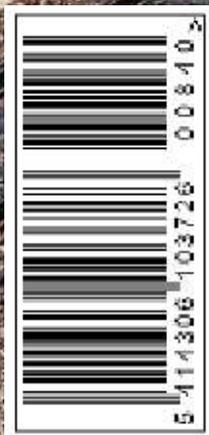


EN LIGNES



REVUE BIMESTRIELLE
N° 84 - AVRIL 2008 - € 8,50
SUISSE : 13,70 CHF
N° AGREATION : P501041 - BUREAU DE DEPÔT : 1180 BRUXELLES 18
EDITEUR RESPONSABLE : KOOB J-P, SQUARE VERGOTE 6, 1200 BRUXELLES

Patrimoine Ferroviaire et Tourisme



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



Toerisme en Spoorpatrimonium

Editorial

La saison a plutôt bien débuté pour le PFT : c'est en effet la première fois qu'une excursion est programmée en février, et en vapeur en plus ! L'idée de sortir notre 64.169 pour la "Saint-Valentrain" a permis de séduire un public différent des habitués de nos voyages, un repas à bord - on a servi 220 couverts ! - agrémentait les deux heures de voyage... à 40 à l'heure ! Une expérience à reconduire certainement...

Les nouvelles règles d'application pour nos circulations nous incitent à modifier quelque peu nos habitudes; ainsi, on "profite" des trois mois d'agrément du matériel pour effectuer un maximum de sorties : outre le "Saint-Valentrain", une promenade le long du Hoyoux, un affrètement pour un groupe de Hollandais et un tournage de film.

Parallèlement, la restauration du matériel se poursuit et, cerise sur le gâteau, le renouvellement partiel de la toiture de Saint-Ghislain est programmé pour le printemps.

2008 sera une grande année... pour les 20 ans du PFT !
Bonne lecture.



Petites annonces

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

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

A VENDRE : le PFT désire se séparer d'une collection presque complète et en bon état des revues "Rail et Traction" éditées par l'ARBAC à partir des années cinquante. La collection se compose de 140 revues parmi lesquelles manquent les numéros 94, 95, 96, 97, 121, 124 à 132 et 138 à 140. Faire offre à partir de € 100 par mail à bdieu@hotmail.com ou par ☎ au +32.(0)475/95.68.93.

A VENDRE : suite à un décès, une collection de trains miniatures. L'ensemble comprend des locomotives, wagons, rails, maquettes, de toutes marques : Märklin, Roco, Rivarossi, Faller, etc. Le prix de vente est € 5500. Pour tout renseignement, prendre contact au ☎ 0473/38.18.55.

Rectifications

EN LIGNES 83

page 53 : l'article fait référence à un transport de pulpes; il faut lire: **de sucre cristallisé en vrac en wagons-citernes "Sitta"**.

P.T.V.F.

La nouvelle saison du *Petit Train à Vapeur de Forest* débutera les 19 et 20 avril 2008. A cette occasion, une grande fête de la vapeur aura lieu.

Renseignements : PTVF, Chaussée de Neerstalle 323B, B-1190 Bruxelles
☎ +32(0)2 376 69 96

RECHERCHE : indicateurs SNCB des années 1938 ou 1939, 1942 et 1948/1950. Contacter Martin DENYS, de Quirinlaan, 2 1560 HOEILAART.

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.

PFT-agenda

- **Le samedi 29 mars** : navette Statte - Marchin avec la P8 (64.169).
- **Le samedi 26 avril** : grande bourse d'échange à Saint-Ghislain
- **Le samedi 10 mai** : voyage PFT.
- **Le samedi 28 juin** : voyage PFT
- **Prochaines circulation sur la ligne 128** : 30 mars, 6 avril, 11 et 12 mai.

Saint-Ghislain

Grande bourse d'échange

La prochaine bourse d'échange sera organisée le **samedi 26 avril 2008**

AS.MO.CO

L'AS.MO.CO. organise le 13 avril 2008 de 9h à 13h en la salle St. Raphaël à Aywaille sa 54e Bourse internationale : trains miniatures, voitures, jouets anciens. **INFOS** : ☎ et FAX : +32.(0)4/368.50.16 en soirée.

EN LIGNES

Revue bimestrielle éditée par l'ASBL

PFT

PATRIMOINE FERROVIAIRE ET TOURISME



Rédacteur en chef : Jean-Luc VANDERHAEGEN.

Comité de rédaction

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

Remerciements (par ordre alphabétique)

Patrice AIROLDI, Alessandro ALBE, Christian AUQUIERE, Dr Gunther BARTHS, Armand BEERLANDT, William BOECKX, Christophe BISE, Roger CRIKELAIRE, Michel DE ESCH, Freddy DELARBRE, Wim DE RIDDER, Michel DUHAUT, Daniel FRIEDERIECHS, Philippe GOUSSET, Michel HANSENS, Laurent JOSEPH, Gilbert LAURENT, Tommy, MAEREMANS, Bruno MALFAIT, Tomas MEYER-EPPLE, Thierry NICOLAS, Alain NOUILLATELAS, Charles OCSINBERG, Christian RUQUOY, Michel SIMAR, Guy SMETZ, la SNCB, Yves STEENE-BRUGGEN, Daniel THIELEMANS, Armand THONET, Emiel VAN DEN BOSCHE, Christian VANHECK, Tim VAN ROOY.

EN LIGNES

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

Adresse

PFT-asbl - Boîte Postale 40 - B-7000 MONS 1 - Belgique
☎ GSM : +32.(0)473/39.35.54 FAX : +32.(0)65/66.45.41
✉ inform@pftsp.be Internet : www.pftsp.be

Numéro de TVA : BE 435.339.562

Abonnement 2008

Pour recevoir "EN LIGNES" 6 fois par an, il suffit de verser une cotisation annuelle de € 36 (étranger : € 42) selon les modalités de paiement reprises ci-dessous, en mentionnant : "ABO 2008". L'abonnement débute avec le premier numéro de l'année, quelle que soit la date de l'abonnement.

Modalités de paiement

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

Changement d'adresse

Il suffit de nous envoyer vos nouvelles coordonnées.

Courrier

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

Restauration du matériel

Les personnes 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

COUVERTURE AVANT

PHOTO 84-01 Le 19 août 1983, le 4314 assurant un omnibus Dinant - Bertrix débouche du tunnel de Pondrôme. A la sortie du tunnel, on remarque le signal avertisseur mécanique surbaissé répétant le signal d'entrée de la gare de Pondrôme.
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



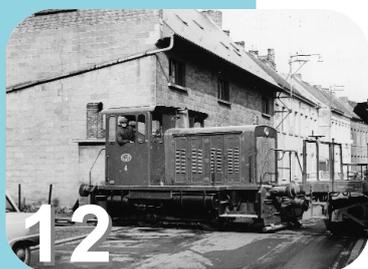
EN LIGNES 84 - avril 2008

sommaire



8

Images de Géorgie



12

Les carrières CUP - 2ème partie -



38

Grande vague de démolition



44

La fin des I10 en orange

2 PFT-Service - Editorial

4 News PFT

6 Chemin de Fer du Bocq

8 Images de Géorgie

12 Les Carrières CUP

12 les wagons des carrières

19 la traversée Tacquenier

20 Actualité étrangère

20 News Pays-Bas

24 Telex

26 News France

28 News Allemagne

30 Telex

32 Actualité belge

32 locomotives électriques

37 locomotives Diesel

38 grande vague de démolitions

40 automotrices - autorails

40 TGV

42 voitures - wagons

44 fin des I10 orange

48 démontage de la Vennbahn

50 divers

52 nouvelles de la STIB

53 sociétés privées

54 fiches de radiations

56 matériel belge en Italie

59 Il y a ...

62 Hier - Aujourd'hui

64 La voiture 47.306

66 PFT-Boutique

COUVERTURE ARRIERE

La TRAXX 186 125 en tête du 48563 Antwerpen-Noord - Montzen, à Antwerpen-Noorderdookken, le 11 mars 2008, lors d'un parcours d'écolage. La 2021 se trouve en seconde position. Wim DE RIDDER

PHOTO 84-03

Le 13 janvier, passage du Bergland Express à Schaerbeek, exceptionnellement remorqué par les 5529 et 5519. Tommy MAEREMANS.



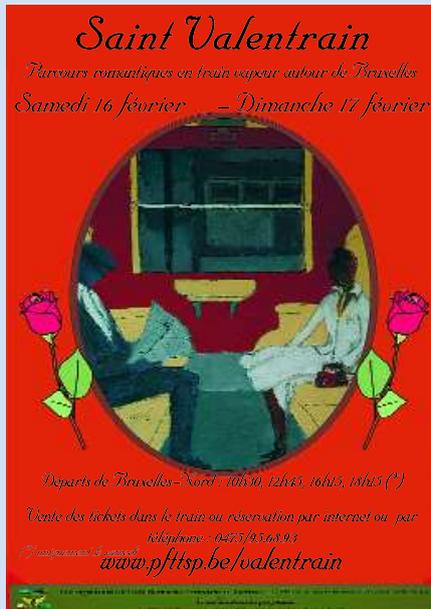


Voyages

La nouvelle réglementation imposée en 2007 tant à la SNCB-Holding qu'aux associations touristiques a maintenant trouvé sa vitesse de croisière et les procédures ont été assimilées. Les voyages ont donc pu recommencer...

Pour la première fois en vingt ans, le PFT a proposé aux amateurs et au grand public une sortie originale, puisqu'il s'agissait de convaincre les amoureux (du rail et les autres...) de fêter la Saint-Valentin dans des voitures de 1^e classe remorquées par une vénérable locomotive à vapeur. Ce sont donc la 64.169, les deux voitures-buffets, deux voitures K du PFT et deux voitures K de la SNCB-Holding qui ont été alignées pour assurer par sept fois un départ de Bruxelles-Nord, sur deux jours.

PHOTO 84-70 Le samedi 16 février, le "Saint-Valentrain" d'après-midi passe à hauteur de l'ancienne gare de formation de Schaerbeek-Josaphat. Quatre des sept parcours étaient programmés, au départ de Bruxelles-Nord, par Schaerbeek-Formation, Haren, Mérode, Delta, Etterbeek, Schuman et Jette (pour virer le train...). La 6077 se trouve en queue au cas où...



Pas moins de trois cents places avaient été réservées; deux-cents vingt repas chauds ont été servis, auxquels il faut ajouter une trentaine d'apéritifs et de desserts. Un beau succès qui ne demandera sans doute qu'à être répété !

Dans la foulée de ces deux journées, la même rame a été affrétée par une production cinématographique pour une séquence du long métrage "Françoise Dolto". Pour ce faire, le train a circulé, le 1^{er} mars, entre Schaerbeek et Quenast puis Clabecq.

Matériel

Outre l'entretien courant du matériel à Schaerbeek et Saint-Ghislain, les restaurations progressent sur plusieurs engins : à Schaerbeek, la voiture M1 nécessaire à un affrètement les 12 et 13 avril retrouve son lustre d'antan. La 5183, en travaux depuis plus d'un an, reçoit ses couches de peinture finales. A Saint-Ghislain, la 5941, dont une des parois a été abîmée, a déjà reçu une couche d'antirouille, tandis que les premiers beaux jours verront la mise en peinture de la 9209. Le 4506, qui assurera le service planton sur la ligne 128, est rafraîchi pour la saison.

Si le travail sur le matériel vous intéresse, contactez Pierre Herbiet au +32.(0)473/39.35.54.

Photo Christian DOSOGNE / PFT.





Au total, deux-cents vingt repas chauds ont été servis dans nos "Saint-Valentain", service très apprécié des voyageurs.
Photo PFT.



PHOTO 84-90 Le 1er mars, notre P8 fut affrétée pour le tournage d'un film, ici à Clabecq. Nous y reviendrons plus en détails dans notre prochain numéro. Photo PFT.

Musée du rail

Les bénévoles ne chôment pas au Musée du rail ! Au niveau du matériel, en complément de l'article précédent, la 202.020 est à nouveau opérationnelle et les travaux à la deuxième voiture M1 ont été entamés. Les travaux d'égalisation du sol, du classement et du tri des pièces détachées se poursuivent inlassablement.

Les modélistes s'activent également sur leurs réseaux miniatures, avec la construction d'une gare "fantôme" et la mise en place définitive de la reproduction de la gare de Thulin.

Les travaux du bar et de la cuisine se terminent, ce qui va permettre de poursuivre la construction du plafond de la grande salle de l'étage.

Enfin, grâce à vous, nous avons pu commander l'entreprise chargée de refaire la toiture des voies 1 et 2 de l'atelier.

Vos dons reçus par le biais de la Fondation Roi Baudouin - plus de € 30.000 à ce jour ! - nous permettent d'entamer ce travail onéreux, dont la mise en oeuvre est prévue pour le mois de mai. A l'issue, deux voies supplémentaires seront disponibles pour l'exposition de notre collection. Vous êtes convaincus que vos dons sont utilisés à bon escient ? Nous vous rappelons les modalités pour nous aider financièrement...

LE MUSÉE DU RAIL ET LA FONDATION ROI BAUDOIN

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

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

De nombreux travaux ont déjà pu être effectués grâce au soutien financier des donateurs, comme la sécurisation du lieu, le remplacement de volets mécaniques, le remplacement de boiseries extérieures, le renouvellement de la toiture du bâtiment principal. Le prochain objectif est l'aménagement de la boutique et le renouvellement de la toiture des voies 1 et 2.

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

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

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



Chemin de Fer du Bocq

La saison 2007 se sera terminée en beauté avec l'autorail de Saint Nicolas qui a rencontré toutes les attentes des participants...

Les travaux d'entretien de l'infrastructure ont repris, avec le remplacement de traverses supplémentaire entre Spontin-Sources et Dorinne-Durnal, la mise en service du cul de sac de Spontin, le peignage de la voûte du tunnel de Spontin et l'élagage de la végétation dans la tranchée de Sovet.

Parallèlement à cela, les bénévoles ont également effectué l'entretien du matériel moteur et du petit matériel disponible sur la ligne durant l'hiver, notamment la débroussailleuse, l'autorail ES, le 4605, la grue rail-route et le locotracteur Cockerill de Haut-le-Wastia, dont la remise en état - on devrait plutôt parler d'une résurrection - se poursuit.

La demande pour les circulations de groupes étant de plus en plus forte, un certain ralentissement des activités de prolongation de la ligne vers Yvoir est imposé pour que les bénévoles puissent assurer ces circulations. Pour continuer à développer le *Chemin de Fer du Bocq*, nous recherchons tou-



A Spontin, les travaux de parachèvement de l'évitement mis en service en 2007 se sont poursuivis durant l'hiver, avec la pose d'une voie en impasse qui permettra de stationner une locomotive ou un autorail de réserve durant les journées d'exploitation. Spontin, 6 janvier 2007. Photo PFT / Christian AUCQUIERE.

jours de nouveaux "camarades de jeux" ! Le travail sur la 128 vous intéresse ? Contactez Alain Defechereux au +32.(0)477/98.91.23.

Dans les prochains mois, une nouvelle voie de garage sera construite à Dorinne-Durnal pour permettre le garage des petits véhicules de service (lorries, grue, etc) et ainsi libérer l'évitement de cette gare.

Un nouvel engin d'entretien

Le PFT a racheté au printemps 2007 un véhicule "Custer" du service caténaire du District Centre (Bruxelles) (ES 706 - UIC 40 88 957 3 057-5 - type 9573A1 - construction 1973). Ce wagon est muni d'une nacelle télescopique pouvant s'élever à 14 mètres de hauteur et a une amplitude de 10 m sur le plan horizontal.

Ce véhicule peut se mouvoir par lui-même à très faible vitesse, grâce à un moteur hydraulique entraînant un essieu rétractable muni de pneus s'appuyant sur les rails. Il est équipé d'un moteur Diesel *Deutz* accouplé à une pompe hydraulique servant à l'alimentation des divers organes (nacelle, vérin et transmission) et à une génératrice 220 V (éclairage, phares, etc.).

Il sera non seulement utilisé sur la ligne 128 (travaux d'élagage, peignage des parois rocheuses et entretien des tunnels), mais également pour les travaux en hauteur dans l'abri musée de Saint-Ghislain.



PHOTO 84-04 ← - PHOTO 84-05 ↑
Ces deux photos montrent bien les possibilités de notre nouveau véhicule "Custer" qui facilite grandement les travaux d'entretien de la ligne 128. Ci-dessus, élagage des arbres poussant sur un mur de soutènement à la gare de Dorinne-Durnal; ci-dessous, peignage de la tranchée située entre le tunnel de Durnal et la gare de Dorinne-Durnal. Auparavant, pour assurer ces travaux très délicats, il fallait descendre les parois à l'aide de cordes. Ce véhicule nous procure donc une aide plus qu'appréciable.

Photos PFT / Christian AUCQUIERE.



LE CHEMIN DE FER DU BOCQ

HORAIRES DIENSTREGELING

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



MARS - MAART					
me	je	ve	sa	di	
			1	2	
	6	7	8	9	
2	13	14	15	16	
20	21	22	23		
27	28	29	30		

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

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

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

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

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

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

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

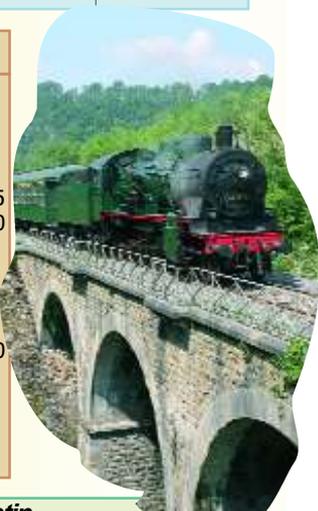
NOVEMBRE - NOVEMBER					
lu	ma	me	je	ve	sa
					1
2	3	4	5	6	7
8	9	10	11	12	13
14	15	16	17	18	19
20	21	22	23	24	25
26	27	28	29	30	31

Autorail diesel / Motorwagen

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

Train à Vapeur / Stoomtrein

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



Brocante / Rommelmarkt te Spontin

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

Trains diesel et Autorails Dieseltreinen en motorwagen

03/08/2008

Grande Brocante
de Spontin

500 Exposants

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

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

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

NOS EXCURSIONS

Pour groupes de minimum 30 personnes

"Au Fil du Bocq"

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

"Le Train Buissonnier"

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

"Village et Terroir"

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

> Organisé par **Tourisme et Tradition asbl**
+32.(0)496/43.77.38 - info@tourisme-et-tradition.be

"Entre Bocq et Meuse"

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

"Héritage Ferroviaire"

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

AGENDA

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

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

> Le 3 août: Grande Brocante de Spontin (voir ci-contre).

> Le 30 novembre: Train de Saint Nicolas.

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

Images des chemins de fer de Géorgie



PHOTO 84-06 ↑ Ancienne république de l'URSS, la Géorgie a obtenu son indépendance en 1993. Cet état du Caucase, deux fois plus grand que la Belgique, possède une frontière avec la Russie, l'Azerbaïdjan, l'Arménie et la Turquie. Les Chemins de fer géorgiens (Sakartvelos Rkingza) s'étendent sur 1569 km, intégralement électrifiés en 3 kV continu. Le matériel moteur est hérité des Chemins de fer russes; il possède quelques séries d'engins devenant très rares dans toute l'ex. URSS. Ici, l'automotrice SR3-1510 quitte Kutaisi le 27 août 2007. Il s'agit d'un élément d'une automotrice du type SR3 composée à l'origine de 3 ou 4 caisses, transformée en automotrice à caisse unique. Cet engin unique est utilisé entre Khashuri et Surami. Yves STEENEBRUGGEN.



საქართველოს
გეორგიან

PHOTO 84-07 ↓ Trois automotrices du type ER2 modernisées ont reçu de nouveaux postes de conduite et ont été reclassées dans le type ES. Ici, la ES-001 traverse un rustique passage à niveau à Mtskheta le 28 août 2008. Yves STEENEBRUGGEN.





PHOTO 84-08 Plusieurs vénérables locomotives du type VL22 circulent toujours en Géorgie et passent en révision, comme en témoigne cette vue de la VL22M-1664 en gare de Kutaisi le 26 août 2007. Les VL22M furent construites à 1543 unités de 1941 à 1958. Leur puissance s'élève à 2400 kW pour une masse de 132 t et une vitesse limitée à 80 km/h. Yves STEENEBRUGGEN.

PHOTO 84-09 Les VL22M remorquent des trains de voyageurs au départ de Kutaisi. Le train photographié ci-dessous à Gelati, remorqué par la VL22M-1204, met plus de 3 heures pour parcourir les 30 km de la ligne. Vu l'état des routes, il est pratiquement impossible de faire mieux, même avec un véhicule tout terrain ! Thierry NICOLAS, 27 août 2007.





PHOTO 84-10 ↑ Le réseau se compose d'un axe principal traversant de part en part la Géorgie, connecté à l'ouest au réseau russe et à l'autre extrémité aux réseaux d'Arménie et d'Azerbaïdjan. Le long de cette transversale sont embranchées une bonne dizaine de petites lignes en cul de sac. La ligne reliant Amrabola à Achalkalaki au sud du pays, établie dans la chaîne montagneuse du Caucase, est très spectaculaire. Longue de 160 km et construite de 1982 à 1988, elle atteint une altitude de 2163 m avec des rampes jusqu'à 35 %, 329 ouvrages d'art et des courbes de 300 m de rayon. La ligne principale du réseau comporte également quelques passages difficiles, dont le col du Suram (rampes de 40 %) entre Khasuri et Zestafoni; elle fut la toute première ligne soviétique électrifiée, en 1926. Le 27 août 2007, l'automotrice ER2T-7251 découche d'un tunnel à Shorapani.
Yves STEENEBRUGGEN.



PHOTO 84-11 ↓ Le 27 août, un train de marchandises franchit le col de Suram, entre Khasuri et Zestafoni. En tête, deux locomotives doubles du type 10 (ex. VL 10 soviétique).
Yves STEENEBRUGGEN.





PHOTO 84-12 ↑ Plusieurs locomotives doubles (Bo'Bo' + Bo'Bo') du type VL10 ont été transformées en machines simples (Bo'Bo'), renumérotées dans la série 4E10. Le 26 août 2007, passage à Sajavakho de la 4E10-446. Cette locomotive arbore les nouvelles couleurs des Chemins de fer géorgiens. Yves STEENEBRUGGEN.

PHOTO 84-13 ↓ Un réseau à voie étroite (0,912 m) et électrifié en 1500 V continu est établi entre Borjomi et Bakuriani (37 km), dans le Caucase. Il est desservi par une série de 12 petites "boîtes à sel" d'origine tchèque. Le 27 août, départ de Taba d'un train de voyageurs remorqué par la CS11-08. Yves STEENEBRUGGEN.



Les wagons des carrières

Les carrières possédaient divers types de wagons. Au fond des carrières, on utilisait des petits wagonnets basculants ou non, à voie étroite (généralement 0,6 m). Comme nous l'avons vu dans notre précédent numéro, les remontées se faisaient soit par des plans inclinés où les wagonnets étaient traînés par câbles ou par chaînes flottantes, ou remontés sur des plates-formes horizontales à roues de diamètres inégaux, soit encore par des ascenseurs verticaux. Les wagonnets non basculants étaient vidés au moyen de culbuteurs rotatifs, sauf sur les chantiers d'épénçage où ils étaient souvent déchargés à la main pour éviter d'abîmer les blocs destinés à la fabrication de pavés.

En surface, d'autres wagonnets, toujours à voie étroite, servaient pour les mises en stock des produits, pavés ou concassés. Ils étaient basculants, latéralement ou en bout.

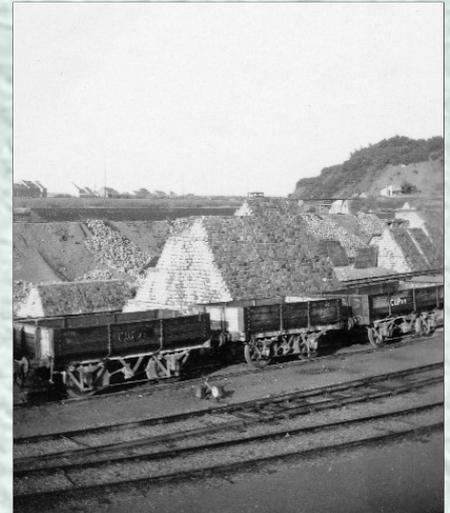
Plusieurs carrières (Vandeveld, Willocq, ...) possédaient un réseau de surface à voie étroite, généralement métrique, pour l'évacuation des terres de terrassement, la mise en stock de la production, et son transfert vers les rivages de la Dendre. Elles utilisaient pour ces transports divers types de wagons, en bois, métalliques, ou à châssis métalliques et caisse en bois, basculante et fixe. Ils possédaient un tampon central et un attelage par chaîne. Une partie des voies de ces réseaux de surface était à double écartement, dans la mesure où les wagons de la SNCB devaient également circuler sur les chantiers, vers les différents postes de chargement.

Dans la plupart des carrières, les réseaux de surface étaient cependant à écartement standard. La matériel qui y circulait était très diversifié, en particuliers aux Carrières Unies de Porphyre. On trouvait :

- des «berces», wagons courts et trapus, à benne basculante en bois et châssis en bois ou métalliques. Ils étaient pourvus d'un tampon central à ressort avec attelage par chaîne. La benne était décentrée par rapport au châssis de manière à faciliter le déchargement, ce qui leur conférait une silhouette caractéristique. Ils pouvaient transporter 7 à 8 tonnes et étaient utilisés pour tous les types de transports (terres de terrassement, pavés des chantiers d'épénçage vers les chantiers de remaniage et de stockage, concassés vers les diffé-

rentes aires de stockage et les rivages le long de la Dendre, récupération des éclats de taille des pavés et du «refus de classeur» à l'usine à concasser en vue de leur reconcasage, transport d'asphalte de l'unité de fabrication du siège Emile Lenoir vers le rivage de la Dendre, etc.);

- des wagons à caisse basculante et châssis métallique servant également au transport des pavés et des produits concassés vers les aires de stockage et les rivages de la Dendre. Ils étaient pourvus d'attelages à tendeurs, de tampons normaux et étaient montés sur deux essieux ou sur bogies; certains d'entre eux, tels les «Canon Legrand» à 4 bennes, pouvaient atteindre de grandes dimensions;
- des wagons-trémies montés sur bogies servant également au transport des produits concassés vers les aires de stockage le long de la Dendre; ils étaient affectés plus spécialement à la desserte du chargeur mécanique à bateaux;
- des tombereaux à deux essieux à caisse en bois et châssis en bois ou métallique, pourvus de tampons normaux, d'attelages à chaînes et de frein à levier ou à manivelle, utilisés plus spécialement pour le transport de pavés des chantiers d'épénçage vers les chantiers de remaniage et les aires de stockage et les rivages de la Dendre (voir photos du bas dans le *EN LIGNES 83* page 10);

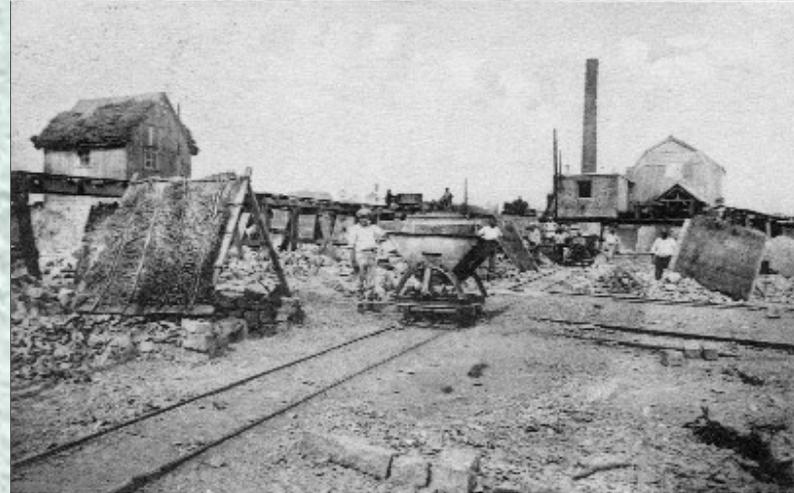


Des wagons tombereaux utilisés pour le transport de pavés, dont on voit les aires de stockage en arrière plan. Juin 1931. Collection Michel DUHAUT.

- des wagons plats à châssis en bois ou métallique pourvus d'attelages à chaînes ou à tendeurs, utilisés pour le transport de pièces lourdes diverses. Il s'agissait très probablement de châssis de récupération provenant des wagons à pavés évoqués ci-dessus (certains provenaient de la transformation d'anciens wagons de l'Etat Belge).
- des wagons divers, spéciaux, comme des citernes à eau pour l'alimentation des différentes machines à vapeur fixes réparties dans les installations.



A la carrière Tacquenier, les wagonnets étaient traînés par chaîne vers la surface via des plans inclinés à double voie. Collection Michel DUHAUT.



Un petit wagonnet basculant typique, au chantier d'épincage de la carrière Deltenre-Brasse vers 1926. Collection Michel DUHAUT.

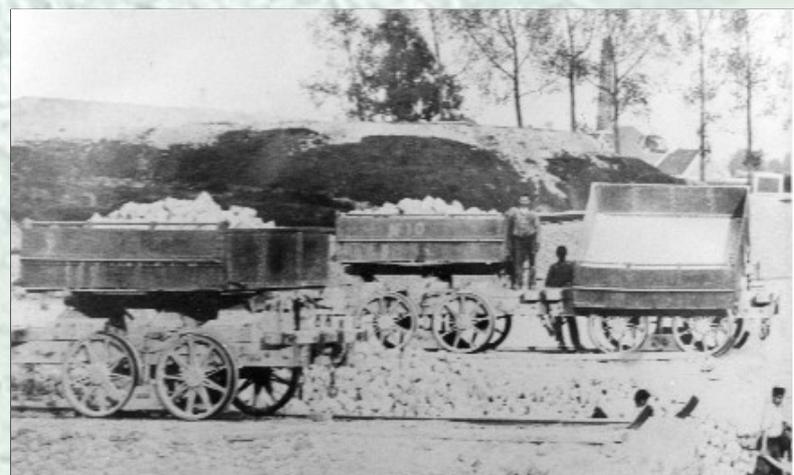


Le chantier de stockage des pavés de la carrière des Sarts était desservi par plusieurs voies à écartement réduit (0,600 m) sur lesquelles circulaient des petits wagonnets basculants manoeuvrés à l'aide d'un petit tracteur à essence (visible à droite de la photo). Collection Michel DUHAUT.

Cette vue met bien en évidence, à la fois, les wagonnets chargés et vides groupés au pied de la rampe; la longueur que pouvaient atteindre certains plans inclinés (il en existait encore des plus longs à Lessines); les voies portatives desservant le pied de la paroi rocheuse et convergeant vers le bas de la rampe; les plaques tournantes pour virer les wagonnets. Une des particularités de ce plan incliné est le doublement des voies à sa base, au moyen d'aiguillages posés sur la rampe elle-même. Carrière Deltenre-Brasse, à ne pas confondre avec les carrières Charles Deltenre (S/A. franco-belge "Le Porphyre").
Collection Michel DUHAUT.



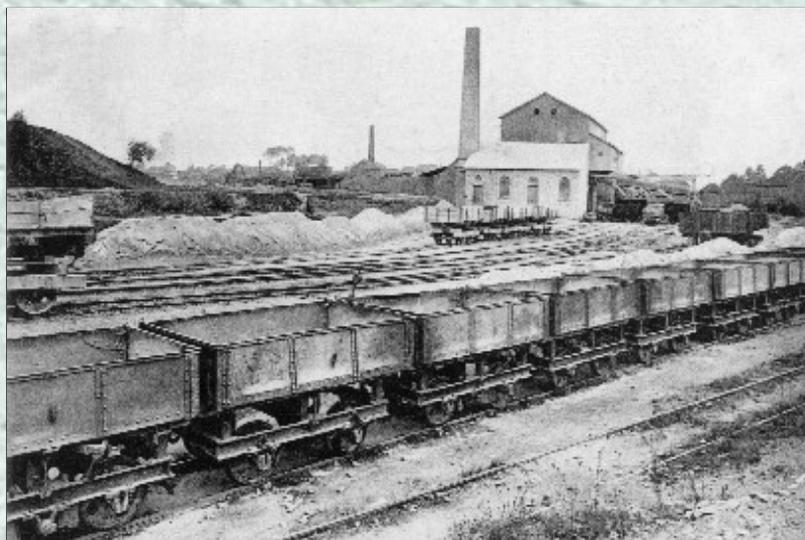
Le magasin à pavés de la carrière Vandeveld vers 1910. Les pavés étaient transportés dans des wagons métalliques à tampons central et écartement métrique, lesquels étaient manoeuvrés par des chevaux .
Collection Michel DUHAUT.



Des wagons à benne basculante métalliques et châssis en bois de la Carrière de Porphyre Cosyns. A remarquer : la taille des roues à rayons en fer plat, les blocs de freins en bois entre les roues, les poutres en bois horizontales à l'intérieur des châssis servant de tampons, et les attelages par chaînes. Ils ne basculaient que d'un seul côté et étaient utilisés pour le transport de pavés des chantiers de la carrière vers le rivage de la Dendre, où la photo a été prise (vers 1890). Le rivage se trouvait près du pont d'Houraing, à la bifurcation des lignes 90 et 87. Les rails étaient recourbés en bout de voie.
Collection Michel DUHAUT.



*Voici une série de trois wagonnets à voie métrique originaires de la carrière Vandevelde utilisés après la reprise par les CUP au transport de terres. Le châssis et les bennes sont en bois.
Photo : Georges NEVE, collection Michel DUHAUT.*



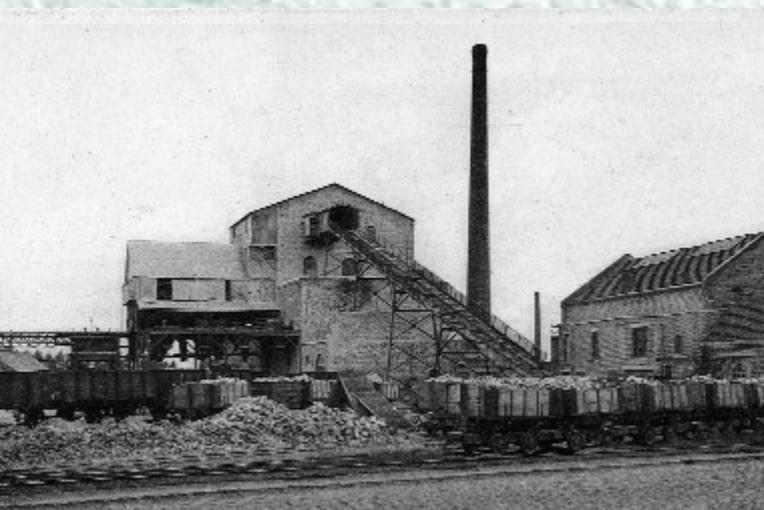
*Une belle rame de wagons métalliques à bennes basculantes photographiée vers 1920 à la carrière Vandevelde.
Collection Michel DUHAUT.*



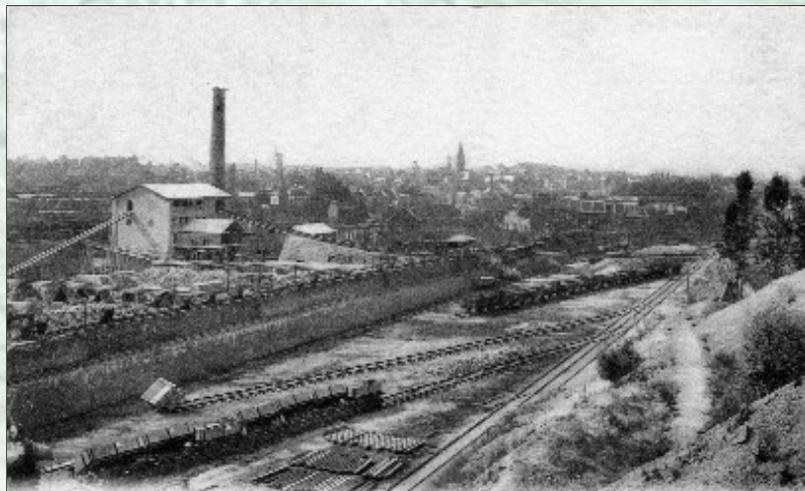
Après l'absorption de la carrière Vandevelde par les CUP, le matériel à voie métrique fut transféré au siège Emile Lenoir pour transporter les terres vers Deux-Acren. Ici, chargement des terres par un excavateur à godets. Photo B. DEDONCKER, collection PFT.



*Au siège Emile Lenoir, le contenu des wagonnets venant du fond de la carrière était directement déversé dans des petits wagons en bois, lesquels étaient transférés vers les chantiers d'épinçage ou vers le concasseur.
Collection Michel DUHAUT.*



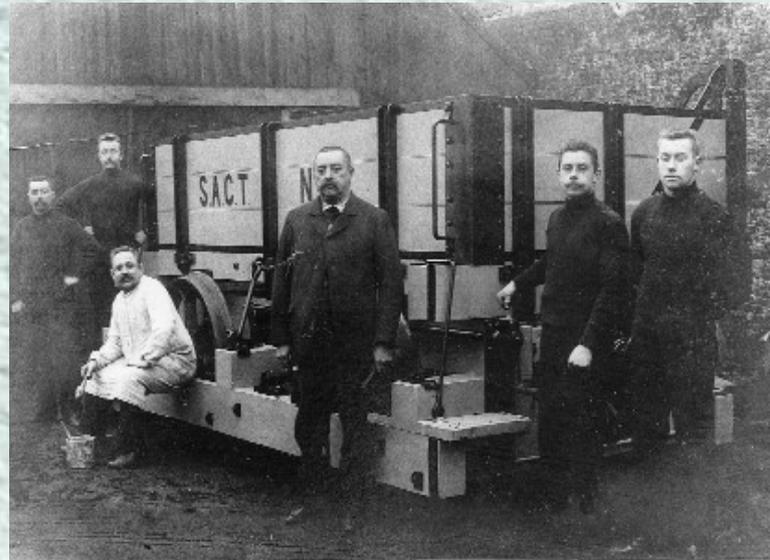
*Le matériel à voie métrique de la carrière Willocq comprenait de nombreux wagons basculants. A l'arrière-plan, des tombeaux de l'Etat Belge attendent leur chargement.
Collection Michel DUHAUT.*



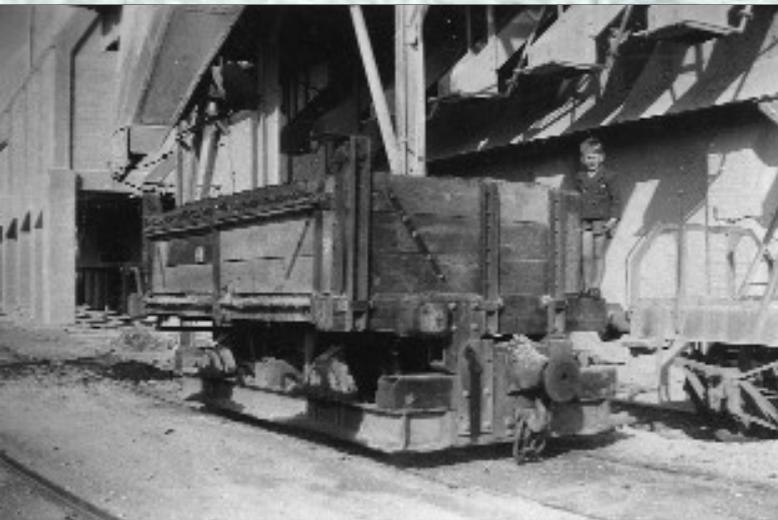
*Une vue panoramique des installations Tacquenier vers 1902. A l'avant-plan, on voit des berces basculées et, plus loin, une rangée de wagons de l'Etat Belge. Des wagonnets tirés par chaîne circulent sur un muret. Cette photo a été prise à l'actuel emplacement de l'installation de chargement du ballast (voir photos EN LIGNES 83 page 19).
Collection Michel DUHAUT.*



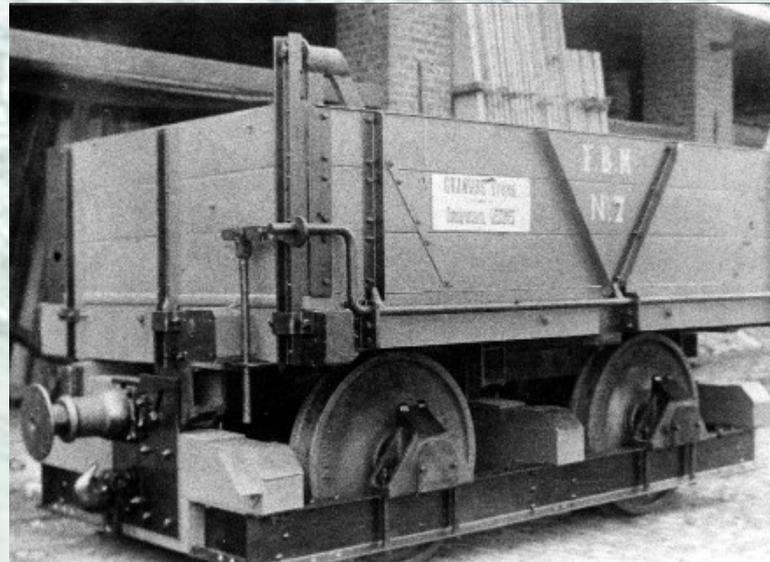
Une berce à caisse en bois de la carrière Lenoir Frères chargée de pavés, au chantier d'épénage. Les deux tampons placés à hauteur inférieure à celle des tampons des wagons de l'Etat, nécessitaient d'équiper les locomotives des deux systèmes. Dans le fond au milieu, le sommet du plan incliné de la carrière aboutissant au concasseur est bien visible. *Collection Michel DUHAUT.*



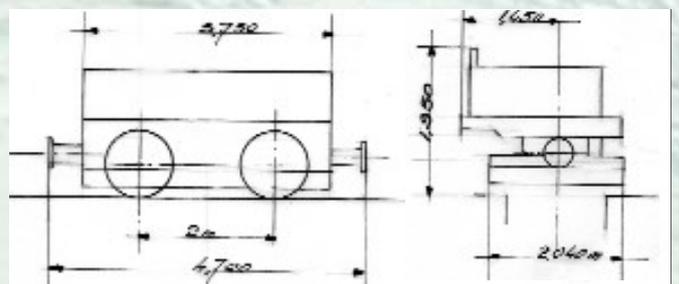
↑↓ Les ateliers Gransire Frère de Lessines ont construit de nombreux wagons berces à caisse et châssis en bois, pour la carrière Tacquenier, puis CUP. Leur caisse basculante était décentrée de manière à faciliter leur déversement latéral un peu plus à l'écart de la voie sans gêner les mouvements des wagons, puis leur repositionnement automatique. Bien qu'étant à voie normale, ils ne possédaient qu'un seul tampon à ressorts. Un bloc en bois fixé sur la traverse de tête permettait un contact éventuel avec un wagon équipé de tampons normaux. Détail amusant : comme les ateliers n'étaient pas raccordés au rail, les wagons construits devaient être tirés à l'aide de chevaux jusqu'à la voie la plus proche en roulant sur les pavés des rues en provoquant un vacarme infernal ! D'une masse vide de 5 t, ils pouvaient transporter des charges de 7 à 8 t. Ils étaient utilisés pour toutes sortes de travaux, le long de la Dendre notamment, pour la mise en stock des concassés et pour conduire les concassés au chargement des bateaux. La photo ci-dessus montre monsieur Gransire et ses fils devant une berce. Le châssis de la berce ci-dessous est en bois et métal. *Collection Michel DUHAUT.*



Le châssis des premières berces en bois était lui-même en bois. Dans les séries ultérieures, on a utilisé un châssis métallique. Le tampon était central et placé plus bas que ceux des wagons de l'Etat. Un bloc en bois fixé à gauche de la caisse permettait un contact éventuel entre wagons équipés de tampons différents. Ce wagon était à écartement normal. *Photo Georges NEVE, collec-*



Les dernières berces construites pour les CUP étaient entièrement métalliques. Leurs dimensions étaient fort semblables aux précédentes. Elles étaient toutefois équipées de deux blocs en bois pour permettre le contact avec des wagons à tampons normaux. Tous ces wagons à berces ne circulaient pas en dehors des réseaux des carrières. *Photo NEVE, collection PFT, 1960.*





Ce wagon des CUP portait une citerne à eau qui servait à ravitailler les machines à vapeur fixes réparties dans les différents bâtiments et installations. Ce véhicule à voie normale était pourvu des deux types de tampons et d'attelage.

Photo NEVE, collection PFT.



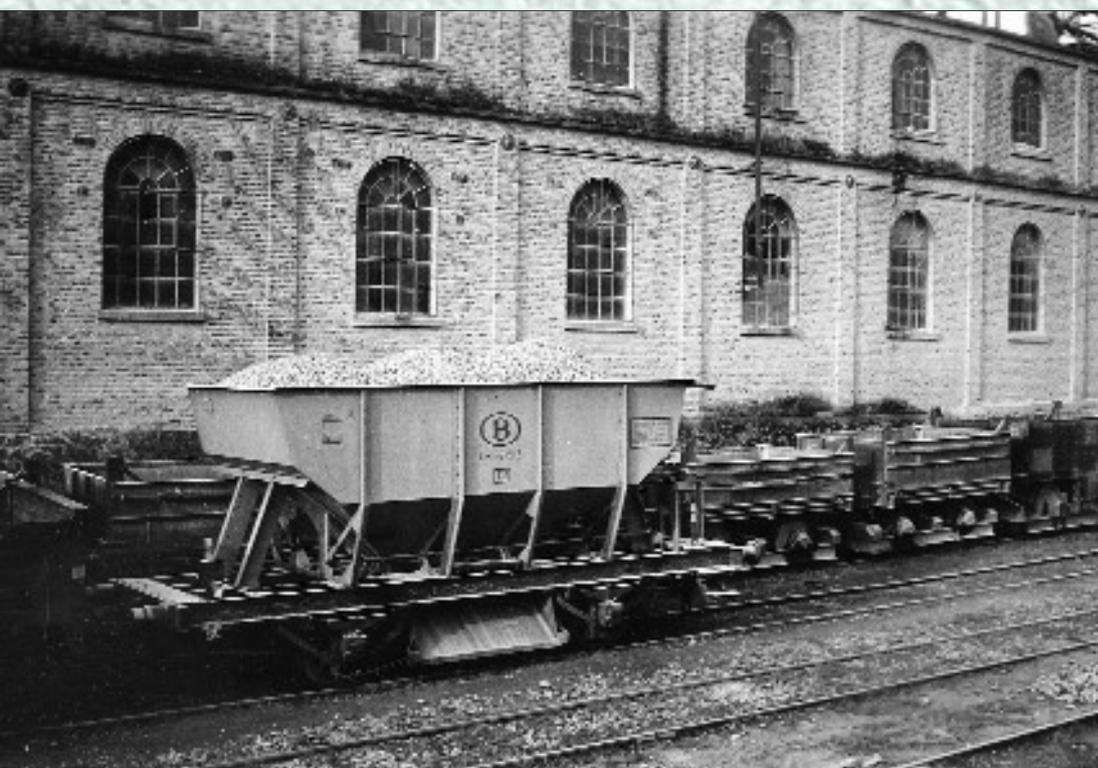
Le concasseur de la carrière des Sarts. A droite, on voit les wagonnets chargés de produits à concasser et, à gauche, le chemin de fer aérien servant à la mise en stock de produits finis le long d'une voie sur laquelle des wagons de l'Etat sont en cours de chargement à l'aide de brouettes. On remarque les planches disposées entre les aires de stockage et celles sur lesquelles roulent les brouettes.
Collection Michel DUHAUT.



↑ Le wagon plat n° 183 des CUP, le 11 octobre 1959. Ce wagon possédait un châssis en bois, un frein à levier, des tampons type Etat Belge et des attelages à chaîne sans tendeur.

← Le wagon plat n° 189 des CUP avait un châssis métallique. Ces véhicules étaient utilisés pour le transport de pièces lourde de tous types. 11 octobre 1959.

Photos Georges NEVE, collection Michel DUHAUT.



Avant l'arrivée des gros wagons à bogies pour le transport de ballast (types 9820A3 à 5), la SNCB utilisait des wagons trémies à deux essieux. Ces wagons de 27,5 t étaient classés dans le type 1000b avec des numéros compris entre 188.601 et 196.000. Lors de l'application des numéros UIC, ils furent reclassés dans le type 9430A2, numéros UIC compris entre 30 88 9430 000 et 499. Ici, gros plan sur le 188.782, aux côtés de berces.

Photo DESBARAX, collection PFT.

PHOTO BD-277 La firme Canon-Legrand a également fourni des wagons à bogies à quatre bennes indépendantes et basculantes. Ils étaient montés sur des bogies Diamond et leur charge était de 40 t. Ces wagons effectuaient des navettes entre les sièges de Lenoir Frères et Lenoir Emile. Après la fermeture du siège Lenoir Frères en 1932, ils furent affectés aux CUP à d'autres tâches de transports internes.
Photo Bruno DEDONCKER, collection PFT.



Wagon à bogies à 4 bennes basculantes

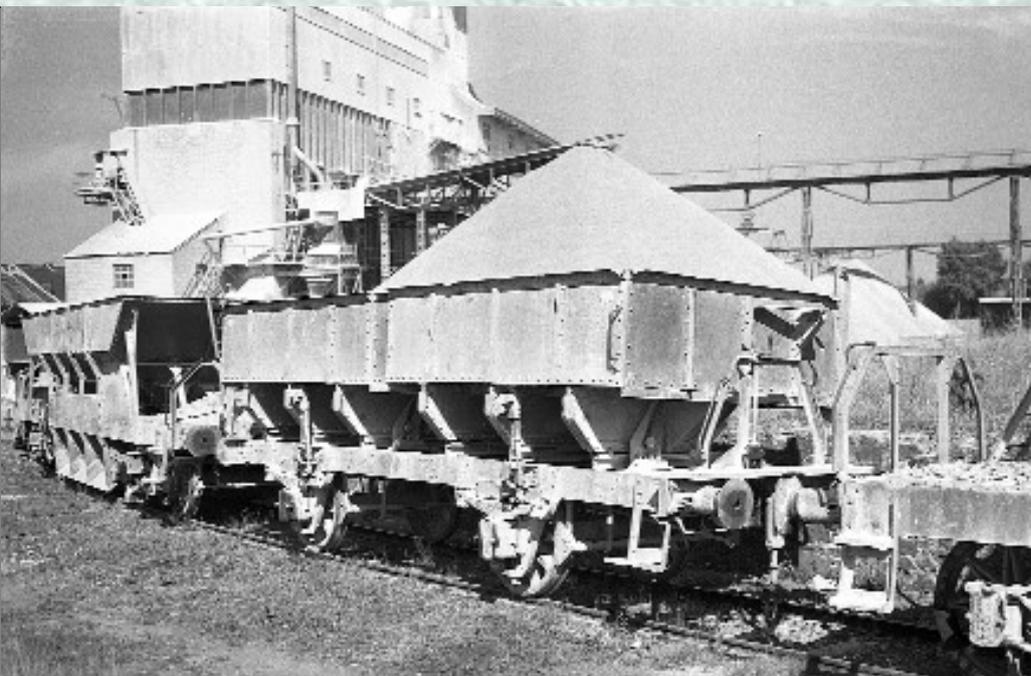
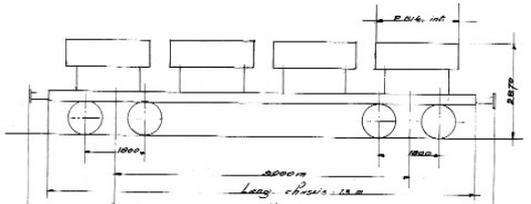


PHOTO BD-276

Pour transporter de grandes quantités de produits concassés, notamment vers le chargeur mécanique de bateaux, les CUP ont fait construire divers types de wagons. Ce wagon à deux essieux possédant deux bennes basculantes fut construit par la firme Canon-Legrand à Mons. La porte s'ouvre automatiquement lorsque la benne s'incline. Il pouvait transporter 20 t de produits. Lessines, septembre 1953.
Photo Bruno DEDONCKER, collection PFT.

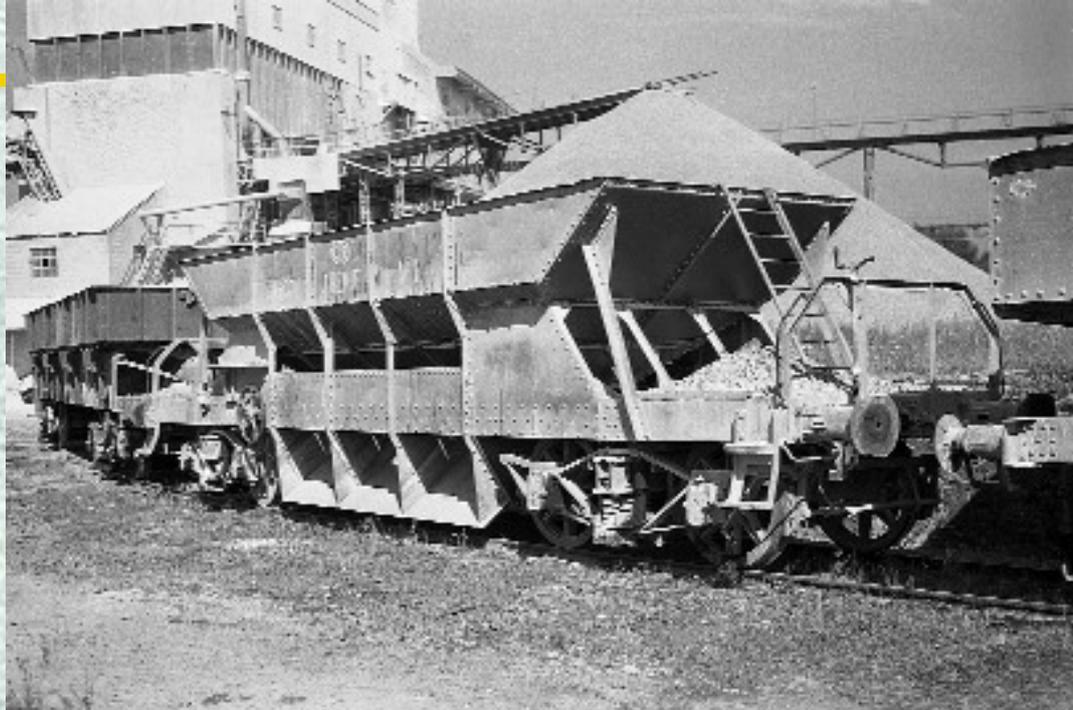
↓ En 1960, les CUP complétèrent leur parc de wagons-trémies en rachetant d'occasion une série de véhicules à deux essieux commandés par la Société des Charbonnages de Tamines mais non livrés. Construits par les "Metaalwerken Nobels-Peelman N.V." à Sint-Niklaas, ils avaient une masse à vide de 14,84 t et pouvaient transporter 30 t. L'ensemble de ces wagons ne circulait pas sur les lignes de la SNCB.
Collection Michel DUHAUT.



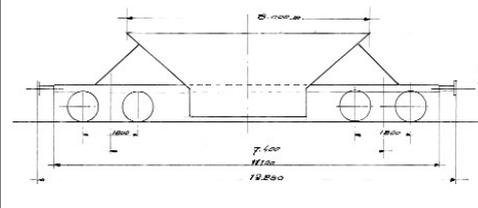
(PHOTO BD-278

En 1924, Baume et Marpent fournit aux CUP une série de 9 wagons-trémies d'un volume de chargement de 22 m³. Ils étaient montés sur des bogies du type Diamond et pouvaient transporter des charges de 40 t. Ici, le wagon n°1, photographié en septembre 1953.

Photo Bruno DEDONCKER, collection PFT.



Wagons trieur : 40 T 22,5 m³



En 1951, les CUP firent construire par les Ateliers d'Enghien Saint-Eloi une série de gros wagons-trémies. Ils étaient répartis en deux sous-séries, selon qu'ils étaient montés sur des bogies Diamond comme le wagon n°17 illustré ci-contre, ou des bogies Bettendorf. Ces bogies avaient été récupérés des wagons à quatre bennes "Canon-Légrand" désaffectés. Ces wagons de 15 t à vide pouvaient transporter 50 t. Toutes ces séries de wagons-trémies ne circulaient pas sur le réseau SNCB.

Photo Georges NEVE, collection PFT.

Tous les wagons-trémies furent mis hors service vers la fin des années 1980, lors de la suppression de la traversée Tacquenier (raccordement reliant la carrière à la Dendre en coupant perpendiculairement les voies de la gare de Lessines). Notre photo montre l'ensemble des wagons trémies en attente de ferrailage.

Michel DUHAUT.



↑ PHOTO 84-99

Un de ces wagons subsista jusqu'en 2007 près du nouveau dépôt de locomotives des CUP, avant d'être démoli à son tour. Il y est photographié le 16 février 2007.

Jean-Luc VANDERHAEGEN.



La traversée Tacquenier

On ne peut parler des CUP et de la gare de Lessines, sans mentionner la fameuse traversée Tacquenier. Il s'agit du raccordement de la carrière Tacquenier vers le rivage de la Dendre qui coupait perpendiculairement toutes les voies et les quais de la gare de Lessines. Un *EN LIGNES* entier ne suffirait pas pour retracer l'histoire de cet embranchement unique en son genre en Belgique.

C'est en 1843 que fut établi le raccordement reliant les chantiers de la carrière à la Dendre. Il s'agissait d'un chemin de fer à voie étroite sur lequel les wagonnets chargés de pavés et de moellons étaient tirés par des chevaux.

Pour atteindre la Dendre, cette voie devait traverser des propriétés privées; aussi son installation fit-elle l'objet d'un bail conclu entre la Société Tacquenier et les différents propriétaires.

A cette époque le "grand" chemin de fer Ath - Geraardsbergen n'existait pas encore.

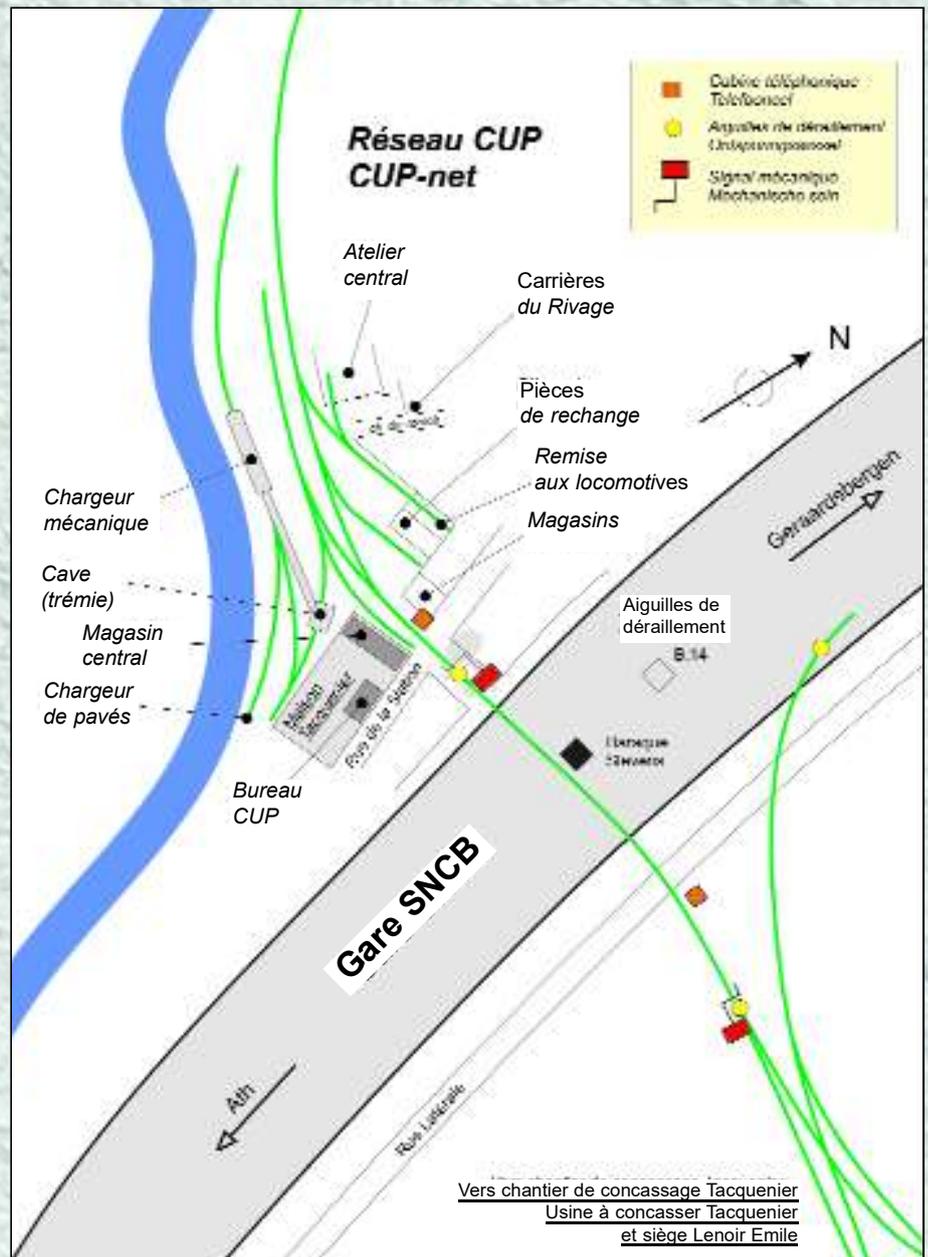
Parmi les points stipulés dans le bail, on retiendra les suivants : un loyer devait être versé annuellement aux trois propriétaires des terrains traversés, tant et aussi longtemps que ce chemin de fer existerait, à dater du 1er mars 1842; "MM. Tacquenier pourront conserver cette voie ferrée et en user aussi longtemps qu'ils le voudront, soit pour l'exploitation de leur carrière actuellement en service, soit pour toutes et telles autres qu'ils pourraient ouvrir et exploiter par la suite".

L'arrivée du grand chemin de fer

Dès sa mise en activité, le raccordement achemina journellement quantité de produits de la carrière vers le rivage de la Dendre. Tout se passa pour le mieux jusqu'au jour où fut décidée la construction d'une ligne de chemin de fer entre Ath et Schellebelle, laquelle devait couper le raccordement.

Une concession d'exploitation est accordée le 21 juin 1845 à la "Compagnie Anonyme du Chemin de Fer et du Canal de la Vallée de la Dendre". Celle-ci ne passa toutefois pas à l'exécution, mais céda la concession le 1er mai 1852 au "Chemin de fer de Dendre et Waes".

Après plusieurs projets avortés, le Roi ratifia le 13 mai 1852 l'Arrêté royal approuvant les statuts de la "Société Anonyme du Chemin de fer de Dendre et Waes et de Bruxelles vers Gand via Alost".



Une locomotive à vapeur "Tubize" des CUP traverse la gare de Lessines. La barrière à l'avant-plan protège la traversée de la cour à marchandises par la voie industrielle.
Photo G. DESBARAX, collection Michel DUHAUT.

C'est le 9 avril 1855 que fut mise en service la section Geraardsbergen - Ath. L'Etat racheta la concession le 1er mai 1876 mais, dès sa mise en service, la ligne était déjà exploitée par l'Etat Belge.

De tout temps et jusqu'à sa suppression, la présence du raccordement Tacquenier fut une source de problèmes et de palabres. Au fil des années, plusieurs projets de modifications furent bien étudiés, mais toutes ces tentatives restèrent à l'état d'ébauche.

En 1980, il fut question de remplacer le raccordement par un passage supérieur, puis par un transporteur aérien à construire aux frais de la SNCB.

Comme le raccordement Tacquenier était antérieur à la ligne de chemin de fer de Dendre et Waes, il ne pouvait être supprimé. Or, il traversait perpendiculairement la gare. Il est vrai qu'au 19e siècle, celle-ci ne comptait pas autant de voies qu'aujourd'hui. De plus, le raccordement coupait en leur milieu les quais à voyageurs.

De par ce droit d'antériorité, ce n'était pas le raccordement qui coupait le chemin de fer de Dendre et Waes, mais bien l'inverse !

La carrière Tacquenier et, plus tard, les CUP, bénéficièrent de ce privilège aussi longtemps qu'elles estimèrent devoir garder cette voie en service.

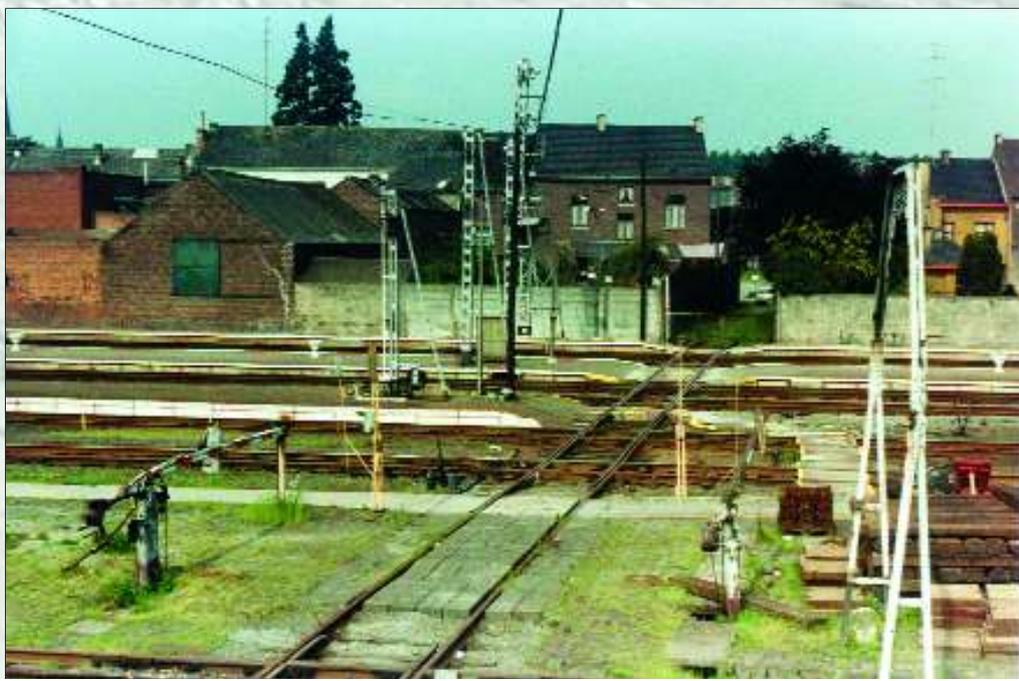
La traversée de la gare s'effectuait au moyen de croisements successifs à 90° qui, outre qu'ils présentaient un certain danger pour la circulation des trains rapides, abîmaient le matériel roulant. C'est à la société de Dendre et Waes, et plus tard à l'Etat puis la SNCB qu'incombaient l'entretien et le renouvellement des croisements. Ces sociétés ne pouvaient supprimer la voie que moyennant une indemnisation qui aurait été supérieure aux frais de renouvellement !

Les croisements étaient au nombre de huit jusqu'en juin 1982, date à laquelle la SNCB raccourcit une voie de garage qui coupait le raccordement pour desservir l'ancienne herboristerie Lenoir et le hangar aux marchandises, ce qui réduisit la traversée à cinq croisements en voies principales et deux en voies accessoires. La traversée, qui commençait à présenter des signes d'usure, a été renouvelée par la SNCB en octobre 1982.

→ *Une autre vue du raccordement, prise cette fois en direction de la Dendre en 1984. Peu de choses ont changé au fil des ans. On aperçoit les barrières qui empêchaient l'accès de la cour à marchandises aux véhicules routiers.*
Christian DOSOGNE.



PHOTO BD-279 ↑ - PHOTO BD-280 ↓ Deux vues de la traversée Tacquenier prises en direction de la carrière, réalisées en septembre 1953. On remarque bien la successions de croisements à angle droit. La voie CUP était munie de contre-rails dans toute la traversée de la gare. Les rails et contre-rails de la voie CUP, ainsi que les contre-rails de la SNCB, étaient placés légèrement plus haut que les rails de roulement des voies principales et accessoires de la gare. Ces derniers n'étaient pas coupés au croisement et les roues du matériel CUP passaient par-dessus ! On remarquera également les quais coupés par la voie, une situation qui présentait un danger certain pour la montée et la descente des voyageurs à cet endroit.
Photo Bruno DEDONCKER, collection PFT.



Lors de son établissement, le raccordement Tacquenier n'avait qu'un écartement réduit, sans doute le même que celui des "cars" (waggonnets) qui étaient utilisés dans les carrières. Les produits de la carrière étaient acheminés vers la Dendre par de courtes rames de waggonnets à benne basculante, type *Decauville*, tirées par des chevaux (les écuries Tacquenier étaient installées près de la Dendre). Les locomotives à vapeur ont fait leur apparition dans les carrières dans le dernier quart du 19e siècle.

En 1853, le raccordement Tacquenier fut reconstruit à l'écartement standard (1,435 m), lors de l'établissement de la ligne du chemin de fer de Dendre et Waes.

Une convention de 1882 stipulait les mesures de sécurité suivantes :

- les rames se dirigeant vers la Dendre devaient être composées de wagons freinés agréés par l'administration, dans la proportion d'un wagon freiné sur quatre;
- un signal à distance était placé par la société Tacquenier à 200 mètres en amont de l'excentrique d'entrée de la gare. Il était manoeuvré de la gare par un agent de l'Etat. Il était normalement à l'arrêt. Lorsque les rames de la carrière étaient arrêtées devant le signal, le conducteur devait,

au moyen de trois coups de cornet, demander le passage libre;

- un disque d'arrêt placé par la société Tacquenier interdisait l'accès à la gare aux convois qui remontaient de la Dendre vers la carrière. Le conducteur demandait le passage au moyen de trois coups de cornet. Si les voies étaient libres, un agent de l'Etat effaçait le disque;
- l'excentrique qui protégeait l'entrée de la gare aux trains venant de la carrière était normalement dirigé vers la droite (position de déraillement). Il était fermé au moyen d'un cadenas dont la clé était remise à l'agent chargé de manoeuvrer le signal à distance (cette aiguille empêchait d'éventuels wagons errants ou détachés d'une rame par suite d'une rupture d'attelage, de pénétrer dans la gare);
- la vitesse des rames ne pouvait excéder 5 km/h dans la traversée de la gare.

Un préposé de l'Etat était installé dans une cabane en bois qui se trouvait le long de la traversée. Cet agent devait s'enquérir auprès du signaleur de la gare si les voies étaient libres, avant d'autoriser la traversée de la gare aux convois Tacquenier. L'autorisation de passage était donnée par l'ouverture des deux signaux d'entrée, manoeuvrés au moyen de deux leviers qui se trouvaient dans la cabane.



Le signal d'arrêt qui protégeait la traversée de la gare aux trains CUP venant de la Dendre et se dirigeant vers la carrière. Le signal et l'aiguille de déraillement étaient commandés simultanément par le même levier du block 14 de la gare de Lessines.

Michel DUHAUT.

Dans les années 1960, le locotracteur 4 remorquant des wagons de 50 t vient de traverser la gare de Lessines et coupe la rue de la Station. Il arrivera bientôt aux rivages de la Dendre. Aujourd'hui, un garage a été construit entre les maisons où se trouvaient le passage de la voie.

Daniel THIELEMANS.



Pour la traversée des deux rues parallèles aux voies de la gare (rue Latérale et rue de la Station), un agent de Tacquenier interdisait la circulation routière au moyen d'un drapeau rouge, dès que la locomotive sifflait pour demander le passage.

Beaucoup plus tard, la cabane fut supprimée par la SNCB et les deux signaux furent actionnés depuis le poste de signalisation. Les CUP devaient alors demander le passage à l'aide de deux téléphones reliés à la cabine.

Il arrivait parfois, pendant la traversée de la gare, qu'un wagon déraillât sur un des huit croisements à angle droit : c'était alors la catastrophe ! Il fallait bloquer d'urgence le trafic de l'Etat ou de la SNCB, isoler le wagon en détresse, le décharger sur place, amener un wagon vide pour évacuer la marchandise. S'il s'agissait d'un tombeau ou d'un wagon plat à pavés le mal n'était pas bien grand, mais avec un wagon-trémie de 40 ou 50 t, le problème était plus sérieux. Ensuite, il fallait faire venir de l'Atelier Central des CUP le matériel nécessaire pour remettre le wagon sur les rails.

Après avoir traversé la gare de Lessines et la rue de la Station, le raccordement se divisait en plusieurs voies se répartissant sur le quai de chargement.

Signalons que, jusqu'aux années 1923-1925, on rencontrait le long de la Dendre les deux types d'écartement : l'écartement normal pour les wagons amenant les concassés ainsi que les pavés le long du chemin de halage, et pour les wagons de l'Etat; et l'écartement Decauville (0,60 m) pour les wagonnets utilisés pour la mise en stock des pavés. Toutes les voies étroites furent portées à l'écartement normal en 1925.

Vers 1922, les CUP transfèrent leur atelier de réparations près de la Dendre. Auparavant, il était situé près de la carrière Tacquenier.

Les nouvelles installations comprenaient un bureau, un atelier de traçage, un atelier de construction de charpentes métalliques, de zingage, une menuiserie et les machines-outils. On y réparait les locomotives, les wagons et diverses machines ou pièces pour la carrière.

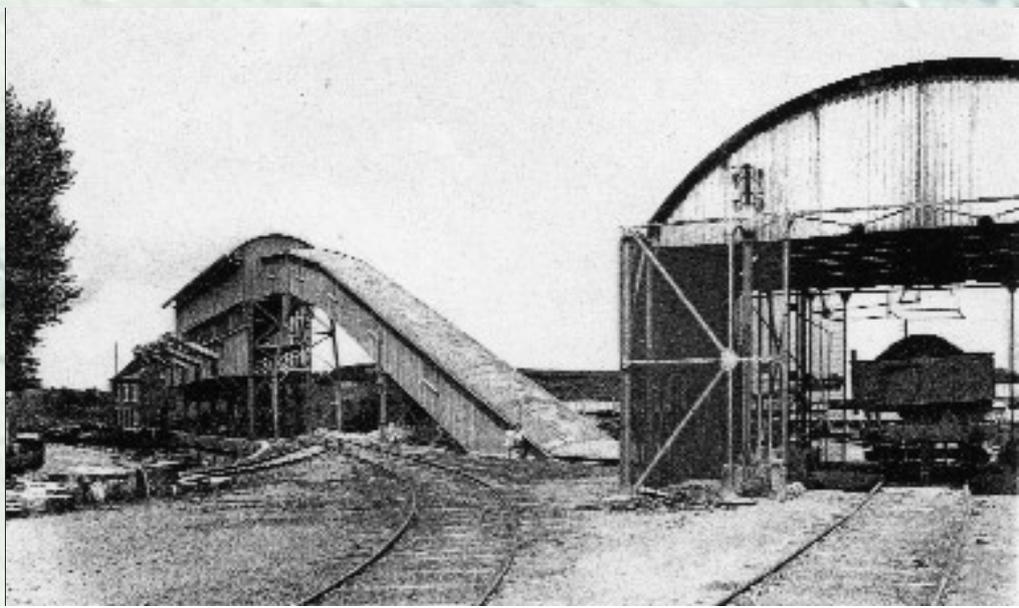
Le chargeur mécanique à bateaux fut construit en 1922. Les wagons amenant les concassés étaient déchargés dans une trémie au pied de l'élévateur, où un wagon Canon-Legrand à deux bennes est prêt à être déchargé.
Collection Michel DUHAUT.



La traversée de la gare de Lessines donnait accès au rivage de la Dendre. Cette vue a été réalisée vers 1900; le quai de chargement Tacquenier n'atteignait pas encore l'écluse. Plus tard, le raccordement sera prolongé bien au-delà de l'écluse pour desservir la malterie Notté et la "Société Asphalt - Block - Pavement" qui produisit, à partir de 1924, les premiers blocs enrobés appelés "routes modernes". La canalisation de la Dendre, une première fois au 17e siècle pour les bateaux de 80 t, et une seconde fois en 1867 portant le tonnage à 300 t, a favorisé l'essor des carrières.
Collection Michel DUHAUT.



Après avoir traversé la gare et la rue de la Station, le raccordement Tacquenier arrivait au rivage de la Dendre. Deux wagons Baume et Marpent de 40 t remorqués par une locomotive Cockerill à chaudière verticale du type IV provenant de l'ancienne carrière Saint-Roch, arrivent au rivage. A droite, on voit le chargeur.
Collection Michel DUHAUT.



Au début, les pièces lourdes en tous genres étaient envoyées aux différents sièges des CUP sur des petites plateformes à deux essieux.

En 1922, les CUP firent construire par les "Ateliers de l'Est" à Marchienne-au-Pont, le long du rivage de la Dendre à proximité de l'atelier central, un énorme chargeur mécanique de bateaux pour les produits concassés.

La fin de la traversée Tacquenier

Dès la fin du 19e siècle, les produits de carrières furent de plus en plus expédiés par chemin de fer au détriment de la voie d'eau. La fabrication de pavés fut définitivement abandonnée en 1958. Seul le chargeur mécanique pour bateaux resta utilisé le long de la Dendre.

En 1972, 2% seulement de la production totale étaient encore expédiés par voie d'eau.

En 1979, on comptait encore une dizaine de passages par mois sur la traversée et, en 1982, la traversée ne fut utilisée qu'une seule fois, pour le chargement de quatre bateaux le même jour. En 1983, un seul bateau fut chargé.



Après avoir franchi la rue Latérale (à gauche), la traversée Tacquenier coupe une première voie accessoire de la gare de Lessines. Christian DOSOGNE, 18 août 1986.

Un train a utilisé pour la toute dernière fois la traversée en 1986.

Après d'après discussions entre les CUP et la SNCB lors du projet d'électrification de la ligne 91 - qui sera inaugu-

rée en 1988 - , il fut décidé de supprimer la traversée. Elle sera finalement démontée entre le 23 novembre et le 19 décembre 1986, tournant ainsi une page importante de l'histoire ferroviaire lessinoise.

Un des tout derniers trains ayant emprunté la traversée Tacquenier circula le 9 juin 1986. Wagons Enghien Saint-Eloi de 50 t. Philippe GOUSSET.



CUP

Quatre trains de la SNCB franchissant le passage Tacquenier, en se dirigeant vers Geraardsbergen.

→ En mai 1984, le 4609 va couper dans un instant le raccordement.
Christian DOSOGNE.

PHOTO 84-14 ↓ Les palettes d'arrêt et d'avertissement sont au passage pour le 4605. Pierre HERBIET, 12 juillet 1984.



→ Départ d'un omnibus exceptionnellement assuré par le 4404 de Merelbeke.
Christian DOSOGNE, 12 avril 1986.

PHOTO 84-15 ↓ Le 24 juillet 1984, passage d'un train en provenance de Lourdes retournant vers Gent, tracté par les 6086 + 6019. Serge MARTIN.



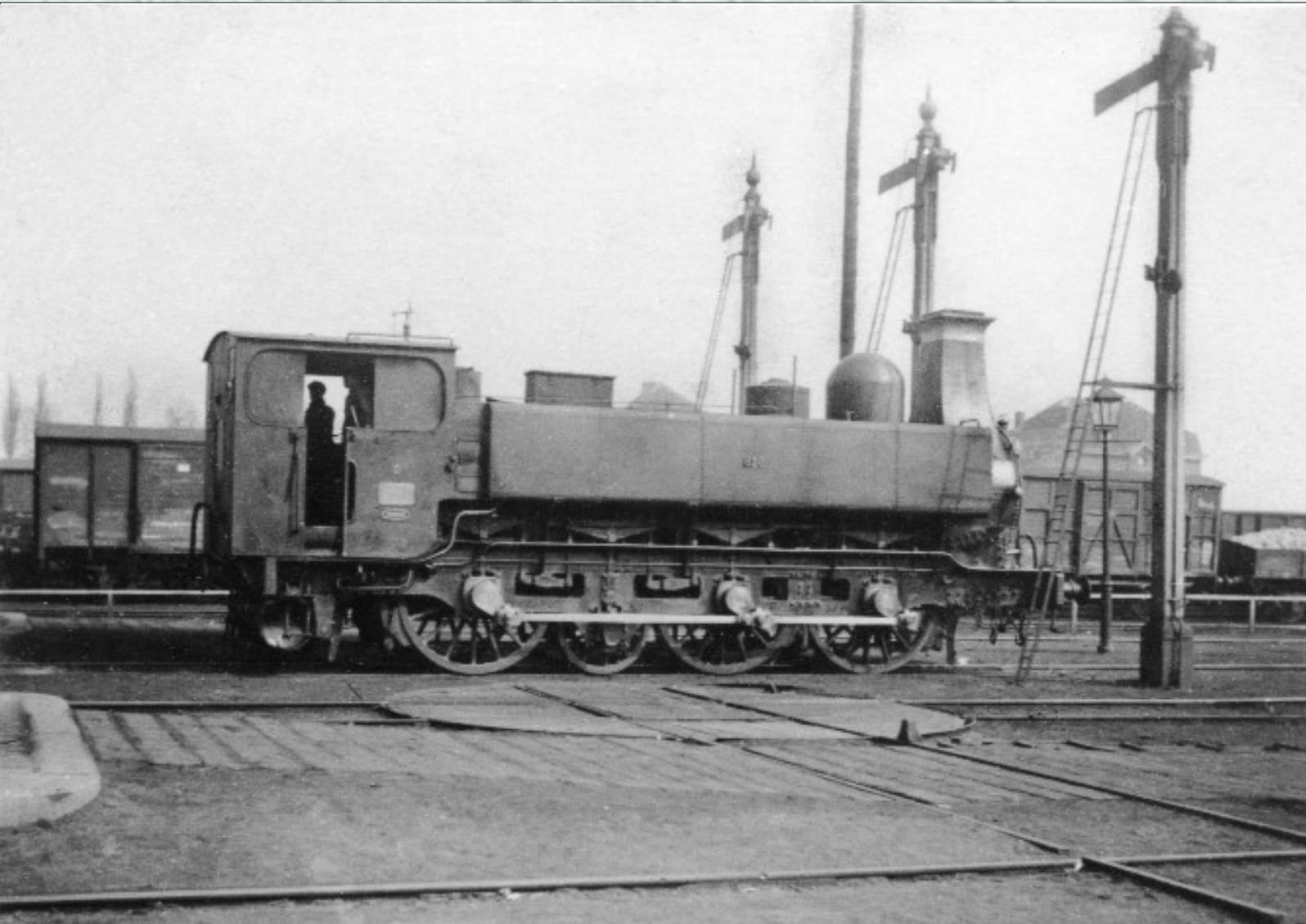
Il existe ou a existé sur le réseau d'autres croisements de voies.

↓ La photo du bas a été réalisée en gare de Tournai le 6 décembre 1913. Une voie croisait perpendiculairement toutes les voies de la gare. Elle était utilisée pour manoeuvrer des wagons sur un raccordement situé derrière le dos du photographe. Ce genre de situation n'était pas rare au début des chemins de fer au 19e siècle. La locomotive est une type 3 n° 816 de l'Etat Belge. Elle faisait partie d'une série de 10 machines construites en 1874 par la "Compagnie Belge" à Bruxelles pour la Grande Compagnie du Luxembourg. Comme les lignes de la GCL n'admettaient que 14 t par essieu, elles furent dotées d'un essieu porteur sans boudin, intercalé entre le 2e et 3e essieu couplé. Après la reprise par l'Etat Belge, ces engins furent numérotés 808 à 817, dans le type 3.

Collection PFT.

→ La photo de droite - PHOTO 84-16 - a été réalisée le 18 juin 2006 dans les installations du triage d'Antwerpen-Noord. Une voie en provenance du triage se dirigeant vers Lillo coupe presque perpendiculairement la ligne contournant le triage (ligne 27A/1).

Jean-Luc VANDERHAEGEN.



France

Un parc Voitures en déroute

1992 - 2006 : une période fort agitée pour le parc Voyageurs français : au cours de ces quinze années, la SNCF aura procédé à la radiation de pas moins de 4400 véhicules ! Dont :

- 157 voitures-lits MU et T2 ;
- 885 couchettes (soit 20 % du total), dont 519 UIC et... 9 Corail ;
- 49 voitures-restaurants ;
- 223 voitures TEE, dont 60 % à caisse acier inox et 40 % de type Grand Confort ;
- 1776 voitures places assises (soit 40 % du total), dont 357 inox et 132 Corail (principalement des mixtes B6D et Bars B5rtux) ;
- 940 fourgons (soit 21 % du total), dont 514 allèges et ambulants postaux, ainsi que 299 Dd et 127 porte-autos ;
- 250 voitures de banlieue, dont 50 à deux niveaux ;
- 120 voitures spéciales (mesures, exposition...).

Sur cette période de 15 années, cinq auront été particulièrement meurtrières : plus de la moitié des 4400 véhicules (2277) ont été radiées au cours des seules années 1993 à 1997. Un constat qui ne doit pas surprendre : cette période a vu la mise en service des deux lignes à Grande vitesse LN2 et LN3 (Atlantique et Nord). Année record : 1993, au cours de laquelle 855 véhicules ont disparu dont 234 couchettes.

Reste que, malgré cette hécatombe, le parc français était encore riche début 2007 de 6530 voitures, de filiation Corail pour 57 % d'entre elles, et dont 2030 étaient à disposition de VFE (ex-Grandes Lignes), alors que 2390 officiaient pour les TER et 1100 pour CIC (trains régionaux et inter-régionaux respectivement), et que 900 étaient affectées à la DIF (région parisienne). Des chiffres qui seront encore et irrémédiablement tirés vers le bas dans les prochaines années pour cause de multiplication des TGV et prolifération des automoteurs et automotrices de toutes sortes (AGC, ZGC, NAT...).

Texte et photos Gilbert LAURENT

→ *Vue du train spécialisé "autos-jour" Paris - Marseille du 10 juillet 1997 alors qu'il défile au pied de l'église d'Etigny-Véron dans la vallée de l'Yonne. La BB-7200 emmène 7 porte-autos DD dont 2 pour Lyon, 3 pour Avignon et 2 pour Marseille. Plus de la moitié (117) des 200 unités construites ont été radiées au cours des seules années 2003-2005 et seules 73 sont encore en service aujourd'hui.*



L'utilisation de couchettes UIC (ici 7 Bc9x et 1 Ac4Bc5x) dans un train de jour par l'image : c'est sous cette forme inhabituelle qu'a circulé le 63570 Suippes - Châlons - Paris-Est du 30 mai 1997 que l'on voit ici en Champagne sur la ligne à voie unique dite Ligne de l'Argonne. Sur les 623 véhicules construits, dont les derniers exemplaires seront amortis en 2008, seule une centaine avaient alors disparu.



↑ *Train 1509 Paris - Marseille du 12 août 1999 à Turcey, dans la fameuse rampe de Blaisy-Bas en Bourgogne. La BB-7200 emmène 4 allèges postales PE20 type OCEM (Office central d'études du matériel), une famille de véhicules construits entre 1926 et 1933 à plus de 600 exemplaires, dont les derniers ont été radiés en mai 2003.*



fret par rail augmentera de 25% dans les 5 ans par la création d'autoroutes ferroviaires.

Reste à voir si les autorités parviendront à financer ces projets ambitieux (une partie de ceux-ci sont déjà en voie d'exécution) et respecter le calendrier.

X2800 : dernier round

Si les autorails X2800 du dépôt de Lyon-Vaise ont jeté l'éponge en décembre 2007, ceux de Limoges sont toujours présents, mais leurs tâches réduites au minimum avec à leur actif plus qu'un seul service comprenant les trains suivants : 868321 Limoges 11h20 - Pompadour 12h27, 868381 Pompadour 14h30 Brive 15h09 et 868312 Brive 17h52 - Limoges 19h44. Désormais, l'inéluctable fin est proche...

Tunnel du Perthus

Le percement du tunnel du Perthus sous le massif des Pyrénées a été réalisé le 23 novembre 2007. Ce tunnel, long de 8,2 km, est le maillon essentiel de la future ligne à grande vitesse entre Perpignan et Figueras en cours de construction (mise en service programmée pour 2012), et qui mettra Perpignan à 50 minutes de Barcelone.



Emmenée par la 1805, la rame TEE PBA du 82 "Etoile du Nord" Amsterdam - Bruxelles - Paris aborde les installations de Ribécourt dans la vallée de l'Oise le 10 mars 1995. Soixante voitures TEE inox, dont 7 Restaurants, étaient alors affectées à la gérance du Landy (Paris-nord) pour la desserte de l'axe Paris - Belgique. Les trois dernières seront radiées en mai 2000.

Mobilité et Transport

Le programme *Mobilité et Transport* élaboré lors d'une table ronde engage la France dans un programme d'infrastructure titanesque. Ce rapport préconise la construction de 2000 km de lignes à grande vitesse d'ici 2020 : TGV Rhin - Rhône (Dijon - Mulhouse - Allemagne), LGV Lyon - Torino, TGV Bretagne/Pays-de-Loire, contournement de Nîmes et Montpellier, TGV

Est 2e phase, TGV Sud Espagne - Atlantique (Tours - Bordeaux - Espagne et Toulouse), LGV Provence - Alpes-Côte d'Azur (Marseille - Nice), TGV Paris - Amiens - Calais, TGV Sud - Ile-de-France, LGV Paris - Clermont-Ferrand - Lyon). Ce projet devrait être complété de 2500 km de lignes supplémentaires et 1500 km de TCSP (Transport en Commun Site Propre) endéans les 10 ans. Enfin, la part du

AGV dévoilé

Le 5 février 2008, Alstom a dévoilé l'AGV (Automotrice Grande Vitesse), son nouveau train à très grande vitesse capable d'un service commercial à 360 km/h.

Ce train à un niveau, très novateur, combine l'architecture des rames articulées, qui a fait le succès du TGV et une nouvelle motorisation répartie. Le design aérodynamique et moderne du train ainsi que ses innovations technologiques ont été mis en valeur lors de cette présentation. L'AGV est le premier train au monde à concilier une architecture articulée (disposition des bogies entre les voitures) qui offre le meilleur niveau de sécurité, avec une motorisation répartie (moteurs installés sur les bogies, sous le train) qui accroît significativement le nombre de places à bord grâce à la suppression des motrices. Cette architecture permettra aux opérateurs une exploitation très flexible, avec la possibilité de moduler la longueur des rames (de 7 à 14 voitures et de 250 à 650 places) en fonction de la demande. Elle réduira également sensiblement les coûts de maintenance.

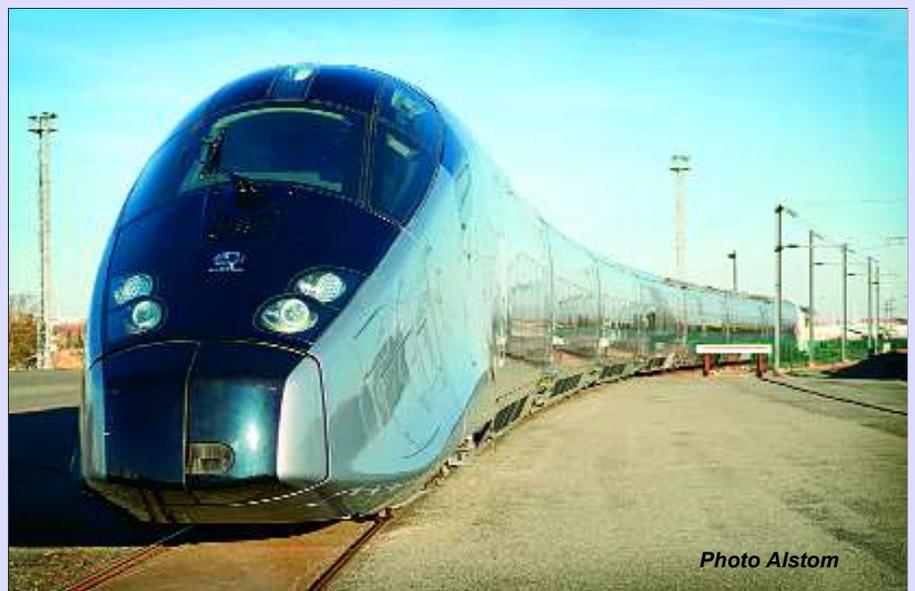


Photo Alstom

L'AGV est particulièrement performant d'un point de vue environnemental avec une consommation d'énergie réduite de 15% par rapport à ses principaux concurrents. Il intègre également les derniers standards de signalisation ERTMS pour circuler sur toutes les lignes européennes. Les sites d'Alstom Transport en France (La Rochelle, Ornans, Tarbes, Le

Creusot, Villeurbanne, Reichshoffen) et en Italie (Bologna et Savigliano) seront associés à la fabrication de l'AGV.

Le nouveau système de traction de l'AGV a déjà été testé dans des conditions extrêmes, puisqu'il a contribué à la performance de la rame qui a réalisé le record du monde de vitesse sur rail le 3 avril 2007, à 574,8 km/h.





Comme prévu, les 189 de BD-Schenker sont engagées aux Pays-Bas depuis le 9 décembre 2007. Au total, 26 locomotives sont équipées pour la circulation sur le réseau néerlandais : les 189 023 et 189 065 à 089. Elles circulent non seulement sur les lignes classiques mais également sur la Betuweroute (voir aussi à ce sujet EL 83 p. 26). Le 15 décembre, le train de charbon 48704 Duisburg - Maasvlakte passe à Deil, remorqué par la 189 069. Les locomotives Diesel 6487, 6405 et 6497 sont acheminées comme véhicules. Michel DE ESCH.

Pays-Bas

■ La Betuweroute

Le 9 décembre 2007, six mois après l'inauguration officielle de la Betuweroute - reliant le port de Rotterdam au bassin de la Ruhr -, la traction électrique a finalement été mise en service entre le triage de Kijfhoek et le point-frontière de Emmerich.

Cette ligne, destinée uniquement à la circulation de trains de marchandises, a été mise en service avec deux ans de retard. De nombreuses difficultés ont été causées par le choix discutable d'une tension d'alimentation de 25kV 50Hz différente de celle du réseau néerlandais (1,5 kV =) et par l'absence d'une signalisation classique, délaissée au profit de l'ETCS, non présent sur le matériel roulant existant et inconnu du personnel de conduite. Ainsi, même après l'ouverture officielle de la ligne par la Reine Beatrix des Pays-Bas, le 16 juin 2007, seuls quelques rares trains assurés en traction Diesel parcouraient la ligne chaque semaine, ce qui, combiné au retard et à la facture exorbitante (près de € 5 milliards pour 105 km) causa un certain émoi auprès du contribuable néerlandais.

Conçue pour 240 trains par jour, même sous tension, la Betuweroute reste encore bien sous-utilisée (une centaine de trains par semaine), puisque seules 26 locomotives électriques de la série 189 de DB-Schenker (ex-Railion, la division marchandises de la DB) et quelques locomotives Diesel sont homologuées pour y circuler. De plus, un échange de traction à Kijfhoek reste nécessaire, la mise sous tension de la ligne dans le port de Rotterdam étant reportée à fin 2008.



La première automotrice Desiro des NS (voir EN LIGNES 70 page 18) a débuté ses essais en février sur le circuit de Wildenrath. Il s'agit de la rame à 6 éléments 2602. Dr. Günther BARTHS, 13 février 2007.

ITL Benelux a obtenu son certificat de sécurité des autorités néerlandaises le 16 août 2007. Ce même jour, ITL a repris à ACTS le "Tulipan" Rotterdam - Praha, lequel est remorqué par ses propres locomotives depuis le 29 octobre. Depuis le début de l'année, ITL a repris à rail4chem le train 41535 Europoort - Schkopau (près de Leipzig) circulant deux fois par semaine. Le 6 janvier, ce parcours, remorqué par les locomotives ITL 101 (ex. 202 368-7 DB) + 102 (ex. 202 369-5 DB), vient de franchir le pont du Moerdijk. Bien que prévu circuler via la Betuweroute, ce train continue en pratique d'emprunter l'ancien itinéraire via Utrecht ou via Tilburg, vers Emmerich. Daniel FRIEDERIECHS.



TELEX.....

FREIGHTLINER

● La société anglaise *Freightliner* a commandé le 26 novembre 2007 une série de 30 locomotives Diesel Co'Co' de 2750 kW chez *General Electric*. Ces machines sont basées sur les "Genesis" de GE, en service depuis plus de 15 ans à l'AMTRAK (USA). Elles seront pourvues d'une caisse étroite et de deux cabines de conduite. Les premières unités seront livrées en juillet 2009. Depuis l'arrivée des Class 66 et 67, c'est la première fois qu'une nouvelle génération de locomotives arrivera au Royaume-Uni. Elles permettront, selon GE, de réaliser des économies en carburant de 10 %.

HONGRIE

● C'est finalement un consortium formé des Chemins de fer autrichiens et du GySEV qui a emporté l'acquisition de *MAV Cargo*, la division fret des Chemins de fer hongrois, pour une valeur de € 405 millions. Le consortium devra en outre investir € 172 millions pour développer le secteur.

ARMENIE

● Ce sont les Chemins de fer russes (RZD) qui reprendront les Chemins de fer arméniens (voir *EL 83* page 8), et ce pour une période de 30 ans. Après 20 ans, la

concession pourra être prolongée de 20 ans. Les RZD se voient obligés d'investir € 570 millions, dont près de la moitié dans les 5 ans pour améliorer l'infrastructure (90 %) et le matériel roulant (10 %).

MAXIMA 4000

● Le *Havelländische Eisenbahn* (HVLE) a commandé chez *Voith* deux locomotives Diesel Maxima 4000, assorties d'une option pour 6 unités supplémentaires. Ces machines seront engagées pour tracter des trains de conteneurs entre la Belgique et les Pays-Bas et vers la Pologne. Par ailleurs, la seconde Maxima 4000 appartenant à *Voith* est sortie d'usine au début de l'année. Elle sera pourvue des équipements nécessaires pour circuler en Belgique et aux Pays-Bas, et devrait prochainement entamer ses parcours d'homologation en Belgique.

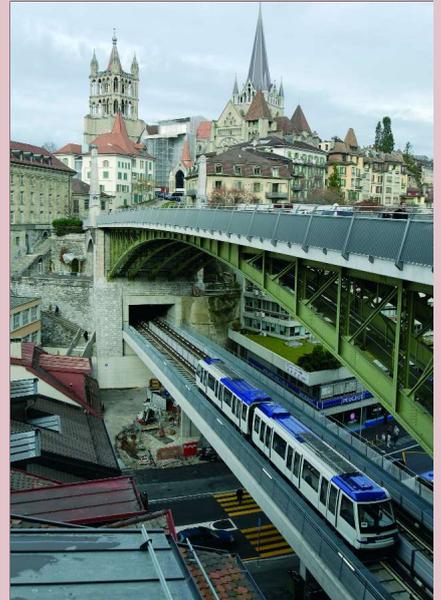
LUXEMBOURG

● Depuis le 23 janvier 2008, les CFL ont pris en location chez *MRCE* deux G1206 supplémentaires, numérotées 1583 et 1584, équipées du KVB pour la circulation en France.

● Une dizaine de 1800 subiront cette année une révision pour CFL-Cargo. Plusieurs bogies ont déjà subi une révision à l'Atelier Central de Salzinnes. Il serait question de repeindre ces machines dans une nouvelle décoration.

METRO DE LAUSANNE

● Les 15 premières rames du métro de Lausanne sont en cours de test depuis l'automne 2007. Elles devraient être homologuées en même temps que la ligne, en juin 2008, pour une inauguration prévue en septembre. Ce matériel, construit par *Alstom* et similaire aux rames MP89 parisiennes, est composé de deux voitures d'une longueur totale de 30 m et d'une capacité de 220 places dont 60 assises.



Parcours d'essai du métro de Lausanne. Christophe BISE, 1er décembre 2007.

Pays-Bas : mise en service des autorails GTW de VEOLIA

Veolia a engagé fin novembre 2007 les premiers autorails Diesel GTW de *Stadler* sur la ligne Nijmegen - Roermond. Rappelons que 16 autorails avaient été commandés en 2006, dont 10 doubles et 6 triples. Tous sont équipés de vidéo-surveillance, de toilettes chimiques, de panneaux d'informations, d'espaces pour vélos et personnes à mobilité réduite. La transmission électrique fait appel à des moteurs de traction triphasés asynchrones. Les nouveaux autorails ont remplacé les autorails simples ou doubles des types DH1 et DH2 loués aux NS, qui affichaient 25 ans d'âge.

Veolia engage depuis le 9 décembre 2007 ses nouveaux autorails GTW entre Nijmegen et Roermond (voir EN LIGNES 82 page 26). Le 16 décembre 2007, les GTW 201 et 203 quittent la gare de Reuver en direction de Roermond. Michel DE ESCH.



Allemagne

Des FLIRT pour Abelio...

Depuis le 9 décembre 2007, la société *Abelio Rail* a repris à la DB le trafic régional entre Essen, Hagen, Iserlohn et Siegen.

Le service, du lundi au samedi, comprend un RegioExpress (RE) par heure entre Essen à Siegen via Hagen (133 minutes pour 152 km), un RegioBahn (RB) (omnibus) par heure entre Hagen et Siegen (99 minutes pour 107 km) et entre Essen et Hagen (38 minutes pour 45 km). Une seconde automotrice à destination de Iserlohn accompagne les RE de Essen et les RB de Hagen, avec découplément à Letmathe. Le dimanche, chaque relation est desservie par un RE toutes les deux heures, avec des arrêts supplémentaires.

Le service est assuré par les nouvelles automotrices doubles (8 unités) et triples (9 unités) du type FLIRT construites à Velten (Berlin). Les doubles (numérotées ET 22.001 A + 22.001 B à 008), sont engagées vers Iserlohn et sur les RB Hagen - Siegen, les triples (numérotées ET 23.001A + 23.001 C + 23.001 B à 009) sur les deux autres relations.

Chaque automotrice possède une capacité de 16 places assises en 1^e classe, et 68 (rame double) ou 116 (rame triple) places assises en seconde classe. La puissance est de 650 kW pour une vitesse maximale de 160 km/h (140 km/h pour les rames doubles).

... et pour la DB

La DB a mis en service fin 2007 les 5 automotrices de la nouvelle série 427 001/501 à 005/505. Du type FLIRT de *Stadler*, chaque rame se compose de 5 voitures. Elles sont engagées entre Rostock, Sassnitz et Binz.

La DB prend pied au Royaume-Uni !

La DB a racheté la compagnie britannique *Laing Rail* et sa compagnie de transports voyageurs *Chiltern Railways*. Avec cette importante acquisition, la DB sera donc bientôt active au Royaume-Uni. Le *Chiltern Railways* compte quatre lignes au nord-ouest de London, dont une liaison très fréquentée entre London et Birmingham. Au total, 60 gares sont desservies par une soixantaine de trains. La valeur de cette transaction est évaluée à € 170 millions.



Le 5 janvier 2008, un RegioExpress Essen - Siegen, assuré par l'automotrice Abelio ET 23 007, marque l'arrêt à Finnentrop. En arrière-plan, on voit deux autorails de la série 640 de la DB assurant la correspondance vers Olpe. Tomas MEYER-EPPLER.



Deux automotrices de la série 427 photographiées à Rostock, le 6 février; la première est à destination de Stralsund, la seconde de Sassnitz. Tomas MEYER-EPPLER.

Péking - Hamburg

Railion a lancé à l'essai son premier train de conteneurs entre Péking et Hamburg, via la Mongolie, la Russie, la Biélorussie et la Pologne, avec 2 transbordements nécessaires vu les différents écartements rencontrés. Le train a parcouru les 10.000 km du parcours en 20 jours, contre 26 par mer. Ce premier train avait pour but de démontrer la faisabilité en matière de sécurité et de rapidité. Dans le futur, le trajet pourrait s'effectuer entre 15 et 18 jours, de quoi offrir une alternative valable à la navigation maritime.

Railion Scandinavia

● *Railion* (51 %) et l'opérateur fret suédois *Green Cargo* (49 %) ont créé le 20 décembre 2007 une société de production baptisée *Railion Scandinavia A/S*, dont le siège est basé au Danemark. Le but est d'assurer d'une manière optimale et de qualité la traction de trains de marchandises entre toute la Scandinavie et l'Europe centrale. *Railion* engage dans les prochains mois les 23 nouvelles locomotives électriques du type TRAXX polycourant de la série 185, de façon à assurer la traction des trains de bout en bout. La première relation reliera Malmö à Hamburg.

TELEX.....

CAF : BITRAC 3600

● Le constructeur espagnol CAF va produire une nouvelle locomotive bi-mode électrique-diesel dénommée Bi-Trac 3600. Le but recherché est de pouvoir remorquer des trains de marchandises à travers toute l'Europe sans changement de locomotive, même si l'itinéraire n'est que partiellement électrifié; une solution qui s'adresse avant tout aux opérateurs privés. A 4 ou 6 essieux (Bo'Bo' ou Co'Co'), à écartement standard ou large (1,676 m), elle pourra être alimentée aussi bien par caténaire que fonctionner à l'aide de deux moteurs Diesel de 1800 kW accouplés chacun à un alternateur. La masse par essieu atteindra 22,5 t et la vitesse sera limitée à 120 km/h. Chaque moteur de traction aura une puissance de 750 kW en version Co'Co' ou 1150 kW en version Bo'Bo'. CAF a décroché le 10 décembre 2007 une première commande pour la société espagnole FESUR, portant sur 9 BiTrac Co'Co'.



AUTRICHE

● Les Chemins de fer autrichiens ont commandé le 5 octobre 2007 chez Siemens une série de 44 rames "Railjet". On se rappellera que les ÖBB avaient déjà passé une commande de 23 Railjet en 2006 (voir EL 80 page 43). Chaque Railjet se composera de 7 voitures, dont une avec poste de conduite, et circulera en réversibilité avec des locomotives électriques Taurus. Leur mise en service est programmée pour 2010 en trafic intérieur et international.

SUEDE

● La compagnie LKAB assurant la traction des trains de minerais de fer entre Kiruna, Gällivare, Narvik et Lulea, a commandé chez Bombardier le 21 août 2007 quatre locomotives électriques doubles (Co'Co' + Co'Co') supplémentaires, afin de réformer les dernières machines triples de la série Dm3. De 2000 à 2002, LKAB avait mis en service une première série de 9 locomotives, numérotées 101/102 à 117/118, d'une puissance de 10.800 kW et d'une masse par essieu s'élevant à 30 t.

RAIL4CHEM VENDU A VEOLIA

● Veolia a racheté la société rail4chem le 20 février 2008. Les quatre actionnaires de r4c (BASF, Hoyer, VTG et Bertsch) avaient en effet décidé de vendre leur société en raison de difficultés financières. Le PDG de r4c a même été limogé en mars 2006 pour sa mauvaise gestion de la filiale r4c Benelux, la mauvaise gestion des dépenses énergétiques et une stratégie de croissance internationale tous azimuts ayant fragilisé la société.

ECR ESPAGNE

● La DB (Railion) a créé une filiale en Espagne baptisée Euro Cargo Rail Espagne. Ce nouvel opérateur prolongera les activités d'Euro Cargo Rail France vers l'Espagne.

SBB-CFF-FFS

● Le 19 décembre 2007, les Chemins de fer suisses ont commandé chez Stadler Winterthur AG une série de 21 locomotives électriques de manœuvres à deux essieux, de 600 kW, destinées à la division voyageurs. Leur livraison débutera en juillet 2009. Numérotées Ee 922 001 à 021, elles seront engagées dans les gares de Bienne, Basel, Berne, Brigue, Chur, Lucerne, St-Gallen et Zürich. Elles permettront de réformer les 46 locomotives électriques de manœuvres actuellement toujours en service et datant pour certaines des années 1930.

POLOGNE

● Les Chemins de fer polonais ont signé un contrat avec Angel Trains portant sur la location pour une période de trois ans de 6 locomotives du type TRAXX F140MS. Affectées à PKP Cargo, elles seront utilisées vers l'Allemagne afin de supprimer des échanges de traction.

ITALIE

● Nuovo Trasporto Viaggiatori (NTV), le futur opérateur privé italien, a commandé le 9 novembre 2007 une série de 25 rames AGV (voir page 29), plus 10 en option, chez Alstom. Il s'agit de la première commande de AGV décrochée par Alstom. A ce contrat d'une valeur comprise entre € 650 et 900 millions, s'ajoute un contrat de maintenance évalué à € 850 millions.

SLOVENIE

● Les Chemins de fer slovènes (SZ) ont levé l'option pour la commande de 12 EuroSprinter supplémentaires du type 541 (voir EN LIGNES 76 page 33). Le nombre de 541 passera ainsi de 20 à 32. Leur livraison débutera en avril 2009.

ZEFIRO

● Bombardier a élaboré son propre train à grande vitesse baptisé "Zefiro". Chaque rame comportera 4, 8, 12 ou 16 voitures, et pourra circuler entre 200 et 350 km/h. La Chine a signé deux contrats, portant chacun sur la livraison de 40 rames. Elles utiliseront en grande partie le concept de base des Zefiro, avec 16 voitures, caisses en inox et gabarit chinois. Vingt rames de la seconde commande seront pourvues de compartiments couchettes.



Le train à grande vitesse Zefiro de Bombardier.

NEW JERSEY TRANSIT

● Le NJT (USA) a commandé chez Bombardier 27 locomotives électriques supplémentaires du type ALP46 basées sur la série 101 de la DB. Une première commande de 29 unités avait déjà été passée en 2000 (voir EL 49 p. 19).

TAIWAN

● Il y a un peu plus d'un an, la Taiwan High Speed Railway Company a inauguré la nouvelle ligne à grande vitesse reliant Taïpei à Kaohsiung. Longue de 345 km à l'écartement standard (1,435 m), elle se trouve dans une région topographique, climatique et sismique très difficile. Ainsi, 73% du tracé est établi en viaducs et ponts, 18% en tunnel et les 9% restant en remblai ou tranchée. La vitesse maximale est fixée à 300 km/h. L'exploitation est assurée par des rames à grande vitesse japonaises du type Shinkansen 700T de 12 voitures, d'une capacité de 989 places et pouvant circuler à 315 km/h. Le service compte actuellement 19 trains quotidiens reliant les deux villes en 1h30.



Deux rames à grande vitesse "Shinkansen 700T" du Taiwan High Speed Railway Company, au dépôt de Wurih, le 15 septembre 2007. Alain NOUILLATELAS.

ENGINS RADIÉS 8202 : 01-03-08 FNND 8206 : 01-03-08 8207 : 01-03-08 8208 : 01-03-08 8233 : 01-03-08 8240 : 01-03-08 8267 : 01-03-08 SORTIES DE RÉVISION 998 : 16-01-08 M CR 999 : 11-01-08 M CR 1181 : 29-01-08 RI 1339 : 16-01-08 RI 2008 : 16-01-08 GR 2380 : 31-01-08 LC 2634 : 23-01-08 LC 2737 : 09-01-08 GR + MUX 2743 : 18-01-08 GF 3007 CFL : 25-01-08 RI	RENUMÉROTATIONS 729 → 998 : 11-01-08 730 → 999 : 16-01-08 MISES EN PARC 7407 : 01-03-08 DÉMOLITIONS 1801 : 02-08 FAZ 2305 : 02-08 FAZ 2511 : 02-08 FAZ 2554 : 02-08 FAZ 5308 : 02-08 FAZ 5502 : 02-08 FAZ 5504 : 02-08 FAZ 5524 : 02-08 FAZ 5525 : 02-08 FAZ 5541 : 02-08 FAZ 6224 : 02-08 FAZ 6235 : 02-08 FAZ	6269 : 02-08 FAZ 6307 : 02-08 FAZ 7369 : 02-08 FAZ 7372 : 02-08 FAZ 9143 : 02-08 NK 9211 : 02-08 NK VENTES 7382 : RRF 02-08 7394 : RRF 02-08 8206 : Italie 02-08 8207 : Italie 02-08 ABRÉVIATIONS ATB : équipement pour la circulation sur les réseaux néerlandais et allemand CFL : Chemins de Fer luxembourgeois FAZ : Atelier Central Salzinnes	FHS : Hasselt FKR : Merelbeke FM : Atelier Central Mechelen FSD : Oostende FSR : Schaerbeek GCR : Charleroi-Sud GF : attelage automatique GF GR : grande révision I / INF : INFRABEL IFB : Inter-Ferry-Boats It : Italie LC : révision confort LT : révision technique1 M CR : modernisation City Rail MKM : Stockem MUX : multiplexage NK : Kinkempois RI : révision intermédiaire RRF : Rotterdam Rail Feeding
------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Locomotives électriques

série 15 : bientôt la fin ?

● Pour décembre 2008, la SNCB projette de remplacer les locomotives de la série 15 circulant sur la ligne 42 entre Liège et Gouvy par des automotrices du type 96 bitension (441 à 490). Deux automotrices seront nécessaires pour assurer le service.

série 28 - TRAXX

● Le 1er février, la E186 125 a effectué un parcours d'essai entre Antwerpen-Noord et Gouvy, dans le but de vérifier que certains circuits de voie ne perturberont pas le système ATB néerlandais (les antennes ATB restent actives lors des circulations en Belgique). De tels circuits de voie se trouvent dans la région de Kinkempois.

● Aux dernières nouvelles, les TRAXX devraient enfin débiter le service voyageurs entre Antwerpen et Noorderkempen le 9 juin. Comme l'ETCS n'est toujours pas au point, la L4 sera exploitée comme une

Atelier Central de Salzinnes Programme des passages en révision pour 2008

- série 11 : 3 révisions intermédiaires
- série 12 : 1 révision intermédiaire
- série 13 : 10 révisions intermédiaires (+ 4 locomotives de la série 3000 des CFL)
- série 20 : 3 révisions générales (2002, 2008, 2023)
- série 21 : 14 révisions générales
- série 23 : 4 révisions confort et 10 révisions techniques
- série 26 : 1 révision confort et 6 révisions techniques
- série 27 : 2 révisions générales

En traction Diesel, pour la première fois depuis plus de 50 ans, aucune machine n'est prévue passer en révision. Notons toutefois que les autorails de la série 41 passeront tous à partir de 2008 en rétrofit à Salzinnes. A cela s'ajoutent des interventions sur d'autres engins pour des travaux ou modifications spécifiques, comme par exemple l'installation de la climatisation (séries 12, 21 et 27), de la MUX (commande par multiplexage) et de la MUX + attelage automatique GF sur des 27.

ligne classique, avec une seule section de block entre Antwerpen-Noorderdokken et Noorderkempen (un signal à chaque extrémité). Cette solution pragmatique avait déjà été proposée par plusieurs personnes, mais avait été repoussée par certains dirigeants qui ne voulaient pas entendre parler d'un autre système que l'ETCS, d'où plus d'une année de retard par rapport au calendrier initial... Si une

solution semblable était appliquée entre Chênée et la frontière allemande, la L3 ne continuerait pas à rouiller...

COBRA

B-Cargo et Railion ont créé une joint-venture baptisée "Cobra". Tout le trafic marchandises B-Cargo et Railion transitant par la ligne frontalière Aachen West - Montzen à destination principalement d'Antwerpen-Noord, Kinkempois, Zeebrugge et Châtelet sera assuré par Cobra dès décembre 2008, lors de la mise en service de la traction électrique. Ce trafic sera confié aux 40 TRAXX que B-Cargo prendra en leasing auprès d'Angel Trains à partir de juillet 2008 (voir EL 83 p. 32). La gare d'Aachen West sera la plaque tournante de Cobra, tandis que Montzen ne sera plus qu'une simple gare de passage.

PHOTO 84-17 Le 1er février 2008, la E186 125 stationne à Gouvy, aux côtés de la 1504 et de la voiture I6 assurant le train P vers Trois-Ponts. Philippe GOUSSET.



ANGEL TRAINS

La SNCB et B-Cargo ont décidé de louer chez *Angel Trains* respectivement 3 et 40 locomotives du type TRAXX F140MS (voir *EN LIGNES* 83 page 32). Mais, qui est *Angel Trains* ?

Le groupe *Angel Trains* est propriétaire et bailleur de matériel roulant depuis 1994 et est détenu à 100% par *The Royal Bank of Scotland*, l'un des groupes de services financiers les plus importants d'Europe. Ses activités ont débuté en Grande-Bretagne après la privatisation du réseau britannique. L'ouverture des réseaux d'Europe continentale à la concurrence a poussé *Angel Trains* à créer une filiale continentale se consacrant à la location de locomotives et d'automoteurs en Europe : *Angel Trains Cargo*, avec siège à Antwerpen. Le montant investi par *Angel Trains* dans le matériel moteur dépasse les 6 milliards d'euros.

Angel Trains Group possède du matériel roulant circulant en Autriche, Belgique, Danemark, France, Allemagne, Italie, Luxembourg, Pays-Bas, Pologne, Espagne et Suisse, ainsi qu'au Royaume-Uni. Si on inclut la récente commande de 40 locomotives par la SNCB, le parc de locomotives d'*Angel Trains Cargo* en service ou en commande comprend 399 engins :

- 22 locomotives Diesel *Vossloh* G 1000 monocabines;
- 72 locomotives Diesel *Vossloh* G 1206 monocabines;
- 5 locomotives Diesel *Vossloh* G 1700 monocabines;
- 56 locomotives Diesel *Vossloh* G 2000 doubles cabines;
- 12 locomotives *Siemens* Hercules ER 20;
- 70 locomotives électriques *Bombardier* Traxx AC;
- 105 locomotives électriques *Bombardier* Traxx MS;
- 20 locomotives électriques *Bombardier* Traxx DC;
- 30 locomotives Diesel *Vossloh* Euro 4000;
- 7 locomotives Diesel EMD Class 66.

Parmi ses loueurs, *Angel Trains Cargo* compte des sociétés de chemins de fer d'Etat, des chemins de fer publics régionaux, des transporteurs ou opérateurs industriels ainsi que des fournisseurs de traction privé de fret et de logistique.

chine vers le bas ou le haut accentuant encore la différence de hauteur des attelages. Le problème est donc ardu. En attendant d'y remédier, la SNCB a décidé dans un premier temps au début du mois de janvier, de limiter l'accouplement et le découplage à Brugge à une seule tentative. Si l'opération échouait, le train continue en entier vers Knokke. En sens inverse, seule la première rame poursuit vers Tongeren, avec toutes les conséquences qui en découlent (retards importants, trains bondés). De plus, à Leuven, le conducteur n'a que 4 minutes (6 depuis le 7 janvier) pour changer de front, ce qui est totalement insuffisant. Les trains prennent ainsi quelques minutes de retard supplémentaires, vu que les opérations de mise en service du poste de conduite des voitures-pilotes M6 sont très longues... Depuis le 4 février, la SNCB a décidé de supprimer tous les accouplements ou découplements à Brugge, la double rame circulant en entier de Tongeren à Knokke, avec toujours une correspondance à Brugge pour les voyageurs de Blankenberge. On ose à peine imaginer le scénario lorsque les trains seront occupés par plus de 1000 voyageurs à destination de Blankenberge les jours de beaux temps ou de festivités (carnaval, Corso fleuri, ...). En outre, les IC E 1506 et 1507 quittant Knokke à 06.05 et 07.05 sont limités à Hasselt. En sens inverse, les IC E 1538 et 1539 quittant Tongeren à 15.44 et 16.44 ont vu leur origine reportée à Hasselt. Malgré cette situation critique, la chaîne de transformation des 27 continue à l'Atelier Central de Salzinnes...

série 27

● Il y a toujours autant de problèmes d'accouplement et de découplage avec les 27 munies de l'attelage GF et assurant des IC E Knokke/Blankenberge ↔ Tongeren. Il semblerait que le problème principal est la différence de hauteur existant entre les attelages, rendant de ce fait très difficiles voir impossibles les opérations d'accouple-

ment et de découplage. Sur les 27, cet attelage se trouve sur un très grand porte à faux. Vu le poids énorme de l'attelage, ce porte à faux s'est déjà vu déformé vers le bas de plus de 5 cm sur certaines machines ! On constate également des déformations de certains châssis de 27 du côté de l'attelage GF. De plus, suivant le freinage réalisé, la suspension des 27 peut cabrer la ma-

PHOTO 84-95 Depuis le 10 mars, les trois TRAXX louées par la SNCB effectuent des parcours d'écolage pour le personnel de conduite. Le 11 mars, après avoir assurée le train 48563 jusqu'à Montzen, retourne vers Antwerpen-Noord en tête du train de pétrole vide ESSO 47068 en provenance de Basel, ici photographié à Warsage.

Michel HANSENS.





PHOTO 84-18 ↑ A la suite du déraillement d'une rame de charbon vide à Houyet le 29 janvier, le trafic sur la ligne 166 a été totalement interrompu durant près de 2 jours. Le trafic marchandises a dû être détourné via les lignes 162 et 165 Namur - Libramont (changement de front) - Bertrix et vice-versa. Le 29 janvier, passage à Braibant du train 44852 à destination de Monceau. A l'avant-plan, on voit la ligne 128. En tête du convoi se trouvent les 1305 + 1321 + 1340 + 1301. On remarquera l'étrange positionnement des locomotives en service, puisque seules la première et la quatrième assurent la traction, tandis que les 1321 et 1340 sont remorquées comme véhicules.

Un autre déraillement survenu quelques jours plus tard, le 1er février, sur la ligne 34 Hasselt - Glons, entraîna le détournement de plusieurs trains de marchandises via les lignes 36, 36A et 40 entre Leuven - Fexhe - Kinkempois - Visé et vice-versa.

PHOTO 84-19 ← Passage à Remicourt du train 24985 Montzen - Zeebrugge.

PHOTO 84-20 ↓ Passage à Neerwinden du 41549 Antwerpen-BASF - Ludwigshafen, tracté par les 2364 et 2308.
Photos Christian AUQUIERE.





Le 27 janvier 2008, en raison de travaux à Roermond, les trains de calcaire 48684/49663 Jemelle - Beverwijk et retour, ont été détournés par le point frontière de Essen/Roosendaal. Notre photo montre la rame vide 49663 vers Jemelle, remorquée par les 2610 et 2620, passant le point frontière à Nispen. Les wagons transportant des coils seront retirés de la rame à Kinkempois. *Michel DE ESCH.*

Revoici le même train, circulant cette fois par son itinéraire normal, photographié à Argenteau sur la ligne 40 Visé - Liège, le 3 février 2008. En tête, les 6509 et 6510 de Railion Nederland. Cette relation circule de nuit, sauf le dimanche :
48684 : Jemelle 18.01 (le samedi), Kinkempois arrivée 19.08 (le samedi) /départ 09.42 (le dimanche), Visé 10.07 P, Maastricht 10.18/10.27, Beverwijk 16.56. Des wagons vides pour transporter des coils sont incorporés dans la rame à Kinkempois.
49663 : Beverwijk 07.00 - Sittard 11.13/11.34 - Maastricht 12.55/13.15 - Visé 12.25 P, Kinkempois 13.54/03.52 - Jemelle 05.12. Des wagons chargés de coils à destination de Genk-Zuid accompagnent la rame jusqu'à Kinkempois. *Michel DE ESCH.*





Depuis début janvier 2008, les 7791 à 7865 (locomotives équipées uniquement du système MEMOR belge) peuvent circuler sur le réseau allemand comme locomotive intercalée entre deux autres locomotives des tranches 7771 à 7790 et 7866 à 7870, à savoir les 25 machines équipées des systèmes ATB néerlandais et PZB allemand. L'usage des 7701 à 7770 comme locomotive intermédiaire n'est pas autorisé en Allemagne car l'indication du niveau de gasoil dans le réservoir s'y fait à l'aide d'indicateurs en verre. Or, l'EBA (l'autorité de sécurité ferroviaire allemande) juge qu'ils représentent un risque de fuite de gasoil en cas de fissure. Par conséquent, sur les 7771 à 7870, l'indication de gasoil se fait par un système magnétique. Il faut cependant mentionner que les indicateurs de gasoil en verre sont, entre autres, utilisés sur les 225 de Railion ; preuve que l'application de certaines règles se fait visiblement à géométrie variable en fonction du demandeur...

PHOTO 84-21 ↑ Le 9 février 2008, le 44521, tracté par les 7776, 7860 et 7787, achemine deux locomotives de la série 225 de Railion. La tripléte de 77 restera en tête du train jusqu'à Gremberg. Le train est photographié à Henri-Chapelle sur la ligne 39 Montzen - Welkenraedt.

PHOTO 84-22 ↓ Quelques minutes avant le coucher du soleil, le train 44538, tracté ce 13 février 2008 par les 7780, 7860 et 7776, entame la traversée du Rhin au moyen du Sudbrücke situé entre les gares de Gremberg et de Köln Süd. Christian VANHECK



Locomotives Diesel

série 73 : bientôt la fin ?

● La direction du Matériel projette de réformer les 21 dernières locomotives de la série 73 de B-Cargo pour décembre 2008. Elles seraient remplacées par des locomotives de la série 82 actuellement garées en parc.

● Les 7382 et 7394 ont été vendues en février 2008 à la société néerlandaise RRF (Rotterdam Rail Feeding - voir *EN LIGNES* 69 page 26). Au moment de clôturer ce numéro, mi-mars, elles étaient en cours de peinture aux couleurs de RRF. Les locomotives pourraient être utilisées dans le port d'Antwerpen pour assurer des manoeuvres pour des opérateurs privés.

série 82

● Initialement condamnées, les 82 restantes bénéficieraient avec certitude d'un sursis de 5 à 8 ans. Pour ce faire, la SNCB, ayant un peu hâtivement éliminé son magasin de pièces, envisage de le reconstituer à l'Atelier Central de Salzinnes en cannibalisant 6 locomotives garées en parc ou réformées. En outre, la SNCB étudie la possibilité de moderniser une série de 25 machines. Il s'avère que les locomotives de la série 77/78 ne sont pas adéquates pour assurer certains types de manoeuvres. Il serait notamment envisagé de les équiper d'un système d'air conditionné.

● Les 8206 et 8207 ont été vendues en février 2008 à un important vignoble situé dans le sud de l'Italie.



PHOTO 84-97 La 6242 repeinte en jaune avec logos Infrabel. Braine-le-Comte, 24 février 2008. Serge MARTIN.



PHOTO 84-23 ↑ - **PHOTO 84-93** ↓ Comme prévu, les 5101 et 5146 ont été repeintes dans la décoration de Seco-Rail (voir *EN LIGNES* 83 page 35). Pour la 5101, il s'agit donc à sa 4e décoration (décoration d'origine, livrée bleue 5001, livrée jaune 5101, et enfin livrée orange SecoRail). Antwerpen-Noord, 13 mars 2008. PFT.



Grande vague de démolitions



PHOTO 84-24 *L'agonie finale d'une "Reine du rail"... Le dépeçage a été réalisé par la société Recylux d'Aubange à l'Atelier Central de Salzinnes, à l'aide d'une grue à mâchoire. Salzinnes, 4 février 2008.*

Au début de l'année, une grande campagne de démolitions s'est déroulée à Kinkempois et à Salzinnes. Pas moins de 19 engins ont été dépecés : à Salzinnes, les 1801, 2305, 2511, 2554, 5308, 5502, 5504, 5524, 5525, 5541, 6224, 6235, 6269, 6307, 7369, 7372; à Kinkempois : les 9143 et 9211. Pour les 1801, 2511 et 2554, il s'agit des premières locomotives de leur série à être ferrillées.

Les images publiées sur ces deux pages se passent de tout commentaire. Ames sensibles, tournez ces pages...

Démolition des :

- 1801 le 20 février (radiée le 01-12-1999);
- 2554 le 4 février 2008, (réformée le 13-07-2007, à la suite d'un tamponnement survenu à Roosendaal le 30-09-2004 - voir *EL 65* page 22);
- de la 2305 le 5 février.2008 (radiée le 02-07-2005, à la suite d'une collision survenue à Lier le 3 juin 2004 - voir *EL 63* p. 34);
- 2511 le 13 février (radiée le 14-12-2003);
- 5308 le 5 février (mise hors exploitation le 12-06-2007 à la suite de l'accident du 12 octobre 2006 dans le tunnel d'Antwerpen - *EL 76* p. 42);
- 5525 le 4 février (réformée le 14-12-2003 pour mauvais état général).



PHOTO 84-25



PHOTO 84-26



PHOTO 84-27



PHOTO 84-28



PHOTO 84-29



PHOTO 84-30



PHOTO 84-31



PHOTO 84-32



PHOTO 84-33



PHOTO 84-34

Automotrices - autorails

La 340 en pelliculage

A titre d'essai, l'automotrice 340 a été recouverte d'un pelliculage au début de l'année. Tous les éléments de la décoration (fond gris, bandes bleues et rouges, triangles jaunes, etc...) ont été apposés sous forme de papier plastique adhésif. Au premier coup d'oeil, rien ne permet de la distinguer d'une autre automotrice, si ce n'est quelques plis dans le collage.

Les 325-326 n'appartiennent plus aux CFL

On se rappellera que le 28 octobre 1994, les 325 et 326 furent vendues aux CFL. Cette transaction fut établie entre la SNCB et les CFL afin de diminuer sensiblement les redevances des CFL envers la SNCB pour la circulation du

matériel belge sur le réseau CFL entre Stepenich et Luxembourg. Depuis lors, les Break ont cédé leur place aux automotrices du type 96, sans pour autant remettre en cause l'acquisition des 325 et 326. Il y a quelques mois, les CFL ont décidé de revendre les deux automotrices à la SNCB. Les redevances sont désormais acquittées par la location à la SNCB de la 3005 CFL, laquelle est engagée depuis mars 2006 sur les IC Luxembourg - Bruxelles-Midi.

La SNCB sélectionne Siemens pour les automotrices du RER

Selon des rumeurs, la SNCB aurait sélectionné Siemens pour la commande des futures automotrices RER. Le dossier est en cour de finalisation, la commande devrait être signée à Pâques.

Modifications sur les autorails de la série 41

Actuellement, tous les 41 passent progressivement à l'Atelier Central de Salzinnes pour procéder à quelques adap-

tations, parmi lesquelles le remplacement de la jauge à gasoil, la modification des moteurs Diesel pour éviter les fuites d'huile, et l'installation d'un système de détection d'incendie. Ces modifications s'étaleront sur une période de 4 ans.

TGV

Rénovation des Thalys

Voici maintenant plus de 10 ans que les Thalys ont été lancés entre Paris, Bruxelles, Amsterdam et Köln.

A partir de cette année, toutes les rames Thalys subiront une rénovation à l'atelier SNCF d'Hellemmes près de Lille. La première des 26 rames devrait sortir dans le courant du mois de novembre. Les travaux, qui dureront 6 semaines par rame et qui s'étaleront sur 18 mois, concerneront le remplacement des sièges et du design général, de l'équipement avec le système de signalisation ERTMS.

PHOTO 84-35 Le 16 janvier 2008, le 4137, qui avait subi un incendie en mai 2007, a effectué un parcours d'essai sur la ligne Liège - Gouvy afin de tester le nouveau dispositif de détection d'incendie. Seul le moteur Diesel de la voiture Bx tractonnait, tandis que des câbles étaient reliés à des appareils de mesure. Le 4137 passe au-dessus de l'Amblève et va s'engouffrer dans le tunnel de Remouchamps, en direction de Liège. Laurent JOSEPH.



Bientôt un Thalys Bruxelles-Strasbourg

La SNCF étudie la possibilité de créer une relation Thalys entre Bruxelles et Strasbourg via la LGV Est, de façon à permettre aux eurodéputés de faire le trajet entre leur bureau de Bruxelles et le Parlement Européen de Strasbourg en 3h30. Cette relation démarrerait à partir de juillet 2008, lorsque la France prendra la présidence de l'Union Européenne. Elle circulera le 1er et dernier jour (lundi et jeudi) des semaines de session plénière du Parlement (12 sessions par an), en desservant l'aéroport de Roissy-Charles-de-Gaule; et ne sera accessible qu'aux eurodéputés et agents européens.

Eurostar : chiffre en hausse

Pour l'année 2007, Eurostar a enregistré un chiffre d'affaire en hausse de 15,5%, passant de 518 à 599 millions de livres (+/- € 800 millions). Le nombre de voyageurs transporté s'est

élevé à 8,26 millions, soit 5,1% de plus qu'en 2006.



PHOTO 84-98 Le 10 mars, la 1211 a transféré une rame Thalys PBA (voiture de la rame 4538 et les deux motrices de la rame 4539) de l'atelier TGV de Bruxelles-Midi à l'atelier SNCF d'Hellemmes (Lille), ici en passage à Leuze. Serge MARTIN.

PHOTO 84-36 La 326 ex- CFL sortie récemment de révision, a retrouvé ses monogrammes B (apposés à l'extrémité des caisses dans la bande bleue). Le 19 décembre 2007, arrivée à Zichem du train local 2461 Leuven - Hasselt. Jean-Luc VANDERHAEGEN.



Voitures - wagons

Deux grues de relevage radiées

Les deux grues de relevage de 55 t de l'atelier de Kinkempois ont été vendues pour démolition au début de 2008 à Keizer (Courcelles). Il s'agit de la grue A310-7 (mise en service en 1972 à Schaerbeek, mutée par la suite d'abord à Merelbeke en 1980, puis à Kinkempois, hors service depuis plusieurs années) et de la grue A310-2 "Juliette" (mise en service en 1954 à Ronet, puis mutée à Kinkempois). Il ne subsiste ainsi plus que trois grues lourdes sur le réseau, aux ateliers de Schaerbeek (grue Gottwald de 100 t), Antwerpen-Noord (grue ABR de 55 t) et Charleroi-Sud (grue Gottwald de 100 t).

PHOTO 84-37 ↗ La voiture de service 51 (UIC 60 88 9969 051-5) du train de relevage d'Antwerpen-Noord a subi une révision et est ressortie d'atelier le 20 août 2007 repeinte dans une nouvelle décoration à dominante de rouge. Il s'agit de l'ancienne voiture I1 n° 12004 (originellement 13022) radiée le 22 février 1978 et transformée en voiture de secours par l'AC Mechelen (sortie le 20 février 1980). Tommy MAEREMANS, 30-11-2007.

→ La grue A310-7 à l'atelier de Kinkempois, le 25 avril 1998. Elle porte encore la mention W.D.T. Merelbeke. Armand THONET.

↓ Le 23 mai à Kinkempois, la 5402 heurta un train à l'arrêt. Sous le choc, elle dévala le talus. La grue A310-2 "Juliette" et, à l'avant plan, la grue à vapeur de 35 t (A310-4) de 1912, furent nécessaires pour remettre la



Dernières M4 bordeaux

Au début de l'année, il ne subsistait plus que 5 voitures du type M4 dans leur livrée d'origine bordeaux. Quatre de ces voitures formaient la rame M28 de Schaerbeek et assuraient les trains suivants :

RE7095	Schaerbeek 06.28 (rame à vide) Dendermonde 06.58
7095	Dendermonde 07.40 Bruxelles-Luxembourg 08.28/36 - Schaerbeek 09.02 (rame à vide)

La 5e voiture assurait la réserve.
Ces voitures seront modernisées avant le mois de juillet.



PHOTO 84-38 Le train P 7095 en provenance de Dendermonde, lors de son parcours à vide entre Bruxelles-Luxembourg et Schaerbeek. Il s'agissait de la toute dernière rame de voitures M4 en livrée bordeaux, entrée à l'AC Mechelen pour modernisation fin février. Le train longe les installations STIB de Haren le 31 janvier 2007. J-L VANDERHAEGEN.

Modification de fourgons Dms

L'AC Salzennes va transformer cinq fourgons Dms supplémentaires en voitures de service pour les trains de relevage (voir EL 34 p. 29). Ils remplaceront les trois anciennes voitures I1 servant à cet usage à Schaerbeek, Antwerpen-Noord (voir photo page de gauche en haut), Kinkempois, Hasselt et Merelbeke.

Deux voitures pour le département du frein

Deux voitures sont affectées au département du frein, où elles sont utilisées pour procéder à divers essais liés au freinage des trains. Le premier véhicule est le fourgon Eurofima 17.401, affecté à ce service depuis le mois de mars 2004 (voir EL 61 p. 31). Dans le courant de 2007, ce fourgon a été renuméroté 00015 (numéro UIC 60 88 99 70015-9). Il est utilisé comme wagon-atelier.



PHOTO 84-39 ↑ - **PHOTO 84-40** ↓ Les deux voitures utilisées par le département du frein : l'ancienne voiture Resto 16.001 renumérotée 00014, et le fourgon DMS 17.401 renuméroté 00015. Forest-Voitures, 25 janvier 2008. J-L VANDERHAEGEN.



Depuis un peu plus d'un an, la voiture-resto 16.001 a également été affectée à ce département et sert de voiture de mesure et de service. En 2007, elle a été renumérotée 00014 (UIC 60 88 99 70014-0). La décoration RESTO a été retirée, les espaces laissés libres ont été repeints en blanc.



Toutes les voitures I10 sont modernisées

La dernière voiture du type I10 - la 12760 - est ressortie de modification le 18 janvier 2008, dans la nouvelle livrée grise. De ce fait, plus aucune I10 n'existe dans la décoration orange d'origine (livrée européenne C1, avec couleur de fond orange RAL 2004, bandeau gris clair RAL 7035 et toiture en couleur aluminium bitume).

Au total, 89 voitures ont été révisées par l'Atelier Central de Salzinnes entre 2002 et 2007. Cette opération comprenait principalement le placement de revêtements de sièges, nouveaux tapis de sol, adaptation de la fermeture des portes aux normes du trafic intérieur et application de la nouvelle décoration grise.

Les voitures entraient en révision lorsqu'elles atteignaient un kilométrage plafond de 800.000 km. L'Atelier Central de Salzinnes avait dédié un hall de 4 voies pour assurer ces révisions. Maintenant que la dernière I10 est sortie, cet emplacement est utilisé pour modifier les autorails de la série 41.

I6 orange : bientôt la fin

Au début de 2008, il ne subsistait plus que 3 voitures du type I6 dans la livrée originale orange. Il est plus que probable qu'elles seront toutes repeintes en gris pour la fin de l'année. A ce moment, la livrée orange C1 ne sera plus visible que sur quelques fourgons DMS.



PHOTO 84-41 La voiture I10 n° 12715 dans la livrée Eurofima orange d'origine. Elle fait partie des 45 voitures de seconde classe non climatisées, série 12701 à 12745. Les voitures climatisées, au nombre de 35 et numérotées de 12746 à 12780 (la 12.780 est transformée en voiture Bistro), sont reconnaissables à leurs fenêtres fixes. Le parc des I10 est complété par 15 voitures de première classe non climatisées, n° 11701 à 11715. Oostende, 29 mai 1995. Jean-Luc VANDERHAEGEN.

PHOTO-THEME 84 Le 12 juin 2006, la rame du train P 7009 Oostende - Schaerbeek comprenait encore deux voitures I10 orange. Remorqué par la 1604, il passe à Itterbeek, sur la ligne 50A Gent - Bruxelles-Midi. Jean-Luc VANDERHAEGEN.





PHOTO 84-42

De nombreux lecteurs confondent les I6 et I10. Pour les reconnaître d'un seul coup d'oeil, il suffit de regarder si le bas de caisse possède ou non une jupe. Seules les I6 en sont équipées. Ici, deux voitures I6 à Liège-Guillemins, le 7 mai 1999. Une flèche montre l'emplacement de la jupe qui couvre tout le bas de la caisse entre les bogies. On peut également les distinguer aux fenêtres ouvrantes (I10) ou non (I6), mais seules les I10 non climatisées en sont équipées.
Jean-Luc VANDERHAEGEN.

PHOTO-THEME 84 →

Le 15 juillet 2000, une rame complète de voitures I10 orange fut utilisée par assurer le train spécial 18666 entre Schaerbeek et Limoges. A Quévry, c'est la BB 26150 de la SNCF qui prit le relais.
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



PHOTO-THEME 84 ↓

Avec le déclin du trafic international, les I10 furent progressivement réaffectées dans des relations de trafic intérieur (trains P). Ici, arrêt à Gent-Sint-Pieters du train P 7006 Poperinge - Etterbeek, le 27 juin 2001.
Jean-Luc VANDERHAEGEN.





PHOTO-THEME 84 *Passage à Stolberg Rheinland Hbf du train international D 424 Köln Hbf - Oostende, tracté par la 101 086-3 de la DB. Une locomotive de la série 27 prendra le relais à Aachen Hbf. La rame est composée de sept voitures, dont six I10, une I6 (en seconde position) et un fourgon DMS en queue.*
Jean-Luc VANDERHAEGEN.

PHOTO-THEME 84 *Le 6 octobre 1989, une rame complète de voitures I10 orange parcourt l' "Athus-Meuse". Le train vient de traverser la gare de Wiesme et se dirige vers Beauraing. En tête, les 5211 et 5215.*
Jean-Luc VANDERHAEGEN.





PHOTO-THEME 84 *Le 8 décembre 1987, la 2512 remorqua un train spécial en provenance des Pays-Bas et composé de trois voitures I10 orange et de deux voitures des NS. Passage à Groenendael.*
Jean-Luc VANDERHAEGEN.

PHOTO-THEME 84 *Une rame de I10 a assuré durant plusieurs mois les internationaux 415 et 424 Oostende - Köln. Le 8 septembre 1997, c'est la 1602 dans sa livrée "Märklin" qui fut sollicitée pour tracter cette paire de trains. L'IC 415 à Ezemaal.*
Pierre HERBIET.



Démontage de la Vennbahn

Section par section, la Vennbahn est en cours de démontage. Il s'agit actuellement des sections Monschau - Kalterherberg (ligne 48 Raeren - Weywertz), Weywertz - frontière allemande (ligne 45A) et Weywertz - Trois-Ponts (ligne 45). Un ultime train a circulé le 28 janvier 2008 entre Trois-Ponts et Stavelot pour la récupération des longs rails soudés qui équipaient le tunnel de Stavelot. Ces rails avaient eux-mêmes été récupérés sur la ligne 123 Braine-le-Comte - Enghien, lors de son démontage. Ce train, remorqué par la 6288 d'Infrabel, a poussé les wagons jusque Stavelot. Après chargement des rails, il reprit le chemin de Trois-Ponts.



PHOTO 84-43 ↑ Le démontage de la ligne dans un des sites qui était le plus connu des photographes à la sortie de Malmédy vers Waismes.

A gauche ↙ - **PHOTO 84-44** - chargement des longs rails soudés à la sortie du tunnel de Stavelot. Le photographe se trouve sur le tunnel avec vue en direction de Trois-Ponts.

La Vennbahn restera belge

La section Monschau - Kalterherberg de la ligne 48 avait la particularité de franchir à plusieurs reprises la frontière allemande. En vertu du Traité de Versailles de 1919, la Belgique se vit octroyer les cantons d'Eupen et de Malmédy avec pour conséquence que la ligne Raeren - Sourbrodt franchissait la frontière entre les deux pays à plusieurs reprises. Il fut décidé que l'assiette de la ligne, ses abords immédiats, les voies, les installations techniques et les gares appartiendraient au Royaume de Belgique, créant ainsi au total cinq enclaves coupées du territoire allemand.

Mais, maintenant que la voie est en cours de démontage, qu'en adviendra-t-il? L'accord stipulait que ces portions

de territoires pourraient repasser à l'Allemagne si un jour la ligne devait être défermée. Le sort est tombé, les ministères belge et allemand des Affaires étrangères ont en effet déclaré de commun accord qu'il n'était pas question que ces enclaves belges redevenaient allemandes, en vertu d'un traité datant de 1956, lequel réglait définitivement le tracé de la frontière. La Belgique ne rétrécira donc pas, du moins de ce côté...

Un RAVeL projeté par la Communauté germanophone est à l'étude. Il sera établi à côté de la voie, de manière à ne pas condamner la ligne définitivement. Quant à la section Kalterherberg - Sourbrodt, elle est toujours exploitée à l'aide de vélos sur rail.

PHOTO 84-45 ↓ C'est la 6288 qui eut le triste privilège de circuler pour l'ultime fois sur la Vennbahn. Elle pousse ici le train à la sortie de Stavelot.





PHOTO 84-46 ↑

Pour la toute dernière fois, un train traverse le site de la gare de Stavelot, lors de son retour vers Trois-Ponts et Schaerbeek.

PHOTO 84-47 →

La 6288 refoule la rame vide vers le tunnel de Stavelot. Le vestige du dernier quai de la gare est visible à droite.

PHOTO 84-48 ↓

Dernier passage d'un train à la sortie de Stavelot...

Photos : Philippe GOUSSET et Pierre HERBIET, 28 janvier 2008.



Le retour des voitures-lits russes

Depuis le 11 décembre 2007, les Chemins de fer russes remettent en ligne une voiture-lit directe entre Moscou et Paris, via Bruxelles. Cette voiture, qui circule 2 fois par semaine (3 fois en été) avec départ de Paris les jeudis, samedis (et mercredis en été) et de Moscou les mardis, jeudis (et samedis en été), est incorporée dans les trains 13/14 Moscou ⇌ Berlin, puis dans les 242/243 Berlin ⇌ Paris. A Berlin, cette voiture poursuit vers Moscou, incorporée dans le *Moscou Express* (Int 247/246 Berlin - Moscou). Paris avait perdu sa liaison directe avec Moscou en 1994.

INT Jan Kiepura

Depuis la suppression du *Jan Kiepura* en Belgique, ce train avait vu son terminus reporté à Frankfurt. Il circulait alors entre Frankfurt et Varsovie, en acheminant des voitures directes pour Minsk et Moscou. Avec le nouveau service du 9 décembre 2007, le *Jan Kiepura* a été entièrement remanié avec élargissement de sa desserte. Il se compose désormais de trois tranches :

- Amsterdam - Köln - Berlin - Varsovie. Il s'agit de la tranche principale composée de voitures polonaises (deux voitures-lits, deux voitures-couchettes et une voiture B) et de deux voitures-lits directes pour Minsk et Moscou;
- Basel - Frankfurt - Berlin - Varsovie, composée d'une voiture-couchette polonaise pour Varsovie et d'une voiture-lit russe pour Moscou, acheminées dans l'EN *Aurora* entre Basel et Fulda,



PHOTO 85-49 Le 13 janvier 2008, le "*Bergland Express*" dû être remorqué par deux 55 bleues (5529 + 5519) entre Aachen Hbf et Bruxelles-Midi. Le voici à son arrivée à Bruxelles-Midi.
Jean-Luc VANDERHAEGEN.

puis raccordées au *Jan Kiepura* à Hannover.

- München - Berlin - Varsovie, composée d'une voiture-couchette polonaise pour Varsovie et d'une voiture-lit russe pour Moscou, acheminées par l'EN *Hans Christian Andersen* entre München et Fulda, puis raccordées au *Jan Kiepura* à Hannover.

La ponctualité des trains catastrophique

2007 aura été la plus mauvaise année depuis 1998 au point de vue régularité

des trains. D'après les chiffres d'*Infrabel*, seulement 89,2 % des trains ont circulé à l'heure ou avec un retard maximum de 5 minutes, soit une baisse de 1,4 % par rapport à 2006. La responsabilité incombe à raison de 50 % pour la SNCB et 20,7 % pour *Infrabel*.

Le nombre de trains supprimés a quant à lui doublé par rapport à 2006, passant de 8.801 à 15.849 !

Les raisons de cette situation sont multiples (vols de cuivre, intempéries, grèves sur les réseaux étrangers, accidents, signalisation, fiabilité du matériel,...).

Le 17 février 2008, passage près de Zevenbergen de la rame vide en provenance de Rotterdam ayant assuré le "*Bergland Express*". A Roosendaal, les voitures appartenant à la société "*Bahn Touristik Express*" seront retirées du train; seules les quatre voitures-lits SNCB continueront jusqu'à Forest-Midi.
Michel DE ESCH.



Le projet "Diabolo" est sur les rails

Pour désenclaver l'aéroport de Bruxelles-National, actuellement embranché sur la ligne 36 entre Zaventem et Nossegem grâce à deux courbes de raccord, *Infrabel* prévoit de relier par une ligne nouvelle l'aéroport à la berme centrale de l'autoroute E19 Bruxelles - Antwerpen (voir *EN LIGNES* 68 page 41). Pour ce faire, *Infrabel* a fait appel à un partenariat PPP (pour Partenariat Public-Privé).

Un PPP est un projet par lequel le secteur privé conçoit, construit, finance et met à disposition une infrastructure que le secteur public aurait été chargé de réaliser ; une société a été créée pour l'occasion : la *Northern Diabolo NV*. En contrepartie, cette société reçoit une rémunération fixe annuelle d'*Infrabel* de 9 millions d'euros, une contribution annuelle des opérateurs ferroviaires (0,5% de leur chiffre d'affaires annuel de transport intérieur de voyageurs) et un supplément sur le prix du trajet demandé à chaque voyageur vers l'aéroport de 3,87 euros, indexables.

Ce montage financier n'est réaliste que pour un projet concret, bien délimité géographiquement et d'une certaine ampleur, trois critères rempli dans le cas du "diabolo".

Le consortium d'investisseurs assurera la construction des infrastructures souterraines pour un montant de 290 millions d'euros, tandis qu'*Infrabel* posera la superstructure pour le compte de ce même consortium.

Dans le même temps, *Infrabel* réalisera, à l'aide de fonds publics, une nouvelle ligne entre Schaerbeek et Mechelen, dans la berme centrale de l'autoroute, sur laquelle viendra se greffer l'antenne de l'aéroport. Le montant de ces travaux est de 250 millions d'euros.

L'ensemble de ces travaux, dont la mise en service est prévue en 2012, permettra aux résidents du nord du pays (Antwerpen principalement) et aux Hollandais de rejoindre plus facilement l'aéroport, avec un gain de temps d'une demi-heure environ.

Mise à double et à simple voie...

La ligne 147 Fleurus - Auvélais va être mise à double voie. Les travaux débiteront cette année encore. Après la mise en service de la seconde voie, la ligne 144 Gembloux - Jemeppe-sur-Sambre sera quant à elle exploitée à voie unique.



Les travaux de construction de la nouvelle ligne 25N entre Schaerbeek et Mechelen au milieu du terre-plein central de l'autoroute E19 Bruxelles - Antwerpen ont débuté à la fin de 2007.
Emiel VAN DEN BOSCHE.

Un raccordement de bois à Gouvy ?

Idélux est sur le point d'acquiescer un terrain de 8 hectares situé dans la zone d'activité économique de Courtil, le long de la ligne 42 entre Gouvy et Bovigny. Le but est d'accueillir la société *Barthels Paul* possédant une importante scierie à Bullange, traitant une première transformation et le conditionnement de produits du bois. Cette société est fortement handicapée depuis la fermeture de la Vennbahn intervenue le 31 décembre 2004. On se rappellera qu'il s'agissait alors du dernier raccordement de la ligne, qui générerait un trafic de grumes par trains complets plusieurs fois par semaine. La SNCB avait prié la société de trouver un autre point de déchargement ! En attendant l'aménagement de cet espace, l'entreprise pourrait installer une partie de ses activités sur le zoning de Burtonville, près de Vielsalm. Sa volonté est de développer des activités complémentaires, comme une unité de cogénération et un hall de séchage.

TRW

La société TRW a créé deux nouvelles relations de transport combiné. La première relie depuis le 5 février 2008 Muzen à Miramas (Marseille) trois fois par semaine, en partenariat avec NOVA-TRANS, et permet de desservir une région située dans un rayon de 150 km.

La seconde relation reliera à partir d'avril 2008, 3 fois par semaine, Oostende à Ljubljana en Slovénie. La capacité du train sera de 33 caisses. A Oostende, TRW et COBELFRET assureront une correspondance vers Dartford, Harwich et Killingholme.

Un nouveau train tracé via le Rhin d'acier

Depuis le 3 mars 2008, une nouvelle relation est tracée par une partie du Rhin d'Acier. Il s'agit d'une relation Lutterade ↔ Antwerpen circulant du lundi au vendredi via Budel, Neerpelt et Mol avec l'horaire suivant, et remorqué par deux locomotives Diesel de la série 6500 de *Railion Nederland* :

45673	Geleen-Lutterade 08.08
	Neerpelt 09.44
	Balen-Werkplaatsen 10.04/15
	Mol 10.27
	Herentals 10.49
	Antwerpen-Noord 11.45
45762	Antwerpen-Noord 13.03
	Herentals 14.09
	Mol 14.29
	Neerpelt 15.04
	Geleen-Lutterade 16.31.

Ces trains remplacent la relation Kijfhoek ↔ Antwerpen-Noord (trains 44601/44602) qui était assurée par une locomotive de la série 25.5 (ces trains circulaient de nuit).

Commande historique de trams

Dans le cadre du contrat de gestion 2007-2011, la STIB a commandé en janvier 102 trams supplémentaires du type *Flexity Outlook* à Bombardier (types 3000 et 4000), ce qui portera leur nombre à 170 (les deux premières commandes totalisaient 49 types 3000 et 19 types 4000 - voir *EN LIGNES* 59 pages 42-43). Le nombre de 3000 et 4000 n'est pas encore établi; plusieurs options existent et le choix définitif se fera au cours de l'année 2008. Leur livraison s'étalera d'avril 2010 à décembre 2012. Il s'agit de la plus grosse commande de l'histoire réalisée par la STIB, d'une valeur de € 130 millions. Leur mise en service permettra de réformer un grand nombre de motrices des types 7000, 7700 et 7900.

Rénovation du Musée du Tram

Le Musée du Tram et le dépôt de la STIB de Woluwé sont en plein travaux de rénovation. Le musée retrouvera son état qu'il avait juste après la Seconde Guerre mondiale.

Ces bâtiments, situés le long de l'avenue de Tervueren datent de 1897. En 2001, ils ont été classés en tant que patrimoine culturel. Les travaux concernent en particulier les façades, les châssis, les corniches et les toitures. L'investissement de € 12 millions est pris en charge par la Région bruxelloise (€ 2,5 millions), l'asbl Musée du tram (€ 300.000) et la STIB pour le reste. Un bel exemple de coopération.

Rappelons que le Musée du Tram regroupe une très importante collection de trams, bus, trolleybus et taxis. Durant la belle saison, tous les week-end et jours fériés, l'association fait circuler au départ de Woluwé des trams historiques depuis le parc du Cinquanteaire jusque Tervueren, près du musée de l'Afrique.



Les travaux de rénovation du Musée du Tram à Woluwé. Christian DOSOGNE.



A l'occasion de la journée annuelle sans voitures, l'intégralité de la ligne 92 était exploitée par des 3000. Place Poelaert, 23 septembre 2007. Christian DOSOGNE.



Le site de Bruxelles-Ouest fait l'objet de grands travaux ferroviaires dans le cadre du projet RER. La STIB y installe un nouveau dépôt pour le métro, termine la boucle entre les stations Clémenceau et Gare de l'Ouest, y installe une troisième voie pour le futur terminus de la ligne 1B, dont l'assiette est visible sur la photo du bas, à droite de la rame de métro; le tout devrait être terminé début 2009. La SNCB, après avoir déplacé les deux voies de la ligne 28, y ajoute une troisième voie de garage dont on peut voir la pose ci-dessous à gauche de l'autorail ES, et deux nouveaux quais. Une nouvelle gare commune SNCB-STIB avec guichet surplombera le site (voir la vue d'artiste ci-dessus à droite). Christian DOSOGNE, 26 janvier 2008.





← *Railion Nederland a pris en location chez CBRail une troisième locomotive de la Class 66. Cette machine est numérotée 266 107-2 (n° de construction 20058725-001); elle a débarqué au port de Rotterdam le 24 avril 2007 et a d'abord servi d'engin de démonstration pour Freighliner en Pologne, avant d'être repeinte en rouge en novembre 2007. Le contrat de leasing chez Railion Nederland a débuté le 11 décembre 2007. Le 23 février 2008, elle se trouvait à Genk-Goederen (Winterslag) pour l'initiation de conducteurs de B-Cargo. La traction du train Ford vers Vlissingen a été reprise par les Class 66, les 55 (à l'exception de la 5523) ayant perdu leur équipement ATB. Freddy DELARBRE.*

en bref...

DLC / Crossrail

Le contrat de leasing des deux locomotives électriques Re 482 008 et 014 louées à CFF Cargo (voir *EN LIGNES* 80 page 60) a pris fin le 2 janvier 2008. Les deux machines sont retournées dans le parc de CFF Cargo.

Veolia

Déjà présente en Allemagne, aux Pays-Bas et en France, *Veolia* s'implantera en Belgique. Fin 2007, la société avait obtenu la certification pour ses conducteurs. Les premiers trains pourraient rouler dès la fin de l'année. En novembre 2007, *Veolia* a commandé une série de 9 locomotives TRAXX (plus 12 en option), dont certaines aptes à circuler en Belgique.

De plus, *Veolia* a racheté la grande société rail4chem le 20 février 2008 (voir page 31), obtenant ainsi une licence, des conducteurs et des engins de traction supplémentaires pour circuler sur le réseau belge.

SNCF Fret Benelux (SFB)

En 2007, SFB assurait en moyenne 46 trains par semaine en Belgique et aux Pays-Bas (10 trains en 2006). Pour 2008, SFB prévoit de doubler ce chiffre, par la création d'un nouveau service en moyenne chaque mois..

*Bientôt, les locomotives rail4chem circuleront sous les couleurs de Veolia. Le 22 janvier, à Hasselt, la PB02 de r4c remorquait un train de kaolin (roche argileuse entrant dans la composition de la porcelaine dure) de la société Imerys entre Antwerpen-Rhodesië et Aachen West. En fait, depuis la fin du mois de décembre 2007, le train de kaolin qui circulait chaque semaine au départ de Visé (voir *EL81* p. 54), ne circule plus qu'une fois par mois, à la suite du report de ce trafic vers le port d'Antwerpen (-Rhodesië) à raison d'un à deux trains par semaine. Ce nouveau trafic a deux destinations, la première est Schwedt a.d. Oder (D), la seconde est suisse. Tim VAN ROOY.*



PHOTO 84-50 *Le 25 janvier 2008, la G2000 VSTF 5001641 a effectué des parcours d'essais entre la gare de Mouscron (photo du milieu) et la gare de Tourcoing (photo du bas), afin de tester le bon fonctionnement de la transition de signalisation lors du passage de la frontière. Christian VANHECK.*



En 2007, seulement 6 engins ont été radiés : les locomotives Diesel 5308, 5521 et 6306, les automotrices 167 et 200, et la locomotive électrique 2554.

Aucun engin neuf n'a été livré à l'exception des 3 locomotives électriques du type TRAXX F140MS louées par la SNCB chez *Angel Trains* (E186 123 à 125, incorporées dans la série 28 - voir *EN LIGNES* 83 page 32).

Au 1er janvier 2008, le parc de traction comptait 1563 engins moteurs, tous services confondus (SNCB, B-Cargo, Infrabel), se répartissant de la manière suivante :

- locomotives Diesel : 452 (y compris les deux véhicules rail-route de la série 98). Dans ce chiffre, 50 engins se trouvent en parc;
- locomotives électriques : 370;
- automotrices : 645;
- autorails : 96

Ces chiffres sont toutefois à prendre avec réserve, car les listes de la SNCB présentent plusieurs erreurs. Ainsi, la 8232 est toujours reprise alors qu'elle est vendue à *Recylux* à Aubange depuis septembre 2007. De même, la 8035 se trouve hors service à Schaerbeek depuis plusieurs années.

Que nous réserve 2008 ? L'année sera marquée par la disparition de plusieurs séries d'engins, vraisemblablement à la fin de l'année, voir au début de 2009 : les 15, 16, 22 et 25. On assistera à un recul des séries 55 et 73, voir même à leur disparition à l'exception des 55 TVM et des 73 *Infrabel*. La raison principale sera bien sûr la mise en service de la traction électrique entre Montzen et Aachen West au mois de décembre, et la mise en service des premières Traxx louées par B-Cargo (40 unités à livrer entre juillet 2008 et juillet 2009). Sept locomotives ont été réformées le 1er mars 2008 : les 8202, 8206, 8207, 8208, 8233, 8240 et 8267.

8224

Constructeur : Ateliers Belges Réunis

Livraison à la SNCB : 09-05-1965

Numérotation : 262.024 : 09-05-1965
8224 : 01-01-1971

Dépôts successifs : Kinkempois : 09-05-1965

Mise hors exploitation : 03-07-2006

PHOTO 84-51 *Liège-Guillemins, 2 juillet 1983.*
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



8244

Constructeur : La Brugeoise & Nivelles, Nivelles

Livraison à la SNCB : 24-05-1966

Numérotation : 262.044 : 24-05-1966
8244 : 01-01-1971

Dépôts successifs : Monceau : 16-05-1974
Oostende (Brugge) : ?
Merelbeke : 01-06-1995
Schaerbeek : 15-12-2002
Antwerpen-Noord : 14-12-2003

Mise hors exploitation : 03-07-2006

PHOTO 84-52 *Zeebrugge, 3 juin 1988.*
Jean-Luc VANDERHAEGEN



8246

Constructeur : Ateliers Belges Réunis

Livraison à la SNCB : 20-09-1966

Numérotation : 262.046 : 20-09-1966
8246 : 01-01-1971

Dépôts successifs : Kortrijk : 20-09-1966
Antwerpen-Dam : ?
Oostende : 30-04-1994
Merelbeke : 01-06-1995
Schaerbeek : 15-12-2002
Antwerpen-Noord : 14-12-2003

Mise hors exploitation : 03-07-2006 (vendue à IFB)

PHOTO 84-53 *Antwerpen-Centraal, 10 février 1981.*
Jean-Luc VANDERHAEGEN



2201

Constructeur : Ateliers Métallurgiques de Nivelles

Livraison à la SNCB : 29-12-1953

Numérotation : 122.001 : 29-12-1953
2201 : 01-01-1971

Dépôts successifs : Schaerbeek : 29-12-1953; Bruxelles-Midi : 17-02-1954; Oostende : 29-06-1954; Kinkempois : 16-01-1956; Oostende : 01-07-1957; Kinkempois : 28-04-1967; Bruxelles-Midi : 31-11-1971; Saint-Ghislain : 02-05-1985; Monceau/Charleroi-Sud : 31-10-1995.

Mise hors exploitation : 14-12-2003

PHOTO 84-54 *Machelen, 3 novembre 1978.*
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



2203

Constructeur : Ateliers Métallurgiques de Nivelles

Livraison à la SNCB : 27-01-1954

Numérotation : 122.003 : 27-01-1954
2203 : 01-01-1971

Dépôts successifs : Schaerbeek : 27-01-1954; Bruxelles-Midi : 17-02-1954; Oostende : 29-06-1954; Kinkempois : 16-01-1956; Oostende : 01-07-1957; en Pologne : 17-06-1958; Oostende : 22-02-1961; Kinkempois : 01-05-1967; Bruxelles-Midi : 05-05-1973; Saint-Ghislain : 02-05-1985; Monceau/Charleroi-Sud : 31-10-1995.

Mise hors exploitation : 14-12-2003

PHOTO 84-55 *Train école de signalisation, Braine-le-Comte, 18 mai 1992.* Jean-Luc VANDERHAEGEN.



2211

Constructeur : Ateliers Métallurgiques de Nivelles

Livraison à la SNCB : 25-03-1954

Numérotation : 122.011 : 25-03-1954
2211 : 01-01-1971

Dépôts successifs : Bruxelles-Midi : 25-03-1954; Oostende : 29-06-1954; Kinkempois : 01-11-1956; Oostende : 01-07-1957; Oostende : 22-02-1961; Kinkempois : 01-05-1967; Ronet : 19-11-1971; Bruxelles-Midi : 14-05-1972; Saint-Ghislain : 02-05-1985; Monceau/Charleroi-Sud : 31-10-1995.

Mise hors exploitation : 14-12-2003

PHOTO 84-56 *Schaerbeek, 3 novembre 1977.*
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



2218

Constructeur : Ateliers Métallurgiques de Nivelles

Livraison à la SNCB : 13-05-1954

Numérotation : 122.018 : 13-05-1954
2218 : 01-01-1971

Dépôts successifs : Bruxelles-Midi : 13-05-1954; Oostende : 29-06-1954; Kinkempois : 01-11-1956; Bruxelles-Midi : 01-05-1967; Saint-Ghislain : 02-05-1985; Monceau/Charleroi-Sud : 31-10-1995.

Mise hors exploitation : 14-12-2003

PHOTO 84-57 *Anderlecht, 17 avril 1981.*
Semi-direct 4496 Leuven - Gent-St. P.
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



On se rappellera que les 5105 et 5121, acquises par la société italienne de travaux de voie *Francesco Ventura*, avaient quitté la Belgique le 21 septembre 2007 à destination de la Calabre (voir *EL 82* p. 34 à 39). Les deux machines ont été mises en service au milieu du mois de décembre 2007. Toutes deux ont été repeintes dans la livrée jaune. Si la 5121 ne présente quasiment pas de particularité, ce n'est pas le cas de la 5105 dont le dessin des bandes vertes sur les nez n'est pas conforme à la décoration SNCB; de plus, son numéro a été repeint en gros caractères blancs très inesthétiques au-dessus du nez, comme c'est d'ailleurs le cas pour la 5133 (*EL 82* p. 39). Sur les flancs latéraux des deux 51, la mention suivante est inscrite en blanc dans la grosse bande verte : *F.SCO VENTURA COSTR. FERROVIARIES.R.L. RESIDENZA COMPARTIMENTALE. R.C.* (Francesco Ventura constructions ferroviaires, résidence Région Calabre).

PHOTO 84-58 ↗ *La 5105 au côté de l'ex. 6067 de la SNCB. Paola, 19 décembre 2007.*
Pierre HERBIET.

PHOTO 84-59 → *Les 5121 et 5105 entourées des 7502 et 6067. Paola, 19 décembre 2007.*
Pierre HERBIET.

PHOTO 84-60 ↓ *Tous les jours, Ventura assure un train de marchandises entre Lamezia et Catanzaro pour le compte des FS. Le 189 décembre 2007, ce parcours traverse la gare de Catanzaro Lido, encadré par la 5122 et la 7503.*
Pierre HERBIET.





PHOTO 84-61 ↑ - **PHOTO 84-62** ↓ Le 19 décembre 2007, retour des 7503 et 5122 vers Lamezia. Ci-dessus, les machines sont garées à Feroleta A. Pianopoli pour croiser un train de voyageurs remorqué par la locomotive Diesel FS D445-1015 (FIAT Savigliano 1975 - moteur Diesel FIAT 1560 kW). Ci-dessous, en gare de Catanzaro, les 7503 et 5122 attendent aux côtés de l'autorail FS ALn 668-1050 (Savigliano 1977 - 2 x 110 kW) le croisement avec un train de voyageurs. La ville de Catanzaro compte 100.000 habitants et est située dans l'extrême sud de l'Italie; elle est bâtie sur une colline dominant la mer et possède trois gares : Catanzaro, S. Maria di Catanzaro et, la plus importante, Catanzaro Lido; cette dernière est traversée par la voir étroite du FC (Catanzaro Lido - Cosenza, écartement 95 cm), qui compte 11 gares sur le territoire de Catanzaro et une section à crémaillère pour atteindre le haut de la ville.

Pierre HERBIET.



PHOTO 84-63 →

La 7503 qui subissait une révision complète à Paola (voir photo dans le EN LIGNES 82 page 39), a été remise en service en décembre 2007, grâce à des éléments prélevés sur la 7502. Elle est entièrement repeinte en jaune, avec toiture grise, châssis et bogies noirs, et certains éléments proéminents peints en rouge. Le 17 décembre 2007, elle se trouvait à Paola, aux côtés des D255-0002 et E656-066.



PHOTO 84-64 →

Le 18 décembre 2007, la 7503 manoeuvre un train près du dépôt FS de Lamezia. A sa droite se trouve la D445-1010, à sa gauche l'autorail ALn 668-1043.



PHOTO 84-65 ↓

La 7503 et la 5122 à Catanzaro Lido, lors de leur retour vers Catanzaro, le 18 décembre 2007. Cette gare est située sur la grande transversale nord-sud longeant la côte adriatique. Photos Pierre HERBIET.





↑ **PHOTO BD-274** La 51e motrice la série 7000 des "Transports Urbains de l'Agglomération Bruxelloise" (TUAB, devenu STIB en 1954) avait été construite comme prototype pour le Hamburger Hochbahn AG à Hamburg. Livrée en 1951 et numérotée 3060, elle était peinte dans une livrée rouge et grise. Elle ne put circuler que sur la ligne 8 entre Dehnhaidé et Farmsen, en raison de problèmes de gabarit dans les courbes. En 1958, la 3060 fut testée pendant 3 semaines à Kobenhavn puis fut vendue la STIB. Cette motrice arriva à Bruxelles en avril 1958. Transportée sur un wagon, elle débarqua le 18 avril sur le raccordement d'Uccle-Calevoet, puis fut remorquée jusque dans un atelier STIB où elle fut remise en conformité, repeinte et renumérotée 7000. En 1995, la 7000 fut vendue au "Regionalvehrmuseum des Nordens" à Schönberger Strand près de Kiel. Depuis l'été 1999, elle est mise à la disposition du musée de Skoldenoesholm au Danemark (entre Ringsted et Roskilde) où elle circule régulièrement. Ce document montre son départ d'Uccle-Calevoet, tracté par la motrice n°4, le 18 avril 1958. Photo : Bruno DEDONCKER, collection PFT ©.

PAGE 61 - PHOTO 84-66 Il y a 50 ans débutait la livraison de la troisième série de locomotives électriques pour le B.C.K. / K.D.L. (Compagnie du Chemin de Fer du Bas-Congo au Katanga / Chemin de fer Katanga Dilolo - Léopoldville). Elles furent construites à 11 unités (2301 à 2311) par la Brugeoise et Nivelles (BN) à Nivelles, avec équipement électrique ACEC. Fonctionnant sous 25 kV 50 Hz, elles développaient une puissance de 2040 CV pour une masse totale de 75 t et une vitesse maximale de 65 km/h. Leur origine belge était frappante, surtout au niveau de la caisse basée sur celle des locomotives types 122-123 et 201 de la SNCB (futurs séries 22, 23 et 59). Notre photo montre la 2311 en cours de tests sur la voie d'essai de la BN à Nivelles. Photo ACEC, collection PINSONNET.



PAGE 61 - PHOTO 84-67 En 1988, un club de scouts de Ronquières acheta une voiture M1 pour en faire un local. Comme il n'y avait plus de possibilité de manoeuvrer sur la ligne 106, qui était à ce moment déjà hors service et en cours de démontage, la voiture dût être poussée d'Ecaussines-Carières à Ronquières. L'état de la voiture ne satisfaisait toutefois pas les scouts, si bien que la SNCB dût l'échanger avec une autre. Cette photo montre le transfert de la seconde M1, poussée vers Ronquières par la 8446 du dépôt de Haine-Saint-Pierre (aujourd'hui en service en Italie). La première M1 refusée accompagnait le convoi. Le train passe à hauteur de l'ancienne gare de Henripont. Serge MARTIN.



AU TEMPS DE LA VAPEUR - PHOTOS PAGE 60



PHOTO BD-282 Le 2 septembre 1961, la 64.084 du dépôt de Statte remorquant l'omnibus 5267 Statte 15.01 - Namur 15.33 passe devant les célèbres rochers de Marche-les-Dames. Ce train n'était composé que d'une unique voiture du type K1 BD. Cette P8 fut construite par Schwartzkopff en 1918. Les Chemins de fer prussiens lui attribuèrent le matricule "Hannover 2486". Cédée à l'Etat Belge en 1919, elle devint la 6484 en octobre 1931, et la 64.084 en janvier 1946. Juste avant la Seconde Guerre mondiale, elle était stationnée au dépôt de Montignies. Le 13 décembre 1940, elle fut "prêtée" à la DR et affrétée à la Direction (RBD) de Wuppertal. A la fin des hostilités, elle revint en Belgique et fut successivement attachée aux dépôts suivants : Berchem (04-12-1945), Liège (03-04-1946), Kinkempois (16-05-1953), Statte (09-06-1958) et enfin de nouveau Kinkempois (27-09-1961) où elle sera mise hors exploitation le 30 août 1963. Photo Bruno DEDONCKER, collection PFT ©.

PHOTO 84-68 La petite photo a été réalisée exactement au même endroit, 45 ans plus tard, le 1er février 2006. Les automotrices 221 + 674 assurent le train local 5684 Tamines - Flémalle-Haute. Jean-Luc-VANDERHAEGEN.



il y a 50 ans ...



il y a 50 ans

il y a 20 ans ...





ANTWERPEN-RIJNKAAI - ANVERS QUAI DU RHIN

Voici un document vraiment exceptionnel qui mérite une explication détaillée. Il s'agit d'un train d'émigrants tracté par la locomotive type 8 n° 3328 de l'Etat Belge, venant de quitter la "gare" du Quai du Rhin à Anvers. De ce quai, les émigrants se rendaient en Amérique du Nord par bateau de la Société "Red Star Line". La locomotive se trouve encore sur le pont tournant "Bonaparte" qui enjambe l'écluse du même nom. Cette écluse permettait l'accès depuis l'Escaut aux bassins "Bonaparte" et "Willem", les deux plus anciens du port d'Anvers. Ces bassins furent projetés en 1803 par Nicolas Mengin, sur ordre de l'empereur Napoléon. Ils furent construits respectivement en 1811 et 1813. Après l'unification de la Belgique et de la Hollande, ils furent donnés à la ville d'Anvers en 1815 par le roi des Pays-Bas Willem-Frédéric I van Oranje-Nassau. Leur construction fut achevée de 1816 à 1837. Le train roule en direction de la gare d'Anvers-Sud, en empruntant les voies longeant les quais de la rade d'Anvers. A Anvers-Sud, il poursuivra son voyage plus loin, vraisemblablement vers Bruxelles. La 3328 fut construite en 1905 par Couillet. Elle sera par la suite renumérotée à deux reprises par la SNCFB (jusqu'en 1937, année de la création de la SNCF, la SNCB s'appelait SNCFB - Société Nationale des Chemins de Fer Belges; pour éviter toute confusion entre les deux sociétés, le F fut supprimé) : 828 en octobre 1931, et 8.028 en janvier 1946. Elle fut réformée le 17 juillet 1948. Les voitures com-

posant le train sont des ex-allemandes "Armistice" ou des allemandes, ou peut-être les deux mélangées.

Le Quai du Rhin fut aménagé en 1843, tandis que le faisceau marchandises fut établi en 1860. En 1872, lors de la mise en oeuvre de la "Société Anonyme de Navigation Belge-Américaine" pour le transport de fret et d'émigrants vers l'Amérique du Nord, la voie unique de la gare "Quai du Rhin" était utilisée pour amener les voyageurs et émigrants. Au début de l'existence de la société, ses bateaux avaient des cheminées peintes en jaune avec une étoile rouge. C'est le public qui lui inventa le nom "Red Star"; finalement, après 10 ans, la société prit le nom officiel de "Red Star Line". Le premier départ eut lieu le 20 janvier 1873. Cette même année, il n'y eut que 12 départs, tous pour Philadelphie. En 1874, il y eut 26 départs pour Philadelphie et New York. A partir de 1874, New-York devint la destination principale. Dès 1902, deux autres destinations furent inaugurées, vers Boston et Baltimore, mais ce uniquement pour le transport de fret. A partir de 1930, il n'y avait plus que des traversées vers New-York.

De 1873 à 1884, les trains ne pouvaient accéder au Quai du Rhin qu'en empruntant le chemin de fer circulaire autour d'Anvers, en passant par la gare "Stuyvenberg-marchandises" (plus tard le faisceau "Stuyvenberg"), le faisceau "Bassins et Entrepôts" (le dépôt d'Anvers-Dam fut construit vers 1927 entre ces deux dernières gares), la rue de Londres

et la rue d'Amsterdam. Les convois ne pouvaient pas être trop longs, car ils devaient rouler jusqu'à l'écluse "Bonaparte" (appelée plus tard écluse "des anciens bassins"), d'où la locomotive repoussait le train en arrière dans le faisceau. Pour que le train puisse repartir, la machine devait d'abord être virée sur une plaque tournante, puis se plaçait de l'autre côté de la rame qu'elle refoulait ensuite vers l'écluse avant de reprendre le chemin en sens inverse.

A cette époque, la rade d'Anvers était très accidentée et ressemblait encore à la rade d'une ville médiévale. A marée basse, il était impossible d'amarrer les grands bateaux. C'est pour cette raison que l'on décida de rectifier la rade de façon à la rendre accessible aux navires de grande dimension. On établit alors un quai continu de 100 m de large, sur lesquels furent construits de grands hangars. Les travaux s'étalèrent de 1876 à 1884. On installa ensuite, entre la chaussée longeant les maisons et le nouveau quai, une ligne de chemin de fer allant du "Quai du Rhin" au sud de la ville. Des voies avaient aussi été installées sur les quais le long de la rade. Les wagons étaient amenés le plus près possible du point d'où ils étaient chargés ou déchargés. Cela se faisait au moyen de ponts transbordeurs qui étaient installés sur les quais. Le chargement ou déchargement des wagons était réalisé par des grues hydrauliques fonctionnant avec de l'eau sous pression refoulée via des canalisations par des stations hy-

Aujourd'hui



drauliques. Les transbordeurs étaient déplacés au moyen de cabestans, également hydrauliques. Un de ces cabestans est visible à droite du pont-tournant sur la photo. Celui-ci ne servait pas pour le halage des wagons, mais bien pour les bateaux non motorisés dans l'écluse. A noter que les wagons pouvaient également être manoeuvrés via des petites plaques tournantes de 4,80 m qui étaient installées un peu partout. Le wagon était tiré par un cheval, un tracteur, ou encore à bras d'homme.

Les nouveaux quais furent inaugurés par le roi Léopold II et la reine Marie-Henriette en 1885.

Le problème du virage de la locomotive semble avoir duré jusque vers la fin du 19e siècle, lorsqu'une voie supplémentaire fut posée pour accéder au "Quai du Rhin". L'adjonction de cette voie formait un triangle dans la rue d'Amsterdam avec les voies déjà existantes, permettant aux trains de marchandises d'accéder ou de sortir du faisceau avec la locomotive en tête. Pour les trains d'émigrants, c'était également beaucoup plus facile. Depuis 1884, les trains empruntaient la ligne directe le long des quais de la rade entre Anvers-Sud et le "Quai du Rhin" et vice-versa. Toutefois, les trains s'arrêtaient maintenant à cinq endroits différents, en partant d'Anvers-Sud : la gare de la ligne maritime "Anvers - Harwich" (munie de quais); la gare d'"Anvers-

Waes" (nommée "Pietje Waes" par le public) et desservait la ligne Antwerpen - Gent, où l'on achetait son billet, prenait le bateau pour traverser l'Escaut et aller prendre le train dans la gare d'"Anvers-Rive Gauche"; l'arrêt de la Compagnie Lloyd Royal Belge dont les bateaux amenaient les voyageurs en Amérique du Sud; l'arrêt de la CBMC (Compagnie Belge Maritime du Congo) et CMC (Société Maritime du Congo), devenant la CMBC (Compagnie Maritime Belge du Congo) en 1918 puis la CMB (Compagnie Maritime Belge) en 1930, dont les bateaux amenaient les voyageurs pour le Congo Belge; et finalement le "Quai du Rhin".

La gare du "Quai du Rhin" resta utilisée jusqu'à l'arrêt des activités de la "Red Star Line" en 1935. Après cela, le faisceau resta encore longtemps utilisé pour le trafic marchandises. Après la Seconde Guerre mondiale, l'extension continue du port vers le nord fit que les bateaux délaissèrent de plus en plus les anciens quais de la rade, pour finalement ne plus être utilisés. Les rails furent enlevés vers la fin des années 1980.

Le bateau dont on aperçoit les mâts et les cheminées au-dessus des hangars est le "SS Penland II" que la "Red Star Line" loua à la compagnie "White Star Line" de 1923 à 1926. Il portait alors le nom "SS Pittsburg". En 1926, la "Red Star Line" l'acheta et le rebaptisa "Penland II". En dehors de tous ses autres bateaux, la compagnie n'en eut que deux à

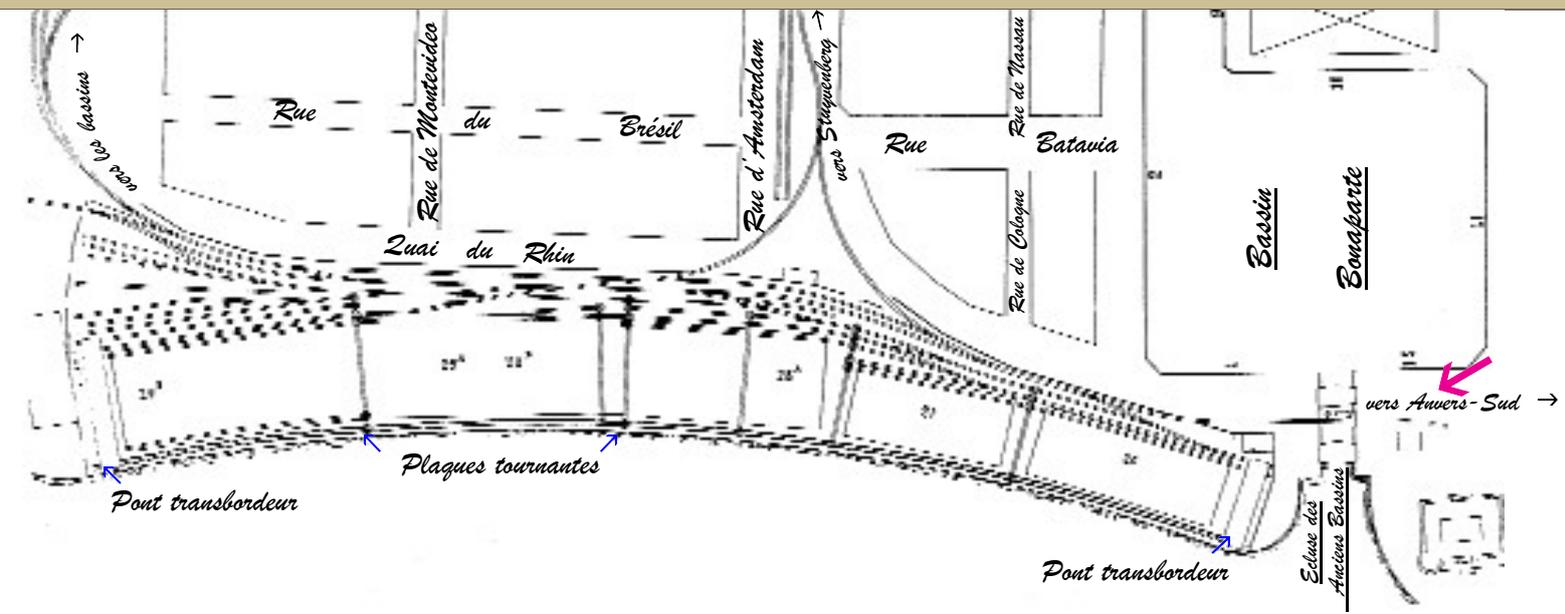
deux mâts et deux cheminées, le second étant le "SS Arabic" appartenant également à la compagnie du "White Star Line" qu'elle loua de 1926 à 1929. Les mâts du bateau étaient fort différents de ceux du "Penland II" dont l'on reconnaît parfaitement les mâts sur la photo. Remarquons aussi que les cheminées du bateau sont repeintes aux nouvelles couleurs de la "Red Star Line".

Un autre détail apparaissant sur la photo et permettant de cerner la date de prise de vue est les deux messieurs se promenant devant la locomotive : ils portent en effet le "chapeau de paille" appelé "Titz" ("Canotier" en France) qui étaient vendus avant la Première Guerre par les Grands Magasins Titz à Anvers (d'où provient le nom de "Titz" que le public anversois donna à ce chapeau). En 1930 ce chapeau était complètement démodé, bien que quelques nostalgiques l'ont encore porté longtemps, même jusqu'au lendemain de la Seconde Guerre mondiale.

L'ensemble de ces éléments nous permet de dater avec certitude cette photo entre 1926 et 1929 (éventuellement 1931).

Le plan ci-dessous on aperçoit les installations du "Quai du Rhin" en 1913. On remarquera les ponts transbordeurs et les nombreuses plaques tournantes permettant la manoeuvre des wagons. La flèche indique le lieu des prises de vue.

Photo collection Henri DENIS.
Texte Charles OCSINBERG.



La voiture 47.306 puis 88.302

Parmi les nombreux types de voitures abandonnées par l'Allemagne en Belgique après la Seconde Guerre mondiale, figurait une petite voiture à bogies restée unique en Belgique.

Cette voiture fut construite en 1916 pour les Chemins de fer prussiens (KPEV). Elle était classée dans le type C4i Pr 15 "Langenschwalbacher", et portait l'immatriculation "Saarbrücken 2051" (de 1916 à 1923), puis "Trier 32002" (de 1923 à 1930). La DR la renumérota 79966.

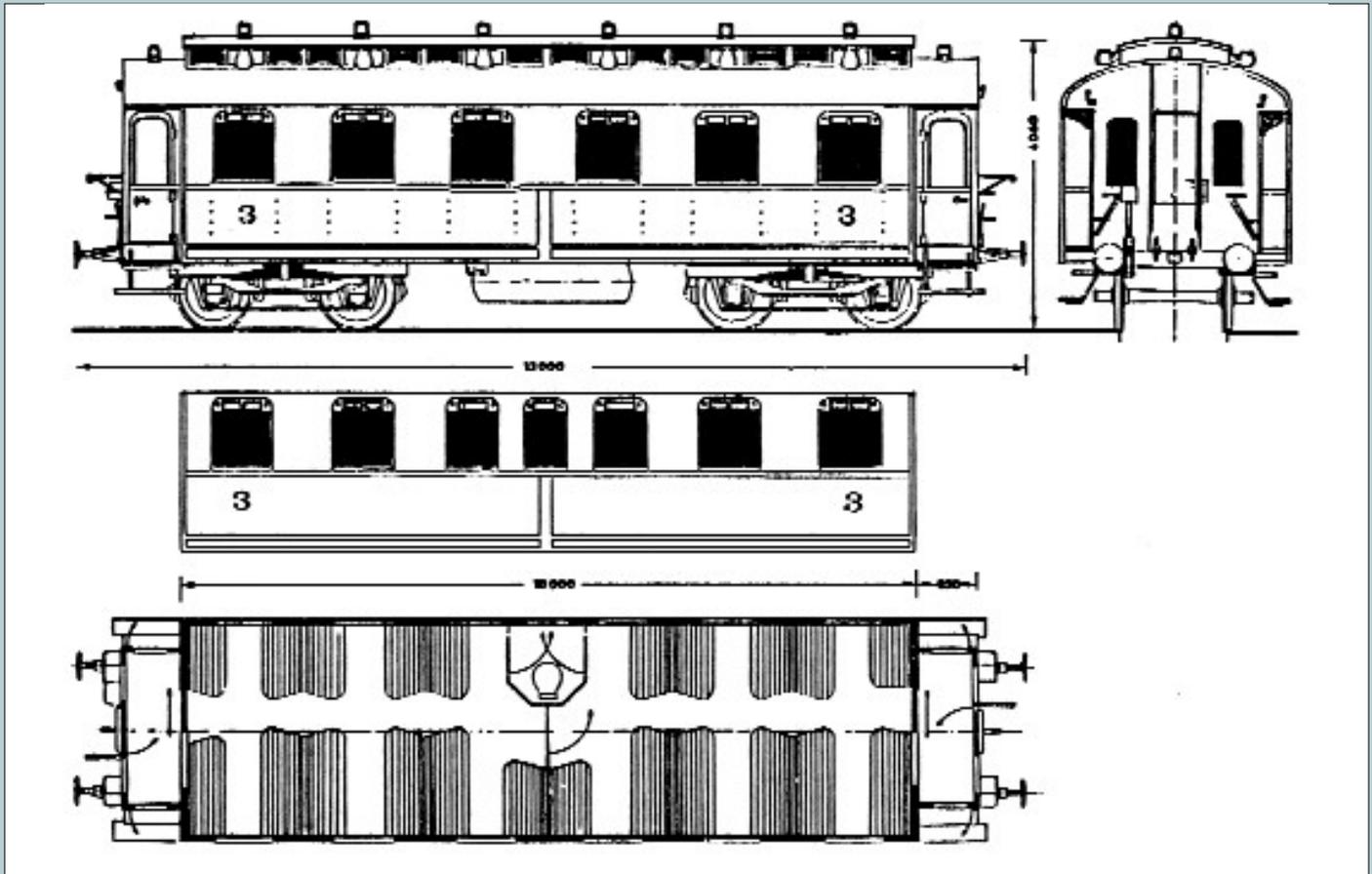
La SNCB l'incorpora dans son parc en 1945 sous le numéro 47.306. En mai 1950, elle fut renumérotée 88.302.

Elle avait une capacité de 53 places assises en 3e classe et

possédait un WC. Son accès se faisait via deux plates-formes situées aux extrémités de la caisse.

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

La 88.302 fut réformée par le PV 142 du 19 juin 1961, mais réutilisée comme véhicule de service. Elle reçut le numéro UIC 30 88 97 40 572-3 et fut classée dans le type 9740L2. En novembre 1969, alors qu'elle était garée dans les installations de Bruxelles, elle fut victime d'un incendie qui la détruisit.



Effectif :	1	Nombre de places assises :	53
Année construction :	1916	Longueur totale :	13,000 m
Origine :	KPEV	Empattement bogie :	2,000 m
N° DR :	79966	Largeur caisse :	3,000 m
N° SNCB :	47.306	Hauteur toiture :	4,040 m
Nouveau n° SNCB :	88.302	Réforme:	PV142 du 19-06-1961



*Gros plan sur un bogie de la voiture 88.302. C'est pour faciliter leur inscription dans les courbes serrées de la ligne de Langenschwalbach, que ces voitures furent pourvues de ces petits bogies, au lieu de deux essieux fixes.
Photo : Bruno DEDONCKER, collection PFT ©.*



*La voiture photographiée avec son premier numéro SNCB 47.306, à Schaerbeek, le 27 juin 1953.
Photo DESBARAX, collection PFT.*



PHOTO BD-275 ↑ La voiture après sa renumérotation de mai 1950 et son reclassement en 2e classe. Elle est photographiée du côté du WC. Gent-St-Pieters, 12 avril 1958. Photo : Bruno DEDONCKER, collection PFT ©.

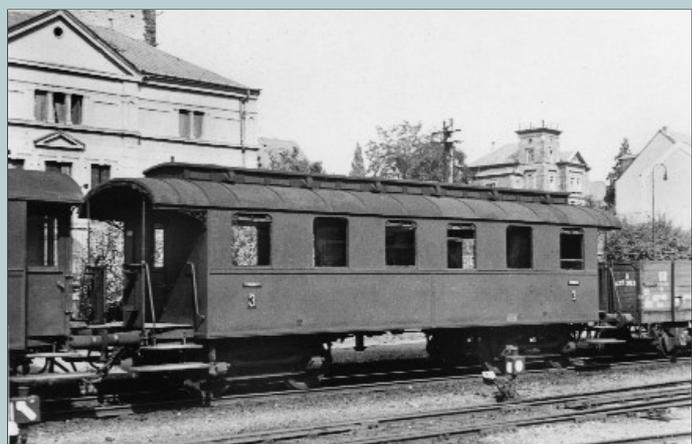
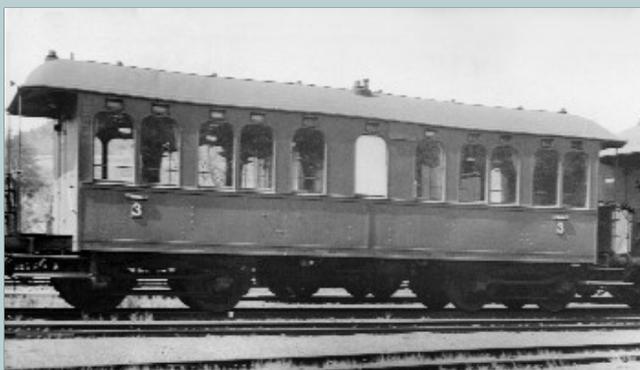
→ La voiture 88.302 après sa réforme, utilisée comme véhicule de service. Albert DEBIEVRE, collection PFT.

ORIGINE

Au total, les Chemins de fer prussiens (KPEV) mirent en service 265 voitures de ce type. La première série fut construite spécialement pour la ligne de Langenschwalbach (devenu plus tard Bad Schwalbach, ville située à 20 km de Wiesbaden), qui était particulièrement sinueuse, avec des courbes descendant jusqu'à 200 m de rayon et des rampes de 30 ‰. Au lieu de mettre deux essieux fixes, ces voitures furent équipées de petits bogies facilitant leur inscription dans les courbes. C'est pour cette raison qu'elles furent baptisées "Langenschwalbacher". La première sous-série fut construite à 199 unités de 1891 à 1913. La seconde sous-série comptant 34 unités fut livrée de 1915 à 1916. Elle se différenciait par les plates-formes fermées aux extrémités pour certaines et la toiture non bombée aux abouts. Quatre voitures identiques commandées initialement par la Bulgarie furent livrées en 1915 aux KPEV. La dernière sous-série commandée à 24 exemplaires pour compenser les pertes de guerre, fut mise en service de 1923 à 1924. Les voitures étaient réparties avec les aménagements suivants : AB, BC, C, CD, D (A, B, C, D = 1e, 2e, 3e et 4e classe).

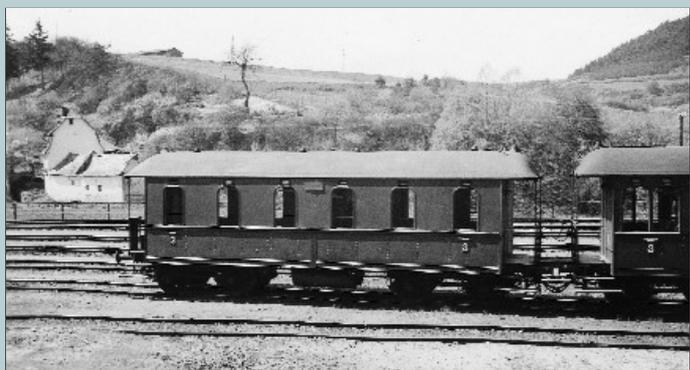
Après la Seconde Guerre, il subsistait 145 voitures à l'Ouest, dont 125 furent remises en service par la DB; les dernières disparurent en 1961. A l'Est, on dénombra seulement 9 unités, qui survivrèrent à la DR jusqu'à la fin des années 1960.

↓ La C4i 79934 fait partie des premières "Langenschwalbacher" construites en 1891. Collection Bruno DEDONCKER / PFT.



↑ La voiture C4i 79973 de la DB, en mai 1950. Les plates-formes sont ouvertes. Sous-série de 1916 à laquelle fait partie la 88.302 de la SNCB. Collection Bruno DEDONCKER / PFT.

↓ La C4i 79961 de la DR, photographiée à Langenschwalbach en mai 1938. Les extrémités de la toiture sont arrondies. Sous-série de 1913. Collection Bruno DEDONCKER / PFT.



Livres PFT-éditions



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



PROMO €19,60

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



PROMO €10

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

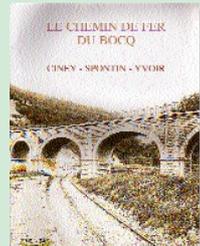


PROMO €14,40

LE CHEMIN DE FER EN HES-BAYE LIEGEOISE
 Description et histoire des lignes 31, 32 et 36 (Liège-Haut-Pré - Waremme).
 A4 - 168 pages
 276 photos
 € 14,40 - 750 g



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



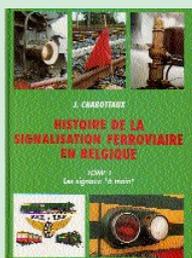
LA LIGNE 128 CINEY-YVOIR
 La ligne 128 de hier à aujourd'hui.
 A4 - 82 pages
 107 photos
 € 16,95 - 550 g



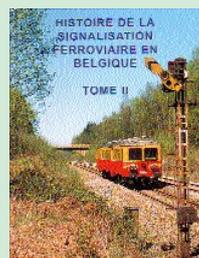
NOS CHEMINS DE FER 1 Les polycourant
 Recueil photo ayant pour thème les locomotives polycourant belges et étrangères circulant sur le réseau belge.
 132 pages - 126 photos couleurs - couverture cartonnée
 € 27,00 - 750 g



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



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



HISTOIRE DE LA SIGNALISATION tome II
 Ce deuxième tome traite de la signalisation mécanique.
 A4 - 252 pages
 220 photos
 € 35,00 - 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
 Ouvrage bilingue retraçant en images les 75 ans d'histoire de la SNCB (1926 à 2001).
 21 x 27 cm - 176 pages
 166 photos N-B et couleurs



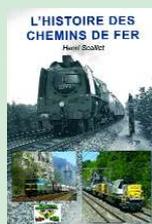
UN SIECLE DE VAPEUR II
 Recueil photo présenté en 5 chapitres : 1835 à 1930; 1931-1945; 1946-1966; vapeurs industrielles et vicinales; vapeurs NS, SNCF, DB et CFL.
 21 x 27 cm - 134 photos N-B
 € 27,00 - 750 g



NOUVEAU !

HISTOIRE DES DECORATIONS LES LOCOMOTIVES DIESEL DE LIGNES

LES DECORATIONS DU MATERIEL MOTEUR DE LA SNCB TOME I LES LOCOMOTIVES DIESEL DE LIGNE
 Cet important ouvrage décrit en détail toutes les décorations portées par les locomotives Diesel de ligne.
 A4 - 288 pages - 500 photos, dessins et plans.
 couverture cartonnée
 € 59,00 - 1950 g

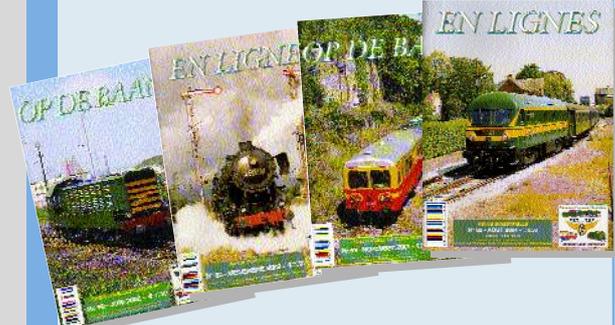


L'HISTOIRE DES CHEMINS DE FER
 racontée par H. Scaillet
 A5 - 208 pages
 200 illustrations
 € 20 - 600 g

En Lignes

EN LIGNES

- abonnement 2008 (débuté au 01-01-2008)
 - Belgique € 36,00
 - étranger (Europe) € 42,00
 - étranger (hors Europe) € 49,00



- numéros 19 à 20 par numéro : € 3,97 100 g
- numéros 41 à 45 par numéro : € 7,50 210 g
- numéros 46 à 52 par numéro : € 7,50 260 g
- numéros 53 à 58 par numéro : € 7,00 260 g
- numéros 59 à 83 par numéro : € 8,50 260 g
- reliure pour EN LIGNES € 11,50 550 g

EN LIGNES - hors série



PROMO €5,80

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



PROMO €7,30

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



PROMO €8,80

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

- Le rail bruxellois en images (PFT-Editions) € 11,20 750 g
- Vapeur en Belgique - 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
- 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 ligne de Han-sur-Lesse à la grotte de Han € 49,00 1300 g
- La ligne 38 (G. LEJEUNE, D. FUNKEN) € 23,00 750 g

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



NOUVEAUTÉ

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

Photos

Photos EN LIGNES

Les photos publiées dans EN LIGNES et portant un numéro (par exemple PHOTO 84-24) peuvent être obtenues au format 10x15 cm en couleurs, sauf les numéros suivis de la mention NB (par exemple PHOTO 84-29 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 28-05-2008; date de livraison: +/- 15-07-2008. 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° 36 : Locos à vapeur préservées par la SNCB € 10,00 75 g
- N° 38 : Les signaux mécaniques de Florenville € 10,00 75 g
- N° 40 : La gare de Schaarbeek-Formation € 10,00 75 g
- N° 42 : Locomotives séries 52-53-54 en vert "1970" € 10,00 75 g
- N° 44 : La locomotive 8275 € 10,00 75 g
- N° 47 : Les 60/61 en vert "1970" (15 photos) € 15,00 105 g
- N° 48 : L'atelier de Bertrix € 10,00 75 g
- N° 49 : Les 62/63 en vert "1970 Salzinnes" € 10,00 75 g
- N° 50 : Les 62/63 en vert "1970 Latour" € 10,00 75 g
- N° 51 : Voyage d'adieu des locos série 80 € 10,00 75 g
- N° 52 : Les 62/63 en vert "1970 Kortrijk" € 10,00 75 g
- N° 53 : Automotrices postales (15 photos) € 15,00 105 g
- N° 57 : Locotracteurs série 91 € 10,00 75 g
- N° 59 : Les 5122 et 5135 en Italie € 10,00 75 g
- N° 60 : Vapeurs 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° 69 : Fourgons-générateurs (voir EN LIGNES 70) € 10,00 75 g
- N° 70 : Les voitures Wegmann CFL € 10,00 75 g
- N° 71 : La 2302 (voir EN LIGNES 72) € 10,00 75 g
- N° 72 : Trains TEE (voir EN LIGNES 73) € 10,00 75 g
- N° 73 : La 5117/5001 (voir EN LIGNES 74) € 10,00 75 g
- N° 74 : Locomotives série 22 en vert € 10,00 75 g
- N° 75 : La ligne 141 Court-St-Etienne - Genappe € 10,00 75 g
- N° 76 : Matériel belge en Italie (voir EN LIGNES 77) € 10,00 75 g
- N° 77 : Essais avec divers matériel (voir EN LIGNES 77) € 10,00 75 g
- N° 78 : La 8020 des CUP € 10,00 75 g
- N° 79 : Essais de la TRAXX en Belgique € 10,00 75 g
- N° 80 : La P8 et la 1603 CFL sur la L128 € 10,00 75 g
- N° 81 : Les automotrices Benelux € 10,00 75 g
- N° 82 : Les 1181 à 1192 avec des Benelux € 10,00 75 g
- N° 83 : La ligne Liège - Gouvy Diesel € 10,00 75 g

PHOTO-THEME 84

Dix photos de trains composés de voitures du type I10 orange.

Prix € 10 + frais de port (75 g.)

Communication PHOTO-THEME 84



Trains avec 5211, 2507, 2512, 5505, 1601, 1602, 1606, 1607, 101 083 DB et BB 26150 SBCF.

Articles divers

Pin's

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

Cartes postales

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

Calendriers LOCO

- Années disponibles : 1979, 1980, 1982-1989, 1991-1993, 1995, 1997, 1998, 2003, 2007 :

par calendrier : € 5,00 postpack

- **LOCO 2008** : € 10 postpack



DVD

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



La 26.101

NOUVEAU !

Les voyages PFT



Commande Frais d'envoi

Les commandes sont reçues uniquement par virement sur le compte bancaire 001-1201789-35 du PFT Bruxelles. Pour les lecteurs résidant à l'étranger : voir les modalités de paiement à la page 3. Tous nos articles sont disponibles lors des journées "Portes ouvertes" de notre abri-musée de St-Ghislain. 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	€ 1,10	€ 2,20
jusque 350 g	€ 1,70	€ 4,50
jusque 1000 g	€ 2,70	€ 7,90
jusque 2000 g	€ 3,80	€ 13,10
jusque 5000 g	€ 7,60	sur demande suivant pays
postpack	€ 4,60	€ 7,80

■ ARTICLE EN VOIE D'ÉPUISEMENT

