vers l'Atelier Central de Luttre où elle sera pesée. Quelques jours plus tard, le 3 juin 1986, elle sera réceptionnée au dépôt de Bruxelles-Midi.
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



il y a 20 ans ...

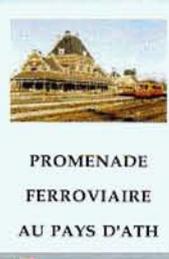
PFT-Editions



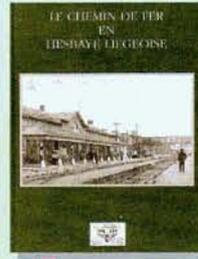
IC-IR 1984-2004
Le "Plan IC-IR" en image, avec toutes les gares supprimées ou rouvertes durant cette période.
A4 - 216 pages
400 photos
€ 35,00 - 1250 g



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



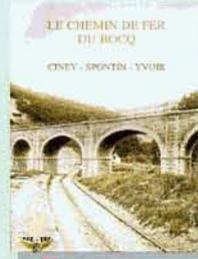
PROMENADE FERROVIAIRE AU PAYS D'ATH
Description de toutes les lignes de l'étoile d'Ath.
A4 - 268 pages
242 photos - 30 plans
€ 18,60 - 860 g



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



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



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



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



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



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



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



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



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

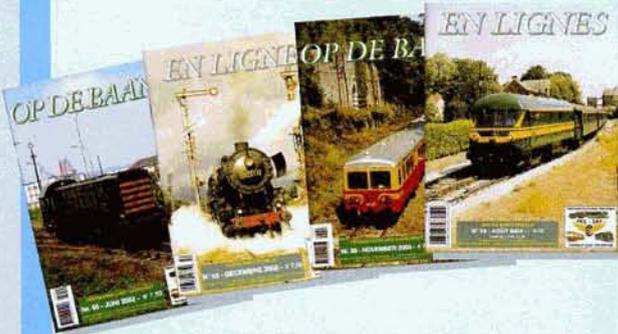


NOS CHEMINS DE FER 1
Les polycourant Recueil photo ayant pour thème les locomotives polycourant belges et étrangères circulant sur le réseau belge.
132 pages - 126 photos couleurs
€ 27,00 - 750 g - couverture cartonnée

En Lignes

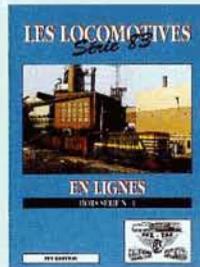
EN LIGNES

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

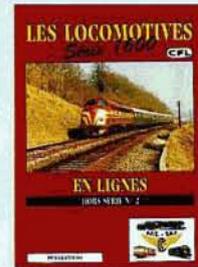


- numéros 19 à 20 par numéro : € 3,97 100 g
- ☐ numéros 41 à 45 par numéro : € 7,50 210 g
- ☐ numéros 46 à 52 par numéro : € 7,50 260 g
- ☐ numéros 53 à 58 par numéro : € 7,00 260 g
- ☐ numéros 59 à 72 par numéro : € 8,50 260 g
- ☐ reliure pour EN LIGNES € 11,50 550 g

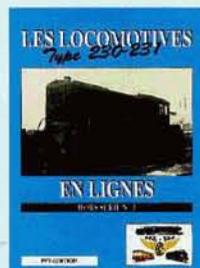
EN LIGNES - hors série



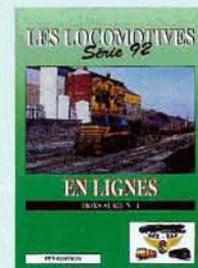
hors série n°1
LES LOCOMOTIVES SERIE 83
A4 - 50 pages
100 photos
€ 9,75 - 255 g



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



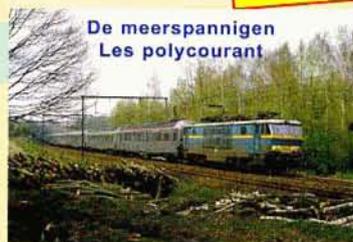
hors série n°3
LES LOCOMOTIVES TYPE 230-231
A4 - 60 pages
80 photos
€ 12,27 - 210 g



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

- Indicateur de 1935 (PFT-Edition) € 19,70 750 g
- Le rail bruxellois en images (PFT-Edition) € 11,20 750 g
- Vapeur en Belgique - tome I (par Phil Dambly) € 48,34 1390 g
- Vapeur en Belgique - tome II (par Phil Dambly) € 48,34 1905 g
- La ligne du Luxembourg (Ed. CFL) € 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



De meerspannigen
Les polycourant

NOS CHEMINS DE FER 1 :
LES POLYCOURANT



UN SIECLE DE VAPEUR
TOME 2

EEN EEUW STOOM II

Photos

Photos EN LIGNES

Les photos publiées dans EN LIGNES et portant un numéro (par exemple PHOTO 73-24) peuvent être obtenues au format 10x15 cm en couleurs, sauf les numéros suivis de la mention NB (par exemple PHOTO 73-29 NB) qui sont des photos noir et blanc. ATTENTION : numéro(s) à préciser à la commande sur carte postale, lettre, courriel ou fax. Date limite de commande : le 28-07-2006; date de livraison: +/- 15-09-2006. Les photos des EN LIGNES précédents ne sont plus disponibles !

Renseignements et commandes :

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

□ Prix par photo € 1,00 7 g

Photos BD (Bruno DEDONCKER)

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

□ Prix par photo € 3,72 7 g

Photos-thèmes

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

- N° 6 : Les automotrices ex. SNCB en Italie € 10,00 75 g
- N° 30 ■ : Un samedi-midi à Lot (EL 38 p. 12) € 30,00 75 g
- N° 31 : Voyage PFT au Danemark (15 photos) € 15,00 105 g
- N° 36 : Locos à vapeur préservées par la SNCB € 10,00 75 g
- N° 38 : Les signaux mécaniques de Florenville € 10,00 75 g
- N° 40 : La gare de Schaerbeek-Formation € 10,00 75 g
- N° 42 : Locomotives séries 52-53-54 en vert "1970" € 10,00 75 g
- N° 44 : La locomotive 8275 € 10,00 75 g
- N° 47 : Les 60/61 en vert "1970" (15 photos) € 15,00 105 g
- N° 48 : L'atelier de Bertrix € 10,00 75 g
- N° 49 : Les 62/63 en vert "1970 Salzinnes" € 10,00 75 g
- N° 50 : Les 62/63 en vert "1970 Latour" € 10,00 75 g
- N° 51 : Voyage d'adieu des locos série 80 € 10,00 75 g
- N° 52 : Les 62/63 en vert "1970 Kortrijk" € 10,00 75 g
- N° 53 : Automotrices postales (15 photos) € 15,00 105 g
- N° 55 : Les locomotives série 51 (15 photos) € 15,00 105 g
- N° 56 : Les locomotives série 64 € 10,00 75 g
- N° 57 : Locotracteurs série 91 € 10,00 75 g
- N° 59 : Les 5122 et 5135 en Italie € 10,00 75 g
- N° 60 : Vapeurs chinoises € 10,00 75 g
- N° 61 : Les 62 en activité au Luxembourg € 10,00 75 g
- N° 62 : Les autorails avant le plan IC-IR - série 1 € 10,00 75 g
- N° 63 : Les autorails avant le plan IC-IR - série 2 € 10,00 75 g
- N° 64 : Les autorails avant le plan IC-IR - série 3 € 10,00 75 g
- N° 65 : Les 3600 CFL € 10,00 75 g
- N° 66 : Les 7301 à 7335 € 10,00 75 g
- N° 67 : Les locotracteurs de la série 91 € 10,00 75 g
- N° 68 : Trains sur la ligne 39 (EN LIGNES 69) € 10,00 75 g
- N° 69 : Fourgons-générateurs (EN LIGNES 70) € 10,00 75 g
- N° 70 : Les voitures Wegmann CFL € 10,00 75 g
- N° 71 : La 2302 (EN LIGNES 72) € 10,00 75 g

PHOTO-THEME 72 :

Prix : € 10 + frais de port (75 g.) Communication : PHOTO-THEME 72

- 72-01 : 1505 à Duffel (voir page 10)
- 72-02 : 1502 à Lage Zwaluwe (voir page 13)
- 72-03 : 2555 à Kijkuit (voir page 14)
- 72-04 : CC 40109 à Hennuyères (voir page 15)
- 72-05 : 2239 à Cuesmes (voir page 18)
- 72-06 : 2802 à Bruxelles-Midi (voir page 16)
- 72-07 : 2912 à Bruxelles-Midi (voir page 15)
- 72-08 : 1803 à Braine-le-Comte (voir page 17)
- 72-09 : 2007 à Mons (voir page 18)
- 72-10 : 1604 à Soignies (voir page 17)

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 bicolore € 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

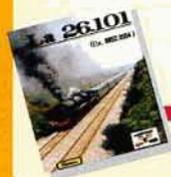
- Années disponibles : 1979, 1980, 1982-1989, 1991-1993, 1995, 1997, 1998, 2003, 2005 : par calendrier : € 5,00 750 g

□ LOCO 2006 :

EPUISE

DVD

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



La 26.101 en DVD

Commande Frais d'envoi

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

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

	BELGIQUE	ETRANGER
jusque 100 g	€ 1,05	€ 1,90
jusque 250 g	€ 1,50	€ 4,50
jusque 350 g	€ 1,50	€ 4,50
jusque 500 g	€ 2,60	€ 7,90
jusque 1000 g	€ 2,60	€ 7,90
jusque 2000 g	€ 3,60	sur demande suivant pays
jusque 5000 g	€ 7,60	sur demande suivant pays

■ ARTICLE EN VOIE D'EPUISEMENT

