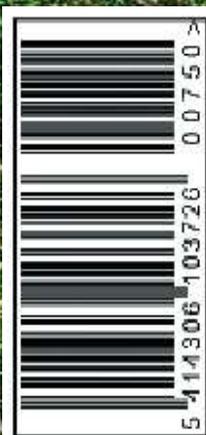


EN LIGNES



REVUE BIMESTRIELLE

N° 75 - OCTOBRE 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, 1200 BRUXELLES**

Patrimoine Ferroviaire et Tourisme



Toerisme en Spoorpatrimonium

Editorial

Si la scission de la SNCB en trois entités répond aux besoins des institutions communautaires européennes, elle ne facilite pas les démarches qu'ont les chemins de fer touristiques et les associations d'amateurs, qui doivent maintenant travailler avec au moins deux des trois sociétés. Le PFT, vu ses activités, doit même composer avec les trois, ce qui est loin d'être aisé, puisque chacune d'elle essaye de "tirer profit" au maximum de la situation, sans se soucier des deux autres... Ainsi, par exemple, la location de l'atelier de Saint-Ghislain ressort de la direction Patrimoine (division de SNCB-Holding) et les voies de débord sont louées à Infrabel. Mais les trains spéciaux, dont la recette permet les locations, sont gérés par SNCB - Exploitant ferroviaire... Les associations d'amateurs ne sont pas des sociétés commerciales; elles permettent simplement de faire connaître le chemin de fer sous un autre angle, en le promouvant de surcroît. Quand donc les dirigeants de notre chère SNCB comprendront-ils que le travail accompli par le PFT - et les autres - est autant de moins à faire par la SNCB elle-même ? Un peu de compréhension vis-à-vis du bénévolat serait la bienvenue...

LOCO 2007

L'édition 2007 du calendrier LOCO propose onze photos en couleurs et une en noir et blanc de matériel belge, luxembourgeois et suisse :

- locomotive Diesel 5538 verte dans la neige en gare de Raeren;
- autorail 4407 à l'ancienne halte d'Ardenne à Houyet;
- locomotive à vapeur 81.360 à Mons;
- locomotive électrique 2911 à Bruxelles-Midi;
- locomotive 212.144 (6244) à Neufvilles;
- locomotive polycourant 1805 à la sortie du tunnel de La Brouck;
- locomotive Diesel 5941 du PFT à Senenne sur la ligne 128;
- automotrice électrique Z 256 des CFL à Mertert;
- automotrice polycourant RAe TEE des CFF à Bruxelles-Nord;
- locomotive Diesel 6014 + voitures M3 à Scheldewindeke;
- locomotive électrique 2603 + TEE à Cuesmes;
- locomotive à vapeur C 5/6 2978 à Bourgeau en Suisse.

Format A3 - papier brillant - reliure spiralee - protection plastifiée
€ 10 - 550 g - communication : "LOCO 2007"



€10



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 courriel.

A VENDRE : collection complète de "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

A VENDRE : collection de trains miniatures LGB (locomotives, voitures, wagons, rails, etc.). Contacter Charles OCSINBERG, de préférence après 19h00 au ☎ +32.()03/664.64.21.

L'article retraçant l'histoire de la 5001 prévu pour être publié dans ce numéro a été postposé au prochain numéro. Toutes les personnes qui possèderaient des documents photographiques de la 5001 et disposées à nous les prêter pour publication, peuvent nous contacter et nous les envoyer avant le 15 octobre prochain.

PFT-agenda

- **Samedi 9 décembre 2006** : bourse d'échange au Musée du Rail de St-Ghislain
- **Samedi 16 décembre 2006** : 40 ans de la fin de la vapeur - train spécial vapeur Ath - Denderleeuw.

ALAF

L'association Liégeoise des Amateurs de chemins de Fer (ALAF) organise sa traditionnelle exposition de modélisme ferroviaire le weekend des 4 et 5 novembre 2006, de 9 à 17 heures.

Prix d'entrée : € 2,5 adulte, € 1,5 enfant -12ans, (gratuit pour enfant -6 ans).

Adresse : rue de la Gare 77 à Ougrée.

Infos : mail : infoalaf@yahoo.fr
www.alaf.info

A VENDRE : collection complète de EN LIGNES (sauf n°1), dont 47 numéros en farde PFT. Valeur totale € 431, vendue € 200.

☎ + FAX : 069/35.13.46, GSM 0479/860.406
E-mail : djm1962@gmail.com

Rectification

EN LIGNES 72

page 8 : (de Michel Herbiet) : l'Etat Belge a hérité de **168** P8, numérotées de 6400 à 6567. La P8 "prise de guerre 1944-1945" a porté le numéro 6568. Au 1er janvier 1946, il est prévu une numérotation pour 168 locomotives (1 + 167, c'est-à-dire une de moins qu'avant la guerre, car la 6408 avait été détruite en mai 1940 et réformée en 1941). Le numéro 64.008 a été attribuée à la 6400.

EN LIGNES 73

page 25 : (de Michel Herbiet) la remise de Bertrix n'a disposé de type 29 qu'au service du 31 mai 1959. En 1950, les types 64 ont été remplacés par des type 41, eux-mêmes remplacés en 1954 par des autorails type 603 (future série 43).

page 40 : dans le tableau, il y a : 5504 : 31-03-05 NK, il faut : 5504 : 31-03-06 NK

EN LIGNES 74

page 30 : dans la légende de la photo du bas, le nom du site a été coupé, il s'agit de Pont-à-Mousson.

page 37 : dans le tableau : la 2302 n'était toujours pas démolie en juillet, bien que vendue à un ferrailleur.

EN LIGNES

Revue bimestrielle éditée par l'ASBL

PFT

PATRIMOINE FERROVIAIRE ET TOURISME



Rédacteur en chef : Jean-Luc VANDERHAEGEN.

Comité de rédaction

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

Remerciements (par ordre alphabétique)

Dominique ALLARD, Kristof AVONDS, Armand BEERLANDT, Christian AUQUIERE, Laurent CHARLIER, William BOECKX, Thierry COCHIN, Roger CRIKELAIRE, Charles DE COSTER, Michel DE ESCH, Nicolas DELDIJCKE, Simon DERIDDER, Wim DE RIDDER, Philippe GOUSSET, Michel HANSSENS, Serge HOOGSTEYN, Laurent JOSEPH, Gilbert LAURENT, Georgy LEJEUNE, Bruno MALFAIT, Tomas MEYER-EPLER, Christian MICHEL, Julien Mulpas, Charles OCSINBERG, Geert PACKET, Leonard PAULA, Serge PLETGEN, Jean-Claude RENIER, Steve ROD, Christian RUQUOY, Philippe SCHOLL, la SNCB, Yves STEENEBRUGGEN, Nico VANDEBUER, Christian VANHECK.

EN LIGNES

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

Adresse

PFT-asbl - Boîte Postale 40 - B-7000 MONS 1
☎ GSM : +32.(0)473.39.35.54 FAX : +32.(0)65.66.45.41
✉ inform@pfttsp.be
Internet : www.pfttsp.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 75 - OCTOBRE 2006



COUVERTURE AVANT :

PHOTO 75-90

Le 18 octobre 1993, la 2230 remorquait un IR m Charleroi-Sud - Liers, ici dans le fabuleux site de Marche-les-Dames.
Jean-Luc VANDERHAEGEN.

COUVERTURE ARRIERE

PHOTO 75-01 Retour de la rame vide de Brugge à Knokke. La 1818 CFL est accouplée en queue. Voir page 56. Heist, 2-7-2006. Julien Mulpas.

Le train LUXAIR vient de traverser Jemelle et longe les fours à chaux de Lhoist. Laurent JOSEPH.

S O M M A I R E

PFT-Service - Editorial 2

Nouvelles du PFT 4

Wagon tombereau Ff 5030B1 7

En Suède il y a 25 ans 8

Les P8 - La 64.169 du PFT (4) 10

Hier - aujourd'hui 19

Actualité étrangère 20

Actualité belge 32

Statistiques 32

Locomotives électriques 32

Locomotives Diesel 38

Automotrices 40

Grande vitesse 41

Voitures - wagons 42

Infrabel 46

Divers 48

Sociétés privées 59

Radiations 63

Il y a... 64

PFT-Boutique 66



Le PFT remercie le GTS de FORTIS-BANQUE pour son aide financière



VOYAGES

**samedi 22 juillet 2006 :
"La Flèche du Condroz"**

C'est sous ce nom que le PFT proposait un train spécial Saint-Ghislain - Dorinne-Durnal le samedi 22 juillet dernier. Il est en effet apparu que le public - surtout les aînés - n'aimait pas participer à une manifestation s'il devait changer de train. Or, pour rendre visite à la "ligne du Bocq", au moins une correspondance est nécessaire... L'idée est donc naturellement venue d'organiser un train direct Saint-Ghislain - Bruxelles - Ciney - Spontin - Dorinne, destiné essentiellement aux "touristes d'un jour". La traction des six voitures était confiée à la 6077 du PFT.

Pas moins de 230 participants ont pris place dans ce train, dont un tiers de fidèles du PFT. Les autres participants avaient été informés de l'initiative par les affiches, journaux locaux et fichier d'adresse. En plus de la circulation sur la ligne 128, deux visites facultatives étaient propo-



**Au retour de Dorinne, la 6077 côtoya en gare de Spontin une antique Citroen type B14G "Propulsion" datant de 1928. Ce véhicule, tout acier, est homologué par le Royal Vétéran Car Club et appartient à M. Armand De Broeck, qui lui a déjà fait parcourir plus de 16.000 km...
Christian DOSOGNE.**

sées : la visite de la brasserie du Bocq à Purnode, et le village de Crupet, avec ou sans guide.

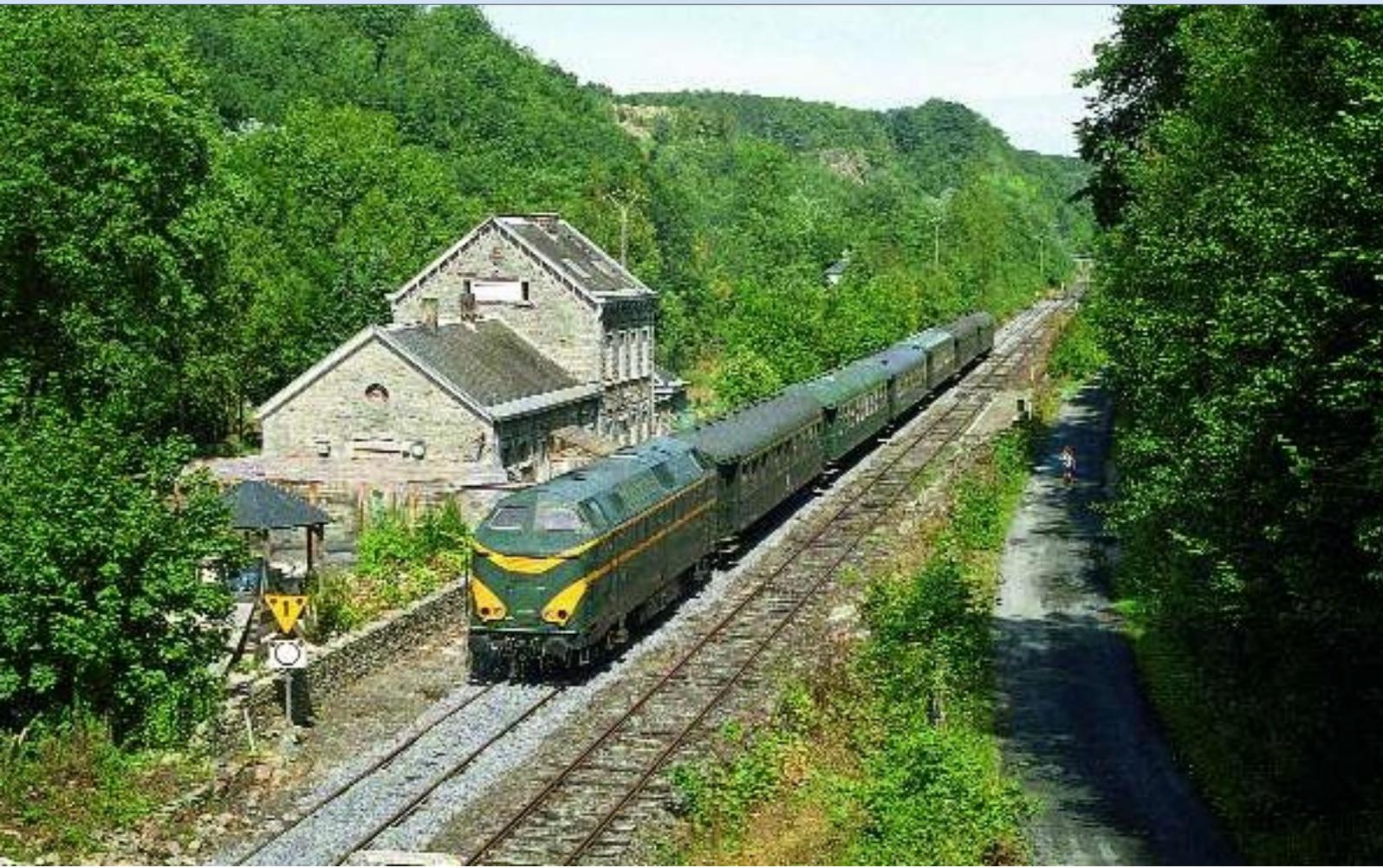
Le transfert des voyageurs entre les différentes animations était assuré par un bus de la société "Le Cinacien".

Après avoir commencé sous la pluie - après deux semaines de canicule ! - qui a quelque peu rafraîchi l'atmosphère, la

journée s'est passée sous un soleil généreux. Pendant que les "touristes" se délassaient dans Spontin et ses environs, les amateurs pouvaient photographier le train en ligne sous toutes ses coutures.

Une belle journée qui sera certainement rééditée en 2007, pour les 100 ans de la ligne du Bocq...

**PHOTO 75-02 En gare de Dorinne, le train est garé sur la voie d'évitement; la 6077 va évoluer pour se remettre en tête côté Spontin. Le splendide bâtiment en pierres est à vendre. Avis aux amateurs...
Photo PFT.**



LIGNE 128



La saison sur la ligne 128 s'est déroulée avec les autorails 554.18 et 4605. Pas moins de quarante journées de circulation ont été programmées, y compris les dimanches et jours fériés. Il est encore trop tôt pour dresser un bilan de la saison 2006, que nous vous communiquerons dans un prochain numéro.

Entre-temps, les bénévoles et animateurs s'activent pour les festivités de 2007 qui marqueront le centième anniversaire de la ligne 128. L'objectif est d'arriver à Purnode, en train vapeur...

Si vous aimez la nature et le travail en plein air, venez rejoindre l'équipe de bénévoles sur la ligne 128. Contactez Alain Defechereux au +32.(0).477/98.91.23.

Le chantier de la ligne 128 avance vers Purnode, gare qui devrait être atteinte pour la saison 2007, qui sera marquée par les festivités du centenaire de la ligne. Ici, le véhicule rail-route assure le débroussaillage. Nul doute que la ligne 128 est la plus belle du réseau... Christian AUQUIERE.

Le 4605 en route vers Purnode, pour amener les bénévoles sur le chantier. Laurent JOSEPH.





MUSEE DU RAIL

A Saint-Ghislain, les travaux d'aménagement du musée se poursuivent inlassablement. Le plafond de la grande salle de l'étage est en cours de montage, ce qui permettra, dès fin des travaux, d'installer le second réseau *Märklin* et de disposer d'un très bel espace d'exposition.

Dans les halls, divers équipements aériens inutiles ont été enlevés; le sol commence à retrouver une unicité qui faisait défaut, par réparation des surfaces endommagées. Certains endroits dangereux sont maintenant accessibles.

Le problème crucial du bâtiment est la toiture. Les demandes de subsides n'ont pas abouti et il exclu que la SNCB assure les travaux. Nous recherchons donc des idées pour réhabiliter cette toiture, afin que le matériel préservé n'ait plus à subir les outrages du temps. Les

finances du PFT ne peuvent malheureusement pas assumer rapidement et en totalité ce vaste chantier.

Vous avez des idées ou vous désirez prêter main forte à l'équipe de Saint-Ghislain ? Contactez Philippe Scholl au +32.(0)477/26.99.79.

MATERIEL

1603 CFL

Comme annoncé dans le numéro précédent, la 1603 ex. CFL est bien entrée à l'Atelier Central de Salzinnes. Ses bogies ont aussitôt été enlevés et remplacés par ceux se trouvant sous la 5204, après révision.

La locomotive devrait être à nouveau opérationnelle en 2007. Le PFT conserve aujourd'hui deux "Gros Nez" en état de marche, deux locomotives ayant appartenu aux CFL... La 202.020 doit cependant subir une révision approfondie de son moteur Diesel.

Autres matériels

Le PFT a acquis une quatrième locomotive

de la série 51 : la 5149. Cette machine en bon état technique devrait, à moyen terme, être remise dans sa version d'origine.

Les travaux de restauration de la 5183 se poursuivent à Schaerbeek. La remise à neuf de la salle des machines est pratiquement terminée et les équipes de bénévoles ont entamé la restauration extérieure.

Parallèlement, une de nos voitures K est entrée en chantier. Elle sera aménagée avec un bar, et assurera un service complémentaire avec la voiture-buffet. L'aménagement intérieur a été entièrement démonté, et les travaux actuels portent sur la remise à neuf de la carrosserie extérieure.

Le troisième grand chantier présent à Schaerbeek, celui de l'automotrice 082 touche à sa fin. On peut espérer voir la terminaison des travaux pour la fin de 2006 - début 2007.

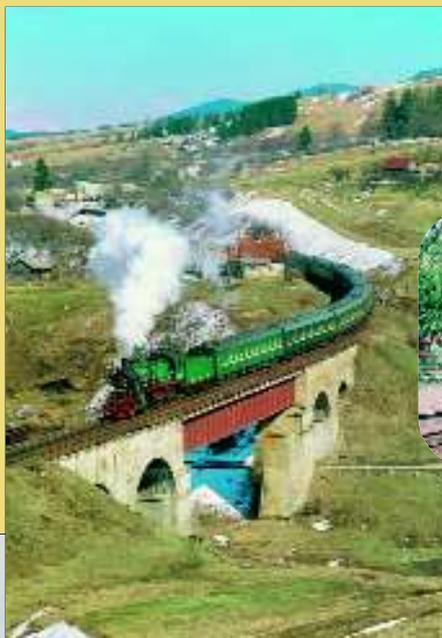
La restauration du matériel vous intéresse ? Contactez Pierre Herbiet au +32.(0)475/71.20.28.

MAI 2007 : GRAND VOYAGE PFT EN UKRAINE

Transnico et le PFT organisent du jeudi 27 avril au lundi 7 mai 2007 un voyage en Ukraine, à bord du train hôtel Drezelo.

Au programme : au départ de Kiev, nous rejoindrons la ville de Lvov, dans un train partiellement remorqué en vapeur. Au départ de Lvov : parcours de deux jours dans les Carpates; remorque par plusieurs locomotives à vapeur. Nous gagnerons ensuite Odessa au bord de la mer Noire. Le voyage se poursuivra en Crimée où nous visiterons Sebastopol. En plus : parcours sur une ligne à voie étroite en vapeur, possibilité de visiter de nombreux réseaux de trams, dont ceux de Lvov, Odessa et Sebastopol, visite de plusieurs dépôts. Programme touristique à Kiev, Lvov, Odessa et Sebastopol.

Le parcours d'approche se fera en avion, au départ de Bruxelles jusqu'à Kiev.



Le prix tout compris en pension complète est fixé à € 1990.

Pour recevoir l'itinéraire complet, les détails du voyage et un bulletin de réservation, nous vous demandons d'utiliser le bon se trouvant dans l'encart du milieu. Attention, le nombre de places est limité.

Renseignements :

Jean-Luc VANDERHAEGEN

☎ +32.(0)477/60.13.62 ou Transnico :

+32.(0)2/344.46.90.

WAGON TOMBEREAU 5030B1 Ff

En 1924, l'Etat Belge mit en circulation 45 wagons tombereaux de 20 t à deux essieux, à caisse et plancher en bois, numérotés 208.001 à 045, pour les services de ferry-boats. Ils furent vraisemblablement construits en Angleterre en 1917 et possédaient sur chaque paroi latérale une double porte à charnières.

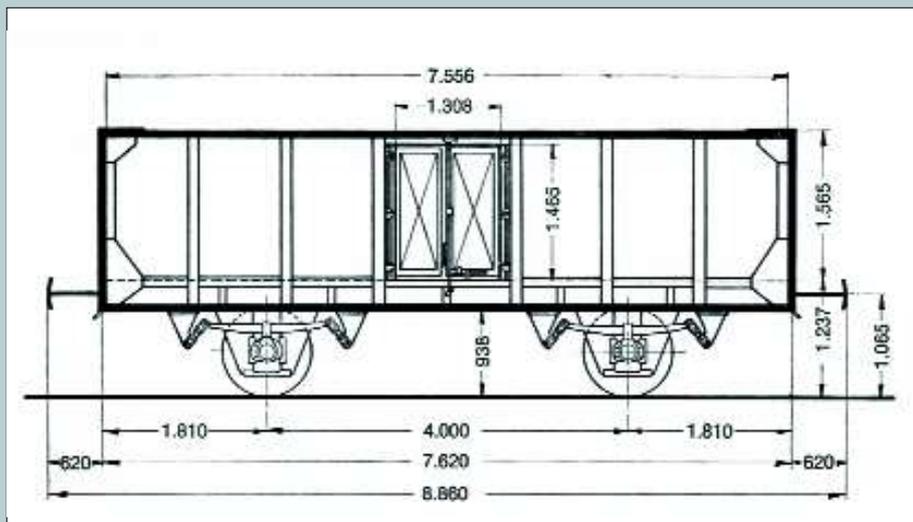
Après la Seconde Guerre, ils subirent une cure de jouvence. En 1956, ils furent renumérotés dans le type 5030B n° 1.050.000 à 099.

En 1964, ils prirent le code lettre Ff (F = wagon tombereau, f = au gabarit britannique), furent classés dans le type SNCB 5030B1 et reçurent les numéros UIC 21 88 609 0

000 à 049. Au 1er juillet 1969, il ne subsistait plus que 20 unités à l'effectif.

Entre 1956 et 1964, les boîtes à essieux furent modernisées, mais toujours sous forme de boîtes à huile. Du fait qu'ils ne possédaient pas de boîtes à essieux à rouleaux, ils furent retirés du service entre 1970 et 1974.

Ils circulaient pour la *Société Belgo-Anglaise des Ferry-Boats* et effectuaient des transports directs entre le Continent et l'Angleterre sans transbordement, via les ports de Zeebrugge et Harwich.



Ff type 5030B1

Effectif :	45
Année de construction :	1917
N° Etat Belge :	208.001 à 045
N° SNCB :	1.050.000 à 099
N° UIC :	20 88 609 0 000 à 045
Type SNCB :	5030B puis 5030B1
Code lettre :	Ff
Masse moyenne :	9,4 t
Charge maximale :	21 t
Surface utile :	16,74 m ²
Volume utile :	26,20 m ³
Longueur plancher :	7,620 m
Largeur plancher :	2,40 m

PHOTO BD-239 Le wagon Ff 1.050.008 à Zeebrugge le 6 avril 1957. Ce wagon pouvait être muni d'une bâche et possède encore ses anciennes boîtes d'essieux à huile.

Bruno DEDONCKER, collection PFT.



En suède, il y a 25 ans



PHOTO 75-03 Les Chemins de fer suédois (SJ) ont possédé un grand nombre de locomotives électriques à bielles. Les 1C1 de la série Du2 furent produites à plus de 150 exemplaires de 1925 à 1943 par divers constructeurs, parmi lesquels ASEA et NoHAB. Leur puissance était de 1840 kW, pour une masse totale s'élevant à 80,4 t et une vitesse limitée à 100 km/h. Les Du2 étaient utilisées en trafic mixte. Leur réforme s'étalla de 1980 à 1988. Le 21 mai 1981, deux Du2 remorquaient un train de voyageurs, vu ici à Norrviken. Pierre HERBIET.



PHOTO 75-04 Construites à 24 unités par divers constructeurs dont ASEA et NoHAB, les 1D1 du type F furent mises en service de 1942 à 1949. Destinées au trafic voyageurs rapide, elles atteignaient la vitesse de 135 km/h. Leur puissance s'élevait à 2580 kW pour une masse totale de 102,2 t. Elles quittèrent également la scène ferroviaire dans les années 1980. Ulrissdal, 21 mai 1981. P. HERBIET.





PHOTO 75-05 Les locomotives du type Ra furent construites à 10 exemplaires en 1955 (pour les deux prototypes) et en 1961, par ASEA, NoHAB et AB Motala Verkstad. Baptisées "Rapid", elles étaient destinées à la traction d'express légers au départ de Stockholm vers Göteborg et Malmö à 150 km/h. Puissance : 2640 kW; masse totale : 64,2 t (60,8 t pour les protos). Le 31 juin 1982, passage à Enköping d'un express remorqué par la RA 990. Quatre Ra préservées circulent encore aujourd'hui sporadiquement. Pierre HERBIET.

PHOTO 75-06 La grande famille des locomotives RC regroupe 304 machines, produites de 1967 à 1982 par ASEA, NoHAB, Motala et Falun. Elles furent les premières machines au monde à thyristors construites en grande série. Puissance : 3600 kW; vitesse : 135 km/h (160 pour les Rc3 et 100 km/h pour les Rm). Elles donnèrent naissance à de nombreuses séries d'engins en Autriche, Roumanie, Yougoslavie, Bulgarie, Iran, USA et Norvège. La Rc4 1265 à Salem, le 22 mai 1982. Pierre HERBIET.



LES P8 - LA **64.169** DU PFT (4)



PHOTO 75-07 Les premiers tours de roues de notre P8, à sa sortie de l'atelier de Cluj Napoca, le 7 septembre 2005.

Photo PFT.

LES P8 PRESERVEES

Près d'une quarantaine de P8 sont actuellement préservées dans seulement cinq pays, majoritairement en Allemagne et en Roumanie. Parmi celles-ci, seules six sont en état de marche, dont notre très attendue 64.169.

Voici, dans l'ordre des numéros portés à l'époque, les machines conservées. Les P8 actuellement en état de marche sont notées en gras. Le dernier réseau d'utilisation et le dernier numéro attribué sont indiqués entre parenthèses :

1. P8 d'origine allemande

38.1182 (DRG 38 1182)	DB, dépôt de Arnstadt
38.1444 (DB 38 1444)	préservée par LHB chez Alstom LHB à Salzgitter
38 1698 (PKP Ok1-112)	monument à Koscierzyna
38 1772 (DB 038 772)	Eisenbahnfreunde Betzdorf, au musée de Siegen
38 1884 (SNCB 64.045)	SNCB, garée à l'abri-musée de Leuven
38 2155 (PKP Ok1-359)	préservée à Wolsztyn (en cours de révision à Gniezno)
38 2267 (DR 38 2267)	DGEG, Bochum Dalhausen
38 2383 (DB 038 383)	Deutschen Damplokmuseums, Neuenmarkt Wirsberg
38 2402 (PKP Ok1-198)	monument à Zagan
38 2425 (PKP Ok1-296)	Museum für Verkehr und Technik, Berlin
38 2460 (CFR 230 094)	Eisenbahnfreunde Schwalm-Knüll, Treysa
38 2884 (DB 038 884)	Verkehrsmuseum Nürnberg
38 3180 (CFR 230 105)	Bayerische Eisenbahn Museum, Nördlingen
38 3192 (PKP Ok1-322),	préservée à Wolsztyn
38 3199 (CFR 230 106)	Süddeutschen Eisenbahnmuseum Heilbronn
38 3267 (PKP Ok1-325)	préservée à Jaworzyna Slaska
38 3272 (PKP Ok1-258)	garée au dépôt de Elk
38 3587 (PKP Ok1-266)	garée au dépôt de Elk
38 3650 (DB 038 650)	monument devant le Real Center à Böblingen
38 3711 (DB 038 711)	en monument devant la firme Möbel Hesse à Hannover Berenbostel
38 3999 (CFR 230 111)	EisenbahnMuseum Darmstadt-Kranichstein

2. P8 d'origine roumaine sauvegardées :

CFR 230.001 : préservée en Roumanie au dépôt de Lugoj

CFR 230.060 : préservée en Roumanie au musée de Sibiu

CFR 230.084 : PFT 64.169

CFR 230.096 : ex-DR, préservée en Roumanie, en monument à l'entrée du dépôt de Arad

CFR 230.098 : ex-DR préservée en Roumanie à Lasi

CFR 230.132 : préservée en Roumanie au dépôt de Ploiesti

CFR 230.142 : préservée en Roumanie au dépôt de Arad

CFR 230.163 : préservée en Roumanie au musée de Resita

CFR 230.174 : en Autriche, Österreichischen Gesellschaft für Eisenbahn-Geschichte à Ampflwang

CFR 230.175 : en monument à Craiova

CFR 230.214 : préservée en Roumanie au dépôt de Petrosani

CFR 230.224 : préservée en Roumanie au musée de Sibiu

CFR 230.249 : préservée en Roumanie à Buzau

CFR 230.299 : préservée en Roumanie à Dej Triaj

CFR 230.301 : en Autriche, Österreichischen Gesellschaft für Eisenbahn-Geschichte à Ampflwang (636.1301)

CFR 230.302 : préservée en Roumanie à Oravita

CFR 230.321 : propriété du PFT, a servit pour restaurer notre 64.169.

CFR 230.401 : ex-DR, préservée en Roumanie à Bucarest

CFR 230.516 : préservée en Roumanie à Arad

CFR 230.528 : préservée en Roumanie à Tecuci

A noter que beaucoup d'autres P8 sont toujours garées en Roumanie, dans des états le plus souvent très mauvais; avis aux amateurs fortunés et patients...

PHOTO BD-238

Comme nous l'avons commenté dans le EN LIGNES 73 pages 29-30, la 64.045 de la SNCB fut la toute dernière locomotive à vapeur utilisée par la SNCB, jusqu'au début de l'année 1967 à Tournai. Elle fut par la suite rallumée deux fois : le 10 juin 1967, elle remorqua le Train Royal de Léopold II entre Bruxelles et Oostende à l'occasion des festivités liées au 700e anniversaire de la ville d'Oostende; et une dernière fois en 1969 pour les besoins du tournage du feuilleton télévisé "De Heren van Zichem", produit par la B.R.T. (voir EN LIGNES 30 pages 8-9). Il était par la suite prévu de la démolir. Elle ne fut sauvée que grâce à la bienveillance de quelques cheminots conscients de sauvegarder notre passé. La 64.045 en tête du Train Royal de Léopold II à son arrivée à Oostende le 10 juin 1967.

Photo Bruno DEDONCKER, collection PFT.



PHOTO 75-08

La 64.045 fut exposée à plusieurs reprises lors d'événements divers, comme ici en 1985 en gare de Ans lors des festivités liées aux 150e anniversaire de l'arrivée du rail en Belgique.

Pierre HERBIET.





Depuis le tournage du téléfilm de la B.R.T. en 1969, il fallu attendre près de 30 ans pour revoir une P8 sous pression en Belgique. Il s'agit de la 38 1182 (Schwartzkopff 1910 - KPEV "Frankfurt 2421" - DRG 38 1182 - DR 38.1182) ayant participé à la concentration de locomotives à vapeur à Trois-Ponts, le 14 juillet 1996. Il s'agit d'une des cinq P8 actuellement en état de marche, et conservée par la DB au dépôt de Arnstadt. Trois-Ponts, 14 juillet 1996.
Christian MICHEL.

PHOTO 75-09 L'OK1-359 des PKP est certainement la P8 la plus connue en Pologne. Construite par BMAG en 1917, elle fut mise en service aux Chemins de fer prussiens avec le numéro "Osten 2445". Préservée au célèbre dépôt de Wolsztyn, elle est actuellement en révision à l'atelier de Gniezno pour remise en état de marche. Lors du second grand voyage PFT en Pologne en avril 1996, les participants ont eu le bonheur d'être remorqués plusieurs fois par cette locomotive. Le 13 avril, elle les mena de Wolsztyn à Kargowa, avec une rame composée de trois voitures à deux essieux. Arrêt-photo à Kopanica.
PFT.





PHOTO 75-10 ↑

Deux P8 sont actuellement préservées en Autriche, toutes deux acquises en Roumanie. Ci-dessus, la 230.301 sauvegardée par le ÖGEG (Österreichischen Gesellschaft für Eisenbahn-Geschichte). Elle fut entièrement restaurée en état de marche et remise dans la version des Chemins de fer autrichiens, à Cluj. Le 8 mai 2004, elle prenait la route de l'Autriche, accompagnée d'une G10. Les deux machines sont sous pression et attendent en gare de Cluj leur locomotive de remorque.

Aujourd'hui renumérotée 636.1301, elle est abritée à Ampflwang près de Vöcklabruck, dans un tout nouveau dépôt musée inauguré le 5 mai 2006. La seconde P8 conservée en Autriche, l'ex-230.174 des CFR, se trouve également à Ampflwang.

Pierre HERBIET.



↗ La 230.224 des CFR est préservée en état de marche au dépôt de Brasov. En 1997, elle virait sur la plaque tournante du dépôt de Sibiu.

Charles DE COSTER.

→ La 230.163 est exposée au musée en plein air de Resita.

Pierre HERBIET.



PHOTO 75-11

La 230.096 est érigée en monument à l'entrée du dépôt de Arad. Il s'agit d'une des 18 P8 rachetées à la DR en 1926 et renumérotées dans la série 230.094 à 111.

Pierre HERBIET.



PHOTO 75-12

De nombreuses P8 sont encore garées un peu partout sur le réseau roumain, le plus souvent en très mauvais état. Ici, la 230.012 construite par Henschel pour les CFR en 1912, garée au dépôt de Timisoara, est juste bonne à être ferrillée.

Pierre HERBIET, 1996.



PHOTO 75-13

La 230.524 garée en compagnie de plusieurs G10 à Sibiu. Elle fut construite en 1936 par Resita.

Pierre HERBIET, 16 mars 2005.



PHOTO 75-14 Voici l'état dans lequel se trouvait la 230.084 lors de son achat par le PFT, garée au dépôt de Bacaü au nord de Bucaresti (Bucarest). Elle était ploin d'être reluisante et de nombreux accessoires avaient disparu. PFT.

La P8 du PFT

Avec l'expérience acquise grâce à la 26.101, le PFT se sentait à même de posséder une seconde locomotive à vapeur. C'est en 2000 qu'il décida de tenter de faire renaître une type 64, dont de nombreux exemplaires se trouvaient toujours garés en Roumanie. Après de nombreuses recherches, visites et tractations, le choix s'était porté sur la 230.084, laquelle se trouvait garée depuis près de 20 ans à Bacaü, à l'état d'épave et dépouillée de tous ses éléments fonctionnels. La chaudière était toutefois fort bien conservée et son train de roues était en bon état. L'achat de la locomotive se concrétisa matériellement le 3 février 2001, par le paiement de la facture d'achat qui s'élevait à 23.000 \$. Un montant de €130.000 était prévu pour les travaux de restauration.

La 230.084 fait partie de la sous-série 230.054 à 230.093, produite par Schwartzkopff, Hanomag et Henschel en 1921 pour les Chemins de fer roumains. La 230.084 fut construite par Henschel sous le numéro 18939.

L'état de la machine était le suivant :

- chaudière Resita datant de 1936 en état satisfaisant;
- châssis en bon état;
- trains de roues impeccables;
- nombreux accessoires manquants;
- habillage de la chaudière à reconstruire;
- tender - avec réservoir à gasoil - en mauvais état.

Après de nombreuses démarches, il fut

décidé de faire réviser cette P8 par la société Cumeq à Cluj/Napoca.

La première étape consista à rendre la machine transportable pour son transfert vers Cluj. Pour cela, il fut finalement décidé de la démonter en trois parties (châssis, train de roues et chaudière), le tout disposé sur des wagons plats. L'acheminement vers Cluj fut effectué au mois d'avril 2002.



La chaudière à son arrivée à l'atelier de Cluj, en avril 2002.

A Cluj, après un démontage complet de la chaudière (faisceau tubulaire, accessoires), un sablage fut réalisé, tant intérieur qu'extérieur, afin d'évaluer précisément son état.

C'est avec soulagement que l'on put constater en juin 2002 son excellent état, confirmé d'ailleurs par une auscultation minutieuse aux ultras-sons effectuée sur place par AIB-Vinçotte, organisme belge agréé pour le contrôle.

Simultanément, le châssis fut démonté, mis à nu, puis également entièrement sablé.

Les cylindres retrouvèrent leur brillance, tandis que différentes pièces furent sablées, rectifiées et enfin repeintes.

Le tender nécessitait beaucoup plus de travaux que prévu, si bien qu'il fut décidé de le remplacer par celui d'une seconde P8 (230.321) acquise par la même occasion. De ce fait, les pièces manquantes sur la 230.084 pouvaient être récupérées sur cette machine, qui sera revendue à la ferraille après la fin des travaux.

Dès ce moment, une équipe complète de 12 ouvriers travaillaient à temps plein sur notre locomotive! L'expérience acquise avec la 26.101



Après le sablage du châssis, les premiers travaux de remontage pouvaient débuter. A gauche, on voit le cendrier du foyer et, à l'arrière-plan, la chaudière. Novembre 2002.

permet de ne pas renouveler certaines erreurs et manquements. Ainsi, durant la visite sur place, un agent agréé de la SNCB procéda aux ultrasons des roues de la locomotive. Un des essieux s'étant révélé mauvais, il fallut l'échanger avec un provenant de la seconde P8. Cette opération permettra d'éviter, lors de son retour en Belgique, un fastidieux levage de la machine.

Parallèlement, un agent d'AIB-Vinçotte, chargé de l'agrément des chaudières, effectua tous les tests nécessaires et déclara la chaudière "bonne pour le service".

La cabine de conduite fut entièrement reconstruite suivant le modèle belge. En octobre 2003, la chaudière retubée a pu être testée à chaud, toujours sous la surveillance du délégué d'AIB-Vinçotte.

Cette vue prise du haut toujours en novembre 2002, montre l'ensemble du chantier. De droite à gauche, on voit la chaudière, le châssis de la locomotive, le train de roues et le châssis du tender; derrière ce dernier se trouve l'abri de la cabine. A l'avant-plan se trouve la caisse du tender, les pistons et le châssis du bissel.





Avril 2003. Remise en place de l'abri sur le châssis.



22 octobre 2003. Première mise sous pression réalisée sous le contrôle d'un délégué d'AIB-Vinçotte. Les soupapes fument.

Cette première mise sous pression révéla quelques petites fuites heureusement sans gravité, qui purent être réparées rapidement.

Au début de 2004, la chaudière fut placée provisoirement sur le châssis, afin de vérifier la bonne concordance des divers éléments. Elle fut ensuite retirée afin de permettre le raccordement plus aisé des diverses tuyauteries pneumatiques. La chaudière reprit sa place définitive sur le châssis en avril 2004.

Une nouvelle mise sous pression de la chaudière fut effectuée avec succès en mai 2004. Pouvait alors commencer le remontage définitif de tous les éléments, dont les tôles d'habillage de la chaudière, et le circuit électrique.

Au début du mois d'août 2004, il ne restait principalement à terminer les travaux sur le tender, à peindre la locomotive et à apposer les marquages et son nouveau numéro.



Octobre 2004. Ci-dessus et en bas : le remontage des différents éléments est bien avancé. Un chien monte la garde sous le bissel !



Il fallut toutefois attendre le mois de mai 2005, après un hiver particulièrement rigoureux, pour réaliser les premiers essais sur les voies de l'usine. Ceux-ci furent effectués avec la machine seule, sans son tender qui n'était toujours pas terminé.

En juillet 2005, la locomotive reçut ses dernières couches de peinture, et arborait désormais son nouveau numéro : 64.169.

Le 7 septembre, la 64.169 fut testée pour la première fois en ligne. Elle effectua à cette occasion un aller-retour entre Cluj et Huedin, accompagnée par la locomotive Diesel 80 0136-4 des CFR.

Notre P8 pouvait enfin attendre son départ pour débiter une nouvelle grande aventure en Belgique.

Ce transfert n'est pas une chose simple à réaliser : 3000 km, 6 réseaux à traverser, documents techniques, visites techniques, documents douaniers, etc. sont autant d'obstacles à franchir; l'optimisme des animateurs du PFT laissait penser à un retour en 2005 déjà. Mais la paperasserie débordante et quelques autorisations manquantes ont retardé quelque peu l'arrivée de la 64.169.

Ce reportage photographique démontre que la locomotive existe bel et bien, et qu'elle roule ! Nous espérons qu'elle pourra fêter le 100e anniversaire de la ligne du Bocq en 2007.

Ci-contre : le 11 mai 2005, premiers essais sur les voies de l'usine. La machine roule seule sans son tender !

En bas : le 7 septembre 2005, parcours en ligne entre Cluj et Huedin. Une vue prise lors du retour vers Cluj tender avant, sous la garde de la 80 0136-4.



Mars 2005. Alors que la locomotive a reçu ses premières couches de peinture, le tender, à droite, est loin d'être terminé !



Hier

Koekelberg La gare Intérieure

La ligne de ceinture Ouest de Bruxelles reliant la gare du Midi à celle du Nord, fut mise en service le 5 juin 1871. Numérotée 26A puis 28, elle était d'origine à double voie et comportait cinq gares : Cureghem, Bruxelles-Ouest, Koekelberg, Pannenhuis et Laeken. Bien que surtout dédiée au trafic des marchandises, elle fut desservie jusqu'en 1920 par des trains de voyageurs. Ce trafic disparut en fait avec l'apparition des premiers tramways. La gare de Koekelberg était établie à proximité de la place Simonis, de l'avenue de la Liberté et de l'avenue de Jette. Construit en pierre de taille, le bâtiment principal était situé au-dessus des voies, le long de l'avenue de Jette. D'après les indicateurs, elle fut fermée au trafic voyageurs après 1914. Nous ignorons la date de sa démolition. Le 20 octobre 1980, la SNCB réintroduit un modeste service voyageurs sur la ligne 28. Un nouveau point d'arrêt dénommé "Simonis" fut établi à l'emplacement de la l'ancienne gare de Koekelberg. Ce trafic fut déjà supprimé le 2 juin 1984, lors de l'introduction du plan IC-IR. Il faut préciser que le métro dessert le quartier, par une station établie contre la ligne 28 (photo du bas à gauche). Aujourd'hui, le point d'arrêt attend des jours meilleurs...
Collection DEXIA - photo Jean-Luc VANDERHAESEN, 6 juin 2006.

Aujourd'hui

Royaume-Uni

La fin des "slam doors"

Familières à tous ceux qui se rendaient en Angleterre au temps de la malle Oostende - Dover, avec laquelle elles assuraient la correspondance pour London, et par la suite visibles en grand nombre dans le Kent et la banlieue de London par les fenêtres de l'Eurostar, les dernières automotrices "Slam Doors", et par la même occasion les derniers représentants du design Mark 1, ont finalement été radiées fin 2005.

Le surnom "slam doors" (portes claquées) a été donné aux automotrices basées sur le design des voitures Mark 1 en raison des nombreuses portes et de leur opération manuelle par les voyageurs, un concept similaire à celui des voitures L de la SNCB.

Après la mise hors service de tous les autorails de la première génération (les derniers exemplaires des Class 205 et 207, utilisés par **Southern**, quittèrent la scène dans le sud-est de l'Angleterre en 2004) et des automotrices 25 kV Class 312 (utilisées jusqu'en juillet 2004 par **First Great Eastern** sur les trains de banlieue au nord-est de London), le bruit des portes claquées ne résonnait plus que sur le réseau électrifié en 750 V par troisième rail, dans le sud de l'Angleterre.

Malgré plusieurs sursis, le souhait du "safety inspectorate" de voir disparaître ces ancêtres - qui confortaient l'image d'un réseau ferré britannique hors d'âge et peu sûr - s'est concrétisé le 26 no-



PHOTO 75-15 Le 21 juillet 1998, l'autorail double 207 017 attend son prochain départ à Hastings. Ces rames ont été construites dans l'atelier BR de Eastleigh en 1962. A l'origine, elles étaient composées d'un élément moteur (moteur English Electric de 450 kW), d'une voiture-pilote et d'une voiture intermédiaire. Philippe DE GIETER.

vembre 2005. Les portes ont alors été claquées une dernière fois, après le débarquement des derniers voyageurs du service "Southern" 1A50 London-Victoria - Brighton, assuré par les 423 490, 423 505 et 423 535.

Le concept Mark 1

Après la nationalisation des Chemins de fer britanniques en 1948, **British Rail** a continué la construction de voitures en suivant les modèles créés par les anciennes grandes compagnies **Great Western**, **Southern**, **London Midland and Scottish** et **London and North Eastern**.

Le design Mark 1 fut le premier concept développé par **British Rail**, incorporant les meilleurs aspects de tous les an-

ciens designs. L'ambition était de créer un standard pour toutes les lignes et la Mark 1 remplaça une grande partie du matériel d'avant-guerre.

Le design Mark 1 donna naissance à des voitures, des fourgons, des automotrices et des autorails, dont la construction s'étala de 1951 à 1974.

Développée avec l'intention de réduire les risques pour les voyageurs en cas d'accident, la Mark 1 semblait avoir atteint cet objectif; mais après la collision de deux automotrices à Clapham en 1988 (35 victimes), la faiblesse de la liaison entre la caisse et le châssis fut mise en évidence et la pression pour le retrait des Mark 1 commença à se faire sentir, malgré le fait que certaines automotrices n'étaient âgées alors que de 14 ans et qu'il restait encore du matériel construit avant la guerre à remplacer en priorité.

Après la privatisation du rail en Grande-Bretagne en 1994, seule **Connex South Eastern** reçut une franchise de 15 ans, à condition de commander de nouvelles rames. **Connex South Central** et **South Western Trains**, les deux autres utilisateurs d'automotrices Mark 1 à l'époque, n'étant pas supposés commander du nouveau matériel.

PHOTO 75-16 Le 13 mars 2004, arrivée de Clapton de l'automotrice 25 kV 312 721. Introduites sur le réseau à partir de 1975, les rames de la Class 312 étaient formées de 4 voitures. Le seul élément moteur était situé en seconde position (806 kW). Philippe DE GIETER.



Ce n'est qu'après l'an 2000, suite à un ultimatum posé par le "safety inspectorate" que ces trois sociétés commandèrent massivement du nouveau matériel (Class 171, 375, 376, 377, 444 et 450) pour remplacer leur matériel type Mark 1, et c'est finalement en 2005 que les dernières Mark 1 ont cessé d'être utilisés en service régulier.

Les Class 410, 411 et 412.

Les 411 (ou 4Cep) ont été construites dans les ateliers de Eastleigh de 1956 à 1963 en raison des nouvelles électrifications réalisées dans le Kent. Au total 133 rames constituées de deux motrices encadrant deux remorques furent construites : 4 prototypes (7101 à 7104), 107 rames de série (7105 à 7211) et 22 rames avec voiture-buffet, classées série 410 (ou 4Bep, numérotées 7001 à 7022).

A la fin des années 70, les 410 et 411 subirent une cure de rajeunissement dans les ateliers de Swindon et à cette occasion, la plupart des 410 furent converties en 411. Les rames modernisées furent reclassées Class 411/5 (numérotées de 1501 à 1621). Les 7 rames renouvées mais qui gardèrent leur buffet furent classées 412/0 (2301 à 2307).

Pour faire face à l'immobilisation des rames pendant le processus de modernisation, des rames furent constituées temporairement par la combinaison de trois voitures modernisées et d'une voiture-bar dans son état d'origine; elles circulèrent jusqu'en 1986, classées 4Tep, et étaient numérotées 2701 à 2704.

Les Class 420, 421 et 422.

Ces 166 automotrices ont été construites par *British Rail* à Yorks. Les premières furent introduites sur la ligne de Brighton, les suivantes sur les services vers Portsmouth, où elles évincèrent les automotrices héritées du *Southern Railway* des séries 403 et 404.

La version standard, la plus répandue (dénommée 4Cig, ou Class 421), était

PHOTO 75-17

Le 6 août 2006, la 1498 en provenance de Brockenhurst, arrive au terminus de Lyminton Pier, d'où les voyageurs peuvent embarquer sur le ferry vers l'île de Wright. Pour éviter une modernisation de l'alimentation électrique de la ligne nécessaire pour les nouvelles automotrices, South West Trains a labellé cette relation "Heritage Line" et y engage deux "slam doors" de la Class 421/7 remises en livrée ancienne (1497 en gris et bleu, 1498 en vert), équipées d'un système de verouillage des portes.

Philippe DE GIETER.



Le 28 septembre 1994, arrivée à London Vauxhall de l'automotrice 1692 (Class 411/5). Ce matériel, mis en service à partir de 1956, était composé quatre éléments : deux voitures motrices (370 kW chacune) encadrant deux remorques intercalaires. Kristof AVONDS.

constituée de quatre voitures voyageurs, une des voitures intermédiaires étant l'élément moteur. Elles ont été construites en deux lots. Les premières, numérotées 7301 à 7336 sont sorties entre 1963 et 1966 (renumérotées plus tard 1101 à 1136, puis après transformation en 421/3, dans la série 1700), les suivantes, les 7337 à 7438 entre 1970 et 1974 (renumérotées 1201 à 1302, puis dans les séries 1300 et 1800 après transformation en 421/5 et 421/4 respectivement).

Une version comportant une voiture-buffet au lieu de la remorque intermédiaire, dénommée 4Big (ou Class 420), a été construite également en deux lots : les 7031 à 7048 en 1965 et 1966 et les 7049 à 7058 en 1970. Elles furent par après transformées et renumérotées dans les séries 2100 (Class 422/1) et 2200 ou 2250 (Class 422/2 et 422/3) respectivement.

En 1983, pour remplacer les 4Big immobilisées temporairement pour le retrait de l'amiante, deux 8Mig, numérotées 2601 et 2602 furent formées, consistant en une 4Cig complète, une voiture-bar type RMB, habituellement incorporée dans les rames tractées, et une 4Cig réduite à trois voitures par retrait de la voiture intermédiaire non motrice. Ces rames furent utilisées pendant l'été 1983 puis remises au type.

En 1992, des rames à huit caisses furent à nouveau formées. Classées 8Dig (Class 422/0) et numérotées 2001 à 2004, elles consistaient cette fois en deux automotrices quadruples (une 4Cig et une 4Big) accouplées en permanence. Elles étaient utilisées uniquement sur les services *Capital-Coast Express* London-Victoria - Brighton. En 1996, remplacées par les automotrices Class 319/2, elles ont été remises au type.



Les Class 423.

Les 194 automotrices 4Vep (Class 423) ont été construites par les ateliers *British Rail* de York et Derby entre 1967 et 1974 et portaient à l'origine les numéros 7701 à 7894.

En 1968, pour faire face à la demande de matériel créée par l'électrification de la ligne de Bournemouth, une rame à huit caisses fut formée avec 7 voitures prélevées sur des 4Vep et une voiture-bar habituellement incorporée dans les rames tractées. Cette rame, dénommée 8Vab ou Class 480, a été numérotée 8001. En 1974, suite à l'introduction des Class 432, elle fut démantelée.

En 1978, pour le service 'Gatwick Express' London-Victoria - Gatwick-Airport, les 12 rames 7788-7799 ont été modifiées en 4Veg (plus grands espaces pour bagages) et renumérotées 7901-7912 (Class 427). Elles ont été remplacées sur cette relation par des Class 73 avec rames réversibles en 1984 (voir *EL* 48 page 24) et remises au type.

Privatisation et radiations

Lors de la privatisation, en 1994, les trois franchises héritant des divisions *South-Eastern*, *South Central* et *South-Western* recevaient leur quota d'automotrices 4Bep, 4Cep, 4Big, 4Cig, 8Dig et 4Vep.

Dans le sud-est, une petite flottille de 25 rames 4Cig, la plupart des 4Vep et 85 rames 4Cep, étaient conservées par *Connex South Eastern*. Cet opérateur se défait rapidement d'une grande partie de ces 4Cep, qui furent radiées ou cédées à *South West Trains* et, en raison de la présence de quais trop courts pour recevoir des rames de 12 voitures, 18 rames 4Cep furent converties en 3Cep



PHOTO 75-18 Le 18 juillet 1999, arrivée à Gatwick Airport d'un train en provenance de London-Victoria composé des automotrices 1867 (Class 421/4) et 1733 (Class 421/3) de *Connex South Central*.
Philippe DE GIETER.

(Class 411/9) par le retrait d'une remorque (renumérotées 1101 à 1118). *Connex South Eastern* perdit sa franchise en 2003, au profit de *South Eastern Trains* qui remplaça rapidement les "slam doors" par les nouvelles rames *Electrostar* (série 375) et *Networkers* (série 465/9). Les 3Cep quittèrent la scène du sud-est en mars 2003, les 4Cep en 2004, les 4Cig à la mi-novembre 2004. Dans un curieux mouvement inverse, trois rames 411/6 furent reprises à *South West Trains* début 2004 et furent utilisées dans le sud-est jusqu'en septembre 2005. La modernisation du parc de *South Eastern Trains* fut terminée le 7 octobre 2005, jour où les 4Vep 3565, 3545 et 3568 assurèrent leur dernier train régulier.

Au sud, *Connex South Central* se retrouva

avec le plus gros effectif, quatre-vingt cinq 4Cig, les quatre 8Dig, les dix-neuf 4Big encore en service à l'époque, cinquante 4Vep, mais seulement quelques 4Cep.

En 1997, *Connex South Central* gara les dernières 4Big mais elles ne furent pas radiées pour autant : huit continuèrent leur carrière chez *South West Trains* et les 11 autres furent transformées par les ateliers de Eastleigh; les compartiments furent transformés en salle et la voiture-buffet retirée. Les rames ainsi réduites à trois caisses, furent classées 3Cop (série 421/7, numérotées 1401 à 1411) et dédiées aux services le long de la côte au départ de Brighton.

En 1998, *Connex South Central* se débarassa de ses 4Cep. Les trois rames, qui avaient reçu de nouveaux bogies leur permettant une vitesse plus élevée pour le service London - Brighton (Class 411/6, 1697 à 1699), furent alors cédées à *South West Trains*.

En 1998-1999, dix-neuf rames 4Vep furent modifiées pour assurer des services de banlieue au sud de London et, outre la transformation des compartiments en salles, elles perdirent leurs premières classes. Numérotées 3901-3919 et dénommées 4Vop, elles formaient la Class 423/9.

PHOTO 75-19 Le 25 décembre 1994, arrivée à London Waterloo East d'un train composé de deux automotrices du type 423/1. Jean-Luc VANDERHAEGEN.



En 2000, n'ayant pas pu fournir la qualité de service requise, *Connex* perdit la franchise opérée par *Connex South Central* au profit du groupe *Go-Ahead* opérant ses trains sous le nom commercial "South Central", changé en 2004 pour "Southern".

A partir de 2003, les nouvelles rames *Electrostar* série 377 entraînent le début de la réforme des "slam doors" de *South Central*, qui en profita pour remplacer les voitures-pilotes de huit 4Vop par des voitures-pilotes récupérées sur de 4Vep classiques radiées, offrant ainsi à nouveau des places de première classe. Cette version de "slam doors" fut dénommée 4Vip (Class 423/8, numérotées dans la série 3800).

En 2004, certaines 3Cop furent portées à 4 caisses par l'ajout d'une voiture intermédiaire récupérée sur les rames en cours de réforme, et devinrent - logiquement - des 4Cop.

Southern se sépara des trois dernières 4Cop (1404, 1410 et 1411) en mars 2005, alors que les 4Cig et les 4Vep gardèrent un roulement jusqu'en août puis résistèrent jusqu'au 26 novembre 2005 avant de disparaître définitivement.

South West Trains (faisant partie du groupe *Stagecoach*) se retrouva avec trente-quatre 4Cig (dont 22 modifiées pour disposer d'une meilleure faculté d'accélération), soixante-deux 4Vep et les sept 4Bep lors du début de sa franchise.

En 1997, huit rames 4Big furent reçues de *Connex South Central*. Ces dernières furent utilisées jusqu'en 1999, mais sans ouverture du bar, puis transformées. Re-classées 421/8 (numéros 1392 à 1399), elles virent leur voiture-buffet remplacée par une voiture intermédiaire originaire d'automotrices série 411, récupérée par transformation d'une 4Cep en 3Cep ou sur les 4Cep garées (les 3Cep et 4Cep ayant une caisse différente, ces voitures étaient facilement réparables). En décembre 2004, la 1394 perdit sa remorque ex-Cep et fut classée 421/7 (numérotée 1499), pour remplacer la 1198 (une 411) sur le service "Lymington Flyer".

Pour faire face à un manque de matériel, *South West Trains* fut contraint de louer à partir de 1996 des 4Cep, type de rames dont elle ne disposait pas au début de sa franchise, et en 1998, vingt-neuf rames étaient utilisées vers Portsmouth, Reading, Southampton, Bournemouth, Weymouth et sur la ligne de Lymington. En 2002, les sept 4Bep échangèrent leur voiture-buffet avec des remorques de 4Cep devenant des Class

412/1 (2311 à 2317), les 4Cep avec voiture-bar devenant des Class 412/2 (2321 à 2327). Les 4Bep disposant d'une meilleure accélération, cette opération permettait d'offrir plus de places assises dans les automotrices rapides. Par la suite, la 2326 sera raccourcie d'une voiture, devenant une 3Cep (numéro 1199) et fut affectée aux services sur l'antenne de Lymington. Elle fut radiée début 2004 et remplacée par la 1198 (ex. 4Bep 2314 ayant subi la même amputation) qui survivra jusque fin décembre 2004, les 3Cig prenant alors la relève.

South West Trains fut la dernière franchise qui entama la réforme massive de ses "slam doors" à la mi-2004 seulement, lorsque les nouvelles Class 444 et les "Desiro" Class 450 furent mis en service en grand nombre. Leur disparition fut alors très rapide et, en mai 2005, les dernières furent garées. Le dernier service assuré eut lieu le 26 mai, avec les 4Cig 1396, 1398 et la 4Vep 3536 sur une relation London-Waterloo - Bournemouth.

Heritage

La plupart des "slam doors" ont été rapidement démolies, mais certaines entament maintenant une seconde vie. En effet, onze rames complètes sont conservées (3Cep 1198, 4Bep 2311 et 2315, 4Cep 2325, 4 Cig 1392, 1393, 1399, 1499 et 1753 et les 4Vip 3417 et 3822) et, plus surprenant, deux rames 3Cig sont encore reprises aux effectifs de *South West Trains* : les 1497 et 1498. Depuis le 12 mai 2005, à l'aide de ces deux rames remises dans leur livrée verte d'origine, *South West Trains* assure le service sur la ligne Brockenhurst - Lymington. Elles ont dans ce but été équipées d'un système de ver-

rouillage des portières.

Numérotation

Avant la nationalisation, le *Southern Railway* avait créé un système de classification pour ses rames automotrices, basé sur le nombre de caisses (un chiffre) et les principales caractéristiques du matériel (3 lettres). Cette classification fut appliquée également par la région Southern de *British Rail* et subsista même en parallèle avec les séries (Class) apparues en 1968 lors de l'introduction du système informatisé TOPS (Total Operations Processing System). Sur le terrain, bien que disposant d'un numéro à 6 chiffres dans le système TOPS, trois pour identifier la série et trois pour le numéro d'ordre, les automotrices de la région Southern n'étaient identifiées que par les 4 derniers chiffres.

3Cop	Class 421/7	Coastway Open Plan
4Bep	Class 410	Buffet Electro-Pneumatic Brake Stock
4Big	Class 420	Buffet Brighton Stock
4Cep	Class 411	Corridor Electro-Pneumatic Brake Stock
4Cig	Class 421	Corridor Brighton Stock
4Cop	Class 421	Coastway Open Plan
4Tep	Class 412	Temporary Bep Stock
4Vep	Class 427	Vep Gatwick Express Stock
4Vep	Class 423	Vestibule Electro-Pneumatic Brake Stock
4Vip	Class 423/8	Vep Intermediate Plan
4Vop	Class 423/9	Vep Open-Plan
8Dig	Class 422/0	Dedicated Brighton Stock
8Mig	Class 421	Miniature Buffet and Cig Stock
8Vab	Class 480	Vestibule Autobrake Buffet Stock

PHOTO 75-20 Arrivée à London Vauxhall des automotrices 3404 et 3558 (Class 423) de *South West Trains*.

Philippe DE GIETER, 23 juillet 2000.



Allemagne

Encore des relations passant au privé

Eurobahn a obtenu la franchise pour l'exploitation du service régional sur cinq lignes, pour une période de 10 ans débutant en décembre 2008. Il s'agit des lignes : Dortmund - Lünen - Münster (RB 50), Dortmund - Unna - Soest (RB 59), Münster - Hamm - Bielfeld (RB 69) et Münster - Hamm - Soest - Paderborn - Warburg (RB 89). Le service sera assuré par une série de 25 nouvelles automotrices électriques dont le choix définitif n'est pas encore connu.

La société *Trans Regio* a remporté la franchise pour l'exploitation des relations régionales sur les lignes Köln - Bonn - Koblenz (RB 26) et Koblenz - Mainz (RB 32), dès décembre 2008. Le service sera assuré par des nouvelles automotrices électriques quadruples du type "Desiro".



PHOTO 75-21 Depuis la suppression du terminus bruxellois de l'EN "Jan Kiepura" Moscou/Minks - Bruxelles-Midi le 11 décembre 2005, ce train circule désormais jusqu'à Frankfurt/Main. Le 10 juin 2006, il passait à Kaub, sur la rive droite du Rhin. Yves STEENEBRUGGEN.

PHOTO 75-22 Les rames Diesel ICT 605 de la DB ont été remises en service afin d'assurer des renforts lors de la Coupe du Monde de football qui s'est déroulée en Allemagne pendant les mois de juin et juillet. On se rappellera que les 19 rames ICT avaient été mises hors exploitation le 20 octobre 2003, à la suite d'interminables problèmes techniques qui les affectaient (voir EL 60 p. 25). Les Chemins de fer danois envisagent de prendre en location les 19 rames en attendant la mise en service des nouvelles rames IC4, dont la première, livrée en 2003, n'est toujours pas autorisée à circuler ! Le 11 juin 2006, un train formé de trois ICT affrété par les supporters brésiliens entre Düsseldorf et Nürnberg, longe la rive droite du Rhin dans les environs de Lorch. Yves STEENEBRUGGEN.



Depuis le 11 décembre 2005, la société "Abellio-Rail" exploite deux relations régionales dans le bassin de la Ruhr : les RB 40 Essen - Hagen et RB 46 Bochum - Gelsenkirchen.

La relation RB 40, cadencée à l'heure, est momentanément assurée par des voitures anciennes tractées par des locomotives du type "Taurus" louées chez Dispolok. Ce matériel sera remplacé dans le courant de 2007 par de nouvelles automotrices électriques du type Flirt de Stadler (9 triples et 8 doubles). La photo du haut - **PHOTO 75-23** - montre un train remorqué par la ES64 U2-046 marquant l'arrêt à Bochum Hbf le 27 juin 2006.

La relation RB 46 circule toutes les 30 minutes et est exploitée par de nouveaux autorails doubles du type LINT 41. Sur la photo du milieu - **PHOTO 75-24** - on voit l'autorail VT 11002 desservant le point d'arrêt de Bochum Nokia, le 27 juin 2006.

En 2007, deux autres relations seront assurées par Abellio : les RB 56 Hagen - Iserlohn et RB 91 Hagen - Siegen.

Comme on le voit, les relations régionales en Allemagne passent progressivement aux mains de sociétés privées.

William BOECKX.

Ci-dessous :

Comme signalé dans notre précédent EN LIGNES page 31, des locomotives de la série 110 de la DB ont été renumérotées dans la nouvelle série 115 à l'occasion de leur cession à DB Auto-Zug. Au total, 38 machines ont été renumérotées, mais certaines sont déjà garées. Le 4 juin 2006, la 115 327-9 remorquait un train auto.



Suisse

■ **Encore des fusions**

Quatre réseaux de la région de St. Gallen ont fusionné le 1er juillet 2006 : l'Appenzellerbahnen (AB), le Rorschach-Heiden Bahn (RHB), le Trogenerbahn (TB) et le Rheineck-Walzenhausen Bahn (RWB). Chaque réseau a conservé son nom et ses couleurs.

■ **Crossrail**

Depuis le 1er janvier 2006, *Crossrail* (société appartenant au groupe financier australien *Babcock & Brown*) a repris le trafic marchandises du réseau privé *Regionalverkehr Mittelland* (pour rappel, le trafic voyageurs du RM a été absorbé par le BLS - voir *EL 74* p. 28).

Le parc de traction se compose actuellement des locomotives 436 111 à 115 (ex. Re 4/4 III 111 à 113, 141 et 161 du RM), de trois machines du type TRAXX de *Bombardier* prises en leasing chez MRCE (185 564, 566 et 567), et de la Em 846 350 (une G1202 ex-NIAG).

Crossrail affiche de grandes ambitions puisque, dans un futur proche, il prendra en leasing chez CB-Rail 25 TRAXX polycourant et 10 locomotives Diesel (+ 70 en option), toutes capables de circuler entre l'Italie et l'Allemagne, ainsi que jusqu'au port de Rotterdam.



Le 14 avril 2006, la 436 113 (ex. Re 4/4 III habillée de la nouvelle décoration Crossrail) et la 436 112 toujours pourvue de la livrée RM, remorquent entre Visp et Murgenthal un train d'engrais en provenance de Lonza. Le train quitte la gare de Brig, 14 avril 2006.

Les trois locomotives TRAXX prises en leasing par Crossrail auprès de MRCE (185 567, 564 et 566), se trouvent en tête d'un train de transport d'autos vide en provenance de Carimate et à destination de l'usine Ford de Dillingen. Le train est pris en charge par les TRAXX de Domodosola à Dillingen. Passage à Kaiseraugst (ligne Zürich - Brugg - Basel, le 19 mars 2006.

Photos : Steve ROD.



Lituanie

Nouvelles TEP70BS

Les Chemins de fer lituaniens LG (Lietuvos Geležinkeliai) ont réceptionné le 23 mai 2006 les deux premières locomotives pour trains express du nouveau type TEP70BS. Ces imposantes machines ont été commandées à quatre exemplaires chez Kolomna en Russie.

Ces Co'Co' sont équipées d'un moteur Diesel Kolomna D49 de 2942 kW (4000 CV) et d'une transmission électrique. Leur vitesse maximale est fixée à 160 km/h. Elles peuvent développer une force de traction maximale de 42 t.

Un puissant frein électrique rhéostatique de 3200 kW, est installé.

Leur masse totale atteint 135 t, pour une longueur hors tout de 19,0 m et une largeur maximale de 3,150 m.

Numérotées TEP70BS 002 à 005, elles prendront la relève des TEP60.

Les deux dernières TEP70BS seront livrées pour la fin 2006.



La TEP70BS 003 (Kolomna 2926) photographiée le 15 juillet 2006 au dépôt de Vilnius. Des machines semblables sont en cours de livraison aux Chemins de fer biélorusses (4 unités) et russes (type TEP70U, plus écologique au niveau de l'échappement). Tomas MEYER-EPPLER.

Russie : nouvelles locomotives électriques doubles

Les Chemins de fer russes (RZD) ont élaboré un vaste plan de modernisation de leur parc moteur étalé sur dix ans. Ce plan prévoit, outre la modernisation de plus de 6300 machines, la commande de 8000 nouvelles locomotives Diesel et 7500 locomotives électriques. Ainsi, depuis plusieurs mois, toute une série d'engins neufs sont en cours d'élaboration et de tests.

Parmi ces engins, on trouve une locomotive électrique double fonctionnant sous 25 kV, dont 250 unités sont en cours de construction chez Novochoerkassk. Ces grosses Bo'Bo' + Bo'Bo', classées dans le type 2ES5K et baptisées "Yermak" (un prénom russe), sont destinées au trafic marchandises. D'une masse totale de 192 t, elles développent 6560 kW unihoraire et 6120 kW continu. Leur effort au démarrage atteint 64,8 t. Les premières "Yermak" sont engagées sur la difficile section entre Sukhovskaya et Alan-Ude, en Sibérie. Une machine identique mais triple est sortie de construction. Désignée 3ES5K, elle affiche une longueur de 52 m pour une puissance de 9180 kW. Une version à courant continu 3 kV est également en cours d'assemblage et formera la série 2ES4K, laquelle est destinée à prendre la relève des Bo'Bo' + Bo'Bo' des types VL10 et VL11 utilisées en trafic marchandises.

PHOTO 75-25 La 2ES5K 003 photographiée au dépôt de Ulan Ude le 14 mai 2006. Les Chemins de fer ukrainiens (UZ) ont commandé 51 machines identiques, désignées 2EL5. Kristof AVONDS.



SNCF : départ pour les nouvelles locomotives Diesel de la série 475000

Dans le but de renouveler le parc de locomotives Diesel dédié au trafic Fret, la SNCF avait commandé le 27 février 2004 une série de 400 nouvelles locomotives Diesel, assortie d'une option pour 100 unités supplémentaires. Elles sont construites par un consortium formé d'Alstom (chef du projet) et de Siemens. Alstom à Belfort fournit l'ensemble des équipements mécaniques sur base de la technologie de la PRIMA 27000, tandis que Siemens construit la partie électrique, laquelle est basée sur sa locomotive "Hercule" (moteur Diesel, alternateur, groupe de refroidissement, transmission électrique, convertisseur d'alimentation des auxiliaires, freinage électrique rhéostatique (puissance 1000 kW), l'unité de commande centrale et son système de contrôle). Le schéma de la locomotive a déjà été publié dans *EN LIGNES 61* page 11). Désignées DE 30 BAC et numérotées dans la série 475000 de la SNCF, elles sont équipées d'un moteur Diesel MTU 16V 4000 R41 de 2000 kW. La puissance disponible à la jante est de 1600 kW. La masse totale s'élève à 84 t, tandis que la vitesse est limitée à 120 km/h. Le moteur Diesel entraîne un alternateur triphasé alternatif, lequel alimen-



La 475004 photographiée le 8 août 2006 lors de parcours d'essais sur la voie 2 entre les gares de Plouaret le Tregor et Plounérin, sur la ligne Paris - Brest, en Bretagne. Les essais avaient pour but de tester les circuits de voie ainsi que les perturbations électromagnétiques.

Nicolas DELDYCKE.

te, via un pont redresseur, quatre onduleurs reliés chacun à un moteur de traction.

La livraison a débuté en février et devrait s'étaler jusqu'en 2015, à la cadence de quatre unités par mois.

Les 475000 reprendront pour commencer la place des BB 67400 datant de 1968-1975.

Dès l'homologation de la série, les premières machines seront affectées au dépôt de Longueau.

La 475003 photographiée au dépôt de Villeneuve-Saint-Georges, le 15 juin 2006. Cela faisait plus de 30 ans que la SNCF n'avait plus réceptionné d'engins Diesel neufs.

Thierry COCHIN.





La 460003 en tête d'un parcours d'essais à Guignicourt-sur-Vence, entre Amagne-Lucquy et Mohon. La 25123 est accouplée en queue du train.
Laurent CHARLIER, 27 juillet 2006.

Arrivée des 460000

Outre les 475000, Fret SNCF réceptionne les premières machines de la série 60000. Ces Bo'Bo' de 76 t, équipées d'un moteur Caterpillar 3508B de 1000 kW ont été commandées en 2005 à 160 exemplaires, dans la perspective de remplacer les machines *Brissonneaux & Lotz* de la série 63500. Leur vitesse maximale est de 100 km/h. Elles sont construites par l'usine *Vossloh* (ex usine de GEC-Alstom vendue à Vossloh après la commande des 460000) de Valencia, en Espagne. Numérotées dans la série 460000, elles sont fort semblables aux locomotives suisses de la série Am 841 des CFF, et espagnoles de la série 311.1.

Livraison de la première PRIMA pour Veolia

La première locomotive électrique PRIMA tricourant commandée par *Veolia Transport* a été livrée. Pour rappel, *Veolia* a commandé 3 machines + 14 en option. Semblables aux 437000 de la SNCF et numérotées E37501 à 37503, elles seront utilisées en France et en Allemagne.

La E 37501 de *Veolia Transport* photographiée le 8 août 2006 à Frasne en tête d'un train d'homologation.
Thierry COCHIN.



France : livraison de la première rame Réseau Duplex hybride

La première des 19 rames TGV Duplex hybrides, composée de deux motrices Réseau bicourant encadrant huit nouvelles voitures Duplex, a été livrée le 2 juin 2006. Les motrices ont été récupérées sur des rames Réseau existantes - dont les remorques seront couplées avec les nouvelles motrices POS du TGV-Est - tandis que les voitures à deux niveaux sortent neuves de construction (19 tronçons de 8 voitures). Les motrices Réseau incorporées dans ces nouvelles rames sont renumérotées dans la série 28600 au lieu de 28000.



PHOTO 75-26 Le 28 juin, le TGV 6668 Lyon-Perrache - Paris-Lyon attend le départ. Il est assuré par la première rame duplex hybride, la 601. On reconnaît aisément ces rames par le carénage des nez et leurs pare brise en deux éléments. Christian VANHECK.



TGV pressé de rouler... au pas

26 juin 2006 : en prélude à la mise en service de la LGV Est Europe un an plus tard, les TGV Réseau investissent la ligne Paris - Metz - Luxembourg. Mission des 7 rames concernées, pour la circonstance bridées à 160 km/h : se substituer aux rames Corail sur 4 des 5 relations. Dans la foulée, et plus précisément le 28 août, les mêmes ont étendu leurs prestations sur Paris - Strasbourg en occupant les sillons des ex. trains 1000 et 1011. Détail :

- au départ de Paris :

2605/4 ①-⑤ P 6.52 - M 09.41/45 - L 10.27
2613/2 ②⑦ P 7.53 - M 10.42/46 - L 11.30
2625/4 ①-⑥ P 10.48 - M 13.44/48 - L 14.32
2635/4 ①-⑦ P 13.47 - M 16.41/45 - L 17.29
2645/4 ①-⑦ P 17.53 - M 20.42/46 - L 21.30
2485 ①-⑤⑦ P 18.54 - N 21.39/42 - St 22.53

- à l'arrivée à Paris :

2486 ①-⑥ St 05.26 - N 06.40/44 - P 09.43
2659/8 ①-⑥ L 08.02 - M 08.46/51 - P 11.37
2663/2 ⑦ L 8.02 - M 08.46/51 - P 11.42
2671/0 -⑦ L 12.36 - M 13.19/24 - P 16.10
2675/4 ①-⑤⑦ L 16.34 - M 17.19/24 - P 20.25
2695/4 ①-⑥ L 18.46 - M 19.30/35 - P 22.25
2697/6 ②⑦ L 18.46 - M 19.30/34 - P 22.25

M = Metz, N = Nancy, P = Paris, L = Luxembourg, L = Luxembourg, St = Strasbourg

La démarche, pragmatique et empreinte de bon sens, qui ne constitue d'ailleurs pas une première, vise à :

- faciliter une montée en puissance progressive de l'atelier d'entretien de

- Paris-Ourcq;
- amorcer et étaler dans le temps la formation des personnels de conduite et d'accompagnement;
- libérer de façon anticipée du matériel Corail réclamé à cor et à cri par les Régions;
- familiariser psychologiquement la clientèle. En clair, lui faire "avalier la pilule" des menus désagréments que sont l'obligation de réserver sa place et l'application d'une nouvelle tarification... sensiblement plus pimentée.

Devenue caduque en juin 2007 lors de l'ouverture de la LGV entre Vaires et Baudrecourt (voir *EL 74*), cette desserte sera remplacée par une organisation bâtie sur 51 mouvements au départ de Paris dont :

- 10 dirigés vers Metz, 5 étant prolongés à Luxembourg;
- 8 dirigés vers Reims, 2 étant prolongés à Charleville pour l'un et Sedan pour l'autre;
- 2 dirigés vers Châlons-en-Champagne et Bar-le-Duc;
- 5 dirigés vers Sarrebruck et Frankfurt;
- 11 dirigés vers Nancy, avec prolongation vers Epinal et Remiremont pour 2 d'entre eux, St.Dié pour un troisième et Strasbourg pour un quatrième;
- 6 dirigés vers Strasbourg;
- 6 dirigés vers Strasbourg et prolongés en plaine d'Alsace vers Mulhouse (2), Bâle (1) et Zurich (3);
- 3 dirigés vers Strasbourg et Stuttgart via Kehl.

Ce à quoi s'ajouteront 6 relations dites inter-secteurs (reliant 2 secteurs géo-

graphiques entre eux sans pénétrer à Paris) reliant Strasbourg à Lille (3), à Rennes, Nantes, et Bordeaux (1 chacune). Trame qui devrait être complétée au service de décembre 2007 par 2 relations supplémentaires vers Bordeaux et 1 vers Nantes.

Dans ce qu'il faut considérer comme une première étape, ce sont donc 114 circulations deux sens confondus, dont 10 assurées par ICE 3 (axe Paris - Frankfurt) et le solde par rames TGV Réseau et POS. Particularité qui étonne par rapport aux autres LGV : les compositions seront généralement minimales, les UM, qui ne concerneront que quelques rares relations vers Reims, Strasbourg, Stuttgart, Mulhouse et Bâle, constitueront l'exception. En attendant mieux...

Pour l'heure, l'actualité commande de se focaliser par optiques interposées sur l'opportunité que constitue la circulation de rames TGV (pelliculées de surcroît) sur les radiales de l'Est. Opportunité dont l'intérêt se trouve renforcé par une cohabitation toute provisoire avec les rames DB engagées par ailleurs sur les trains 56, 57, 64, 65, 66 et 67 (départs de Paris à 06.41, 08.52 et 10.43, avec retours à 17.12, 20.59 et 21.25).

Gilbert LAURENT.

Dans les prochaines semaines, la SNCF va tenter de battre son record de vitesse (515,3 km/h) lors de parcours d'essai sur la LGV Est. Pour ce faire, une rame TGV Est est en cours d'adaptation.

Le TGV 2645 Paris - Luxembourg, vu au passage dans le site de Dormans (BK 116 de la ligne Paris - Strasbourg, dans un secteur où la vitesse est limitée à 150 km/h) le 29 juin 2006. Les deux motrices ont spécialement été pelliculées pour le service provisoire Paris - Luxembourg.

Gilbert LAURENT.



Tchéquie : transformation des autorails 810 des CD

Les Chemins de fer tchèques (CD) ont entamé un programme de transformation de 100 à 130 petits autorails à deux essieux de la série 810. Cette modification, réalisée par l'atelier *Pars Nova Sumpark*, consiste en l'accouplement permanent d'un autorail 810 avec une remorque 910. Le second poste de conduite est supprimé, tandis qu'une intercirculation entre les deux éléments est réalisée. Les autorails reçoivent notamment un nouvel aménagement intérieur (capacité 84 places assises et 115 debout), l'air conditionné dans les cabines de conduite, qui pourrait être étendu plus tard aux compartiments voyageurs, et un moteur Diesel Tedom 6 cylindres de 242 kW. Le prototype est sorti en octobre 2005, renuméroté dans la série 814/914 et baptisé "RegioNova". Certains éléments pourraient être modifiés par accouplement de trois éléments : deux 810 encadrant une remorque. Ces autorails sont destinés au trafic sur les lignes secondaires.



Le premier autorail "RegioNova" de la série 814, photographié à Praha-Dejvice, le 5 juin 2006. Simon DERIDDER.

en bref...

MRCE

● La société de leasing MRCE a acquis dix locomotives Diesel de la Class 66. Ces machines, de couleur noire, sont arrivées aux Pays-Bas en février et mai 2006 et sont numérotées JT1, JT9 et JT10. Quatre sont louées à ERS.



PHOTO 75-27 La JT2 lors d'un parcours d'homologation, à Gilze-Rijen.

Jean-Luc VANDERHAEGEN, 9 juin 2006.

CHINE

● Les Chemins de fer chinois ont inauguré le 1er juillet dernier la ligne Golmud - Lhassa (capitale du Tibet), longue de 1142 km et traversant le Tibet. Elle a la particularité d'être la plus haute du monde, en franchissant le col de Tangu-la à 5072 m d'altitude. Plus de 1000 km de la ligne se trouvent à plus de 4000 m d'altitude. Ces travaux titanesques, commencés en 2002, ont nécessité l'intervention de 70.000 ouvriers. Elle est construite dans une zone particulièrement inhospitalière, où règnent des températures très basses en hiver (-40°) avec d'abondantes chutes de neige, et où l'activité sismique est importante. Un des principaux obstacles techniques était le permast. La moitié du parcours est composé d'un terrain gelé en permanence,

menacé de se transformer en bourbier par le réchauffement climatique. Les ingénieurs ont eu recours à deux solutions : un système de fondation rocailleuse permettant une ventilation qui évite un réchauffement du sol, et la construction de très nombreuses sections en viaduc afin d'éviter la pression des convois. Le coût total avoisine les 2 milliards d'euros. Chaque jour, une dizaine de trains parcourt la ligne, dont un train de voyageurs reliant Péking à Lhassa en 48 heures, avec 6 arrêts intermédiaires (prix des billets : €40 en couchette «dure» et €125 en couchettes «molle»). A noter que le matériel a dû être spécialement adapté pour pouvoir circuler à des altitudes aussi élevées où l'air est très rare. Ainsi, les voitures des trains de voyageurs sont pressurisées comme les avions. Les locomotives Diesel engagées sur la ligne sont des types DF8CJ 9000 et NJ2, développant 2700 kW à 5100 m d'altitude, et 3400 kW à 2800 m. La ligne permettra certes de désenclaver tout le Tibet, mais également d'amener un flot de colons venus des plaines chinoises et surtout des militaires chargés de mieux contrôler la région... Dans le futur, la ligne sera prolongée de Lhassa à Chongqing et Chengdu.



LUXEMBOURG

● Depuis le 26 avril 2006 et jusqu'au mois de décembre, les CFL louent à *Angel Trains Cargo* une locomotive Diesel du type G1700 (Vossloh 1001212/2003), qui a reçu le numéro CFL 1701.

AUTRICHE

● En avril 2006, les ÖBB ont vendu au "Salzkammergutbahn GmbH (SKGB) le réseau à crémaillère du Schafbergbahn reliant St. Wolfgang au sommet du Schafberg à 1293 m d'altitude (longueur 5,9 km - voir EL 51 pages 19-20).

FRANCE

● SECO-Rail a commandé chez *Vossloh* 20 locos Diesel du type G1206. Elles seront engagées en tête de train d'approvisionnement des chantiers.

PAYS-BAS

● *Veolia Transport* a remporté deux franchises courant sur une période de 10 ans à partir de décembre 2006. La première concerne l'ensemble des transports publics au sud du Limbourg, dont la ligne Maastricht - Heerlen via Kerkrade, laquelle sera exploitée à l'aide de nouvelles automotrices électriques. La seconde concerne la ligne Nijmegen - Venlo - Roermond, sur laquelle *Veolia* fera circuler de nouveaux autorails Diesel. En attendant la livraison du nouveau matériel, *Veolia* engagera du matériel en leasing.



Le nouveau sigle de Veolia Transport (ex-Connex - voir EN LIGNES 73 page 39).

ENGINS RADIÉS 194 : 26-12-05 FSD 961, 962 : 01-03-06 NK 964, 966 : 01-03-04 NK 968 à 974 : 01-03-04 NK 975 : 01-11-05 NK 1802 : 01-07-1999 NK 5502 : 01-09-06 NK 7343 : 03-07-06 GCR 7357 : 03-07-06 FHS 7360 : 03-07-06 INF (FSR) 7370 : 03-07-06 FHS 7375 : 03-07-06 FHS 7380 : 03-07-06 FSR 7385 : 03-07-06 GCR 7393 : 03-07-06 FNND 8213 : 03-07-06 FSR 8222 : 03-07-06 FSR 8224 : 03-07-06 NK 8244 : 03-07-06 FNND	8246 : 03-07-06 FNND 8273 : 03-07-06 FNND SORTIES DE RÉVISION 687 : 06-06-06 M 691 : 12-05-06 M 692 : 26-04-06 M 698 : 11-04-06 M 701 : 30-06-06 M 704 : 13-06-06 M 709 : 16-05-06 M MUTATIONS 184 à 198 : GCR → FSD 200 à 221 : GCR → FSD 222 : FKR → FSD 223 à 226 : FSR → FSD 227 à 240 : GCR → FSD 629 à 631 : FKR → GCR 632 à 640 : FSR → GCR	731 à 782 : FSD → GCR 7336 : 03-07-06 FHS → GCR 7338 : 03-07-06 MKM → I (FSR) 7365 : 03-07-06 FHS → GCR 7371 : 03-07-06 FHS → GCR 7373 : 03-07-06 FHS → GCR 7371 : 03-07-06 FHS → GCR 7387 : 03-07-06 FNND → FSR 7391 : 03-07-06 FHS → FSR 7730 : 03-07-06 MKM → FNND 7749 : 03-07-06 NK → GCR 7767 : 03-07-06 FKR → NK 7768 : 03-07-06 FKR → NK 7769 : 03-07-06 FKR → NK 7832 : 03-07-06 GCR → FNND ENTRÉE EN PARC 7336 : 03-07-06 GCR 7349 : 03-07-06 GCR 7361 : 03-07-06 GCR	7371 : 03-07-06 GCR 7373 : 03-07-06 GCR 7374 : 03-07-06 GCR 7383 : 03-07-06 GCR 7386 : 03-07-06 GCR 8202 : 03-07-06 FSR 8204 : 03-07-06 FSR 8206 : 03-07-06 FSR 8208 : 03-07-06 FSR 8228 : 03-07-06 NK 8234 : 03-07-06 NK 8237 : 03-07-06 NK 8243 : 03-07-06 FSR 8255 : 03-07-06 NK 8272 : 03-07-06 FNND 8273 : 03-07-06 FNND SORTIE DE PARC 7338 : 03-07-06 GCR 7387 : 03-07-06 FSR	VENTES 5149 : 08-06 PFT 8066 à 8069 : 08-06 Gleisfrei (It) 8244, 8246, 8273 : 06-06 IFB ABRÉVIATIONS FAZ : Atelier Central Salzinnes FHS : Hasselt FKR : Merelbeke FNND : Antwerpen-Noord FSD : Oostende FSR : Schaerbeek GCR : Charleroi-Sud I / INF : INFRABEL IFB : Inter-Ferry-Boats It : Italie M : modernisée MKM : Stockem NK : Kinkempois
-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Locomotives électriques

série 11

● Etant donné que la radio analogique sera supprimée aux Pays-Bas le 1er janvier 2007 (au lieu de la date initialement prévue du 1er septembre 2006), il

était impératif d'équiper rapidement les locomotives de la série 11 d'un GSM-R (radio digitale). Le modèle choisi est le MESA24B-B qui s'installe à l'emplacement occupé par l'ancienne radio de marque *Bell*. Le placement du GSM-R sur toutes les 11 a été achevé le 28 juillet 2006.

Des 22 et 25 bientôt en Pologne !

En Pologne, la privatisation des Chemins de fer avance à très grande vitesse; des dizaines de sociétés privées circulent déjà sur le réseau. Afin de tenter de combattre quelque peu cette concurrence, les Chemins de fer polonais refusent de vendre en occasion leur matériel réformé, si bien que les opérateurs se tournent vers l'étranger. Ainsi, plusieurs dizaines de locomotives électriques ont déjà été acquises en Tchéquie, Slovaquie et au Maroc, réseaux partiellement électrifiés en 3000 V continu comme en Pologne. Depuis plusieurs mois, un opérateur polonais est en relation avec la SNCB, par l'intermédiaire de la société MFI basée à Strasbourg, pour racheter une grande partie des locomotives des séries 22 et 25 garées hors service à Stockem, Monceau et Antwerpen-Noord. Le projet d'achat a été signé par la société polonaise au mois d'août. Il prévoit dans un premier temps la vente de 23 locomotives, dont 17 de la série 22 et 6 de la série 25. Ce contrat doit toutefois encore être avalisé par la Direction de la SNCB, mais il n'y a aucune raison pour qu'elle oppose un refus.

Le contrat prévoit une remise en ordre technique de toutes les machines avant leur départ pour la Pologne, où elles seront utilisées en trafic marchandises, accouplées en permanence deux par deux en unité multiple.

Par ailleurs, un lot de 6 locomotives prélevées dans les séries 22 et 25 devrait avoir été mis hors exploitation au début de septembre, tandis qu'un second lot de 6 machines devrait l'être en décembre.

Roulement des locomotives séries 22/25 au 4 septembre 2006

Le roulement des locomotives des séries 22 et 25 a été réduit de 12 à 9 journées. Il ne comporte plus aucun train de marchandises. Elles perdent en outre la remorque des trains P 7953/8952 Geraardsbergen - Gent-St-Pieters, P 7074/8067 Aalst - Bruxelles-Midi, P 7073 Gent-St-Pieters - Bruxelles-Midi, P 8067 Bruxelles-Midi - Aalst et P 7893 Braine-le-Comte - Bruxelles-Midi. Il n'y a aucun service prévu les samedis et dimanches. Tous les trains circulent du lundi au vendredi (ER / RE = rame à vide du train xx / rame à vide pour le train xx).

A201	7996 De Panne 07.13 - Gent-St-Pieters 08.24
A202	7097 Dendermonde 07.28 - Leuven 08.25 ER 7079 Leuven 09.10 - Schaerbeek groupe R 10.00 RE 8397 Schaerbeek groupe R 15.42 - Leuven 16.30 8397 Leuven 17.20 - Mechelen 17.52 8097 Mechelen 18.07 - Dendermonde 18.33
A203	7967 Zottegem 06.26 - Bruxelles-Midi 07.44 - (Forest-Voitures) 8008 (Forest-Voitures) - Etterbeek 17.26 - Kortrijk 19.11 (à vide Zottegem)
A204	7909 Oudenaarde 07.42 - Schaerbeek 08.51 8902 Schaerbeek 15.58 - Oudenaarde 17.15
A205	7995 De Panne 06.25 - Gent-St-Pieters 07.37 7075 Gent-St-Pieters 07.42 - Denderleeuw 08.22 RE 8995 Denderleeuw 15.52 - Gent-St-Pieters 16.30 8995 Gent-St-Pieters 16.26 - De Panne 17.41
A206	RE 7741 La Louvière-Sud 06.05 - Binche 06.20 7741 Binche 06.56 - Schaerbeek 08.18 8741 Schaerbeek 16.55 - Binche 18.18 ER 8741 Binche 18.40 - La Louvière-Sud 18.49
A207	7514 Tournai 06.57 - Schaerbeek 08.14 8511 Schaerbeek 17.31 - Tournai 18.47
A208	7892 Braine-le-Comte 07.10 - Schaerbeek 08.00 8894 Schaerbeek 16.57 - Braine-le-Comte 17.51
A209	7021 Aalst 06.16 - Etterbeek 07.15 ER 7021 Etterbeek 07.30 - Schaerbeek 07.57 RE 8066 Schaerbeek 14.55 - Bruxelles-Midi 15.09 8066 Bruxelles-Midi 15.47 - Gent-St-Pieters 17.04 8996 Gent-St-Pieters 17.27 - De Panne 18.01

LES 27 MUX et attelage GF

MUX

La SNCB a entamé au début de l'année la modification de 40 locomotives de la série 27 - les 2721 à 2760 - pour pouvoir fonctionner en réversibilité avec les rames de voitures à deux niveaux du type M6.

Ces machines seront équipées d'un système de multiplexage, qui permet l'utilisation des locomotives en unité multiple et en rame réversible en employant le coupleur de sonorisation UIC qui remplace les trois gros coupleurs d'unité multiple. Le système MUX n'est pas compatible avec les engins non équipés. Les 27 "MUX" sont utilisables entre elles en unité multiple, en rame réversible composée exclusivement de voitures M6 encadrées par deux 27 MUX, et en rame réversible avec une voiture-pilote du type M6.

Le principe de fonctionnement du multiplexage est la transformation des informations en provenance du câblage traditionnel en données informatiques. Ces données sont transmises à l'engin moteur mené via le câble de sonorisation UIC.

Les locomotives modifiées reçoivent l'indice MUX inscrit en dessous de leurs numéros sur les parois latérales.

Attelage automatique GF

Les 2742 à 2760 vont être équipées, uniquement du côté 1, d'un attelage automatique de type GF. Ces 19 machines seront couplées, par le côté 2 qui conserve son attelage à vis classique, à un tronçon de voitures M6 avec un nouvelle voiture-pilote M6 type Bx à son extrémité. La voiture-pilote Bx sera également munie d'un attelage GF du côté du poste de conduite. L'attelage GF permettra un accrochage ou un désaccouplement rapide de deux rames 27+M6. Ce type de composition où une locomotive reçoit un attelage automatique d'un côté peut être comparé aux rames NS formées d'une locomotive 1700 avec 3 ou 4 voitures à deux niveaux.

Après l'échec de la transformation de la 2750 à l'atelier *Bombardier* de Crespin en août 2005 (voir *EL* 69 p. 29, et 71 p. 18), c'est l'AC Salzinnes qui s'est attelé à la tâche, sur la 2742. L'opération consiste à retirer les deux tampons et poser un nouvel élément assez volumineux devant la traverse de tête. Cette pièce servira de support à l'attelage GF et est fixée à la traverse de tête par des boulons via les trous qui ont servi à fixer les tampons. Ainsi équipée, la locomotive présente un porte à faux énorme; la distance entre la traverse de tête de la locomotive et de la voiture sera en effet impressionnante.



Les 27 équipées du multiplexage ont perdu leurs cablots (à gauche) et prises d'unité multiple (à droite). En outre, elles sont identifiées par l'indice MUX apposé en dessous de leurs numéros latéraux (photo ci-dessous).



Toutes les locomotives électriques, à l'exception des 22, 23 et 25, sont en cours d'équipement d'un dispositif d'air conditionné des cabines de conduite. Une partie de l'appareillage est disposé sous le châssis des 21/27.

PHOTO 75-28 La 2742 équipée de son attelage GF, à l'Atelier de Salzinnes. Claude OTLET, 24 août 2006.





PHOTO 75-29 *Durant le week-end du 14 et 15 juillet, en raison de travaux de voie, les IC Bruxelles-Midi \rightleftharpoons Amsterdam furent détournés entre Rotterdam et Amsterdam, par Gouda - Woerden - Breukelen. Le 15 juillet, passage à Gouda d'un IC vers Bruxelles. Philippe DE GIETER.*

PHOTO 75-30 *Le 31 juillet, un train spécial transportant des brames à destination du laminoir DUFERCO de Clabecq en provenance du port d'Antwerpen fut mis en marche. L'horaire de ce train était très curieusement tracé via la ligne 124 jusqu'à Monceau puis, après changement de front, Luttre - Braine-le-Comte et Clabecq, doublant ainsi le kilométrage ! La charge dépassait 2600 t, soit plus de 700 t de surcharge pour les deux malheureuses 2356 et 2348 qui remorquaient le train. Malgré un moment d'hésitation, le dispatching décida d'envoyer le train par l'itinéraire prévu et non pas via Halle. Entre Linkebeek et St-Genesius-Rode, le train fut pris à contre-voie afin de dépasser un omnibus. A St-Genesius-Rode, le signal autorisant la reprise de la voie normale ne put être ouvert en raison d'un dérangement. Après avoir accompli les formalités de franchissement, le conducteur réussit à redémarrer son train sur cette section en forte rampe, mais tomba en détresse un peu plus loin, vers 16.45. Trouver une locomotive de secours et un conducteur disponible n'est pas chose facile, surtout en période de vacances. Finalement, la seule machine disponible était la 1182 avec un conducteur du dépôt de Bruxelles-Midi. Une fois la 1182 arrivée sur place et accrochée en queue de la rame, le train tenta de redémarrer. C'est à ce moment que se produisit une rupture d'attelage. Le train put malgré tout être reconstitué; le dispatching envisagea alors de réquisitionner deux 55 TVM qui se trouvaient à Clabecq mais l'opération aurait été trop longue. En définitive, on décida de renvoyer le train au complet à Schaerbeek, la 1182 se retrouvant alors en tête et les 2356 et 2348 en queue... C'est vers 20.00 seulement que le train quitta St-Genesius-Rode, plus de trois heures après sa détresse. Inutile de décrire la pagaille généralisée provoquée par cet incident, qui s'est produit au début de l'heure de pointe ! Notre photo montre le train peu après son départ de Sint-Genesius-Rode, circulant à contre-voie et approchant du point d'arrêt de Holleken. Jean-Luc VANDERHAEGEN.*





PHOTO 75-31 ↑ - **PHOTO 75-32** ↓

Le 18 juillet 2006, un train de machines composé des 1183, 7775, 5526 et 2555 a été mis en marche entre l'atelier d'Antwerpen et la gare de Roosendaal, où se sont déroulés les essais pour l'homologation du GSM-R sur le réseau hollandais de ces 4 séries d'engins. La photo ci-dessus montre l'arrivée du convoi à Roosendaal, tandis que celle du dessous illustre le départ du parcours de retour à 15.56.

Christian VANHECK.





Cette saison, plusieurs trains affrétés par la société Intersoc ont à nouveau été mis en marche. Le 4 juillet, un train de 8 voitures I6 et I10 en provenance de Bruxelles a fusionné en gare de Jemelle avec un train de 7 voitures originaires de Hasselt. Le train à poursuivi jusqu'à Luxembourg, remorqué par les 2352 et 2331. Ci-dessus : passage à Aye de la tranche en provenance de Bruxelles. Wim DE RIDDER. Ci-dessous : le train au complet vient de quitter Jemelle et traversera dans quelques secondes le point d'arrêt de Forrières. Michel HANSENS.





Cet été, des trains-autos ont de nouveau circulé au départ de 's Hertogenbosch à destination du sud de la France. Le 16 juillet 2006, passage à Oost-Maarland, sur le tronçon frontalier de la ligne Visé - Maastricht, du train EETC (Euro-Express-Treincharter) 11402 en provenance d'Avignon. Derrière la 2148 se trouvent 8 wagons portes-autos loués à la SNCB. Ce train a circulé au départ de 's Hertogenbosch les vendredis du 9 juin au 22 septembre, et retour d'Avignon les samedis du 10 juin au 23 septembre. Michel DE ESCH.

Le train 44805 Somain - Kijfhoek est remorqué entre Antwerpen-Noord (16.33) et Kijfhoek (18.30) par une locomotive de la série 25.5. Le samedi, une seconde 25.5 est remorquée comme véhicule. Le 17 juin, le 44805 franchit le Moerdijkbrug en direction de Dordrecht avec, en tête, les 2556 et 2558. A droite, on voit le viaduc de la nouvelle ligne à grande vitesse Belgique - Amsterdam. Michel DE ESCH.



Locomotives Diesel

série 51

● La 5149 a été vendue au PFT en août 2006. La machine tourne à nouveau et subit un contrôle complet.

série 55

● La 5502 a été mise hors exploitation le 1er septembre 2006. Son moteur Diesel sera récupéré et placé sur la 5532.

séries 73 et 82

● Un nouveau remaniement a été opéré le 3 juillet dans les séries 73 et 82. Les 7343, 7357, 7370, 7375, 7380, 7385, 7393, 8213, 8222, 8224, 8244, 8246 et 8273 ont été mises hors exploitation. Les 7336, 7349, 7361, 7371, 7373, 7374, 7383, 7386, 8202, 8204, 8206, 8208, 8228, 8234, 8237, 8243, 8255, 8272 et 8273 ont été placées en parc, tandis que la 7387 est sortie de parc. Il ne subsiste ainsi plus que 22 locomotives de la série 73 en activité chez B-Cargo (14 à Charleroi-Sud et 8 à Schaerbeek). Les 8244, 8246 et 8273 ont été vendues à IFB.



PHOTO 75-33 Dans le courant du mois de juin, la 5519 est ressortie de révision intermédiaire à l'Atelier Central de Salzinnes. Elle a conservé sa livrée bleue, puisqu'elle est toujours apte au chauffage électrique des trains de voyageurs. On remarquera la couleur différente de son numéro latéral. Le 13 juillet 2006, elle attend à Aachen West l'ouverture du signal pour retourner vers Montzen.

Simon DERIDDER.

PHOTO 75-34 Depuis le mois de juin, des trains de ballast destinés aux chantiers de la LGV 3 (Liège - frontière allemande) circulent entre Quenast et Bressoux. De Quenast à Schaerbeek ils sont remorqués par deux 55 TVM, au-delà par deux locomotives électriques. Le 10 juillet 2006, le train 27475 vient de quitter Quenast, avec trois 55 TVM en tête : 5509 + 5506 + 5512. La troisième machine, avariée, est rapatriée comme véhicule.

Pierre HERBIET.



Antwerpen-Noord et Hasselt n'utilisent donc plus de 73. Dans la série 82, il reste en activité 38 machines chez B-Cargo (17 à Antwerpen-Dam, 13 à Kinkepois et 8 à Schaerbeek).

La 7360 d'INFRABEL (Schaerbeek) a été mise hors exploitation et remplacée par la 7338 qui se trouvait garée en parc à Stockem.

série 77/78

- La 7808 est sortie de Salzinnes le vendredi 28 juillet 2006, après réparation suite à la collision avec la PB14 de DLC survenue à Zeebrugge le 22 août 2005. A cette occasion, elle a été équipée du GPS (comme toutes les 77) et de la télécommande par radio (comme les 7791 à 7870).

série 80

- Les quatre locomotives de la série 80 qui étaient utilisées à l'Atelier Central de Salzinnes - les 8066 à 8069 (remplacées en avril 2006 par des machines de la série 82) - ont été vendues à la société italienne de travaux de voie *Gleisfrei*.



Le locotracteur 9119 de Hasselt, utilisé pour assurer les manoeuvres dans l'atelier, a reçu un nouveau pot d'échappement permettant de réduire la pollution. Ce dispositif assez inesthétique est installé sur la toiture de la cabine. Hasselt, 12 juillet 2006.



Ci-dessus : la 5107, acquise par la société de travaux de voie italienne *Esposito*, a quitté la Belgique au début du mois de juillet. pour arriver en Italie à la fin du mois d'août Elle a stationné quelques jours à Kortrijk (photo du haut - 22 juin 2006), avant d'être transférée à Tourcoing (photo du bas - 6 juillet 2006), où se trouvait la *PRIMA 6000* d'Alstom. Cette dernière quitta la Belgique via Saint-Ghislain - Monceau et Erquelinnes le 23 juin 2006. Photos Bruno MALFAIT.

Ci-contre : **PHOTO 75-35**
Le locotracteur rail-route 9802 (voir EN LIGNES 72 page 38), a été testé comme prévu à Gent-Zeehaven. Le 14 juin, il était garé en attente de son prochain service.



Automotrices

AM 96 et "Break"

● A partir du 10 décembre prochain, les IR-j Quévry - Bruxelles-National-Aéroport seront assurés par des automotrices du type 96 au lieu de Break.
Sur les IC-F Quiévrain - Liège, des Break reprendront une partie des trains assurés par rames réversibles (M4 + 21 ou 27).

● L'automotrice 321, gravement accidentée à Liège-Guillemins le 14 août 2000, ne sera vraisemblablement plus réparée; on s'orienterait en effet vers sa radiation. Sa voiture ABD 3213 a déjà été récupérée et intégrée le 13 janvier 2004 dans l'automotrice 338, laquelle avait également été victime d'une collision.

● Une automotrice de la série Break devrait prochainement subir une cure de rénovation et recevoir par la même occasion une nouvelle décoration.

La 707 transformée en prototype pour le RER

La SNCB a décidé de transformer 80 automotrices spécialement pour le RER. Toutes les automotrices du type 1970 (641 à 676) sont concernées, les autres seront prises dans la tranche de 1973 (677 à 782).

En juillet, la première automotrice est entrée à l'Atelier Central de Mechelen. Il s'agit de la 707, qui servira de prototype. Elle recevra un tout nouvel aménagement intérieur adapté aux services du RER. Ainsi, deux compartiments de deuxième classe ne comprendront aucun siège, mais uniquement des strapontins et des poignées au plafond, afin de transporter un maximum de personnes !
Quinze écrans de destinations et d'informations seront installés.

Le groupe moteur-alternateur pour la basse tension sera remplacé par un convertisseur statique.

Enfin, elle recevra une toute nouvelle décoration.

Curieusement, sur la 817, les phares sont noyés dans un carré jaune. En fait, toute la partie située au-dessus de la bande jaune entourant la cabine devrait être en bordeaux.

Bruxelles-Nord, 8 août 2006.



Nouveaux pictogrammes

Suite à l'interdiction de fumer dans les trains, les pictogrammes indiquant la classe et l'interdiction (ou non) de fumer (voir petite photo ci-contre à droite) sont remplacés sur les automotrices encore pourvues de la décoration bordeaux par un simple numéro 1 ou 2 de couleur blanc.



L'automotrice 212 est ressortie de révision intermédiaire le 24 mai 2006 pourvue de nouveaux pictogrammes désignant la classe des compartiments. Charleroi-Sud, 22 juin 2006. Ci-dessous : la 823 sortie de révision générale le 27 juin 2006.





Le 18 juillet 2006, la rame Thalys PBA 4538 ramenant en Belgique des pèlerins revenant de Lourdes, passe à Orthez sur la ligne Tarbes - Bordeaux (F). A gauche, on voit le célèbre Pont-Vieux datant du XIII-XIVème siècle qui franchit en dos d'âne le Gave de Pau.

La rame MGV (Mesure Grande Vitesse - voir EN LIGNES 74 page 41) "Iris 320", a reçu sa décoration définitive. Le 21 juin 2006, lors d'un parcours de mesure en Belgique sur la LGV 1, elle passait dans les environs de Tubize lors de son retour vers la France. Photos : Dominique ALLARD.



Voitures

type I5

La voiture-couchettes I5 14537 a été vendue à la chaîne de restaurant Colmar. Après transformation en voiture-restaurant, elle sera placée devant le restaurant Colmar de Melle.

type M5

La voiture à double étage B 52522 se trouve à l'Atelier Central de Cuesmes pour modernisation.

Wagon

Location de Rils

Depuis le mois de mai 2006, B-Cargo a pris en location une série de 70 wagons bachés du type Rils (wagon plat à bogies, avec couverture mobile et parois d'about fixe, sans rancher, apte à circuler à 100 km/h) en provenance de Pologne. Ils sont classés dans le type SNCB 3514H4.

Ces wagons remplacent 100 wagons Rils type 3514H1 loués par B-Cargo depuis 2002 à la SNCF et dont le



PHOTO 75-36 Les 100 wagons Rils 3514H1 loués à la SNCF entre 2002 et mai 2006 ont été remplacés par 100 wagons du même type, loués en Pologne et inventoriés dans le type SNCB 3514H4. La lettre H entrant dans le type SNCB désigne les véhicules loués. Le Rils 3514H1 UIC 31 88 354 0 297-1 à Terneuzen, le 14 mars 2006. Jean-Luc VANDERHAEGEN.

contrat venait à échéance en mai 2006.

Les Rils 3514H4 sont en fait d'anciens wagons plats à bogies de la SNCB (type Rgs et Sgs 3414B) vendus en Pologne en 2005 via la firme Transurb, et entièrement transformés en Rils par la société EKK Wagon Spzoo à Ostrow Wielkopolski. A leur sortie de

transformation fin 2005, ils étaient immatriculés en Slovaquie pour le compte de SOBETRA avec le marquage UIC suivant : 33 56 SK - SOBETRA 3541 xxx. Depuis le mois de juin 2006, ils sont réimmatriculés à la SNCB avec les numéros UIC suivants : 31 88 B - B 354 0300 à 369.

Le nouveau Rils 3514H4 UIC 31 88 B - B 354 0319-3, photographié dans le port d'Antwerpen le 30 juin 2006. Ils sont utilisés par la société SOBETRA, dont le siège social se trouve à Trnava en Slovaquie. Ci-contre : gros plan sur le marquage du wagon. Roger CRIKELAIRE.



Réforme du Sammps 3614C0

Le wagon prototype à 6 essieux pour transport du coils du type Sammps, SNCB 3614C0, numéro UIC 82 88 484 8 000-6, a été garé avarié le 10 novembre 2005. Nous avons déjà présenté ce véhicule unique dans notre *EL 58* page 29. Il devra passer devant le Comité de Révision (CR) où la décision de réforme ne fait aucun doute vu son caractère unique.

PHOTO 75-37

Le Sammps 3614C0 garé hors service à Saint-Ghislain.

Jean-Luc VANDERHAEGEN, 16 juin 2006.



INFRABEL loue des wagons plats

Infrabel a pris en location auprès de la société parisienne France Wagons une série de 30 wagons plats à bogies du type Res. Il s'agit d'un contrat longue durée renouvelable annuellement. Ils sont classés dans le type SNCB 9779H1 avec le code lettre Uay, et portent les numéros UIC 30 88 977 9 100 à 129. Ils sont utilisés pour le transport de marchandises diverses au départ de la base travaux de Schaerbeek.

PHOTO 75-38

Le Uay 9779H1, numéro UIC 30 88 0 779 125-3 à Schaerbeek-Formation, le 6 juin 2006.

Jean-Luc VANDERHAEGEN.

Ros type 6903B0

Une série de 15 wagons plats à bogies ont été transformés au début de l'année pour le transport de conteneurs à déchets pour IFB et utilisés par Ivarem (Intergemeentelijke Vereniging voor duurzaam Afvalbeheer Regio Mechelen - association intercommunale pour la gestion de déchets durables pour la région de Mechelen). Ils sont classés avec le code lettre Ros (wagon plat à bogie de type courant, avec ranchers, parois d'about fixes, autorisé à 100 km/h) et le type SNCB 6903B0. Les conteneurs sont chargés à Muizen.

Un Ros type 6903B0 à Muizen..
Roger CRIKELAIRE, avril 2006.



Les Falns slovaques

On se rappellera que la SNCB avait vendu en 2004 plusieurs centaines de wagons divers aux Chemins de fer slovaques (ZSR à l'époque). Parmi ceux-ci se trouvaient plusieurs dizaines de wagons-trémie autodéchargeurs du type Falns (voir *EN LIGNES* à page 36). Une rame complète de wagons ex. SNCB est utilisée depuis le mois de juin 2006 pour assurer un nouveau trafic charbonnier entre le port de Rotterdam et la centrale électrique près de Düsseldorf. Ce train, assuré par Veolia Transport (ex. Connex) circule une vingtaine de fois par mois. Il est tracté par une locomotive Diesel de la Class 66 louée à la société MRCE et portant le numéro 561-5. Les wagons appartenant à la société Axbebet de Trnava sont toujours immatriculés auprès des chemins de fer slovaques (SK).



PHOTO 75-39 Gros plan sur le Falns 33 56 SK - AX Benet 665 1 331-2P, un ex. Falns du type 1000F9 de la SNCB. Gilze-Rijen, 4 juillet 2006. *Jean-Luc VANDERHAEGEN.*

PHOTO 75-40 Le 4 juillet 2006, passage à Gilze-Rijen du train de charbon 69255, tracté par la Class 66 n° 561-5 de MRCE. La rame est entièrement composée d'anciens wagons Falns 1000F9 de la SNCB. *Jean-Luc VANDERHAEGEN.*





Ci-dessus ↑
 Une rame complète de wagons auto-déchargeurs Falns, dont certains ex. SNCB sont reconnaissables à l'ancienne livrée verte B-Cargo. Le train est remorqué par la locomotive double (Bo'Bo' + Bo'Bo)' 131 043 + 143 044 des Chemins de fer slovaques, qui possèdent 50 machines de ce type, construites de 1980 à 1982 par Skoda et numérotées à l'origine E 479.1001 à 1100 aux CSD (ex. Chemins de fer tchécoslovaques). Ces engins (3000 V continu, 4480 kW), d'une masse totale de 170 t, longs de 34,540 m et dont la vitesse maximale est limitée à 100 km/h, sont affectés au dépôt de Spišská Nova Ves; ils assurent la majeure partie du trafic marchandises sur la magistrale nord du réseau (Ostrzava - Poprad - Kosice). Vitkovce, 15 juin 2006.
 Michel HANSENS.

Voici deux autres photos de wagons ex. SNCB. Il s'agit de deux Shimms type SNCB 3614D4 transport de coils. Ils sont réimmatriculés aux Chemins de fer slovaques (SK) et appartiennent à Cargo SK qui les louent à NACCO AX Benet. Tous deux arborent toujours la décoration verte de B-Cargo, mais ont perdu partiellement ou entièrement leurs inscriptions SNCB.

PHOTO 75-41 ↑ Le Shimms 31 56 SK Cargo SK 4768 063-8. On remarquera le logo B-Cargo ayant perdu son B.

PHOTO 75-42 → Le Shimms 31 56 SK Cargo SK 4768 032-3. Wilcyska (Pologne), 21 juillet 2006. Yves STEENEBRUGGEN.



Les travaux sur la LGV 3 en images

→ La pose de la voie et le ballastage de la LGV 3 sont bien avancés sur la section Chênée - Ayeneux. Le 7 juin, un train de ballast encadré par trois locomotives, dont deux en tête, va s'engouffrer dans le tunnel de Soumagne. Afin de diminuer la poussière lors du ballastage dans le tunnel, un dispositif de mouillage installé sur un portique surplombant les voies a été placé à l'entrée du tunnel, ici visible sur la photo au-dessus de la cabine de la 5403.

Georgy LEJEUNE.



→ Le 28 juin 2006, un train de ballast remorqué par les 5313 et 5403 débouche du tunnel de Soumagne à Ayeneux, et circule sur une voie fraîchement posée. On voit à hauteur du troisième wagon, l'aiguille qui permet d'accéder à la base de travaux, qui se trouve à gauche.

Michel HANSSSENS.



↓ Le 26 juin 2006, l'ICE 16 Frankfurt/Main - Bruxelles-Midi passe à hauteur de la bifurcation de Hammerbrücke à Astenet. Cette bifurcation, posée le 9 juin, permet de relier la LGV 3 (voies à l'avant plan) à la ligne 37.

Michel HANSSSENS.



Abris de Groenendael

Le superbe abri pour voyageurs situé à Groenendael sur le quai vers Bruxelles, et dont nous avons parlé dans EL 74 page 62, survivra aux travaux du RER. Il sera en effet déplacé. Une très bonne nouvelle donc. Grâce à notre action ?

Courbe de Gentboog

Les travaux de construction de la nouvelle courbe de "Gentboog" (courbe de Gand) ont débuté au mois d'août. Cette courbe permettra de relier la ligne 10 (ligne industrielle reliant Zwijndrecht à Kallo, donnant accès aux installations ferroviaires de la partie du port d'Antwerpen située sur la Rive gauche de l'Escaut) à la ligne 59 à Melsele, de façon à ce que les trains venant de la Rive gauche puissent rejoindre la ligne 59 en direction de Gent et poursuivre vers Zeebrugge et le nord de la France.

Aujourd'hui, ces trains sont obligés de rejoindre d'abord Antwerpen-Schijnpoort ou Antwerpen-Noord via le tunnel Kennedy sous l'Escaut, effectuer un changement de front et refaire le chemin en sens inverse via le tunnel Kennedy avant de prendre la direction de Gent.

L'investissement total s'élève à € 4,36 millions. La mise en service est prévue en 2008.

➤ Nouvelle ligne 36 entre Bruxelles-Nord et Haren

PHOTO 75-43 Le 5 août 2006, un train d'électrification opérait sur la nouvelle ligne 36N entre Bruxelles-Nord et Haren, ici à Schaerbeek. Cette section de ligne sera mise en service pour le mois de décembre prochain. Geert PACKET.

Le 27 juin 2006, un train de ballast remorqué par les 6256 et 6253 travaillait sur la nouvelle ligne 36N à hauteur de l'atelier de Schaerbeek visible en contrebas à gauche. Simon DERIDDER.

Courbe de raccord lignes 36/35

→ L'aiguillage de jonction avec la ligne 35 a été posé au début du mois de juillet. Il ne reste plus qu'à électrifier la ligne pour sa mise en service en décembre. Dans un premier temps, elles ne verra circuler que quatre trains P (voir page 50). A gauche : les deux voies de la ligne 35 vers Leuven, au milieu : la nouvelle courbe; à gauche, les deux voies de la courbe de raccord entre les lignes 53 et 35. Holsbeek, 12 juillet 2006. Jean-Luc VANDERHAEGEN.



Les retards indemnisés

Depuis le 1er septembre, la SNCB indemnise les voyageurs victimes de retard. Ne seront toutefois pris en compte que les retards fréquents d'au moins 15 minutes sur une même ligne et les retards de plus de 2 heures. Ainsi, le voyageur qui subi au moins 25 retards de 15 minutes ou plus sur une même ligne en un semestre peut introduire auprès du Service Central Clientèle une demande d'indemnisation. Le dédommagement s'effectuera au moyen d'un bon d'une valeur équivalent à 10% du prix des trajets sur lesquels les retards ont été enregistrés. A partir de 2 heures de retard, la compensation sera équivalente à 50% du billet. De nombreux organismes de défense des consommateurs ont réagi très négativement à ces conditions jugées beaucoup trop excessives, sur un réseau où la plus grande majorité des trajets est inférieur à 60 min. De plus, il n'est pas réaliste de contraindre les voyageurs à tenir une comptabilité précise de la durée des retards subis pendant 6 mois.

Le soleil et le train

Le soleil caniculaire de ce mois de juillet a dopé les départs vers la côte belge, si bien que le record de juillet 2003 (718 000 voyageurs), a été battu avec 735 000 voyageurs qui ont utilisé le train pour se rendre vers le littoral belge. Pendant les week-ends, 286.000 voyageurs ont été transportés vers la Côte. La gare la plus fréquentée reste immanquablement Oostende avec 380.000 voyageurs arrivés (plus de 52% des voyageurs de la Côte). Blankenberge arrive derrière avec 245 000 voyageurs. La SNCB avait prévu les moyens pour faire face à cet apport de clientèle :

- l'offre de base IC, IR et L qui relie les principales villes du pays aux gares côtières sont au nombre de 213 par jour de semaine et 183 les samedis, dimanches et jours fériés. La capacité de ces trains était renforcée;
- les trains touristiques ne circulant qu'en période estivale, étaient au nombre de 72 par jour de semaine et 84 par jour de week-end;
- 247 trains supplémentaires ont été mis en marche chaque fois que les conditions météorologiques étaient annoncées favorables.

Paiement dans les trains par carte bancaire

L'ordinateur portable "Ibis" équipant depuis 2004 les accompagnateurs de train, offre maintenant la possibilité aux voyageurs de payer leur billet à bord du train avec une carte de crédit Visa ou Mastercard.



Nouveau trafic de bois

Un nouveau trafic de grumes en provenance de Lituanie a démarré à titre d'essai entre le port d'Oostende et l'usine BURGO-Ardenne d'Harnoncourt (Virton). Le 2 août 2006, la 7798 manoeuvrait des wagons des types Roos 3414E4 et 3514E5 spécialisés pour le transports de grumes.
Nico VANDEBUER.



Même si les voyageurs doivent être en possession d'un titre de transport valable avant de monter à bord d'un train, il existe des situations où les billets doivent être délivrés par le personnel de bord : embarquement dans un point d'arrêt non gardé, guichet fermé, changement de destination, surclassement, etc. Cette nouvelle adaptation est un grand pas en avant, tant pour l'accompagnateur que pour le voyageur, le problème de restitution de monnaie étant résolu. En théorie, le paiement par carte bancaire Bancontact/Mister Cash est possible. Toutefois, ce système de paiement nécessite une liaison téléphonique permanente pendant le temps de la transaction, liaison qui ne peut actuellement être garantie.

La SNCB émettra le 7 octobre prochain une nouvelle série de timbres avec pour thème le 40e anniversaire de la fin de la vapeur sur le réseau. Prix : € 9.
Info : filatelistisch.centrum@b-holding.be



Le 18 juillet, le train de mesure Systemtechnik München a parcouru la section frontalière entre Aachen West et Montzen. Il circula vers Montzen avec la voiture de mesure en tête, laquelle, munie d'une cabine de conduite, était poussée par la 225 025.

Passage du train à Gemmenich.

Michel DE ESCH.

La SNCB cède ABX à 3i

Le 3 août, la SNCB-Holding a cédé toutes ses parts du groupe **ABX LOGISTICS Worldwide** à la société britannique de financement **3i**. Conclue au prix de € 10 millions pour les parts, cette cession va de pair avec un investissement par **3i** d'un montant de € 80 millions dans **ABX LOGISTICS**. Elle met le point final au long processus nécessaire pour réaliser la vente prévue d'**ABX LOGISTICS Worldwide**.

La SNCB avait constitué **ABX LOGISTICS** entre 1998 et 2001, par le biais de l'acquisition d'une série de sociétés réparties dans le monde entier, toutes actives dans le secteur du transport et de la logistique. Des restructurations nécessaires et profondes furent menées à partir de 2003, en même temps qu'était constitué **ABX LOGISTICS Worldwide**. Cette dernière société est active dans 100 pays, et appartient au top douze mondial des entreprises de transport et de distribution de marchandises par route, air et mer. Le groupe emploie environ 10.000 personnes et réalise un chiffre d'affaires de € 2,5 milliards.

En 2004, la SNCB décidait de se recentrer sur son activité de base et de rechercher un partenaire qui pourrait investir de nouveaux capitaux dans **ABX LOGISTICS Worldwide**. Le 7 décembre 2005, la Commission européenne autorisa une augmentation de capital d'**ABX LOGISTICS Worldwide** par la SNCB-Holding pour un montant de € 176 millions, avec toutefois l'obligation de céder **ABX LOGISTICS** à un tiers avant la fin de 2006. Un période intense de recherche de candidat a conduit le 9 juin dernier à un accord entre la SNCB Holding et le repreneur **3i**, qui doit, parallèlement, investir € 80 millions dans la société. L'accord de cession prévoit en outre que le centre de décision du groupe reste encore en Belgique pendant 4 ans.

Les activités de distribution locale par route en Belgique (représentant environ 3 % du chiffre d'affaires) restent pour le moment entre les mains du Groupe SNCB. Ces activités, rentables depuis près de 10 ans, ne cadrent plus avec l'activité de base du groupe **ABX LOGISTICS Worldwide**, axée sur le transport de fret international (par air, mer et route). Elles seront donc cédées avant le 31 décembre à un autre partenaire.

Le Groupe SNCB se sépare ainsi de sa filiale routière **ABX** qui, au contraire de SNCB-Colis, n'utilisait aucun moyen ferroviaire pour ses transports.



Détournements en série de l'EN 242-243

Lors de la pose de la nouvelle bifurcation qui permettra à la LGV 3 de se raccorder à la ligne 37 peu avant le Hammerbrücke, les EN 242-243 Berlin ↔ Paris ont été détournés via Aachen West - Montzen - Visé et Liège, tractés par deux 55 bleues. Le 9 juin 2006, vers 05.15, passage à Visé du 242 Berlin - Paris.

Michel HANSENS.

A la suite de l'interruption totale du trafic entre Quévry et Aulnoye à la suite d'une collision d'un camion avec un train dans les environs de Feignies (F), les EN 242 et 243 ont dû être déviés entre Braine-le-Comte et Aulnoye via Manage - Luttre - Marchienne-au-Pont - Erquelinnes et Jeumont. Voici le 242 Berlin - Paris à son arrivée en gare de Jeumont. La 2706 cèdera le relais à la 115017 de la SNCF.

Serge HOOGSTEYN.



Les changements d'horaires au 10 décembre 2006

Améliorations nombreuses, augmentation de 2,2 % de l'offre, adaptations, gains de temps et réouvertures de lignes sont au menu du nouvel horaire qui entrera en application le 10 décembre prochain.

Trois nouvelles sections de lignes seront mises en service, entraînant chacune des améliorations sensibles au niveau des temps de parcours :

- la nouvelle ligne 36 entre Bruxelles-Nord et Haren permettra une exploitation à quatre voies du tronçon Bruxelles - Leuven;
- la nouvelle ligne 96 entre Ruisbroek et Bruxelles-Midi autorisera de quatre à sept (!) voies exploitables entre Halle et Bruxelles;
- la nouvelle courbe de raccord Holsbeek - Wilsela entre les lignes 36 et 35 vers Aarschot (voir EL 74 page 44) évitera un changement de front aux trains Hasselt - Bruxelles.

Nouveaux trains

Bruxelles-Liège

En plus des IC A Oostende - Eupen et des IC-F Quiévrain - Liège, une troisième relation IC sera instaurée toutes les heures (entre 06.00 et 18.00) entre Bruxelles et Liège via la LGV 2, sans aucun arrêt entre Bruxelles-Nord et Liège. Elle sera prolongée jusque Maastricht - en remplacement des trains cadencés de la relation L Liège - Maastricht actuelle, avec arrêts à Bressoux et Visé.

Cette relation a été souhaitée par la ville de Maastricht; elle nécessite toutefois l'homologation des locos série 13 pour la circulation sur le tronçon frontalier entre Visé et Maastricht, démarche actuellement en cours.

Les trains seront assurés par des rames réversibles de voitures I11 et locomotives série 13. La relation Gouvy - Bruxelles (P7444/8444 renumérotée 3027/3017) sera intégrée dans cette relation et marquera un arrêt supplémentaire à Ans (le 3027 en provenance de Gouvy desservira Ans à 06.43; au retour le 3017 arrivera à Ans à 18.17). Ces trains circuleront avec la cadence suivante :



Bruxelles-Midi	↓ xx.24	↑ xx.36
Bruxelles-Central :	↓ xx.27/28	↑ xx.32/33
Bruxelles-Nord :	↓ xx.31/33	↑ xx.27/29
Liège-Guillemins	↓ xx.24/26	↑ xx.34/36
Maastricht	↓ xx.53	↑ xx.07

Bruxelles-Hasselt

Quatre nouveaux trains P circuleront entre Tongeren / Hasselt et Bruxelles; certains seront sans arrêt entre Hasselt et Bruxelles-Nord et tous emprunteront la nouvelle courbe de raccord entre les lignes 35 et 36 :

P 7305/8305

Tongeren	-	↑ 17.38
Bilzen	-	↑ 17.29
Diepenbeek	-	↑ 17.23
Hasselt	↓ 06.18	↑ 17.15/17
Diest	↓ 06.31/32	↑ 17.01/02
Aarschot	↓ 06.43/45	↑ 16.49/51
Bruxelles-Nord	↓ 07.12/15	↑ 16.21/24
Bruxelles-Central	↓ 07.18/19	↑ 16.17/18
Bruxelles-Midi	↓ 07.22	↑ 16.14

P 7306/8306

Tongeren	↓ 06.36	-
Bilzen	↓ 06.45	-
Diepenbeek	↓ 06.51	-
Hasselt	↓ 06.57/59	↑ 18.02
Diest	↓ 07.12/13	↑ 17.48/49
Aarschot	↓ 07.24/26	↑ 17.35/37
Bruxelles-Nord	↓ 07.54/56	↑ 17.02/05
Bruxelles-Central	↓ 07.59/08.00	↑ 16.58/59
Bruxelles-Midi	↓ 08.03	↑ 16.55

P 7307/8307

Hasselt	↓ 07.18	↑ 18.42
Diest	↓ 07.32/33	↑ 18.28/29
Aarschot	↓ 07.43/45	↑ 18.15/17
Bruxelles-Nord	↓ 08.12/16	↑ 17.46/48
Bruxelles-Central	↓ 08.19/20	↑ 17.42/43
Bruxelles-Midi	↓ 08.23	↑ 17.39

P 7308/8308

Landen	↓ 07.37	-
Sint-Truiden	↓ 07.46/47	-
Alken	↓ 07.55	-
Tongeren	-	↑ 19.25
Bilzen	-	↑ 19.16
Diepenbeek	--	↑ 19.10
Hasselt	↓ 08.01/02	↑ 19.02/04
Bruxelles-Nord	↓ 08.52/54	↑ 18.12/13
Bruxelles-Central	↓ 08.57/58	↑ 18.08/09
Bruxelles-Midi	↓ 09.01	↑ 18.05

Le nouveau train P7520 circulera entre Mouscron (06.00) et Bruxelles via Mons. Il desservira toutes les gares entre Tournai et Mons (07.19/21), puis sera direct jusqu'à Bruxelles-Midi (07.56). Au retour (P8520) : Brux. 17.03 - Mons 17.39 - Tournai 18.38.

Un nouveau train P Kortrijk - Bruxelles desservira les gares de Vichte, Anzegem, Oudenaarde et Zottegem, puis ne fera plus aucun arrêt jusqu'à Bruxelles-Midi.

Un second train local circulera toutes les heures du lundi au vendredi entre Braine-le-Comte et Bruxelles - ce qui porte à cinq le nombre de trains par heure sur cette relation ! -, avec prolongation vers Leuven, selon la cadence suivante :

Braine-le-Comte	↓ xx.11	↑ xx.49
Bruxelles-Midi	↓ xx.47/50	↑ xx.10/13
Leuven	↓ xx.37	↑ xx.23

PHOTO 75-44 Le 12 juin 2006, à la suite d'une rupture de caténaire sur la ligne 50A à la bifurcation de Sint-Katherina-Lombeek, tous les trains durent être détournés au départ de Bruxelles-Midi par les lignes 28 et 50 jusqu'à Denderleeuw. Passage du P7006 Schaerbeek - Oostende à Jette. Geert PAKET.

Relations modifiées

● Les *CityRail* Bruxelles - Lessines / Geraardsbergen avec scission à Enghien sont remplacés par deux relations distinctes : Dendermonde - Bruxelles - Enghien - Geraardsbergen, et Antwerpen - Bruxelles - Ath - Geraardsbergen. Les deux relations desservent toutes les gares entre Halle et Geraardsbergen. Les voyageurs d'Enghien bénéficient ainsi d'un troisième train vers Bruxelles, avec à la clé un gain de 10 minutes. Voici les cadences de ces relations (uniquement les gares importantes) :

Geraardsbergen	↓ xx.20	↑ xx.40
Ath	↓ xx.42/44	↑ xx.16/18
Enghien	↓ xx.00/01	↑ xx.59/00
Bruxelles-Midi	↓ xx.22/24	↑ xx.36/38
Antwerpen-Centraal	↓ xx.37	↑ xx.23

Geraardsbergen	↓ xx.54	↑ xx.06
Enghien	↓ xx.12/14	↑ xx.46/48
Bruxelles-Midi	↓ xx.37/39	↑ xx.21/23
Dendermonde	↓ xx.27	↑ xx.33

● Les IR-g Turnhout - Bruxelles - Manage sont limités à Bruxelles-Midi et assurés par des rames de M6. La desserte de Bruxelles - Manage est assurée d'une part par la nouvelle relation locale entre Braine-le-Comte et Leuven, tandis qu'une navette circulera entre Braine-le-Comte et Manage.

● Le week-end, une nouvelle relation IR-l est instaurée entre Binche et Bruxelles-Nord, en remplacement de la relation actuelle. Elle circule selon le cadencement suivant :

Binche	↓ xx.35	↑ xx.25
La Louvière-Sud	↓ xx.47/49	↑ xx.11/13
Braine-le-Comte	↓ xx.09/10	↑ xx.50/51
Bruxelles-Midi	↓ xx.34/38	↑ xx.22/26
Bruxelles-Nord	↓ xx.46	↑ xx.14

Parallèlement, un train omnibus est mis en marche entre Braine-le-Comte et Leuven, en correspondance à Braine avec l'IR-j.

● Les IR-b Antwerpen-Centraal - Bruxelles - Nivelles sont limités à Bruxelles-Midi. La desserte Bruxelles-Midi - Nivelles est remplacée par une nouvelle relation Nivelles - Leuven via Bruxelles-National Aéroport.

Horaires modifiés

Les IC-E Tongeren - Knokke / Blankenberge circuleront à nouveau entre Leuven et Bruxelles via la ligne 36, avec un gain de 9 minutes.

Les IC-F Quiévrain - Liège et les trains à grande vitesse gagneront 3 minutes entre Halle et Bruxelles.

Réouverture au trafic voyageurs

Après quelques années de combat, le trafic voyageurs sera rétabli sur les lignes 165 entre Virton et Athus (- Luxembourg) et 167 Arlon - Athus (- Luxembourg), réservées actuellement au seul trafic marchandises; les derniers trains de voyageurs avaient roulé sur ces tronçons en 1988.

Le 20 juillet dernier, le gouvernement fédéral a en effet officiellement donné son feu vert pour la réouverture de ces lignes aux voyageurs, en s'engageant à couvrir le déficit d'exploitation annuel qui est estimé à €172.000.

Infrabel investira d'ici décembre 2006 une somme d'€ 1 million pour l'aménagement des quais d'Halanzy et d'Aubange (ligne 165), et de Messancy (ligne 171), tandis que le gouvernement wallon déblocuera une somme de € 200.000 pour l'aménagement de parkings autour ces trois points d'arrêt.

Le service des trains prévoit le prolongement toutes les deux heures de la relation actuelle Libramont - Virton jusque Arlon via Rodange (avec un tête-à-queue) et Athus; 6 trains de pointe des CFL entre Luxembourg et Virton; et huit trains de pointe SNCB entre Virton - Rodange - Athus - Arlon.

PHOTO 75-45 *Le seul train de voyageurs repris dans le roulement des locomotives de la série 26 est le P 7864 Quiévrain 07.46 - Mons 08.14 (assuré par une 26 uniquement du lundi au jeudi). Le 2 juin 2006, ce parcours était remorqué par la 2626, ici peu avant la gare de Boussu.*

Pierre HERBIET.





A la suite d'un bris de caténaire à Jemelle le 8 juillet 2006, l'EC 91 "Vauban" Bruxelles-Midi - Brig, dut être détourné par l'"Athus-Meuse" via Namur - Dinant - Bertrix - Virton - Athus - Arlon, et remorqué par la 1359. A Arlon, la 2024 qui était accouplée en queue de la rame, put poursuivre le trajet jusqu'à Luxembourg. Les deux photos montrent le passage du train dans l'ancienne gare de Pondrôme. Notons au passage qu'un effort a été enfin réalisé pour nettoyer les locomotives de la série 13... Michel HANSENS.





Une matinée sans 15 sur la ligne 42 !

Le 23 juin 2006, à la suite de l'indisponibilité des locomotives de la série 15, les deux services ont du être exceptionnellement assurés par des machines Diesel de la série 55 ! Ci-dessus, le P 4028 Gouvy - Liers est remorqué par la 5507 ATB et la 5510, cette dernière assurant l'alimentation électrique de la rame. Le train est photographié dans les environs de Cierreux.

Ci-dessous : c'est la 5526 ATB qui assura la traction du "train des écoliers" 7486 Gouvy - Trois-Ponts. On voit ici le retour à vide de la rame (Trois-Ponts 08.55 - Gouvy 09.10), au débouché du tunnel de Trois-Ponts.

Photos : Michel HANSENS.





Passage de l'Orient Express en Belgique

Le jeudi 13 juillet, la rame de l'Orient Express à transité par la Belgique pour se rendre à Amsterdam. C'est la 115050 qui a remorqué la rame au départ de Paris-Est jusqu'à la gare frontière de Quévy. La 2138 a ensuite pris le relais jusque Roosendaal. Le retour de la rame s'est déroulé le lundi 16 juillet.

PHOTO 75-46 ↗

PHOTO 75-47 →

Deux vues du relais de traction en gare de Quévy. La 115050 arbore l'ancienne livrée "multiservices" de la SNCF.

Pierre HERBIET.

PHOTO 75-48 ↓

Passage du train dans les environs de Ghlin. La rame était composée de 7 voitures.

Serge MARTIN.





PHOTO 75-49 *Après avoir terminé sa campagne d'essais en Belgique, la PRIMA 6000 fut renvoyée en France, à Tourcoing (voir page 39). Ici, son transfert de Saint-Ghislain à Monceau, derrière la 2328. Ghlin, 23 juin 2006.* Pierre HERBIET.

PHOTO 75-50 *Le 10 juillet 2006, les feux blancs de la 36.005 de la SNCF étaient défectueux lors de son passage à la frontière belge. Etant donné qu'il n'est pas autorisé de circuler sans aucun feu blanc allumé, la 2368 fut mise en tête du train de Mons à Antwerpen-Noord. Passage du 47805 Aulnoye 08.00 - Antwerpen-Noord 11.45 à Jurbise.* Pierre HERBIET.



Un beau spécial LUXAIR

Le 2 juillet 2006, la compagnie nationale d'aviation luxembourgeoise LUXAIR a organisé un train spécial au départ de Luxembourg à destination de Knokke, avec arrêt à Brugge. Le train était composé de sept voitures historiques du type Wegmann, dont la voiture "Rendez-Vous" et les deux fourgons "Vélos". La traction fut assurée sur tout le parcours par la 1818 des CFL.

Lors de son arrêt à Brugge, la 1608 fut accouplée en queue du train.

Arrivée à Knokke, la rame au complet, y compris la 1818 se retrouvant en queue, fut transférée à Brugge par la 1608, pour y être garée, nettoyée et réapprovisionnée en eau. La 1818 fut réaccouplée à l'autre extrémité du train.

C'est la 7808 qui ramena en fin d'après-midi le train à Knokke; la 1818 étant donc en queue de la rame.

Lors du retour vers Luxembourg, la 7808 fut décrochée à Brugge.



PHOTO 75-51 Arrivée du train Luxair à Bruxelles-Nord.

Simon DERIDDER.

VOIR EGALEMENT LES DEUX PHOTOS PUBLIEES SUR LA COUVERTURE ARRIERE

PHOTO 75-52 Passage du train LUXAIR à Heist. Il arrivera à Knokke quelques minutes plus tard. La rame est composée, dans l'ordre, d'une voiture Wegmann AB, de la voiture "Rendez-Vous", d'une seconde voiture AB, d'un fourgon Vélos, de deux voitures Wegmann B et du second fourgon Vélos. La 1608 accouplée en gare de Brugge se trouve en queue du train.

Julien Mulpas.





PHOTO 75-53 ↑
Passage de la rame vide à Heist lors de son transfert de Knokke à Brugge. La 1818 se trouve en fait en queue du train; la 1608 est en tête.
 Pierre HERBIET.

→ La 1608 en tête du train LUXAIR en gare de Knokke.
 Serge PLETGEN.



PHOTO 75-54 ↓
Passage du train LUXAIR à Heist, lors de son retour vers Luxembourg. La 7804 est toujours accouplée en queue du train et sera détachée à Brugge.
 Julien MULPAS.



PHOTO 75-55

Depuis 1883, le Diocèse d'Antwerpen organise des trains spéciaux de pèlerinage entre Turnhout et Lourdes. En raison des coûts beaucoup trop élevés et excessifs pour la location de la rame et du personnel, l'Antwerpse Diocesaane a décidé d'arrêter cette activité. Le tout dernier train vers Lourdes a ainsi quitté Turnhout le 13 juillet 2006. Notre photo montre le passage du train à Tienen, gare établie sur la ligne 19 Turnhout - Herentals. La rame est composée, dans l'ordre, de deux fourgons DMS et de dix voitures-ambulances de la SNCF.

Dans un an, une seconde voie sera posée dans cette gare, afin de pouvoir faire circuler deux relations par heure sur la ligne 19, une vers Bruxelles et une vers Antwerpen.

Kristof AVONDS.



Visite royale

La reine Beatrix des Pays-Bas, accompagnée de son fils le prince Willem-Alexander et de son épouse la princesse Maxima, a effectué une visite officielle de quatre jours en Belgique. Une visite à Liège était au programme le 22 juin, dernier jour du voyage. Pour s'y rendre, la reine et la famille royale belge ont embarqué à bord d'un train spécial au départ de Schaerbeek. Le convoi, composé de 6 voitures du type I11, était encadré par la 1343 côté Liège et la 1302 côté Bruxelles. Le train a été reçu sur la voie 3 de Schaerbeek. Etant donné que cette voie n'est pas directement accessible en venant de Bruxelles-Nord, la rame en provenance de l'atelier TGV de Forest, où elle a été soigneusement préparée, fut d'abord dirigée vers Bruxelles-Luxembourg où elle a dû rebrousser pour rejoindre Schaerbeek. A Liège, la rame fut renvoyée à vide vers Forest-Midi.

PHOTO 75-56 Le train royal en attente de départ en gare de Schaerbeek. La 1343 menant le convoi arbore le blason royal. J-L VDH.



Atlantis Cargo

Atlantis Cargo, une deux sociétés (avec *Rail & Tractions* de Raeren) née du démantèlement de *CFD-Locorem*, filiale de VFLI, a cessé ses activités. *Atlantis Cargo* était actif dans l'usine sidérurgique ALZ de Genk, où quatre de ses locomotives assuraient les manoeuvres : les 8450, 8462, 8503 et 8501. La 8462 avariée avait été démolie à Liège en février 2005; les trois autres locomotives ont été transférées de Genk à Deerlijk le 18 juillet, et démolies peu après par le ferrailleur Casier.

Les manoeuvres chez ALZ sont désormais assurées par IFB (*Inter-Ferry-Boats*) à l'aide des ex. 8247, 8249 et 8273 de la SNCB. De ce fait, la 9155 de "*Rail et Tractions*" qui était également engagée chez ALZ à Genk, a cessé ses activités sur ce site.



Arrivée à Deerlijk le 17 juillet 2006, des 8503, 8518 et 8450. Les machines sont encadrés par des wagons Smmns type 3000G7 utilisés en temps normal pour transporter des brames entre l'usine ALZ de Genk et le laminoir Carinox de Châtelet.

Les trois machines après leur arrivée sur le raccordement du ferrailleur Casier de Deerlijk.
Photos : Bruno MALFAIT.





PHOTO 75-57 Une seconde locomotive d'IFB (Inter-Ferry-Boats) est arrivée en juillet 2006 chez Kemira à Tertre; il s'agit de l'ex-9122 de la SNCB (Infra Mons). Sur notre photo, on la voit à gauche, en compagnie de l'ex. 9142. Pierre HERBIET, 14 juillet 2006.

PHOTO 75-58 Bientôt la fin des deux 60 aux Carrières de Wallers? Les Carrières de Wallers, qui possèdent les 6019 et 6086, envisagent de les arrêter au printemps 2007. Les trains de ballast circulant entre la carrière de Momignies et la gare d'Anor en France pourraient dans le futur être remorqués directement au départ de la carrière jusqu'aux chantiers de destination par des locomotives de SECO-Rail. Cette société de travaux de voies a pour cela commandé chez Vossloh une série de 20 locomotives du type G1206. Le 9 juin 2006, départ d'un train de Momignies vers Anor. A droite stationne une vénérable Trabant. Kristof AVONDS.



Metro de Caracas

Alstom construit et livre actuellement six rames pour la deuxième ligne de métro "Los Teques" à la ville de Caracas. Ces rames quadruples sont expédiées de l'usine de Belfort par camion jusqu'au port d'Antwerpen où elles sont chargées à bord d'un navire à destination de Puerto Cabello au Venezuela.

La vue ci-contre montre l'arrivée de deux voitures intermédiaires (type F n° 83003 et 83004) et d'une voiture-pilote (type E n° 81004) sur le quai 256 "P&O Ports". La quatrième voiture de la rame se trouve déjà dans les cales du navire.

Ci-dessous :

Il y a du métro dans l'air ! La première voiture-pilote (type E n° 81003) quitte le sol européen et, moyennant une grosse grue Gottwald et le savoir-faire des dockers du Port d'Antwerpen, va bientôt se poser dans une des cales du navire chilien "CCNI CHARGES". Photos Leonard PAULA, 11 juillet 2006.



La 5502 a été mise hors exploitation le 1er septembre 2006. Son moteur Diesel sera remplacé sur la 5532.

Le parc de locomotives de manoeuvres de *B-Cargo* a subi un nouveau remaniement le 3 juillet dernier. Au total, 13 machines ont été mises hors exploitation, dont 7 de la série 73 et 6 de la série 82. En outre, 19 engins ont été garés en parc : 8 de la série 73 et 11 de la série

82. En outre, les 8244, 8246 et 8273 ont été acquises par IFB.

La 7360 d'Infrabel a également été mise hors exploitation à Schaerbeek et remplacée par la 7338 qui se trouvait en parc à Stockem.

Le nombre d'engins subsistant en service dans ces deux séries ne cesse de fondre, puisque l'on ne compte plus que 22 série 73 et 38 série 82 en activité (chez B-Cargo). Pour la fin de l'année, il

serait question de liquider une trentaine de locomotives supplémentaires.

En traction électrique, il est prévu de réformer une douzaine de locomotives des séries 22 et 25, dont 6 au début du mois de septembre et 6 au mois de décembre. La fin approche donc à grand pas... Une grande partie d'entre elles pourrait toutefois reprendre du service auprès d'une société privée en Pologne.

7303

Constructeur : La Brugeoise et Nivelles

Livraison à la SNCB : 26-10-1965

Numérotation : 273.003 : 26-10-1965
7303 : 01-01-1971

Dépôts successifs : Monceau / Charleroi-Sud : 26-10-1965

Mise hors exploitation : 12-12-2004 (déstandardisation)

PHOTO 75-59

Châtelet, 3 mars 2004.
Jean-Luc VANDERHAEGEN



7304

Constructeur : La Brugeoise et Nivelles

Livraison à la SNCB : 29-10-1965

Numérotation : 232.004 : 29-10-1965
7304 : 01-01-1971

Dépôts successifs : Monceau / Charleroi-Sud : 29-10-1965

Mise hors exploitation : 12-12-2004 (déstandardisation)
vendue au CFV3V en 08-2005

PHOTO 75-60

Châtelet, 1er avril 2004.
Jean-Luc VANDERHAEGEN



7305

Constructeur : La Brugeoise et Nivelles

Livraison à la SNCB : 05-11-1965

Numérotation : 273.005 : 05-11-1965
7305 : 01-01-1971

Dépôts successifs : Monceau / Charleroi-Sud : 05-11-1965

Mise hors exploitation : 12-12-2004 (déstandardisation)

PHOTO 75-61

Châtelet, 1er avril 2004.
Jean-Luc VANDERHAEGEN



7309

Constructeur : La Brugeoise et Nivelles

Livraison à la SNCB : 07-12-1965

Numérotation : 273.009 : 07-12-1965
7309 : 01-01-1971

Dépôts successifs : Monceau / Charleroi-Sud : 07-12-1965

Mise hors exploitation : 12-12-2004 (déstandardisation)
vendue au *Train 1900* au Fond de Gras (L) en 03-2005

PHOTO 75-62 *Nivelles-Nord, 18 novembre 1985.*
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



7317

Constructeur : La Brugeoise et Nivelles

Livraison à la SNCB : 11-02-1966

Numérotation : 273.017 : 11-02-1966
7317 : 01-01-1971

Dépôts successifs : Monceau / Charleroi-Sud : 11-02-1966
Merelbeke : 01-07-2001
Charleroi-Sud : 14-12-2003

Mise hors exploitation : 12-12-2004 (déstandardisation)

PHOTO 75-63 *Saint-Ghislain, 3 août 2004.*
Pierre HERBIET.



7320

Constructeur : La Brugeoise et Nivelles

Livraison à la SNCB : 11-03-1966

Numérotation : 273.020 : 11-03-1966
7320 : 01-01-1971

Dépôts successifs : Monceau / Charleroi-Sud : 11-03-1966
Merelbeke : 01-03-2003
Charleroi-Sud : 14-12-2003

Mise hors exploitation : 12-12-2004 (déstandardisation)

PHOTO 75-64 *Marcinelle, 6 mars 2001.*
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



7322

Constructeur : La Brugeoise et Nivelles

Livraison à la SNCB : 28-03-1966

Numérotation : 273.022 : 28-03-1966
7322 : 01-01-1971

Dépôts successifs : Monceau / Charleroi-Sud : 28-03-1966

Mise hors exploitation : 12-12-2004 (déstandardisation)

PHOTO 75-65 *Châtelet, 6 mars 2001.*
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



il y a 50 ans ...



C'est à partir du 29 septembre 1956 que la "ligne du Luxembourg" (L161-162) fut exploitée dans son intégralité jusqu'à Luxembourg en traction électrique. Durant les jours précédents, des parcours d'essais furent mis en marche. Ainsi, le 24 septembre, un parcours de rodage de la caténaire parcourut la ligne; il était composé de quatre automotrices du type 54, menées en tête par la 228.051. Les deux pantographes de chaque automotrice sont levés. Le train est photographié entre Haversin et Hogne.

Photo : Bruno DEDONCKER, collection PFT.

PHOTO BD-237 *Soucieuse de renouveler une partie des voitures internationales dont certaines dataient d'avant guerre (I1), la SNCB testa en 1961 deux voitures prototypes du type I4. Cet essai déboucha sur la commande de 83 voitures, dont 18 A (type I4), 18 AB (type I4) et 45 voitures-couchettes (type I5). Les I4 furent livrées à partir de mai 1966. Gros plan sur la voiture de première classe 11.305 - cliché réalisé à Oostende le 28 mai 1966 - peu après sa livraison. Aujourd'hui, 22 voitures I4 circulent toujours en Serbie (voir EN LIGNES 47 page 36); toutes les autres sont démolies.*

Photo : Bruno DEDONCKER, collection PFT.

il y a 40 ans ...



il y a 25 ans ...



Une vue prise le 4 juillet 1981 à l'usine de la Brugeoise et Nivelles à Brugge. A cette époque, la BN s'affairait à la poursuite de la construction des nouvelles voitures du type M4, dont les livraisons avaient débuté en 1979 et s'étalèrent jusqu'en 1984, et des nouvelles motrices articulées BN pour la SNCV, dont 50 bidirectionnelles pour le réseau de Charleroi (6100 à 6149) et 50 unidirectionnelles pour le réseau de la Côte (6000 à 6049).

Pierre HERBIET.

PHOTO 75-66 *L'autorail Brossel 551.48 datant de 1939 et préservé par la SNCB fut entièrement restauré dans sa version d'origine en état de marche en 1986. En septembre 1986, il se rendait à vide à Mariembourg pour participer au traditionnel festival de la vapeur. Après avoir effectué quelques rares escapades, ce magnifique engin a malheureusement été garé à Leuven sans la moindre sortie depuis près de 20 ans. Quel dommage !*

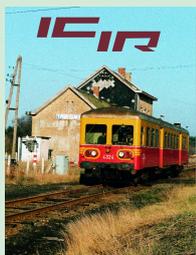
Pierre HERBIET.

il y a 20 ans ...



Livres

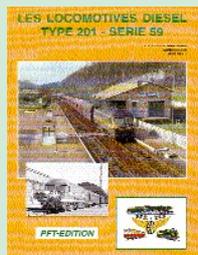
PFT-Editions



IC-IR 1984-2004

Le "Plan IC-IR" en image, avec toutes les gares supprimées ou rouvertes durant cette période.

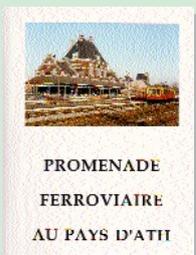
A4 - 216 pages
400 photos
€ 35,00 - 1250 g



LES LOCOMOTIVES DIESEL TYPE 201/SERIE 59

L'histoire complète des célèbres 59 de la SNCB.

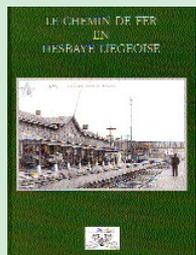
A4 - 280 pages
540 photos



PROMENADE FERROVIAIRE AU PAYS D'ATH

Description de toutes les lignes de l'étoile d'Ath.

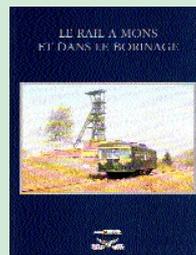
A4 - 268 pages
242 photos - 30 plans
€ 18,60 - 860 g



LE CHEMIN DE FER EN HESBAYE LIEGEOISE

Description et histoire des lignes 31, 32 et 36 (Liège-Haut-Pré - Waremme).

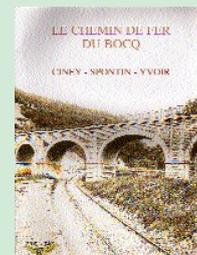
A4 - 168 pages
276 photos
€ 23,55 - 750 g



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.

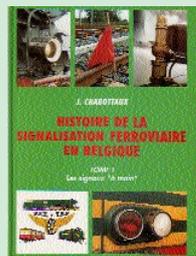
21 x 27 cm - couverture cartonnée - 127 photos N-B
€ 23,50 - 750 g



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 FERROVIAIRE EN BELGIQUE 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 FERROVIAIRE EN BELGIQUE 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



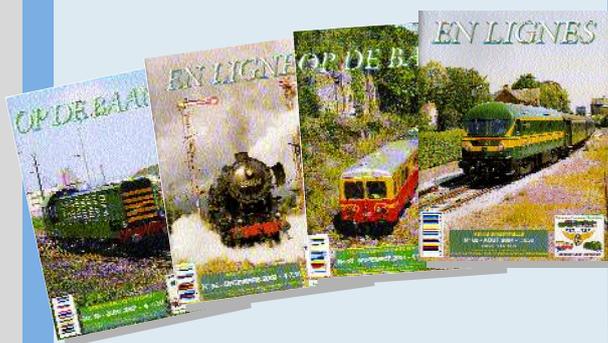
NOS CHEMINS DE FER 1

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

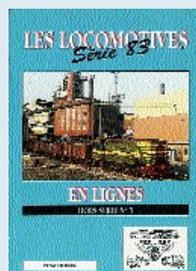
EN LIGNES

- abonnement 2006 (débuté au 01-01-2006)
 - 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 74 par numéro : € 8,50 260 g
- reliure pour EN LIGNES € 11,50 550 g

EN LIGNES - hors série

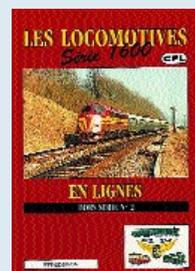


hors série n°1

LES LOCOMOTIVES SERIE 83

A4 - 50 pages
100 photos

€ 9,75 - 255 g

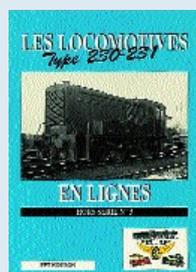


hors série n°2

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



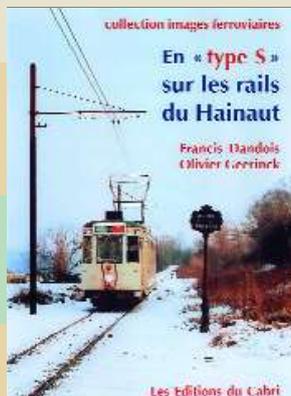
hors série n°4

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



NOUVEAUTÉ

“LES TYPES S DE LA SNCV”

**€ 39 - poids 750 g
communication : “type S”**

Photos

Photos EN LIGNES

Les photos publiées dans EN LIGNES et portant un numéro (par exemple PHOTO 75-24) peuvent être obtenues au format 10x15 cm en couleurs, sauf les numéros suivis de la mention NB (par exemple PHOTO 75-29 NB) qui sont des photos noir et blanc. ATTENTION : numéro(s) à préciser à la commande sur carte postale, lettre, courriel ou fax. Date limite de commande : le 28-11-2006; date de livraison: +/- 15-01-2007. 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° 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 (voir EN LIGNES 69) € 10,00 75 g
- N° 69 : Fourgons-générateurs voir (EN LIGNES 70) € 10,00 75 g
- N° 70 : Les voitures Wegmann CFL € 10,00 75 g
- N° 71 : La 2302 (voir EN LIGNES 72) € 10,00 75 g
- N° 72 : Trains TEE (voir EN LIGNES 73) € 10,00 75 g
- N° 73 : La 5117/5001 (voir EN LIGNES 74) € 10,00 75 g

PHOTO-THEME 74 : les 20 en vert

Prix : € 10 + frais de port (75 g.) Communication : PHOTO-THEME 74

- 74-01 : 2001 + marchandises à Bois-de-Nivelles
- 74-02 : 2002 + EC “Iris” dans la Forêt de Soignes
- 74-03 : 2004 + 2503 + marchandises à Holleken
- 74-04 : 2005 + M4 à Itterbeek
- 74-05 : 2011 + voitures K2 à Ottignies
- 74-06 : 2012 + marchandises à Lissewege
- 74-07 : 2018 à Merelbeke
- 74-08 : 2003 + marchandises à Groenendaal
- 74-09 : 2020 + voitures SNCF à Brugge
- 74-10 : 2023 + voitures M2 et M4 à Anderlecht

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

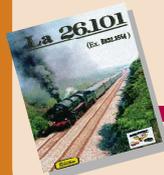
- Années disponibles : 1979, 1980, 1982-1989, 1991-1993, 1995, 1997, 1998, 2003, 2005 : par calendrier : € 5,00 750 g

□ **LOCO 2007 :**

VOIR PAGE 2

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'ÉPUISEMENT

