

# EN LIGNES



**REVUE BIMESTRIELLE**  
**N° 87 - OCTOBRE 2008 - € 8,50**  
**SUISSE : 13,70 CHF**  
N° AGREATION : P501041 - BUREAU DE DEPÔT : 9000 GENT 1  
EDITEUR RESPONSABLE : KOOB J-P, SQUARE VERGOTE 6, 1200 BRUXELLES

Patrimoine Ferroviaire et Tourisme



**P.F.T. , T.S.P**



Toerisme en Spoorpatrimonium

Les premiers chiffres de fréquentation de notre ligne touristique Ciney - Purnode laissent augurer une très bonne saison 2008. Sans doute la présence de notre P8 n'est-elle pas étrangère à ces bons chiffres, et tant mieux. De nombreuses sorties ont été organisées pour des groupes, tantôt pour un anniversaire, tantôt pour une sortie familiale, tantôt pour des seniors ou des enfants. Toutes les occasions sont

bonnes pour affréter un train sur la ligne du Bocq !

Par contre, la baisse de fréquentation aux voyages pour amateurs sur le réseau inquiète les animateurs du PFT, qui vont dès lors chercher à diversifier les propositions. Malheureusement, les prix pratiqués par l'exploitant SNCB sont trop dissuasifs que pour nous permettre d'organiser régulièrement des voyages avec du matériel qui lui appartient. Savez-vous que, même s'il y a eu près de 200 participants au voyage d'adieu aux locomotives série 15, le décompte final laisse apparaître un léger déficit ?

Mais cette mauvaise note ne doit pas cacher l'évolution des autres activités : un livre est déjà sorti cette année et deux autres arriveront dans les bibliothèques avant la fin de l'année, le musée du rail de Saint-Ghislain reçoit en ce moment une nouvelle toiture, ce qui permettra d'organiser les bourses et autres manifestations de manière plus professionnelle, les restaurations du matériel préservé se poursuivent à bon rythme, avec la sortie des 9209 et 183.

Bonne lecture !

## LE CHEMIN DE FER DU BOCQ

### HORAIRES DIENSTREGELING

OCTOBRE - OKTOBER

lu ma me je ve sa di

						5
						12
						19
						26

NOVEMBRE - NOVEMBER

lu ma me je ve sa di

					1	2
						9
		11				16



### Autorail diesel / Motorwagen

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

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

### AGENDA

- > Le 30 novembre  
Train de Saint Nicolas.
- > Le 7 décembre  
Train historique de Bruxelles à Spontin à l'occasion du Marché de Noël du village.  
Réservation obligatoire

### 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** : képis anciens et actuels personnel d'accompagnement SNCB et cravates. €10/pièce. Luc Ninane, rue Robert Schuman, 84 B-4432 ALLEUR.

### PFT-agenda

- Prochaines circulations sur la ligne 128 : voir détails ci-dessus;

- Samedi 6 décembre : bourse d'échange au Musée du Rail de Saint-Ghislain; ouverture de 10 à 17h; 10% de réduction au shop sur présentation de la carte d'abonnement.

**A VENDRE** : anciens numéros "Voie Etroite, Echo du Rail, En Lignes, Op de Rails, diverses revues allemandes et anglaises. Cornélis van der Loo, ☎ +32.(0)2/733.10.32.

### Rectification

EN LIGNES 87

page 14 : La date de la photo de l'automotrice 082 est le 21 août 1982.

### ALAF

L'ALAF organise les samedi 8 et dimanche 9 novembre 2008 de 9 à 17h00 une exposition de trains miniatures.

Adresse : 77 rue de la Gare

4202 OUGREE

Entrée : PAF € 2,50.

## 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 DE GIETER, Pierre HERBIET, Serge MARTIN, Alain DEFECHE-REUX, Eric VAN HOECK, Walter PINET.

### Remerciements (par ordre alphabétique)

Patrice AIROLDI, Alessandro ALBE, Dominique ALLARD, Christian AUQUIERE, Armand BEERLANDT, Christophe BISE, William BOECKX, Jean BRUGGEMAN, Roger CRIKELAIRE, Marco CACOZZA, Thierry COCHIN, Simon DE RIDDER, Wim DERIDDER, Hubert DESCHEPPER, Michel de ESCH, Philippe GOUSSET, Dave HABRAKEN, Michel HANSENS, Hans JOOSEN, Laurent JOSEPH, Jean-Pierre KOOB, Gilbert LAURENT, Tommy MAEREMANS., Fernand MAES, Serge MATHEY, Pascal MARTENS, Tomas MEYER-EPPLER, Alain NOUILLETAS, Charles OCSINBERG, Geert PACKET, Philippe PIRNAY, Jonathan ROUSSEL, Christian RUQUOY, Michel SIMAR, SKODA, Guy SMETZ, le Groupe SNCB, Yves STEENEBRUGGEN, Christian VANHECK, Philippe VERELST.

### 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  
✉ pftsp@gmail.com 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 pouvez effectuer un virement bancaire international (Bic-code : GEBABEBB; IBAN-code BE57 0001 2017 8935) ou utiliser un mandat postal international:
  - si vous habitez en France, vous pouvez virer la somme sur le compte postal 1374917V026 du PFT (Lille);
  - si vous utilisez un bulletin de virement européen, indiquez votre adresse dans la rubrique "communication" en plus de l'article commandé;
- dans tous les cas, vous pouvez payer par carte Visa ou Eurocard, en indiquant les nom et adresse de l'émetteur, le numéro et la validité de la carte et la somme en euros.

N'oubliez pas de mentionner les articles souhaités.

### 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 : Dieu Baudouin ☎ +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 87-01** Le 28 juin dernier, le PFT organisait un voyage d'adieu aux locomotives de la série 15. Au départ de Liège-Guillemins, le train a effectué un périple par Rivage, Marloie, Libramont, Bertrix, Florenville, Bertrix, Dinant et Namur. Arrêt-photo à la sortie de Gendron-Celles. PFT.

## EN LIGNES 87 - OCTOBRE 2008

# sommaire



8

**Il y a 20 ans : la fin des 60 de série**



18

**Mise en service des TRAXX HSA**



32

**Les 5101 et 5146 en service**



56

**Portrait : les voitures type T**

2 PFT-Service - Editorial

4 News PFT

4 Chemins de Fer du Bocq  
6 actualité du PFT

8 Il y a 20 ans, la fin des 60

16 Actualité belge

16 statistiques

16 locomotives

18 HSA : les TRAXX en service

22 automotrices - autorails - TGV

24 voitures

27 divers

32 les 5101 et 5146 en service

40 radiations

42 sociétés privées

43 Actualité étrangère

43 Allemagne

44 France

48 Suisse

44 Autriche

50 Pays-Bas

51 Tchèque - telex

52 Images de Taïwan

56 Les voitures type T

63 Souvenirs d'enfance

64 Nées en Belgique

65 Hier - aujourd'hui

66 PFT-Boutique

### COUVERTURE ARRIERE

**PHOTO 87-55** Les deux G2000 louées par la SNCB ont été renommées 5701 à 5702. Voici la 5701 à l'atelier d'Antwerpen-Noord le 4 septembre. Tommy MAEREMANS.

**PHOTO 85-80** La locomotive MAXI-MA4000CC de Voith est arrivée le 29 août en Belgique afin d'entamer les essais et démarches nécessaires à son homologation (voir EL 76 p. 29). Schaerbeek, 2 septembre 2008.





## *Chemin de Fer du Bocq*

Les circulations touristiques sur la ligne 128 nécessitent un déploiement de forces considérable : pas moins de quatre personnes sont nécessaires chaque journée d'exploitation dont un conducteur et un accompagnateur faisant partie de la SNCB.

Cet hiver, l'équipe de bénévoles voudrait, outre les travaux d'entretien normaux, démarrer le renouvellement de la voie vers Evrehailles-Bauche, gare distante de Purnode d'environ 2 kilomètres.

Cette nouvelle étape permettrait de rapprocher encore un peu plus les trains touristiques de la vallée de la Meuse, là où se trouve un potentiel important de voyageurs...

Cette idée vous séduit et vous désirez participer à l'épopée ? Ou bien vous faites partie du cadre concerné de la SNCB et vous voulez rouler sur la 128 ?

Contactez Alain Defechereux au +32.(0)477/98.91.23.

### **PHOTO 87-05 ↓**

Après avoir laissé la 8428 à Ciney, la 6077 a pris en charge le wagon-nacelle Comet utilisé sur la ligne du Bocq. Toujours avec la 202.020, la 6077 a alors pris la route de Mariembourg, pour y prendre livraison de la 6019. La nacelle Comet a été envoyée à Saint-Ghislain pour y procéder à des travaux préliminaires dans le cadre de la réfection de la toiture de l'atelier. Cette photo a été réalisée à l'ancien point d'arrêt d'Yves-Gomezée, lors du retour de Mariembourg. PFT.



**PHOTO 87-03 ↑ - PHOTO 87-04 ↓** La 8428 a été transférée de Saint-Ghislain à Ciney le 15 juin. Elle est utilisée sur la ligne 128 pour remorquer les trains de travaux. C'est la 6077 qui a assuré le transfert tandis que le 202.020 assurait le poids-frein nécessaire aux divers transferts. A Assesse, le convoi a été garé pour laisser passer l'IC J 2110 Bruxelles-Midi - Luxembourg, remorqué par la 1350. Ci-dessous : la 8428 peu de temps après son arrivée à Ciney. PFT.





**PHOTO 87-06** ↑ *Durant cet été, la 64.169 a fait son retour sur la ligne du Bocq. Elle a circulé durant les longs week-ends des 21 juillet et 15 août, ainsi que le 4 septembre pour le MOROP, le 6 pour la parade de matériel et le 7 pour assurer les trains réguliers. La P8 est en plein effort dans la rampe de Senenne, entre Spontin et Braibant. A remarquer, en dernière position, une voiture AK louée à la SNCB-Holding pour toute la saison afin d'assurer une offre suffisante en places assises. Christian AUCQUIERE / PFT.*

**PHOTO 87-07** ↓ *Le 18 juillet, la 8428 a remorqué un train de service entre Dorinne-Durnal et Spontin. PFT.*



## Le PFT il y a 20 ans...



**PHOTO 87-08 ↑ - PHOTO 87-09 ↓** Le 14 mai 1988, les futurs membres fondateurs du PFT organisèrent le tout premier voyage : un train d'adieu aux locomotives de la série 204. Arrêt-photo à la sortie de la gare de Gendron-Celles. 20 ans plus tard, le 28 juin dernier, le PFT organisait un train d'adieu aux locomotives de la série 15. Un arrêt-photo fut réalisé exactement au même endroit. La ligne est maintenant électrifiée en 25 kV, le bâtiment de gare et la quatrième voie ont disparu... PFT.

## Le PFT aujourd'hui...





## DIVERS

### Encore trois tournages

Décidément, les prises de vues ont la cote...

A Saint-Ghislain, deux séquences ont été tournées : l'une dans l'autorail 4001 pour le film "Visages", l'autre dans la gare de formation pour le film "Rondo", qui nécessitait la présence de cinq anciens wagons mis à disposition par le PFT.

Le 8 août, c'est le site de la gare de Dorinne-Durnal et le 4605 du PFT qui ont servi de lieu de tournage pour le film "Sans rancune". Les scènes ferroviaires ont été animées par des membres actifs du PFT qui avaient accepté de jouer les figurants. L'acteur principal du film, Thierry Lhermitte, ne participait malheureusement pas aux scènes tournées ce jour-là. Sur la photo, on peut voir le tournage d'une scène où un des héros longe la gare et, s'apercevant que le train va partir, court pour sauter dans le train; d'autres scènes ont été tournées dans l'autorail. Rendez-vous pour la sortie de ces films dans les salles !



*Le tournage d'une scène du film "Sans rancune", en gare de Dorinne-Durnal. Yves STEENEBUGGEN / PFT.*

## VOYAGE

**samedi 28 juin 2008**  
**"Adieu aux 15"**

C'est la 1501 et quatre voitures du type M2 appartenant à B-Holding qui ont assuré notre voyage d'adieu aux locomotives de la série 15. Au départ de Liège-Guillemins, le train s'est dirigé vers Marloie, en effectuant plusieurs arrêt-photos (Esneux, Poulseur, Rivage, Hamoir, Barvaux). Il a ensuite

emprunté la ligne du Luxembourg jusqu'à Libramont, section sur laquelle des arrêts-photos furent organisés à Grupont et Hatrival. Après un changement de front, le train a pris la direction de Florenville, avec arrêts à Rosart et Saint-Médard. Alors que le temps était gris le matin, le soleil fit son apparition lors du retour vers Liège. Des arrêts furent encore proposés à Paliseul, Naomé, Vonêche et Gendron-Celles.

**PHOTO 87-10** *La 1501 à la sortie du tunnel de Vonêche. PFT.*



# Il y a 20 ans, la SNCB arrêta les dernières 60



**PHOTO-THEME 87** Le 4 février 1988, une rame vide en provenance de la centrale électrique de Ruïen visible à gauche, encadrée par deux 60, arrive dans le faisceau SNCB. Après changement de front de la 6034, les deux 60 ramèneront le train à Warquignies où, le lendemain matin, il sera chargé de déchet de charbon provenant du terril. Serge MARTIN.

**Il y a 20 ans, la dernière poignée de locomotives survivantes de la série 60 (6007 à 6091) fut arrêtée. Le 11 juillet 1988, les 6016 et 6086 assuraient un train de vacanciers pour le compte d'Intersoc; il s'agissait alors de l'ultime convoi remorqué.**

Malgré qu'elles comptaient parmi les plus récentes locomotives Diesel de ligne (mises en service entre 1964 et 1965), les 60 furent les premières à avoir été réformées (simultanément

avec les 61), avec une carrière tournant autour d'une vingtaine d'années. La grande crise pétrolière de 1973 et la fragilité de leur moteur Diesel peuvent expliquer en partie cette situation. Il faut toutefois bien avouer que ceux-ci étaient souvent soumis à des contraintes beaucoup trop sévères eu égard à leur puissance, notamment lors de la remorque de lourds trains de minerais entre le port de Gent et Monceau en simple traction ! Un nombre important de moteurs ont ainsi vu leur bâti fissu-

ré ou leur génératrice principale gravement avariée.

Une des carences de la traction Diesel en Belgique a toujours été le manque de puissance des moteurs Diesel, calculés au plus juste et faisant pâle figure à côté des réalisations étrangères.

Cette situation n'a d'ailleurs pas changé aujourd'hui, puisqu'il faut deux ou trois locomotives 77/78 de moyenne puissance pour tracter des trains, alors qu'une Class 66 s'en sort mieux pour un prix d'achat divisé par trois !

Les leçons du passé ne sont donc pas toujours comprises...



## PHOTO 87-14

Le 18 février 1988, la voiture de mesure ES 601 effectua une tournée d'inspection des caténaires sur l'ensemble du réseau. Afin de faciliter les changements de front, la voiture était encadrée par les 6016 et 5101. Le convoi attend le départ à Louvain-la-Neuve. Pierre HERBIET.



**PHOTO 87-99** Le 22 février 1988, les 6067 et 6034 remorquent un train de déchets de charbon provenant de l'exploitation du terril de Warquignies (Borinage) et la centrale électrique de Ruien. Le train est photographié à Melden, sur la ligne 85 Oudenaarde - Leupegem - Ruien, aujourd'hui fermée et défermée. Jean-Luc VANDERHAEGEN.

**PHOTO-THEME 87** Le 11 avril 1988, un train de renouvellement de la voie tracté par la 6016, franchit le canal Dessel - Kwaadmechelen à Balen-Nete, en direction de Leopoldsburg. Pierre HERBIET.



# il y a 20 ans...

Comme le parc Diesel devenait excédentaire du fait des nombreuses électrifications réalisées à la fin des années 1970 et au début des années 1980, il fut décidé de condamner cette série d'engins délicats.

Leur radiation s'étala sur une période de sept années (entre parenthèses, le nombre de machines radiées) : 1982 (3), 1983 (10), 1984 (20), 1985 (9), 1986 (22), 1987 (9) et 1988 (12). Au début de 1988, le parc comptait encore 12 unités : les 6012, 6016, 6032, 6034, 6040, 6042, 6048, 6067, 6070, 6073, 6086 et 6089.

Le 11 décembre 1986, il fut décidé de détacher, à la date du 20 janvier 1987, six 60 au Service de la Voie; il s'agissait des 6016, 6073 et 6086 de Merelbeke, et des 6042, 6052 et 6089 de Saint-Ghislain. Leur point d'attache devint l'Atelier Central de la Voie de Schaerbeek.

La 6052, gravement avariée au milieu de 1987 sur un chantier de voie à Bertrix, fut mise hors service le 9 octobre 1987 et remplacée par la 6060 à dater du 1er septembre.

Les 6032, 6034, 6040, 6048 et 6067 étaient toujours engagées au départ de Saint-Ghislain et de manière spor-



**PHOTO 87-11** Le 25 février 1988, la 6070 affectée au service ES de Mons, est en tête d'un train de travaux Caténaire en gare de Jurbise. Serge MARTIN.

dique en tête de caboteurs ou de trains spéciaux comme les trains de charbon circulant au départ du terril de Warquignies vers la centrale électrique de Ruien. Quant à la 6070, elle fut affectée au service ES de Mons pour remorquer des trains d'électrification, en remplacement de la 6010 arrêtée en 1987.

A la suite d'une pénurie de locomotives de la série 51 à Schaerbeek, ces 60 furent également utilisées en trafic commercial, en tête de trains de marchandises vers Monceau, Antwerpen, Waterloo, Quenast, et même Athus et Gouvy ! Quelques trains de voyageurs furent également assurés par ces machines en fin de carrière.

**PHOTO 87-12** Le 23 avril 1988, le train de désherbage opère sur la ligne 123 Enghien - Braine-le-Comte, ici à Rognon. Serge MARTIN.



On se rappellera ainsi du dernier IC Schaerbeek - Lille qui circula le 28 mai 1987 remorqué par les 6052 et 6089.

Un an plus tard, le 28 mai 1988, un grand voyage d'adieu aux 60 fut organisé par Philippe Dejonckere. Pour cette occasion, les futurs membres fondateurs du PFT repeignirent la 6034 de Saint-Ghislain dans sa décoration d'origine. Le train, composé de voitures du type M1, a d'abord rejoint Quiévrain où un grand parallèle fut organisé. Il effectua un périple qui le mena notamment à Frasnes-lez-Anvaing et sur la section Enghien - Braine-le-Comte de la ligne 123, dont c'était en même temps le train d'adieu avant la fermeture et le démontage.

Les 6012 et 6032 furent arrêtées respectivement le 24 mars et le 17 mars 1988, et mises hors écritures le 1er mai suivant.

Le 7 juillet 1988, un train international devait circuler au départ de Leopoldsborg vers la France. Sa traction devait être assurée par une 51 de Schaerbeek; mais cette machine fut immobilisée plusieurs heures en ligne à la suite d'un suicide. Seules étaient alors disponibles à Schaerbeek les 6016 et 6086, qui furent donc réquisitionnées pour remorquer ce parcours. Ce fut l'ultime service assuré par des 60 de série.



*Le 20 mai 1988, la 6034, repeinte par les futurs membres fondateurs du PFT dans sa livrée d'origine, assure la desserte de Blaton. A son retour vers Saint-Ghislain, le train franchit le canal Nimy - Blaton, à Ville-Pommeroeul. Serge MARTIN.*

Les 10 dernières 60 furent finalement mise hors service le 27 octobre 1988 avec mise hors écritures le 1er décembre.

Leur carrière ne s'acheva toutefois pas ici, puisque 10 des 12 dernières 60 reprirent du service en Italie et en Belgique :

- 6012 : vendue en juillet 1991 en Ita-

lie à *Gleismac*, aujourd'hui démolie;  
- 6016 : vendue à *Francesco Ventura* à Paola, toujours en activité chez AR.FER (voir *EL 77* p.19);  
- 6032 : démolie en juillet 1993 à Ronet;  
- 6034 : vendue en 1991 à SEAF à Roma (Italie), elle se trouve aujourd'hui chez SALCEF à Roma;

**PHOTO-THEME 87** *Le dimanche 23 mai, elle assure, en compagnie de la 6067 le train touristique 9910 Saint-Ghislain - Blankenberge. La rame y est manoeuvrée et garée, et reprendra les touristes en fin d'après-midi. Serge MARTIN.*



# il y a 20 ans...

## PHOTO-THEME 87 →

Le train d'adieu, composé de trois voitures du type M1, était encadré par les 6034 et 6048. La 6034 présente sur ces deux documents son numéro d'origine 210.034. Arrêt-photo à Pâturages et à Frasnes-lez-Anvaing.

Baudouin et Philippe DIEU.

- 6040 : démolie à Ronet en 1995;
- 6042 : vendue en décembre 1990 à LAFESD à Napoli (Italie); elle se trouve aujourd'hui chez SALCEF à Roma;
- 6048 : en décembre 1990, vendue en Italie à Francesco Ventura à Paola; toujours en activité;
- 6067 : en 1990, vendue en Italie à Francesco Ventura à Paola; toujours en activité;
- 6070 : en 1990, vendue en Italie à Francesco Ventura à Paola; toujours en activité;
- 6073 : vendue en 1991 en Italie à Francesco Ventura à Paola; toujours en activité;
- 6086 : vendue aux Carrières de Wallers (Momignies); aujourd'hui, préservée par le CFV3V;
- 6089 : vendue en juillet 1991 en Italie à CLB à Borgo Vercelli; se trouve aujourd'hui chez Salvatore Esposito à Caserta.

Certaines de ces locomotives sont sur le point d'avoir passé plus de temps en Italie qu'en Belgique !

## PHOTO 87-15 ↓

Le samedi 28 mai, Philippe Dejonckere organisait un voyage d'adieu aux 60. A Quiévrain, un parallèle rassembla la 6034 dans sa livrée d'origine, la 6048 dans la décoration verte 1970 et la 6042 en jaune. Serge MARTIN.





**PHOTO 87-98** Durant leurs derniers mois de service, les 60 ont assuré ont départ du dépôt de Schaarbeek quelques courses remarquables. Le 2 juin 1988, les 6016 et 6086 tractèrent un train vide de longs rails soudés de Gouvy à Schaarbeek. Afin d'éviter un parcours à vide sur la ligne 42, les deux locomotives furent placées en tête d'un train de marchandises de Rivage à Gouvy. La 5508 se trouve en troisième position. *Pierre HERBIET.*

**PHOTO-THEME 87** Le lendemain, le même couplage remorqua une rame de ballast vide jusqu'à Quenast. Arrivée du train en gare de Quenast. *Pierre HERBIET, 3 juin 1988.*





**PHOTO 87-60** Le 26 avril 1988, la 6040 transfère une rame vide entre le triage de Saint-Ghislain et la cokerie de Tertre. Le train est photographié sur la ligne 100, au milieu de la réserve naturelle de Marionville. La digue visible au milieu est l'assiette de l'ancienne ligne 100 Saint-Ghislain - Tertre - Ath, déplacée lors de la construction de l'autoroute Bruxelles - Paris. Serge MARTIN.

**PHOTO 87-13** Le 3 février 1988, les 6040 et 6034 quittent Warquignies en queue du train de charbon 28931 à destination de la centrale électrique de Ruien. Une locomotive de manoeuvre de la série 82 assure la tête du convoi jusqu'à Saint-Ghislain, permettant ainsi au train de repartir directement en direction de Tournai et Oudenaarde. La 6040 avariée au début de l'année fut garée en attente de radiation, puis malgré tout réparée et remise en service. Serge MARTIN.





**PHOTO-THEME 87** En ce début du mois de juin 1988, les 6016 et 6086 furent particulièrement actives. Deux jours après avoir atteint Gouvy, les voici sur l'Athus-Meuse, cette fois en tête d'un train d'autos vide pris en charge de Schaerbeek à Athus ! Il s'agit ici certainement du plus long trajet accompli par des 60. Passage en gare de Signeux. Jean-Pierre KOOB, 4 juin 1988.

**PHOTO-THEME 87** Le 11 juillet 1988, pour la toute dernière fois, deux 60 de série (6007 à 6091) vont assurer un ultime service, et pas n'importe lequel. A la suite de l'immobilisation accidentelle de la 5114, seules les 6016 et 6086 étaient disponibles au dépôt de Schaerbeek pour tracter un train spécial au départ de Leopoldsburg à destination de la France. Le train, composé de voitures internationales des types I6 et I10 alimentées par un fourgon générateur, attend l'heure de départ à Leopoldsburg. Pierre. HERBIET.



## Locomotives

### série 15

● Les 15 garderont finalement une journée de roulement au-delà du 14 décembre prochain, avec le service suivant (ER = rame à vide):

7486 Gouvy - Trois-Ponts

ER7486 Trois-Ponts 08.50 - Gouvy 09.10  
à vide Gouvy - Liers, 4017 Liers - Gouvy.

Les trains 4028 Gouvy - Liers et 4016 Liers - Gouvy seront assurés par une automotrice du type 96 (441 à 490).



### série 28 TRAXX

● Un nouveau roulement a été créé pour les trois TRAXX louées par la SNCB (2801 à 2803). Une seule rame encadrée par deux locomotives suffit pour assurer tous les trains entre Antwerpen-Centraal et Noorderkempen (un aller-retour par heure). Dénommé A4, il comprend deux journées identiques, pour deux locomotives devant encadrer la rame.

La mise en service de cette relation maintes fois reportée, devrait enfin démarrer avec le nouvel horaire du 14 décembre prochain.

*Toujours en vue de la mise en service des trains de voyageurs entre Antwerpen et Noorderkempen, les 2801 à 2803 ont procédé à de nouveaux essais et parcours d'écologie sur la L4. Le 18 juin, une rame de trois voitures du type I11 encadrées par les 2801 et 2803 a parcouru la ligne à plusieurs reprises. C'est une telle composition qui desservira cette future relation.*

*Ci-dessus : passage à Ekeren, sur la ligne 4. Ci-contre : la rame quitte le triage d'Antwerpen-Noord en vue de rejoindre la ligne 4 et débiter les parcours d'essais. Pascal MARTENS.*

**A la demande de plusieurs lecteurs, nous communiquons à partir de ce numéro les dates de sorties de révision des automotrices et autorails.**

#### RECTIFICATION

EL 83 tableau p. 30 - engins radiés

5308 : il y a 12-06-07

il faut **13-12-06**

#### PRISES EN LOCATION

2801 : 21-11-07 FNND

Angel Trains 186 123

Bombardier 34312/2007

2802 : 21-11-07 FNND

Angel Trains 186 124

Bombardier 34313/2007

2803 : 21-11-07 FNND

Angel Trains 186 125

Bombardier 34316/2007

5701 : -08-08 FNND

Vossloh 5001 757/2007

5702 : -08-08 FNND

Vossloh 5001 758/2007

#### ENGINS RADIÉS

5541 : 02-07-07 NK

6221 : 09-12-07 FNND

7370 : 21-07-08 FHS

7371 : 21-07-08 FHS

7375 : 21-07-08 FHS

7382 : 17-03-08 GCR

7383 : 03-07-07 GCR

7394 : 17-03-08 FSR

8227 : 01-03-08 NK

8229 : 01-03-08 NK

8232 : 17-03-08 NK

8238 : 01-03-08 NK

8251 : 01-03-08 NK

8253 : 01-03-08 NK

8255 : 01-03-08 NK

8271 : 22-05-07 FNND

#### SORTIES DE RÉVISION

325 : 30-06-08 RI

345 : 30-06-08 RI

437 : 01-07-08 RI

447 : 07-07-08 RI

529 : 11-07-08 RI

607 : 22-07-08 RI

1322 : 12-06-08 RI

1346 : 11-07-08 RI

2111 : 04-06-08 GR

2117 : 10-07-08 GR

2118 : 03-09-08 GR

2128 : 18-07-08 GR

2301 : 03-06-08 LC

2303 : 25-06-08 LT

2344 : 19-06-08 LC

2359 : 17-07-08 LC

2371 : 11-07-08 LC

2606 : 18-07-08 GR

2610 : 13-06-08 LT

2626 : 31-07-08 LT

3010 CFL : 03-07-08 RI

4115 : 09-07-08 RI

4134 : 06-06-08 RI

#### MUTATIONS

4166 : MKM → FKR 09-12-07

8214 : NK → FSR 21-07-08

8235 : FNND → FSR 21-07-08

8248 : FNND → FSR 21-07-08

8258 : NK → FNND 21-07-08

#### SORTIE DE PARC

7376 : 17-03-08 GCR

7387 : 01-08-08 FSR

8228 : 17-03-08 NK

#### MISE EN PARC

6204, 6246, 6253, 6254, 6256,

6260, 6268, 6277, 6281, 6283,

6294, 6299 : 09-12-07 FNND

7387 : 01-08-08 FSR

#### VENTES

7391 : RF 07-2008

7395 : RF 07-2008

#### ABRÉVIATIONS

CFL : Ch. d. f. luxembourgeois

FKR : Merelbeke

FM : Atelier Central Mechelen

FNND : Antwerpen-Noord

FSR : Schaarbeek

GCR : Charleroi-Sud

GR : grande révision

I / INF : INFRABEL

LC : révision confort

LT : révision technique1

CR : modernisation City Rail

MKM : Stockem

NK : Kinkempois

RF : Rail Feeding (nouveau nom de l'ancienne société RRF Rotterdam Rail Feeding)

RI : révision intermédiaire

## série 28 TRAXX - B-Cargo

La livraison des 40 TRAXX louées par B-Cargo a débuté en juin avec l'arrivée des 186 196 et 186 198. Les six suivantes sont arrivées à Montzen le 15 août. Il s'agit des 186 197 et 186 199 à 203. Au moment de boucler ce numéro (2 septembre), elles n'étaient toujours pas mises en service. Elles seront numérotées à la suite des autres, de 2804 à 2843.

Depuis le 8 septembre, elles tournent dans un nouveau roulement dénommé D4, comprenant deux journées (D440 et D441). Les services concernent des rotations Antwerpen ↔ Montzen, ainsi qu'un aller-retour Antwerpen - Gent-Zeehaven. Nous publions ci-après les trains circulant de jour (abréviations : FGZH : Gent-Zeehaven, FIZ = Muizen, FNND = Antwerpen-Noord, GMN = Montzen, LILLO = Antwerpen-Lillo, ZANDV = Antwerpen-Zandvliet, ①②③④⑤⑥⑦ : lundi, ..., dimanche).

### D440

44527 ⑤⑥ FNND 05.15 - GMN 08.09  
44514 ③⑤ GMN 09.24 - FNND 11.49  
circule le ③ en UM avec D441  
52952 ③ FNND 15.31 - FGZH 17.31  
45603 ③⑥ FGZH 18.10 - FNND 20.00  
48563 ② ZANDV 10.43 - GMN 13.40  
44518 ② GMN 14.25 - FNND 16.58  
48583 ④ ZANDV 11.49 - GMN 14.30  
41548 ④ GMN 15.47 - FNND 18.10  
40241 ⑤ LILLO 14.50 - GMN 17.30  
40098 ⑤ GMN 20.10 - FIZ 22.17

**PHOTO 87-100** Le 8 mai 2008, la 2019 fraîchement sortie de révision générale, remorque un train de charbon à destination de la France. Il longe ici les falaises de la Meuse à Beez. Christian AUQUIERE.



**PHOTO 87-16** Le 16 mai, la 1206 remorque jusqu'à Lille un train de pèlerins à destination de Lourdes, ici au départ de Tournai. Philippe GOUSSET.

### D441

44514 ③ GMN 09.24 - FNND 11.49  
circule le ③ en UM avec D440  
44519 ⑤ FNND 15.43 - GMN 18.18  
40176 ③ GMN 19.47 - FNND 21.59  
47067 ④ FNND 09.40 - GMN 12.10  
44522 ⑥ GMN 15.25 - FNND 18.50  
43979 ⑥ FNND 20.09 - GMN 22.40  
40246 ⑦ GMN 15.23 -- FNND 18.09

### série 57

● Les deux G2000 louées par B-Cargo ont été numérotées 5701 à 5702. Le contrat de location porte sur trois ans.

Elles seront affectées à Kortrijk et entretenues à l'atelier d'Antwerpen-Noord.

### série 73

● Les 7391 et 7395 vendues à RF (Rail Feeding - ex. RRF Rotterdam Rail Feeding), ont quitté l'atelier d'Antwerpen-Noord à destination de Roosendaal au milieu du mois d'août, incorporées dans deux trains de marchandises. Elles portent les numéros RF 103 et 104, à la suite donc des RF 101 et 102, les ex. 7382 et 7394 (voir EN LIGNES 85 page 13).





**PHOTO 87-02** Le 29 juillet, le premier parcours d'une rame Benelux remorquée par une TRAXX sur l'entièreté du parcours, débouche de la Jonction Nord-Midi à Bruxelles-Chapelle. En tête, la 186 120. Wim DERIDDER.

## Benelux : mise en service des TRAXX

Les locomotives TRAXX louées par HSA (Higt Speed Alliance) pour remorquer les trains Benelux entre Amsterdam CS et Bruxelles-Midi sont progressivement mises en service depuis le 11 août 2008. A cette date, seuls les IC B 9232 Amsterdam 10.56 - Bruxelles-Midi 13.45 et 9233 Bruxelles-Midi 14.15 - Amsterdam 17.06 étaient tractés du lundi au dimanche par une TRAXX. En fait, la mise en service était programmée pour le 1er août, mais les autorités néerlandaises se sont rendu compte quelques heures avant qu'il manquait une signature pour autoriser les TRAXX à remorquer des trains de voyageurs à charge; et comme la personne responsable était en vacances...

A partir du 1er septembre, la remorque des Benelux par les TRAXX a été étendue aux IC B 9201, 9220, 9232, 9252, 9264 Amsterdam - Bruxelles et 9201, 9221, 9233, 9253, 9256 et 9265 (le samedi uniquement) Bruxelles - Amsterdam.



**PHOTO 87-17** Le 29 juillet, la 186 119 est garée au faisceau "Gand" de Bruxelles-Midi, en attente de l'arrivée de la rame vide en provenance d'Amsterdam. Elle assurera son retour vers les Pays-Bas. Dans le fond, un IC Quiévrain - Liège passe sur le viaduc de la ligne 96N. Jean-Luc VANDERHAEGEN.

A l'arrivée à Bruxelles-Midi, la TRAXX est découplée et toujours garée sur la voie 22, tandis qu'une autre TRAXX est immédiatement accouplée à l'autre extrémité du train.

Avant la mise en service officielle, plusieurs parcours d'essai et d'écolage furent mis en marche à la fin du mois de juillet :

- les 23, 24, 25, 28, 29 et 30 juillet, une rame Benelux circula à vide d'Amsterdam à Essen en fin de matinée;
- du 28 au 31 juillet, une rame Benelux circula à vide d'Amsterdam à Essen en fin d'après-midi;
- le 29 juillet, la TRAXX 186 119 fut transférée à vide d'Amsterdam à Bruxelles-Midi où elle est arrivée à 10h08;
- les 29 et 30 juillet, une rame Benelux circula à vide d'Amsterdam à Bruxelles-Midi (arrivée 12.10 - départ 14.52). A chaque fois, la TRAXX à l'arrivée était remplacée par la seconde TRAXX se trouvant à Bruxelles-Midi. Plusieurs accouplements et découplements furent réalisés pour familiariser le personnel de gare.

HSA loue 12 TRAXX à *Angel Trains*, numérotées 186 111 à 122. Quatre machines (186 113 à 116) ont reçu une décoration rouge. Il semblerait que cette livrée ait provoqué un litige avec *Angel Trains*. Cette société refuse en effet de voir ses locomotives repeintes ou péliculées et n'autorise qu'une renumérotation et la pose d'un logo.



**PHOTO 87-56** Le 29 juillet, arrivée à Bruxelles-Midi de la première rame Benelux remorquée à vide au départ d'Amsterdam par la 186 120. La rame retournera plus tard à vide vers Amsterdam, cette fois tractée par la 186 119 qui était arrivée dans la matinée à Bruxelles-Midi. Wim DERIDDER.

### Quel avenir pour les 11 ?

Les 11 cèdent progressivement la traction des trains Benelux aux TRAXX. Les locomotives disponibles pourraient être engagées sur les IC Schaerbeek - Mouscron. Décision dans les prochains semaines...

Le 24 juillet 2008, la 186 120 assure un parcours d'essai et d'écolage entre Amsterdam Watergraafsmeer et Essen. Passage à Zevenbergen. Michel de ESCH.





Le 16 mai 2008, le train 46259 Bad Bentheim - Gent-Zeehaven, remorqué par les 7785 + 7780, traverse la gare de Tilburg. A gauche, un train ACTS tracté par la 5814 (ex. 58003 British Rail) attend la voie libre. Armand BEERLANDT.

**PHOTO 87-19** Le 26 juin 2008, trois locomotives de la série 77 manoeuvrent au triage de Gremberg (Köln) pour se mettre en tête du train 44538 Gremberg 17.30 - Antwerpen-Noord 22.15. Michel HANSSENS.



**PHOTO 87-20** Cet été encore, des trains d'enfants à destination des Ardennes ont été arrêtés par des Mutuelles. Après avoir assuré le train 18873 Bruxelles Midi - Libramont, la 2503 emmène sa rame de 7 voitures M4 vides vers Antwerpen-Schijnpoort. Passage à Braibant le 1er juillet. A l'avant-plan se trouve la ligne 128. Christian AUQUIERE.

Le 24 mai, passage à Baulers du retour de Lourdes d'un train de pèlerins allemands; il est composé de voitures privées Euro Express, d'une ancienne voiture postale allemande reconverte en fourgon et d'une ancienne voiture-restaurant TEE. Le parcours aller s'était déroulé le 17 mai. Dominique ALLARD.



## Automotrices - autorails

### type 96

Les automotrices du type 96 bicourant (441 à 490) tournent dans un roulement comportant 38 jours. Elles sont engagées sur les IC C Lille - Oostende/Antwerpen-Centraal, IC D Lille - Liers et IC G Oostende - Antwerpen-Centraal. Les samedis et dimanches, elles assurent également des IC I Charleroi-Sud - Antwerpen-Centraal. Elles assurent également quelques parcours "exotiques" : IC 1920 Tournai - Schaerbeek et 1944 Schaerbeek - Tournai. A partir du 14 décembre 2008, elles seront visibles sur les trains P4028 Gouvy - Liers, 4016 Liers - Gouvy, IC 4519 Charleroi-Sud - Essen, 4544 Essen - Antwerpen-Centraal et 4527 Essen - Charleroi-Sud.

### type 301-440 "Break"

La 325 est sortie de révision intermédiaire le 30 juin 2008, mais toujours pourvue des logos CFL, alors que la 326 était ressortie avec les monogrammes "B".

### série 800

A partir du 14 décembre prochain, les 800 assureront du lundi au vendredi la majorité des trains L Namur ↔ Wavre.



**PHOTO 87-21** ↑ La rame Thalys PBA 4536 est la première à être équipée de l'ETCS. Durant tout le mois de juillet, elle a procédé à divers essais en ligne, vers Paris-Nord et Amsterdam. Le 2 juillet, elle fut testée sur Ath - Enghien, Enghien - Esplechin, Esplechin - Blaton, Blaton - Esplechin et Esplechin - Bruxelles. Entre Ath et Enghien, la rame a emprunté les liaisons L1/1 et L1/2 permettant de relier la ligne 1 à la ligne 94 entre la base du Coucou et le point d'arrêt de Silly. Les 17 et 18 juillet, elle a effectué des parcours de transition entre Mons et Aulnoye, Tournai et Lille et Mouscron et Lille, dans le but de s'assurer de la bonne commutation de l'ETCS au passage des frontières. Notre photo montre la rame 4536 en gare de Ath le 2 juillet. Pierre HERBIET.

### série 41

Les autorails de la série 41 de Merelbeke seront engagés à partir du 14 dé-

cembre prochain, du lundi au vendredi, sur certains trains de la relation L Kortrijk ↔ Brugge.

**PHOTO 87-22** ↓ Ces dernières semaines, de nombreux transferts de rames à grande vitesse ont été réalisés. Le 1er juillet, une rame Thalys dépourvue de ses motrices et tractée par la 36037 a été transférée entre l'atelier SNCF d'Helemmes (Lille) et l'atelier TGV de Bruxelles-Midi. Un fourgon DMS était accouplé en queue de la rame. Elle transita par Tournai, Saint-Ghislain et Mons. Passage du convoi à Antoing. Philippe GOUSSET.



## série 151 à 270

Les automotrices de la série 151 à 270 sont les plus anciennes du réseau. L'arrivée des nouvelles automotrices *Siemens* à partir de 2011 marquera vraiment le début massif de leur radiation; les plus vieilles afficheront alors 50 ans ! Pratiquement, elles ne sont plus affectées qu'aux services locaux (trains L) sur les relations reprises ci-dessous; toutefois, des automotrices des séries 600-700 et 960 *CityRail* peuvent être affectées à ces trains tandis que les 151 à 270 sont utilisées dans les roulements des 600-700 et 960.

### Kinkempois

Huy - Namur, Ottignies - Tamines, Namur - Jemelle, Liège - Welkenraedt - Aachen, Liège - Tamines,

Liège - Verviers, Liège - Landen, Verviers - Spa-Géronstère.

### Charleroi-Sud

Charleroi - Erquelines - Jeumont, Charleroi - Mons, Charleroi - Braine-le-Comte, Luttre - La Louvière-Sud, Mons - Ath, Mons - Soignies, Namur - Ottignies. Notons en période touristique les trains 6904/6954 Charleroi-Sud -Blankenberge et retour.

### Oostende

Kortrijk - Gent, Kortrijk - Zottegem, Kortrijk - Brugge, Gent - Brugge, Gent - Mechelen, Brugge - Zeebrugge, Bruxelles - Dendermonde, Ath - Geraardsbergen.

### Stockem

Liège - Jemelle, Namur - Ciney - Libramont, Libramont - Arlon.

## Eurostar

Le 30 juillet, la rame *Eurostar* 3101/3102 a quitté l'atelier TGV de Bruxelles-Midi à destination London St-Pancras. A cette fin, un parcours de dérouillage fut organisé le 17 juillet entre Bruxelles-Midi et Tournai. On se souviendra que cette rame est en chômage depuis 2003, alors que les trois autres ont été modernisées tant sur le plan technique que sur celui de l'aménagement intérieur. Sa modernisation ne fut jamais envisagée, vu le coût de l'opération et l'excédent de rames *Eurostar*. Il a même été suggéré en 2005 de la réaffecter en trafic intérieur sur un train P entre Bruxelles - Oostende et retour. La rame aurait finalement trouvé un acquéreur Outre-Manche.

A partir du 14 décembre, une onzième relation *Eurostar* sera établie entre Bruxelles-Midi et London. Elle quittera Bruxelles à 12.59; en sens inverse, elle quittera London à 11.04.

*Le transfert de la rame Eurostar 3101/3102 de Forest-Midi vers London fut tracé via Halle, Braine-le-Comte, Luttre, Marchienne-au-Pont et Erquelines. Ci-contre, passage à La Chaussée, sur la ligne 124A entre Luttre et Courcelles. Dominique ALLARD.*

*Ci-dessous, traversée de la gare de Lobbes (ligne 130A Charleroi - Erquelines). Philippe GOUSSET.*



## Voitures - wagons

### voitures M5

Au moment où paraîtra ce numéro, les premières voitures à deux niveaux du type M5 modernisées seront sorties de l'Atelier Central de Cuesmes.

Les M5 sont réparties entre les gares de Schaerbeek (série SR - 5 rames) et Forest-Voitures (série VR - 6 rames). A partir du 15 décembre 2008, elles assureront les trains suivants, avec entre ( ) le nombre de voitures (pas de service le week-end) :

**SR26** 7349 FRST - FSR  
(5) 8349 FSR - FRST

**SR27** 7515 FMC - FSR  
(9) 8512 FSR - FMC

**SR28** 7903 FDN - FSR  
(10) 8904 FSR - FDN

**SR29** 7904 FZT - FSR  
(9) 8903 FSR - FDN

**SR30** 7906 LK - FSR  
(6) 8905 FSR - LK

**VR26** 7405 LY - FBM  
(10) 8405 FBM - LY

**VR27** 7602 LJ - FBM



**PHOTO 87-23** La paroi latérale de la voiture BDx 59965. Cuesmes, 25 juillet 2008. Jonathan ROUSSEL.

(9) 8600 FBM - LJ

**VR28** 7600 LJ - FBM  
(9) 8602 FBM - LJ

**VR29** 7306 FTG - FBM  
(8) 3417 FBM - FTR

4919 FTR - FN  
4941 FN - FTR

**VR30** 7400 GWK - FBM  
(6) 8400 FBM - GWK

**VR31** 3427 FTR - FBM  
(6) 3407 FBM - FTR

4909 FTR - FN

4931 FN - FTR

3434 FTR - FBM

8305 FBM - FTG

### Abréviations

FBM : Bruxelles-Midi, FDN : Oudenaarde, FMC : Mouscron, FN : Antwerpen-Centraal, FRST : Aarschot, FTG : Tongeren, FSR : Schaerbeek, FTR : Turnhout, FZT : Zottegem, GWK : Welkenraedt, LJ : Jemelle, LK : Kortrijk, LY : Huy.

**PHOTO 87-24** La voiture-pilote BDx 59965. Cuesmes, 25 juillet 2008. Jonathan ROUSSEL.





**PHOTO 87-25** Les voitures-pilotes BDx 59965 à droite et 59964 à gauche. Cuesmes, 25 juillet 2008. Jonathan ROUSSEL.

**PHOTO 87-26** La voiture B 52584. Cuesmes, 25 juillet 2008. Jonathan ROUSSEL.



## voitures I11

A partir du 10 décembre, la nouvelle relation entre Antwerpen-Centraal et Noorderkempen (L4) devrait enfin être mise en marche. Une seule rame de trois voitures (Bx + Ax + BDx) encadrée par deux TRAXX (2801 à 2803) suffira pour assurer tous les services du lundi au vendredi (pas de service le week-end).



Le 30 juillet, une rame de voitures à deux niveaux du type M6 tractée par la 2731 a assuré à titre d'essai les IR 13910 et 3934 Binche - Ottignies - Louvain-la-Neuve. En pratique, à la suite d'importants retards et de problèmes de traction sur la 2731, les gares de départ et de terminus des deux trains furent La Louvière-Sud et Ottignies. Passage du 3934 au pont du canal à Familleureux. Dominique ALLARD.

## De nouveaux wagons pour le transport de coke

Mittal-Steel utilise depuis le mois de mai des nouveaux wagons autodéchargeurs à bogies pour le transport de charbon entre la rive de la Meuse à Seraing et le haut-fourneau n° 6 de Seraing. Ces véhicules, construits par Romvag Caracal en Roumanie, ont une capacité de 80 m<sup>3</sup>. D'une masse vide moyenne de 20,5 t, ils peuvent transporter des charges jusqu'à 60 t et peuvent circuler à vide à 120 km/h. Ils sont immatriculés en Roumanie et portent les numéros UIC 33 53 6 635 xxx RO - STI et sont loués par la société française de leasing TOUAX (STI).

**PHOTO 87-27** Le wagon 33 53 6635 182-3 à Seraing le 20 mars 2008. Laurent JOSEPH.

## Des Fals immatriculés IFB

Vingt-deux wagons du type Fals ont été réimmatriculés chez IFB (Inter Ferry Boats). Ils sont reclassés et renumérotés comme suit :

- type 6622B0 (ex. 1003F3), n° UIC 31 88 665 3 000 à 011 B - IFB;
- type 6622B0 (ex. 1003F4), n° UIC 31 88 665 3 014 à 021 B - IFB.

Ces wagons, attachés à la gare de Quenast, sont utilisés pour un trafic de ballast circulant entre Quenast et le nouveau site de chargement de péniches le long du canal à Clabecq (voir page 30).

**PHOTO 87-28** Le wagon Fals 6621B0 UIC 31 88 665 3 002-9 à Clabecq.

Jean-Luc VANDERHAEGEN, 15 mai 2008.



## Nouveaux signaux

Un de nos lecteurs a demandé la signification des chiffres jaunes parfois présents sur l'écran supérieur des signaux. Lorsqu'un signal présente les feux vert et jaune placés horizontalement, ils signifient que le signal suivant est ouvert mais impose une vitesse réduite. En l'absence de toute indication, le conducteur doit considérer cette vitesse comme étant 40 km/h. Certains signaux peuvent présenter un chiffre lumineux jaune dans un écran complémentaire disposé au-dessus du signal. Ce chiffre exprime en dizaines de km/h la vitesse réduite présentée au signal d'arrêt suivant. De plus, dans le cas où le signal suivant peut présenter plusieurs vitesses différentes, ce chiffre est encadré de jaune lorsque la vitesse correspondante est inférieure de plus de 30 km/h à la vitesse correspondant au chiffre le plus élevé pouvant être présenté.

Cette règle est également appliquée sur quelques signaux présentant les feux vert et jaune disposés verticalement pour annoncer une courte section. Le chiffre lumineux indique alors de la même façon la vitesse maximale de passage à hauteur du signal suivant.



Ligne 35, bifurcation de Holsbeek. Le signal présente l'aspect vert et jaune horizontal. Le signal suivant est ouvert mais impose une réduction de vitesse à 40 km/h. Comme le chiffre est encadré, la vitesse est inférieure de plus de 30 km/h à la vitesse réduite la plus élevée pouvant être présentée.

→ La voiture B (4291) de l'automotrice 429 a subi des dégâts considérables lors de sa collision avec un train de marchandises à Hermalle-sous-Huy. La radiation de cet élément est plus que probable.

## Panneau d'attention

Un nouveau panneau de forme rectangulaire portant des rayures obliques noires et jaunes fait progressivement son apparition. Ce panneau peut être implanté seul ou combiné avec un panneau de vitesse.

Implanté seul à l'extrémité d'un quai à voyageurs, il attire l'attention du conducteur sur une mission de réduction de vitesse temporaire reçue en amont du quai, dont l'origine est signalée par un grand signal d'arrêt implanté à plus de 200 m en aval du quai.

Lorsque qu'un panneau de relèvement de vitesse se trouve dans une zone où la vitesse a été temporairement réduite, sa vitesse indiquée peut avoir été adaptée à la situation temporaire. Dans ce cas, il porte un panneau d'attention complémentaire.



Voici un panneau de relèvement de vitesse temporaire (la présence des deux points noirs indique qu'il est temporaire) à 100 km/h. Il est surmonté d'un panneau d'attention pour indiquer que la vitesse a été adaptée par rapport à la vitesse normalement affichée.



## Thalys : nouveau record

Thalys a, une fois de plus, battu son record de fréquentation en transportant pour la première fois de son histoire 3,15 millions de voyageurs au premier semestre 2008, soit une augmentation de 7,4% par rapport à 2007.

Son chiffre d'affaires a ainsi franchi la barre des 200 millions d'euros; le taux d'occupation a atteint durant le premier trimestre de 2008 des valeurs moyennes de 70,7% sur Paris - Bruxelles, 75,4% vers les Pays-Bas et 60% vers l'Allemagne.

## Trafic voyageurs record pour le premier semestre 2008

Pour le premier semestre de 2008, la SNCB a enregistré un trafic voyageur record, avec 102 millions de passagers transportés, soit 4,3 % de plus qu'à la même période de 2007.

## Collision frontale à Hermalle-sous-Huy

Le 3 juillet, alors que le train de marchandises 74070 Kinkempois - Hermalle-sous-Huy, remorqué par la 7764, attendait l'ouverture du signal pour entrer en gare, il a été percuté de face par l'IC M 2405 Namur - Liers assuré par l'automotrice 429. Une quarantaine de voyageurs ont été blessés, dont deux graves.

Les causes de l'accident ne sont actuellement toujours pas connues.

## Desserte ferroviaire de l'aéroport de Charleroi

Dans sa stratégie de développement de l'aéroport de Brussels-South Charleroi Airport à Gosselies (2e aéroport en importance pour le trafic des passagers après celui de Bruxelles), le Gouvernement wallon a décidé le 24 juillet 2008 que la future gare devant le desservir sera construite sous l'aéroport. Un choix qui, s'il est très coûteux - €420 millions - est parfaitement logique. L'autre option était son aménagement à un kilomètre de l'aéroport qui, en plus de la longue distance à parcourir pour les passagers, aurait été une gare en impasse.

La gare sera reliée d'une part à la ligne 124 à hauteur de la gare de Luttre, en passant par Gosselies, Thiméon et Viesville (les 3 derniers kilomètres avant d'arriver à l'aéroport seront en tunnel) et d'autre part à la ligne 140 Charleroi - Ottignies. Dans le futur, elle pourrait également être raccordée à la ligne à grande vitesse vers Liège et Lille.

Les travaux débuteront en 2014 pour une mise en service prévue en 2017.

A cette échéance, il est prévu de relier Bruxelles à l'aéroport par deux IC au minimum, qui effectueront le trajet en 30 minutes.

## Leuze : la cabine de signalisation n'a pas survécu

La cabine de signalisation de Leuze (block 30) a été démolie au milieu du mois de juin. Cette cabine, entièrement en bois et très typique, était hors service depuis 1993. Il est vraiment regrettable qu'un pareil bâtiment n'ait pu être sauvegardé. Le PFT avait proposé de la démonter et la remonter au Musée du rail de Saint-Ghislain, mais le prix des travaux et le peu d'intérêt de la part des autorités locales et régionales ont fait abandonner le projet. Seule la SNCB-Holding était prête à mettre la main au portefeuille en reportant sur la sauvegarde le montant prévu pour la démolition.

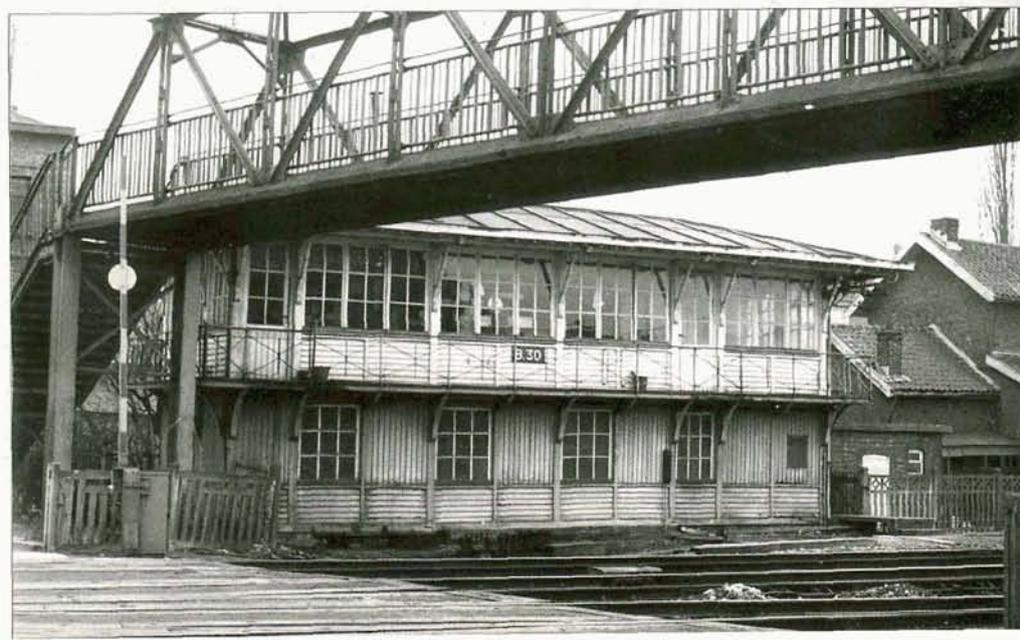
Il subsiste toujours une cabine de même facture à Quenast, également hors service.

*La cabine de Leuze au temps où la passerelle existait encore.*

*Photo DIEU, 11 février 1978.*



*La partie susistante de la gare de Meix-devant-Virton a été démolie au début de l'année. Ci-dessus, passage de la 1302 le 21 juin 2007. Ci-dessous, le même site photographié le 27 mars 2008. Guy SMETZ.*



## Nouveaux horaires du 14 décembre 2008

Voici déjà, en plus des informations déjà mentionnées dans la rubrique "Actualité, locomotives, automotrices et autorails", les principales modifications qui seront appliquées lors du nouveau service du 14 décembre prochain.

- **IC N** La relation IC N Charleroi-Sud ↔ Antwerpen-Centraal sera prolongée jusqu'à Essen, en remplacement des IR n Bruxelles-Midi - Essen qui seront supprimés. Elle est assurée à l'aide de rames réversibles de voitures du type M6 + locomotives série 27. Les trains 4519 Charleroi-Sud - Essen, 4544 Essen - Antwerpen-Centraal et 4527 Essen - Charleroi-Sud seront assurés par des automotrices du type 96. C'est donc la première fois que des M6 et des automotrices du type 96 circuleront sur la ligne 12 jusqu'à Essen.

- **IR j** Les trains de la relation IR j Quévry ↔ Bruxelles-National-Aéroport seront pratiquement tous assurés par des rames réversibles de voitures du type M6 + locomotives série 27. Actuellement, cette relation est assurée par 4 rames d'automotrices des types Break (2 rames) et "96" (2 rames).

- **IR d** Du lundi au vendredi, les IR d Antwerpen-Centraal ↔ Geraardsbergen via Ath (assurés par des automotrices "Break") seront scindés à Ath. La première tranche poursuivra vers Tournai, la seconde vers Geraardsbergen. Tournai aura donc désormais deux relations par heure vers Bruxelles.

- Les trains L Antwerpen-Centraal ↔ Bruxelles-Midi (assurés par des automotrices "Break") seront prolongés aux heures de pointes jusqu'à Nivelles. De ce fait, les trains Louvain-la-Neuve-Université - Bruxelles-Midi ne seront plus prolongés jusqu'à Nivelles aux heures de pointe.

## CAREX se précise

Des TGV fret devraient démarrer leur activité au départ des terminaux de l'aéroport de Liège-Bierset dès 2012. La construction des terminaux débutera en 2010. La gare sera aménagée en bout de piste, sur l'ancien site militaire de Cubber, sur un terrain de 265 m de longueur et 60 m de largeur. Elle comportera deux zones, dont une sécurisée.

Le matériel n'est pas encore défini. La réutilisation envisagée d'anciennes rames TGV ne répond pas aux critères exigés pour le transport de conteneurs utilisés par l'aviation. *Siemens* et *Alstom* remettront avant la fin de l'année une proposition de rames à grande vitesse spécialement adaptées pour ce service. Les TGV Cargo pourront transporter le volume contenu dans 5 à 10 avions et 6 à 7 camions. Ils permettront de réduire par 17 les émissions de Co2.

Pour rappel, CAREX (Cargo Rail Express) asbl a été fondé en 2007 par *TNT-Airways*, Liège-Airport, *Roissy CAREX*, le *GRE* et *Logistics in Wallonia*, avec pour but la concrétisation du TGV fret autour de Liège-Airport. CAREX existe déjà à Liège, Roissy, Lyon, Schiphol et London. Une discussion est en cours pour déterminer le site de CAREX en Allemagne : Köln ou Frankfurt.

Euro-CAREX devrait voir le jour cet automne, avec son siège à Bruxelles. La société recherchera des fonds européens, des partenaires et des sous-traitants. Il s'occupera également de l'acquisition et de l'exploitation du matériel.

Liège et sa position géographique centrale dans le projet CAREX devrait rapidement devenir la plaque tournante de ce nouveau modèle de transport.

**PHOTO 87-18** Depuis le 15 juin, le trafic vers le raccordement Valvert de Gantaufet a redémarré. Une fois par semaine, un train complet quitte le zoning pour la France, tracté par deux 77. Il s'agit du train 44891 circulant le mercredi : Gantaufet 10.15 - Marbehan 11.00/11.03 - Bertrix 11.56/14.29 - Uckange 17.00. A Bertrix, les deux 77 cèdent le relais à deux 13 Sibelit pour l'emmener vers la France. Le 2 juillet, passage à Rossart entre Libramont et Bertrix, du 44891 remorqué par les 7762 et 7767. Christian AUCQUIERE.



### Regain d'activité et nouveaux raccordements

Depuis le début de l'été, on assiste à de multiples projets d'ouverture ou à la réouverture de plusieurs raccordements. De plus, plusieurs autres projets sont à l'étude ou en cours de réalisation. Avec la montée des prix pétroliers et de la volonté de produire moins de CO<sub>2</sub>, assisterait-on à un très timide changement de comportement ?

#### Clabecq

Le 20 juin, un nouveau raccordement a été officiellement inauguré à Clabecq, le long du canal Charleroi-Bruxelles. Il reçoit deux fois par jour des wagons chargés de ballast en provenance de Quenast, lesquels sont directement déchargés dans des péniches. Il s'agit d'un nouveau trafic à destination de Bouchain, près de Valenciennes (F), pour les travaux de voies sur le réseau SNCF.

Il y a théoriquement deux rotations par jour du lundi au vendredi, assurées par une locomotive de la série 77 de Monceau avec les horaires suivants :

**37504** Clabecq 09.13 - Quenast 09.28

**37505** Quenast 10.20 - Clabecq 10.36

**37506** Clabecq 17.20 - Quenast 17.36

**37507** Quenast 18.18 - Clabecq 18.32

La rame est composée de wagons Fals des types 6621B0 et 6622B0 gérés par IFB (Inter Ferry Boats) et basés à Clabecq.

#### Tertre

Une nouvelle ligne industrielle de +/- 4 km est en cours de pose dans le zoning industriel de Baudour, entre la gare de Tertre et le canal Nimy - Blaton. Cette ligne n'est pas *Infrabel*, mais est construite et financée par l'IDEA (Intercommunale de Développement Economique et Agricole). Elle sera desservie entre autres pour amener des conteneurs au profit de l'usine chimique *Kemira*. En fait, cette ligne a existé et portait le numéro 242 (Tertre faisceau Criquelion - Darse Sud). Elle fut mise hors inventaire le 27 avril 1993, isolée du réseau SNCB et laissée à l'abandon.

#### Ghislenghien

Depuis le 25 juin, la société *SOWAREC* (Société Wallonne de Récupération) utilise à nouveau son raccordement (voir *EN LIGNES 49* page 43). Inauguré le 22 octobre 2001, il fut rapidement inutilisé en raison des coûts demandés à l'époque par la SNCB. Toujours dans le zoning de Ghislenghien,



Les travaux de pose de la voie entre Tertre et la darse du canal Nimy - Blaton à hauteur de Baudour. Pierre HERBIET, 1er juillet 2008.

une nouvelle papeterie va bientôt démarrer ses activités. Une grande partie de ses produits seront amenés par rail.

#### Lessines

Le raccordement *Gralex* en gare de Lessines, fermé depuis plusieurs années (voir *EN LIGNES 85* page 55) va être réactivé dans les prochains mois. Les travaux de reconstruction ont débuté le 2 juillet. Une toute nouvelle installation de chargement sera installée sur l'ancien site et permettra le chargement de rames de 22 wagons.

#### Lanaken

Comme indiqué dans notre précédent numéro, les travaux de rétablissement de la ligne Maastricht - Lanaken et de la pose d'un nouveau faisceau le long du canal Albert progressent rapidement (voir

*EL 86* p. 32). Le faisceau comprendra 4 voies qui occuperont une surface de 632 m de longueur sur 35 m de largeur.

Par ailleurs, les ministres des transports néerlandais et de la région flamande ont signé le 23 juin dernier un accord pour établir une liaison tram-train entre Maastricht et Hasselt en empruntant l'ancienne ligne 20 (Maastricht - Lanaken - Beverst). Sa mise en service est programmée pour 2012. Le mode de financement et le choix du matériel ne sont pas encore définis. Le temps de parcours entre les deux villes sera de 22 minutes, avec un arrêt à Lanaken.

#### Bierset

Le projet d'un TGV Cargo avec un terminal à l'aéroport de Bierset se met en place : voir à ce sujet l'article à la page 29.

**Le nouveau raccordement de Clabecq. Le 25 août 2008, une rame de ballast est en cours de déchargement sur la fosse. Les pierres sont directement acheminées par tapis roulant dans les cales de la péniche.** Jean-Luc VANDERHAEGEN.



## Gent Rodenhuize

Le raccordement *Oil Tanking* situé le long de canal Gent - Terneuzen à Gent-Rodenhuize ne procure qu'un très faible trafic. Les choses vont toutefois changer très prochainement avec la mise en service avant la fin de 2008 d'une nouvelle unité de production de biocarburant. Pour desservir le raccordement, la société possédait un engin rail-route peu performant. Pour faire face au nouveau trafic, un locotracteur *Cockerill* a été racheté en occasion à la sucrerie *Isdal Sugar* de Moerbeke, fermée au début de 2008. Il s'agit du locotracteur *Cockerill* 4349 construit en 1986. Il débuta sa carrière au *CFI* (Chemin de Fer Industriel de Vilvoorde). Après la fermeture du *CFI*, il fut vendu à la sucrerie de Moerbeke le 15 avril 1996. La machine a été transférée de Moerbeke à Rodenhuize le 23 juin, à 5 km/h, encadrée par les 7803 et 7805.

Avec nos remerciements à *Dirk MESTDAGH* de la firme *Oil Tanking*.

↖ PHOTO 87-29

← PHOTO 87-30

↓ PHOTO 87-31

Trois vues du transfert du locotracteur *Cockerill* 4349 de Moerbeke vers Gent-Rodenhuize. Au-dessus : préparatifs avant le départ de la sucrerie de Moerbeke.

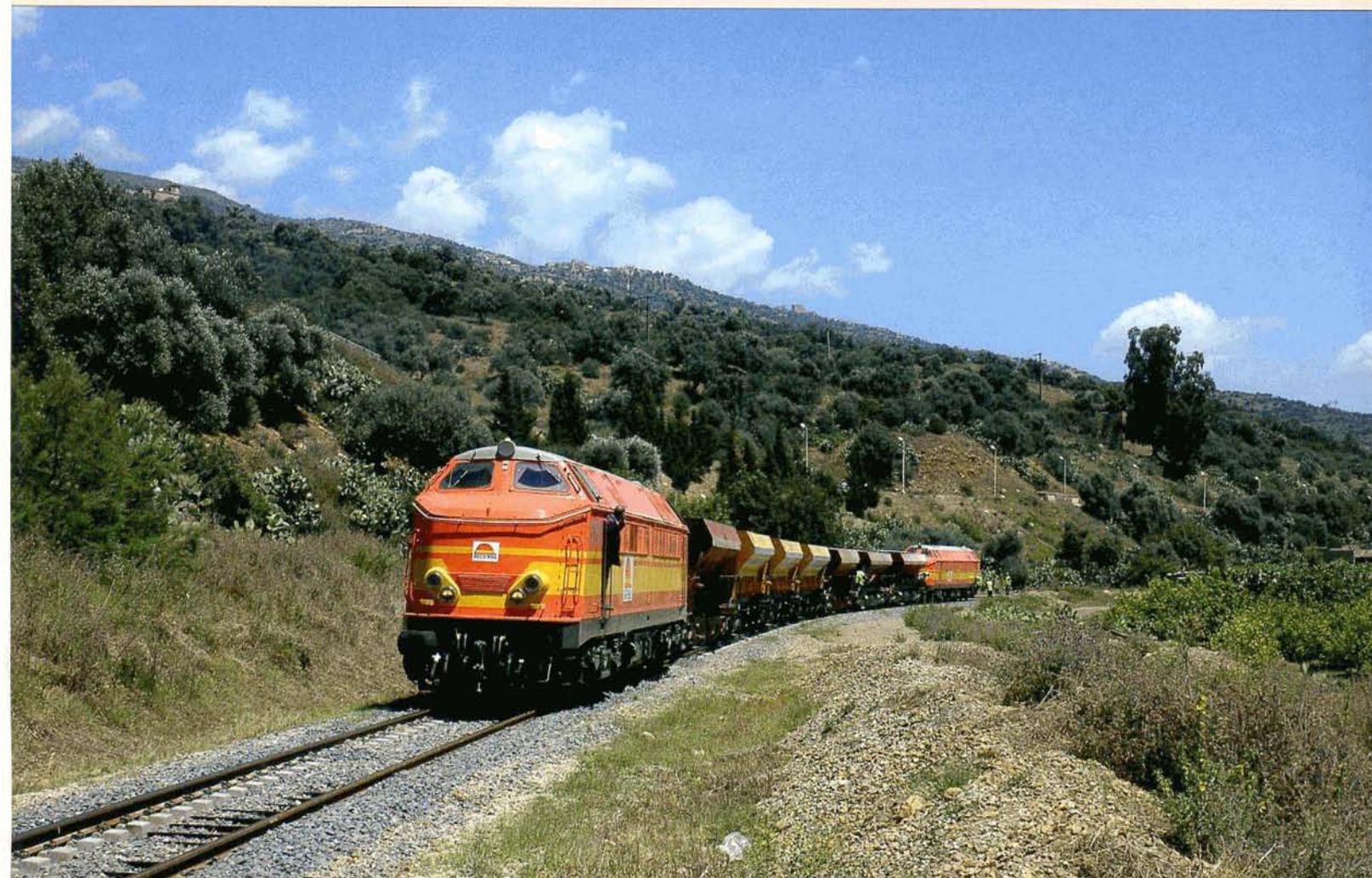
Au milieu : le locotracteur est garé sur une voie du raccordement de *Oil Tanking*. Ci-dessous : arrivée à Gent-Rodenhuize, le long du canal Gent - Terneuzen. Wim DERIDDER, 23 juin 2008.



# LES 5101 ET 5146 EN SERVICE



**PHOTO 87-32** ↑ - **PHOTO 87-33** ↓ Depuis le mois de mai, les 5101 et 5146 de Seco-Rail sont engagées sur le chantier de renouvellement de la ligne Béjaïa - Beni Maçour (88 km). Les deux locomotives sont utilisées en tête des trains les plus lourds, notamment les rames de ballast. Le 29 mai, elles remorquaient un train de ballast utilisé pour mettre une couche de finition. Ci-dessus : passage à Akbou; ci-dessous, dans les environs de Seddouk. Pierre HERBIET.





**PHOTO 87-34** ↑ - **PHOTO 87-35** ↓ *Le nouvel environnement de nos 51 : zones semi-désertiques, cactus et soleil. Un vrai décor de rêve ! Pierre HERBIET.*

**POSTER PAGES 34-35 PHOTO 87-36** *La 5101 longe la vallée de l'Oued Sahel, à Tasmalt. Pierre HERBIET.*









**PHOTO 87-95** *La ligne longe l'Oued Sahel. La 5146 vient de traverser un tunnel à Seddouk. Pierre HERBIET.*

**PHOTO 87-96** *Le train formé de 7 trémies de ballast en cours d'opération de déchargement à Seddouk. Pierre HERBIET.*





PHOTO 87-37 ↓ La 5146 en service chez Seco-Rail en Algérie. Le 29 mai 2008 elle remorquait un train de ballast. A Akbou elle passe à hauteur d'un nid de cigogne, volatiles qui sont très présents dans toute la région. Pierre HERBIET.

PHOTO 87-38 ↑ En fin de journée, retour vers Béjaïa et passage en gare de Akbou. Pierre HERBIET.



## Saut-de-mouton de Gent-Sint-Pieters

Les travaux au gril d'entrée de la gare de Gent-Sint-Pieters, côté Oostende, se poursuivent. Le saut-de-mouton qui permettra l'entrée ou la sortie simultanée de deux trains en évitant le cisaillement des voies est bien avancé (bifurcation de Snepkaai). Il est constitué d'un viaduc de 681 m de long. Avec les deux rampes d'accès, il mesurera au total 1150 m. Les tabliers en béton, construits aux Pays-Bas, sont déjà posés sur la première moitié de l'ouvrage (24 éléments de 17,5 m et 115 t chacun, 12 par voie). Ce viaduc est dans l'axe des deux (futures) voies rapides de la ligne 50A, tandis que les 3e et 4e voies (futures voies lentes) sont de part et d'autre de l'ouvrage. La fin de sa construction est prévue pour mai 2009. La pose des voies, caténaires et signalisation viendront dans la foulée. Coût de l'ouvrage : €20,5 millions.

➤ La photo du haut est prise en direction de Bruxelles. Les deux voies rapides de la ligne 50A s'élèveront sur le viaduc de manière à franchir la 3e voie visible à l'extrême droite de l'image; la quatrième voie est celle visible en gros plan à gauche.

→ La vue ci-contre montre l'autre extrémité de l'ouvrage, vu en direction d'Oostende. Les piliers attendent la pose des tabliers, lesquels seront posés à la fin du mois d'août (26 éléments au total). La troisième voie passe sous l'ouvrage de manière à se positionner à gauche des deux voies rapides de la ligne 50A. De cette manière, les trains en provenance de Gent-Zeehaven ou de Merelbeke pourront se diriger vers Brugge sans gêner les trains de voyageurs à destination de Bruxelles et vice-versa. Gent-Sint-Pieters, 24 juillet 2008.



## Bruxelles-Ouest

La nouvelle gare de Bruxelles-Ouest commence à prendre forme. Pour rappel, elle est située à cheval sur la ligne 28 (ceinture ouest de Bruxelles) et sur les lignes 1B et 2 du métro, sera commune à la SNCB et la STIB, et fait partie du projet RER. Une vue d'artiste de la gare a été publiée dans le EL 84 page 52. Une troisième voie doit encore être posée à gauche des deux voies visibles. En fait, la voie de droite deviendra une voie de garage, tandis que les deux voies principales seront ripées vers la gauche. La photo a été prise en direction de Bruxelles-Midi, le 25 juillet 2008. Le nouveau dépôt du métro est situé à gauche après la gare tandis que la ligne 1B du métro est implantée à droite et parallèlement à la ligne 28.



## Travaux RER

### section Bruxelles-Schuman - - Bruxelles-Luxembourg

Entre Bruxelles-Schuman et Ottignies, *Infrabel* pose deux voies supplémentaires. En gare de Bruxelles-Schuman, les deux voies actuelles de la ligne 161 se sépareront des deux nouvelles voies (L161A), tandis que les deux voies de la L161 garderont leur emplacement actuel entre les quais de la gare et Bruxelles-Nord. Les deux nouvelles voies de la L161A bifurqueront pour rejoindre la ligne 26 (ceinture est de Bruxelles) à hauteur de la gare de Meiser via le nouveau tunnel Schuman - Josaphat. Pour ce faire, les deux anciennes voies C et D en impasse, leur quai et le pont au-dessus de la Chaussée d'Etterbeek ont été démolis.

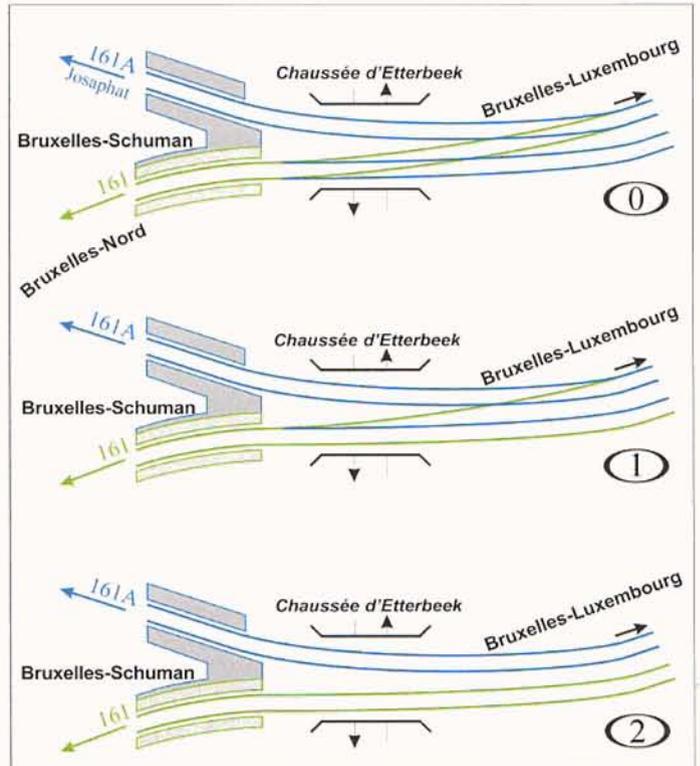
Entre Bruxelles-Schuman et Bruxelles-Luxembourg, les deux voies de la L161 sont déplacées vers la droite afin de laisser le champ libre à la nouvelle L161A (voir schéma). Les travaux de déplacement sont en cours de réalisation; depuis le mois de juin, les trains vers Bruxelles-Nord circulent déjà sur le nouveau tracé (schéma 1). Les travaux actuellement en cours concernent le déplacement de la voie vers Namur (schéma 2) ainsi que la reconstruction du pont

au-dessus de la Chaussée d'Etterbeek. Une fois ces travaux terminés, la pose des deux voies de la L161A pourra débuter.

Les quais de Bruxelles-Schuman seront rénovés et prolongés jusqu'au pont avec accès à la Chaussée d'Etterbeek. Le quai vers Namur sera commun avec la voie de la L161A vers le tunnel Schuman - Josaphat, garantissant ainsi des correspondances faciles et rapides.



Une vue d'artiste de la gare de Bruxelles-Schuman telle qu'elle se présentera à l'horizon 2012. A gauche, la L161; à droite, la L161A en direction du tunnel Schuman - Josaphat.



Le déplacement de la ligne 161 entre Bruxelles-Schuman et Bruxelles-Luxembourg s'effectue en deux phases (1 et 2). En vert, les voies devant être déplacées pour laisser le champ libre aux voies de la future ligne 161A.



Cette vue est prise depuis le pont de la rue Belliard en direction de Bruxelles-Schuman. On voit clairement que la voie vers Bruxelles-Nord de la L161 a été déplacée vers l'extrême gauche. La voie vers Ottignies sera également déplacée vers la gauche de façon à laisser la place libre aux deux voies de la nouvelle L161A vers le tunnel Schuman - Josaphat. Bruxelles-Luxembourg, 14 juillet 2008.



Sur cette photo prise depuis le quai 1 de Bruxelles-Schuman, on voit un IR Louvain-la-Neuve - Binche circuler sur la voie vers Bruxelles-Nord déjà déplacée. A gauche, le pont au-dessus de la Chaussée d'Etterbeek sur lequel circulera la nouvelle L161A est en cours de reconstruction à l'emplacement des anciennes voies C et D en impasse. Bruxelles-Schuman, 25 juin 2008.

### 2206

**Constructeur :** Ateliers Métallurgiques de Nivelles

**Livraison à la SNCB :** 18-02-1954

**Numérotation :** 122.006 : 18-02-1954  
2206 : 01-01-1971

**Dépôts successifs :** Bruxelles-Midi : 18-02-1954; Oostende : 29-06-1954; Kinkempois : 16-01-1956; Oostende : 29-06-1957; Kinkempois : 01-05-1967; Ronet : 27-09-1970; Bruxelles-Midi : 01-01-1974; Saint-Ghislain : 02-05-1985; Monceau / Charleroi-Sud : 31-10-1995.

**Mise hors exploitation :** 10-12-2006

**PHOTO 87-39** *Bruxelles-Midi, 12 juillet 1982.*  
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



### 2230

**Constructeur :** Ateliers Métallurgiques de Nivelles

**Livraison à la SNCB :** 07-08-1954

**Numérotation :** 122.030 : 07-08-1954  
2230 : 01-01-1971

**Dépôts successifs :** Oostende : 07-08-1954; Bruxelles-Midi : 17-10-1954; Stockem : 17-06-1957; Bruxelles-Midi : 29-09-1957; Merelbeke : 28-09-1981; Bruxelles-Midi : 28-05-1990; Saint-Ghislain : 30-09-1991; Monceau / Charleroi-Sud : 31-10-1995.

**Mise hors exploitation :** 10-12-2006

**PHOTO 87-40** *Zwankendamme, 2 août 2005.*  
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



### 2233

**Constructeur :** Ateliers Métallurgiques de Nivelles

**Livraison à la SNCB :** 27-08-1954

**Numérotation :** 122.033 : 27-08-1954  
2233 : 01-01-1971

**Dépôts successifs :** Bruxelles-Midi : 27-08-1954; Oostende : 01-03-1955; Stockem : 12-06-1957; Bruxelles-Midi : 29-09-1957; Merelbeke : 28-09-1981; Bruxelles-Midi : 28-05-1990; Saint-Ghislain : 30-09-1991; Monceau / Charleroi-Sud : 31-10-1995.

**Mise hors exploitation :** 10-12-2006

**PHOTO 87-41** *Braine-le-Comte-Midi, 17 janvier 1978.*  
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



### 2240

**Constructeur :** Ateliers Métallurgiques de Nivelles

**Livraison à la SNCB :** 25-10-1954

**Numérotation :** 122.042 : 25-10-1954  
122.202 : -05-1957  
2240 : 01-01-1971

**Dépôts successifs :** Bruxelles-Midi : 25-10-1954; Merelbeke : 28-09-1981; Bruxelles-Midi : 28-05-1990; Saint-Ghislain : 30-09-1991; Monceau / Charleroi-Sud : 31-10-1995.

**Mise hors exploitation :** 10-12-2006

**PHOTO 87-42** *Anderlecht, 8 octobre 1981.*  
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



## 2509

**Constructeur :** La Brugeoise et Nivelles  
**Livraison à la SNCB :** 1960  
**Numérotation :** 125.009 : 1960  
2509 : 01-01-1971  
**Dépôts successifs :** Bruxelles-Midi : 1960  
Oostende : 01-05-1967  
Bruxelles-Midi : 27-09-1970  
Antwerpen-Dam / Noord : 22-01-1995  
**Mise hors exploitation :** 14-12-2003

**PHOTO 87-43** *Nispen (NL), 24 juin 1989.*  
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



## 2511

**Constructeur :** La Brugeoise et Nivelles  
**Livraison à la SNCB :** 04-01-1961  
**Numérotation :** 125.011 : 04-01-1961  
2511 : 01-01-1971  
**Dépôts successifs :** Bruxelles-Midi : 04-01-1961  
Oostende : 01-05-1967  
Bruxelles-Midi : 27-09-1970  
Antwerpen-Dam / Noord : 22-01-1995  
**Mise hors exploitation :** 14-12-2003

**PHOTO 87-44** *Mechelen, 17 juin 1999.*  
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



## 2512

**Constructeur :** La Brugeoise et Nivelles  
**Livraison à la SNCB :** 07-01-1961  
**Numérotation :** 125.012 : 07-01-1960  
2512 : 01-01-1971  
**Dépôts successifs :** Bruxelles-Midi : 07-01-1960  
Oostende : 01-05-1967  
Bruxelles-Midi : 27-09-1970  
Antwerpen-Dam / Noord : 22-01-1995  
**Mise hors exploitation :** 14-12-2003

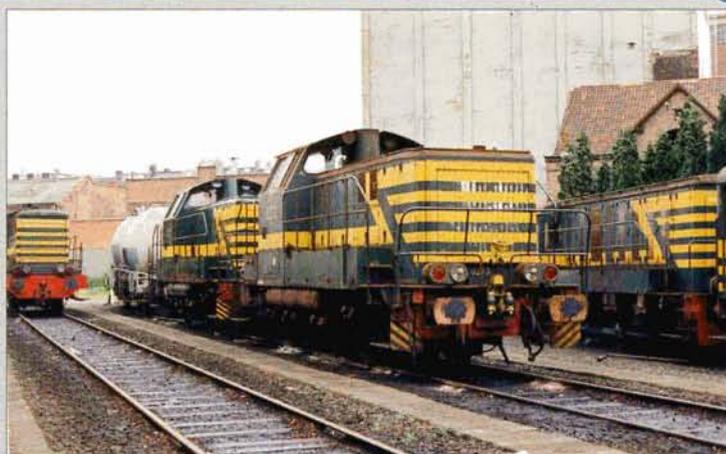
**PHOTO 87-45** *Rhode-Saint-Genèse, 29 juin 1982.*  
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



## 8273

**Constructeur :** La Brugeoise & Nivelles, Nivelles  
**Livraison à la SNCB :** 15-6-1973  
**Numérotation :** 8273 : 15-06-1973  
**Dépôts successifs :** Antwerpen-Dam / Noord : 15-06-1973  
**Mise hors exploitation :** 03-07-2006

**PHOTO 87-46** *Antwerpen-Dam, 7 juin 1992.*  
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



### Deux nouveaux opérateurs certifiés pour le réseau belge

Après B-Cargo, DLC (aujourd'hui Crossrail), Fret-SNCF, ERS, Transport et rail4chem (aujourd'hui Veolia), deux nouveaux opérateurs ont reçu un certificat de sécurité pour la circulation sur le réseau belge. Il s'agit de la société néerlandaise ACTS, et de CFL-Cargo. Leur licence a été délivrée respectivement en janvier 2008 et le 22 mai 2008. ACTS souhaite démarrer ses activités en Belgique avant la fin de l'année, vraisemblablement au départ de Zeebrugge et d'Antwerpen vers l'Allemagne et la France.

#### Crossrail (DLC)

Deux nouvelles Class 66 vont venir renforcer le parc de Crossrail. Elles seront numérotées DE 6312 et DE 6313. Les deux locomotives ont quitté l'usine EMD au Canada en août dernier.



**PHOTO 87-47** Comme indiqué dans notre précédent EN LIGNES page 37, la locomotive (G2000 ou 6602 de ERS) ayant assuré le train 48647 entre Born et Ronet est renvoyée à vide à Antwerpen-Far West via la ligne 161 (les mardis et vendredis : Ronet 18.29 - Antwerpen-Far West 20.58). Le 15 juillet, passage de la 6602 de ERS à Genval. Geert PACKET.



**PHOTO 87-48** Depuis le 4 août 2008, Veolia assure deux fois par semaine un train de céréales entre Vitry-le-François et le port d'Antwerpen. Etant donné que Veolia n'a toujours pas sa licence pour circuler en Belgique, la traction du train est assurée par une G2000 de rail4chem (pour rappel : société rachetée par Veolia). 49835 Tourcoing 17.50 - Gent-St.P. 18.44 - Mechelen 19.33 - Antwerpen-Angola 20.35 / 48936 : Antwerpen-Angola 10.45 - Sint-Niklaas 10.45 - Gent-St. P. 12.26 - Tourcoing 13.23. Le 4 septembre, le train vient de quitter le triage d'Antwerpen-Noord et traversera dans quelques instants la gare d'Antwerpen-Noorddodokken. Wim DE RIDDER.

## Royaume-Uni

### Nouvelle décoration pour Schenker (ex-EWS)

Le 1er mars 2008, la 60074 de EWS a été dévoilée à York, dans une nouvelle livrée bleu clair en l'honneur du *Teenager Cancer Trust*, une association luttant contre le cancer des adolescents. Baptisée "Teenager Spirit", la 60074 se distingue surtout par l'apparition du logo *DB-Schenker*, premier signe visible du rachat de EWS par les Chemins de fer allemands l'an dernier. Depuis juin, la 60040 arbore également le logo *DB-Schenker*, cette fois sur fond rouge. Elle a été baptisée "The Territorial Army".

Les 100 locomotives Class 60 ont été construites entre 1989 et 1993 par *Brush Traction*. Evincées par les 250



**PHOTO 87-49** La 60074 de Schenker, repeinte dans sa nouvelle livrée, fut présentée au dépôt de Carnforth, lors d'une journée portes ouvertes, le 26 juillet 2008. Ph. DE GIETER.

Class 66 livrées par *General Motors*, les Class 60 furent progressivement garées à partir de 2003, pour atteindre un effectif réduit à une vingtaine de locomotives. L'envoi par EWS d'une soixantaine

de locomotives de la Class 66 pour sa filiale française a inversé la tendance et, depuis 2007, les locomotives garées ont été progressivement remises en service.

## Allemagne

### Une 52 assure le trafic sur le NEG (CFL) !

Durant les week-ends du 14 juin au 17 août, le NEG - *Norddeutsche Eisenbahngesellschaft Niebüll* (faisant aujourd'hui partie des CFL) a assuré le trafic régulier entre Niebüll et Dagebüll Mole (gare en correspondance avec les ferries desservant les îles frisonnes) à l'aide de la 52 8079 (ex. DR 52 5659 - Schichau 3937/1943) appartenant au *Interessengemeinschaft Dampflok Nossen*. Une voiture *Wegmann* ex-CFL était incorporée dans la rame. Certains parcours acheminaient des voitures IC de la DB.



**PHOTO 87-50** ↑ La 52 8079 attend le départ à Dagebüll Mole, en tête du train NEG E12 à destination de Niebüll. La rame est formée d'une voiture ex. DB et d'une ancienne voiture *Wegmann* ex-CFL (56 80 22-40 437-6 D-EFSK).

**PHOTO 87-51** ↓ Le train E21 Niebüll - Dagebüll acheminant deux voitures DB du IC 2170 "Watermeer" en provenance d'Hamburg, passe à Bloksberg. Un wagon générateur alimente les deux voitures IC. Philippe GOUSSET, 26 juillet 2008.



## France

### BB9400-9500 / 9600 : une cavalerie légère... désarçonnée

Fin des années 50 : les électrifications vont bon train, les bureaux d'études du Matériel et de la Traction innovent à tour de bras, les locomotives à adhérence totale inondent les planches à dessin et les usines tournent à plein régime. C'est dans ce contexte quasi euphorique que naît au sein de la famille 1,5 kV la BB-9400 qui sera produite à 135 exemplaires (9401 à 9535) entre décembre 1959 et juillet 1964. Avec pour mission d'occuper le créneau laissé vacant entre, d'une part les puissantes et véloces BB-9200, d'autre part les BB-8100 héritées de la décennie précédente dont la spécialisation au fret allait ainsi pouvoir s'intensifier. En d'autres termes, la BB-9400 est une locomotive à vocation mixte voyageurs-marchandises susceptible de se frotter à (presque) toutes les tâches... étant entendu qu'elle ne saurait donner entière satisfaction dans aucun domaine.

Signe distinctif, outre une silhouette plus trapue que celle de la BB-9200 avec laquelle elle présente un incontestable air de famille : c'est la première locomotive 1,5 kV à bénéficier d'un pantographe non polygonal à bras articulé simple (dit unijambiste).

Ses atouts : une masse de 60 t seulement, un résultat acquis notamment grâce au recours à la toute nouvelle technique du bogie monomoteur, ainsi qu'une course aux allègements de tou-

*La BB-9494 en livrée " Arzens " (qui sera radiée le 4 janvier 1990) longe le triage de Villeneuve-Saint-Georges sur voie extérieure avant sa manœuvre de mise en tête d'un Messageries pour Lyon le 4 avril 1985. Gilbert LAURENT.*



*Vue en gros plan et en état d'origine (aux feux d'arrière près) de la BB-9514 (future 9632 le 19 juillet 1993) immortalisée dans l'enceinte du grand dépôt parisien de Villeneuve-Saint-Georges le 13 février 1985. Gilbert LAURENT.*

tes sortes... dont les bogies feront les frais en donnant des signes de fatigue de façon assez prématurée. A contrario, cette masse, qui se traduit par une charge de 15 t par essieu seulement, en fera la grande favorite de l'exploitant pour circuler sur les lignes de montagne faiblement armées (ligne " des Causses " dans le Massif central et antennes pyrénéennes). Revers de la médaille, et en dépit de la présence d'un dispositif d'antipatinage, cet avantage sera aussi son talon d'Achille pour cause d'adhérence facilement prise en défaut. Facteur aggravant, sa puissance limitée à 2130 kW constituera un handicap de taille en regard de la traction des lourds trains de voyageurs qui sont alors légion. Car si elle est capable de tirer un train de 800t

à 130 km/h, cette performance n'est possible qu'en palier, ce qui est loin d'être une généralité. Handicap supplémentaire : sa vitesse limite, initialement établie à 130 km/h, qui sera de surcroît et préventivement ramenée à 120 avant de retrouver sa valeur d'origine au début des années 70 lors de la généralisation des boîtes à rouleaux coniques. Autre atout qui sera un peu sa botte secrète : l'aptitude à l'UM dont 61 unités bénéficieront de construction et qui sera généralisée à la fin des années 70 au fil des passages en révision. Une nécessité : au franchissement du Seuil de Bourgogne (entre Paris et Dijon), seule difficulté notable du parcours Paris - Marseille avec son profil en dos d'âne en rampe de 8 ‰ sur chaque versant, la charge d'une BB-9400 est limitée à 1050 t, une valeur assez dérisoire en regard des capacités d'une BB-8100 qui peut enlever 1600 ou 1800 t selon le type de train.

D'entrée de jeu, la " Vespa " (désignation familière et un peu méprisante de la série qui fait référence aux frêles scooters italiens de l'époque) se concentre sur ses missions fondamentales : trains omnibus et express légers à arrêts fréquents pour les Voyageurs, trains de marchandises, soit réputés peu chargés, donc préférentiellement des Messageries, soit assurés en UM. De façon plus marginale, elle accède à certains trains de voyageurs au long cours et à circulation nocturne lorsqu'il s'agit d'éponger des pointes saisonnières de trafic.

Confinée à la ligne Paris - Lyon dans un premier temps, elle étend ensuite ses tentacules au gré des électrifications nouvelles, d'abord en direction du sud





*Avec en arrière-plan le Causse Noir et au terme d'une descente à 33 ‰ qui s'étend sur 15 km, une BB-9600 franchit le viaduc d'Aguessac en marche 58 377 pour Béziers le 17 juillet 1998. Gilbert LAURENT.*

(Avignon, Nîmes), puis vers Toulouse, et enfin Bordeaux d'où elle peut accéder à la côte basque et aux antennes pyrénéennes. Avec à la clé d'honorables étapes à l'image de Tolbiac (Paris) - Marseille avec des Messageries tracés à 700 t (une faveur en regard des 900 t imposées à la BB-8100), un trajet de près de 900 km effectué en une douzaine d'heures.

Si la BB-9400 ne fait guère d'éclats, on lui doit néanmoins la traction de trains lourds de produits pétroliers atteignant 3200 t, il est vrai en UM et exclusivement sur profil facile, au départ des terminaux portuaires du golfe de Fos (non loin de Marseille), d'une part vers le sud-ouest jusqu'à St.Jory (Toulouse), d'autre part sur l'axe PLM vers Badan (région lyonnaise) et Dijon-Perrigny. Autre morceau de bravoure : la pousse (en UM également) de trains de pèlerins amorcés à Lourdes dans la fameuse rampe à 33 ‰ de Capvern sur la transversale pyrénéenne.

Globalement confinée aux tâches annexes donc, la BB-9400 acquiert néanmoins ses lettres de noblesse en assurant la remorque du célèbre Train Bleu Vintimiglia - Paris à partir de Marseille, une rame lourde exclusivement composée de voitures-lits, bien que ce fut uni-

quement dans le sens pair et selon un horaire assez peu exigeant (marche-type 120 km/h-800 t particulièrement détendue).

Expérience marquante : deux unités (9533 et 9535) appartenant au petit lot (9531 à 9535) doté d'un double rapport d'engrenages 120/180 km/h sont les actrices d'une expérience qui ne restera pas sans lendemain : modifiées pour pouvoir circuler en réversibilité à 160 km/h avec une rame USI (futurs K4 belges), elles amorcent dès 1972 la pratique de la réversibilité avec rame voyageurs classique en opérant sur la relation Paris - Orléans - Tours - Poitiers, pratique que les BB-9200 reprendront à leur compte en 1978 avec des rames *Corail*. Le choix de cette relation ne devait rien au hasard : sauf à utiliser les gares de passage décentrées des Aubrais et de St.Pierre-des-Corps, le demi-tour est obligatoire dans les gares en cul-de-sac d'Orléans et Tours.

L'histoire de cette locomotive est indissociable de celle de la ligne des Causse (Neussargues - Béziers) qui fut sa ligne fétiche et qui restera comme telle dans la mémoire collective : remplaçante des antiques BB de l'ex-Compagnie du Midi, la BB-9400 en fera sa chasse

gardée et y exercera un quasi monopole pendant quatre décennies. Et pour cause : sur cet axe tourmenté majoritairement équipé de rails anciens, son agressivité mineure pour la voie (du fait d'une faible charge à l'essieu et en dépit d'un empattement conséquent) constitue un atout maître. Revers de la médaille et restriction de taille, sur cette ligne de montage de 277 km au profil en dents de scie où les rampes de 15 à 34 ‰ sont légion, le recours à l'UM est de rigueur dès que la charge atteint 250 t, la limite se situant à 450 t en UM (soit 9 ou 10 voitures).

L'arrivée massive des locomotives à thyristors BB-7200 et BB-22200 dans les années 80 se traduit pour les BB-9400 par une première descente aux enfers qui prend deux aspects : spécialisation aux seuls trains de Messageries, et coupe claire dans les effectifs. Avec une première année noire en 1987 : alors que six unités seulement manquent à l'appel, douze autres sont fauchées pendant le seul mois de décembre 1987.

Il faut dire que la donne a changé en un quart de siècle et que la BB-9400 ne répond plus aux nécessités économiques ni aux exigences ergonomiques des années 90 qui s'annoncent.

Aussi la SNCF prend-elle le taureau par les cornes : décision est prise de rénover une partie de la série afin de la spécialiser aux services régionaux de voyageurs assurés en réversibilité avec RIO et RRR (rames légères indéformables de 3 ou 4 voitures parfois associées par paires). Cependant que, dans un mouvement de balancier, la BB-8500, également apte à l'UM et plus puissante, délaissera cette activité au profit du fret.

La transformation est effectuée dans les ateliers de Béziers (près de la côte méditerranéenne) entre 1991 et 1994 et débouche sur la naissance de 42 BB-9600. Au-delà de cette nouvelle numérotation, la remise à niveau est de taille. Au programme : adjonction du frein "presse-bouton" dit PBL2, installation d'un automate destiné à optimiser le fonctionnement de la chaîne de traction (afin de réduire les contraintes, donc limiter l'usure... et ses conséquences financières), aptitude à la réversibilité, insonorisation des cabines, relèvement de la vitesse limite portée de 120 à 140 km/h... Cette mue sera en outre l'occasion d'uniformiser l'aspect extérieur : après les précédentes livrées qui se sont succédé de façon singulièrement chaotique au gré des passages en atelier (les livrées "Arzens", "Béziers", "béton" ayant peu ou prou succédé à la livrée d'origine), c'est la livrée grise dite "béton", très en vogue à l'époque, qui est uniformément appliquée.

Hormis les BB-9641 et 9642 qui sont affectées à Tours pour y assurer un service de navettes (et à ce titre les seules à porter une livrée spécifique "Centre"), la série 9600 est provisoirement affectée en Avignon dans sa totalité pour y assurer des services régionaux pour le

**Le 22 mars 2006, arrivée à Lyon Perrache d'un train régional tracté par la BB-9611 (ex. BB-9403 modifiée le 26 mars 1992 et radiée en février 2007 à Vénissieux).**

Alain NOUAILLETAS.



**Le 19 août 2006, passage à Lyon Guillotière d'un train régional remorqué par la BB-9641 arborant la livrée "Centre". Il s'agit de l'ex. BB-9452 modifiée le 15 juillet 1991.**  
Thierry COCHIN.

compte des Régions Languedoc-Roussillon, PACA (Provence-Alpes-Côte d'Azur) et Rhône-Alpes. Ce qui va la conduire à évoluer de Marseille à Cerbère et Carcassonne, sur la ligne des Causses, ainsi que de Marseille à Lyon, cité au départ de laquelle elle rayonnera également vers Culoz, Mâcon et St.Étienne. Le tout en vertu d'un roulement établi sur 28 journées pour un total hebdomadaire cumulé de 78500 km, ce qui correspond à une moyenne par engin et par jour de 400 km.

Cependant que les BB-9400 restées en l'état ont d'autant plus de souci à se faire que les résultats de l'Activité fret en 1993 tournent au désastre. Et le fait qu'elles soient encore titulaires d'une course de 945 km ne doit pas faire illusion. Et pourtant, quelle course ! En l'occurrence, la traction en UM du 457818/9 entre le triage (gare de formation) de St.Jory (Toulouse) et celui de Gevrey

(Dijon) via la vallée du Rhône; l'un de leurs plus beaux parcours de surcroît avalé en 10h50, donc à la vitesse moyenne de 87 km/h, une performance d'exception pour un MA100 sur une telle distance.

Mais ce sera là le baroud d'honneur des BB-9400 non transformées qui vont rapidement passer sous les fourches caudines : à une exception près, les 44 survivantes succombent en douze mois seulement (de février 1993 à janvier 1994). La flotte initiale de 135 BB-9400 se résume alors aux 42 BB-9600.

Ce sera alors la dernière ligne droite pour cette locomotive qui ne fera pas le poids lorsque, au début des années 2000, de nouveaux matériels déferleront sur le réseau. Ultime coquetterie et à la surprise générale, elles font de brèves apparitions dans les vallées alpines (Albertville, Modane) avec une rame voyageurs classique. Puis tout bascule : le décrochage est manifeste en 2004, si bien que l'effectif est réduit à 30 unités le 1er janvier 2005, 21 le 1er janvier 2006 (une sur deux a donc alors disparu), puis à 15 le 1er janvier 2007, et enfin 3 le 1er janvier 2008, la série ayant aujourd'hui entièrement disparu.

Peu performante et non exempte de défauts (bruyante, fragile mécaniquement et électriquement), cette mal aimée des conducteurs qui aura connu six points d'attache (Paris-Sud-ouest, Villeneuve [Paris-Sud-est], La Mouche et Vénissieux [Lyon], Avignon et Bordeaux), et dont il fut tiré un produit dérivé fameux sous la forme des BB-30001 et 30002, des pionnières de la traction électrique sur Paris - Bruxelles, ne laissera pas un souvenir impérissable. Sauf peut-être chez les amateurs de trains...

Gilbert LAURENT.



## Des X2800 en Suisse

La société suisse *Travys* (Transports Vallée de Joux, Yverdon-les-Bains, Ste.Croix) exploite deux lignes : la voie normale Le Pont - Le Brassus (13 km), anciennement exploitée par le *PBr*, et la ligne à voie métrique Yverdon - Ste-Croix (anciennement *YSfC*, 24 km).

Pendant la période du 9 juin au 25 juillet, en raison de travaux sur la ligne CFF Le Day - Le Pont et à la gare terminus du Brassus, nécessitant la coupure de l'alimentation électrique, la ligne *Travys* Le Pont - Le Brassus ne pouvait être exploitée qu'en traction Diesel. La plupart des trains fut remplacé par un service d'autobus de substitution mais, pour assurer les trains d'écoliers entre Le Pont et Chez-le-Maitre-Ecole jusqu'au début des vacances scolaires, la société *Travys* a pris en location auprès de la SNCF deux autorails de la série X2800 : les X2866 et X2895.

Les X2800 furent construits en 119 exemplaires par *Decauville* et *Renault*, entre 1957 et 1962. Ils sont équipés d'un moteur *MGO* développant 825 chevaux et d'une transmission hydromécanique *Mékydro*. Ils peuvent circuler à 120 ou 140km/h.



**PHOTO 87-52** Le train Le Pont - Le Sentier, en gare de Le Lieu, le 24 juin 2008. Philippe DE GIETER.

Dans l'Hexagone, l'utilisation des X2800 se limite désormais à quelques circulations épisodiques des X2827 et X2900 en service TER entre Besançon et Le Valdahon.

Après leur retour en France début juillet, les deux autorails utilisés en Suisse ont été cédés par la SNCF à l'association *Viaduc07*, exploitant touristique de la ligne Vogüé - St Jean le Centenier, en Ardèche.

**PHOTO 87-53** Le train Chez-le-Maitre-Ecole - Le Pont, le 23 juin 2008, à Les Charbonnières. Philippe DE GIETER.



## Suisse

### Une rame Railjet à Lausanne !

Les 3 et 4 juillet, une rame Railjet des Chemins de fer autrichiens (voir EL 86 page 44 et 80 page 43) remorquée par la 1116 204 des ÖBB, a réalisé des parcours d'essai dans le cadre de leur homologation pour le réseau suisse. A partir du mois de décembre, les Railjet seront engagées non seulement en Autriche, mais également sur des relations Wien - Zürich.



Le 4 juillet, la rame était visible à Lausanne. Serge MATHEY.

### Swisstrain

Un nouveau train historique arpente les voies de Suisse sous le nom de Swisstrain. Dévoilé officiellement le 10 juin avec la mise en place du site internet [www.swisstrain.ch](http://www.swisstrain.ch), la première course publique a eu lieu le samedi 14 juin afin de fêter l'acquisition de l'ancien dépôt CFF de Payerne. Le train spécial, composé de l'automotrice BDe 4/4 1632 ex. CFF, propriété de Swisstrain, ainsi que pour l'occasion, de la voiture salon AS 413 de l'OeBB, a parcouru le trajet La Chaux-de-Fonds - Payerne et retour.

Une interruption totale à St-Imier a retardé le trajet de l'aller, mais le retour s'est déroulé sans aucun problème et tous les clients étaient enchantés du voyage. Le deuxième rendez-vous public de l'année se déroulera le samedi 27 septembre.

Le nouveau train historique Swisstrain lors d'un arrêt en gare de Chambrélien, sur la ligne La Chaux-de-Fonds - Payerne. L'automotrice BDe 4/4 1632 de Swisstrain était accompagnée de la voiture salon AS 413 de l'OeBB. Christophe BISE, 14 juin 2008.

### BLS : sortie des nouvelles automotrices RABe 535

Au mois de mai dernier, l'usine Bombardier de Villeneuve a livré la première des 13 nouvelles automotrices RABe 535 101 à 113 "Lötschberger". Ces rames quadruples de 106 tonnes, à plancher surbaissé, disposent d'une capacité de 143 places assises en seconde classe et 28 en première, et peuvent circuler à 160 km/h. Elles seront progressivement engagées au départ de Bern vers Spiez, tronçon sur lequel elles circuleront accouplées par deux. A Spiez, la première automotrice continuera vers Kandersteg et Brig, tandis que la seconde poursuivra son voyage jusqu'à Zweisimmen.

Le 24 juin, la rame RABe 535 101 était testée à Villeneuve. Hans JOOSEN.



## Une Hercule en Suisse

Durant la troisième semaine du mois de juillet, la locomotive Diesel ER20-2007 "Hercule" de Siemens (Siemens 21285/2006), a effectué des parcours de mesures du bruit (moteur Diesel, klaxons...) sur le réseau suisse.

Notre photo montre la locomotive Hercule à Huttwil, le 23 juillet. Patrice AIROLDI.



## Des Flirt à deux niveaux pour les CFF

Les CFF (Chemins de Fer Fédéraux suisses) ont commandé chez Stadler 50 nouvelles automotrices à six caisses à deux niveaux destinées au réseau RER de Zürich. Ces automotrices sont de la famille Flirt de Stadler. C'est la première fois que cette génération de matériel est adaptée à deux niveaux. La capacité totale d'une automotrice s'élèvera à 694 places, dont 526 places assises (112 A + 414 B). Chaque rame aura une longueur de 150 m, une masse de 296 t et une vitesse de 160 km/h. Les premières rames seront mises en service en 2011.

Parallèlement, les CFF ont commandé à Siemens-Bombardier une série de 121 voitures (dont 8 pour le compte du Sihltal-Zürich-Uetliberg-Bahn - SZU) à deux niveaux et plancher surbaissé, toujours pour le réseau RER de Zürich. Capacité 98 places assises, masse 52,4 t, vitesse 160 km/h.



Une vue d'artiste des nouvelles automotrices Flirt à deux niveaux commandées par les CFF. Cette vue montre la variante à 4 caisses qui n'a pas été retenue. Stadler/CFF.

## France

### Les TRAXX d'ECR à l'essai

Les deux premières TRAXX d'Euro Cargo Rail (ECR), les E186 161 et 162 (Bombardier 34365/2008 et 34368/2008), ont entamé dans le mois de juin une campagne d'essais en vue de leur homologation pour le réseau français. Pour rappel, ECR a commandé 20 TRAXX chez Bombardier. Elles seront aptes à circuler en France, en Allemagne et en Belgique.

Les deux Traxx en unité multiple, en tête d'un train d'essai à Vitry-le-François. Thierry COCHIN.





## ■ Pays-Bas

↑ La société polonaise CTL (Chem Trans Logistics) opère depuis quelques semaines aux Pays-Bas, pour la remorque de trains de charbon au départ du port de Rotterdam (Maasvlakte) vers Linz en Autriche et Bexbach (près de Saarbrücken) en Allemagne. La traction est assurée par les EuroSprinter ES64F4 189 928 et 933 prises en leasing auprès de MRCE. Ces trains circulent aussi bien sur le réseau conventionnel que via la Betuweroute. Le transfert des trains sur la partir non électrifiée du port de Rotterdam est assurée par la société RF (Rail Feeding). Le 24 juillet, passage à Giessendam, sur la Betuweroute, du train 69301Maasvlakte - Linz. Michel de ESCH.

↓ **PHOTO 87-54** Alors que les trois dernières 1200 actives en service commercial (les 1251, 1253 et 1254 de la société privée ACTS, respectivement 1215, 1214 et 1221 NS) approchent de la fin de leur seconde carrière, la 1202, appartenant au musée des Chemins de fer de Utrecht, a repris du service. La 1202 a été restaurée extérieurement en 1998, peu de temps après sa mise hors service, et remise en livrée bleue. Entamée en décembre 2003, sa remise en état de marche s'est achevée en 2007. Depuis lors, la 1202 est disponible pour la traction de trains spéciaux, et assure aussi divers transferts de matériel, histoire de garder la forme. Les 1200 ont été construites par Werkspoor en 25 exemplaires, entre 1951 et 1953. Outre la 1202, les 1201 et 1211 sont également conservées. Le 12 avril 2008, la 1202 a assuré le transfert de l'automotrice Mat'36 252 de Eindhoven à Bad Bentheim (photo ci-dessous). La 252, construite en 1938 et radiée en 1968, appartient à la Stibans (Stichting tot Behoud van Af te voeren Nederlands Spoorwegmaterieel) et était acheminée vers l'atelier SFW (Schienenfahrzeugwerk) à Delitzsch près de Leipzig, où la caisse et les bogies seront restaurés. Ph. DE GIETER.



## Tchéquie

### Sortie de la première S109E de Škoda

Škoda à Pilsen, a présenté la première locomotive du type 109E le 24 juillet 2008. Vingt locomotives de ce type ont été commandées par les Chemins de fer tchèques (CD) en avril 2004, où elles seront classées dans la série 380.

Aptes à 200km/h, disposant de 6400kW (7200 Kw unihoraire) et pouvant circuler sous 3 kV = et 15 + 25 kV ~, la nouvelle locomotive est destinée aux trains de voyageurs en République tchèque, ainsi que dans les pays limitrophes (Allemagne, Autriche, Pologne, Hongrie et Slovaquie).

La 109E répond aux dernières normes européennes en vigueur, et est compatible avec le système de signalisation ETCS. Sa construction fait appel à des matériaux modernes (composites, disque de frein en aluminium, ...). Le design a été imaginé par Porsche.

Škoda est actif dans la construction de



La première 109E de Skoda, à sa sortie de construction à Pilsen, le 24 juillet 2008. Les CD ont commandé 20 machines qui formeront la série 380. Škoda.

locomotives depuis près de 90 ans. Fournisseur d'une grande partie des pays du bloc de l'Est, 3257 locomotives à vapeur sont sorties de ses ateliers entre 1920 et 1958 et 5553 locomotives électriques y ont été construites à ce

jour. La 109E représente cependant le premier nouveau développement réalisé depuis 1994. Sous la sortie de la 109E se cache peut être l'arrivée d'un nouveau concurrent pour Bombardier, Siemens et Alstom...

## TELEX.....

### Air-France-KLM : bientôt des TGV

● Air-France-KLM étudie toujours la possibilité de faire circuler des trains à grande vitesse avec l'aide de Veolia.

### AUTRICHE : bientôt une voie large ?

● Le 28 mars, une délégation des Chemins de fer russes, ukrainiens, slovaques et autrichiens ont signé un accord pour l'étude de faisabilité et de financement de la prolongation de la ligne à voie large (1,520 m) depuis la frontière ukrainienne et slovaque jusqu'à Bratislava et Wien (480 km), et la modernisation de la ligne à voie large pénétrant depuis 1966 jusqu'à Kosice en Slovaquie. Un plan de financement et de planning des travaux sera préparé en 2009, avec comme but de pouvoir débiter les travaux en 2010. Les quatre pays s'engagent à financer ce projet, lequel ouvrira une grande porte pour le trafic fret entre l'Asie et l'Europe centrale.

En outre, la construction d'une ligne à voie normale devrait prochainement débiter entre la frontière polonaise (Medyka) et Lvov (100 km) en Ukraine, ville qui accueillera la coupe de football Euro 2012.

### HONGRIE : commande de TRAXX

● Les Chemins de fer hongrois (MAV) ont passé commande auprès de Bombardier de 25 TRAXX polycourant (3 kV =, 15 + 25 kV ~), assortie d'une option pour 25 unités supplémentaires.

### PAYS-BAS : fin des horaires aux NS ?

● A partir de 2010, les trains de la relation Amsterdam - Utrecht - Eindhoven circuleront sans heure de départ fixe et la fréquence sera portée à six trains par heure. Les NS considèrent qu'avec une telle densité de circulation, dès que le voyageur se présentera en gare, quelle que soit l'heure, il trouvera toujours un train prêt au départ. Un inconvénient majeur de ce principe est que les voies de départ des trains seront également variables; les NS promettent d'adapter les systèmes d'information pour diriger efficacement les voyageurs. Le but de cette opération n'est pas la suppression des retards de train, mais une utilisation plus efficace des infrastructures. Par la suite, ce principe sera progressivement étendu aux autres axes de la Randstad (région comprenant Amsterdam, Den Haag, Rotterdam, Utrecht et Leyland, à forte densité de population).

### LUXEMBOURG

● Le 7 avril 2008, les automotrices à deux niveaux de la série 2200 des CFL ont enfin reçu leur homologation pour circuler sur l'"Athus-Meuse" entre Rodange et Virton. Le trafic est désormais partagé entre les automotrices des séries 2000 et 2200, et les rames à deux niveaux DOSTO tracées par les 4000 :

7471 départ Virton 06.21  
7077 départ Virton 06.44 (4000)  
7182 départ Virton 07.08 (2200)  
8658 arrivée Virton 18.06 (2200)  
8667 arrivée Virton 18.39 (2000)  
8668 arrivée Virton 19.04 (2200)  
8669 arrivée Virton 19.29 (4000)

### TCHEQUIE - SLOVAQUIE : fusion

● CD Cargo et ZSSK Cargo, les deux opérateurs fret des Chemins de fer nationaux tchèques et slovaques, ont décidé le 24 juin dernier de fusionner. Avec un volume transporté de respectivement 90 et 50 millions de tonnes par an, la nouvelle société sera de la même importance que PKP Cargo (Pologne) qui est le plus important transporteur européen après Railion.

### RUSSIE

● Les constructeurs Transmashholding et Bombardier Transportation ont décidé de fonder une nouvelle société. Baptisée Transmashholding Bombardier Transportation, la société, détenue à part égale par les deux constructeurs, a pour but de développer une nouvelle génération de locomotives pour le marché russe, basée partiellement sur la technologie de la TRAXX. Pour la période 2008-2030, les Chemins de fer russes remplaceront pas moins de 23.000 locomotives !

### ALLEMAGNE

● La DB a lancé un appel d'offre pour la fourniture de 130 à 300 trains à grande vitesse. Ils devront avoir une vitesse comprise entre 230 et 250 km/h et avoir une capacité de 500 à 900 places. Ces rames sont appelées à remplacer d'ici 2019 tous les trains IC longue distance tractés par des locomotives (série 101 le plus souvent). Une partie des rames avec vitesse de 280 km/h remplaceront les 59 rames ICE 1 vers 2020 et les 44 rames ICE2 vers 2025.

# Images des chemins de fer à Taïwan



L'île de Taïwan (République de Chine), longtemps connue sous le nom de Formose (les marins portugais l'appelaient Ilha Formosa et c'est sous ce nom qu'elle a été désignée pendant toute la période antérieure aux années 1960), se situe au sud-est de la Chine continentale; elle est séparée de celle-ci par le détroit de Taïwan qui, dans sa passe la plus étroite, fait 150 Km. L'île est bordée au nord par la mer de Chine de l'Est, à l'est par l'Océan Pacifique et au sud par la mer de Chine du Sud. Taïwan a une superficie de près de 35 000 km<sup>2</sup>. Elle fait 394 km de long sur 144 de large et est constituée de montagnes escarpées couvertes de végétations tropicale et subtropicale. Le réseau de TRA (Taiwan Railway Administration) s'étend sur 1094 km à écartement métrique (1067 mm), dont 654 km à double voie et 710 km électrifiés. Le réseau est complété par une ligne à grande vitesse reliant Taipei à Zuoying (345 km - voir EN LIGNES 84 page 31) ainsi que par une ligne de montagne de 77 km posée à l'écartement étroit de 762 mm.

Ci-dessus : les 386 km de ligne non électrifiées sont le plus souvent de courtes lignes secondaires sur lesquelles roulent des autorails Diesel triples très confortables. Ici, c'est un engin de la série DR 2800 fabriqué par Tokyu Car (Japon) de 1982 à 1984, photographié en Taitung le 25 mars 2008.

Ci-dessous : les six rames électriques pendulaires "Taroko" (série T 1000) à huit voitures sont les plus modernes des TRA. Construites par Hitachi au Japon, elles furent mises en service en 2007. Hualien, 26 mars 2008. Tomas MEYER-EPPLER.





Les trains "Tzu-Chiang" ressemblent aux ICE 1 allemands; ils ne peuvent toutefois circuler à plus de 130 km/h. Les locomotives unidirectionnelles ont été fabriquées par UCW en Afrique du Sud et les voitures par Hyundai en Corée. Cidu, 27 mars 2008.

Les plus anciennes automotrices électriques (série 100) ont été construites par BREL en Grande Bretagne en 1978 et 1979. Chaque rame est formée de cinq voitures dont une seule est motrice. Arrivée d'une automotrice à Cidu, pas loin de Taipei, le 27 mars 2008. Tomas MEYER-EPPLER.





*Le service sur les lignes secondaires est assuré par les autorails à une caisse de la série DR 1000 à deux bogies. Un train composé de deux autorails arrive à Chintung, terminus de la ligne "Pingsi", tout au Nord de Taiwan, le 18 mars 2008.*

*Les 97 locomotives des séries E 200, E 300 et E 400 prédominent en tête des IC (voitures oranges) et IR (voitures bleues). Ces machines ont été produites en Grande-Bretagne par General Electric en 1978 et 1992 (E 200), en 1978-1979 (E 300) et en 1980-1981 (E 400). Les vitesses diffèrent, allant de 100 km/h pour les E 300, 110 km/h pour les E 200 et 130 km/h pour les E 400. Le 20 mars 2008, arrivée à Sanyi d'un IR tracté par la E 234. Tomas MEYER-EPPLER.*





Le chemin de fer forestier d'Alishan relie Chiayi, une ville située à 30 m au-dessus du niveau de la mer, à Alishan (2216 m d'altitude) et Jhushan (2451 m d'altitude). De cette dernière gare, on peut observer depuis une plate-forme le lever du soleil. Le 24 mars dernier, c'est la brume qui malheureusement était visible. Les locomotives Diesel ont été livrées par Nippon Sharyo dans les années 1980.

Taiwan est le seul pays en dehors de l'Amérique où il existe encore en service des locomotives à vapeur du type Shay (à transmission par engrenages). Ici c'est la locomotive 31, fabriquée par Lima en 1917, qui assure un service nostalgique sur la ligne d'Alishan à Jhaoping, à plus de 2200 m d'altitude, le 23 mars 2008. Tomas MEYER-EPPLER.



# Les voitures type T

Dans le mélange hétéroclite de voitures de tous types cédées à la Belgique conformément aux dispositions du Traité de Versailles du 28 juin 1919, se trouvait un grand nombre de voitures d'origine prussienne et bavaroise à 3 essieux, notamment des :

- C3i Bay99a (3e classe, 3 essieux, intercirculation sans soufflets, origine bavaroise, construction 1899);
- C3iBay13 (idem de 1913).
- BC3iPr05 (2e + 3e classe, 3 essieux, intercirculation sans soufflets, origine prussienne, construction 1910);
- BC3iPr10 (idem de 1910);

Les voitures bavaroises ont été numérotées dans la série 56.102 à 56.392, les prussiennes dans la série 52.801 à 52.868. Ces voitures formaient ensembles avec d'autres types de véhicules à 3 essieux "Armistice" le type X de la SNCB.

Dans les années 1930, la SNCB les coupla deux à deux : une voiture B + une voiture BC (A = 1e classe, B = 2e classe, C = 3e classe), et les inventoria dans le type T, série 83.000. Du côté où elles étaient accouplées, elles reçurent un soufflet d'intercirculation. Leur autre extrémité était fermée par une tôle. Il n'était donc pas possible de passer d'une rame à l'autre pendant la marche du train.

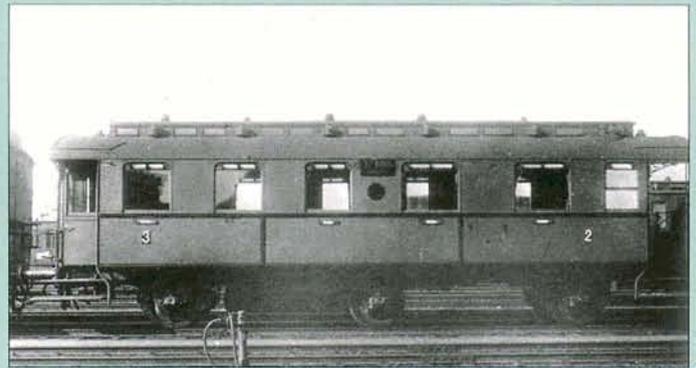
A l'origine, les voitures bavaroises étaient toutes à balcons ouverts. A une certaine époque, quelques unes de ces voitures eurent leurs balcons fermés, par le placement de portières droites ou bombées de récupération. La BC 83.551 reçut même des portes des deux modèles !

Etant donné que le prix de revient de cette transformation était trop élevé, il fut décidé de ne plus fermer les balcons par des portières. Au total, on dénombre 26 voitures ayant été transformées avec des plates-formes fermées.

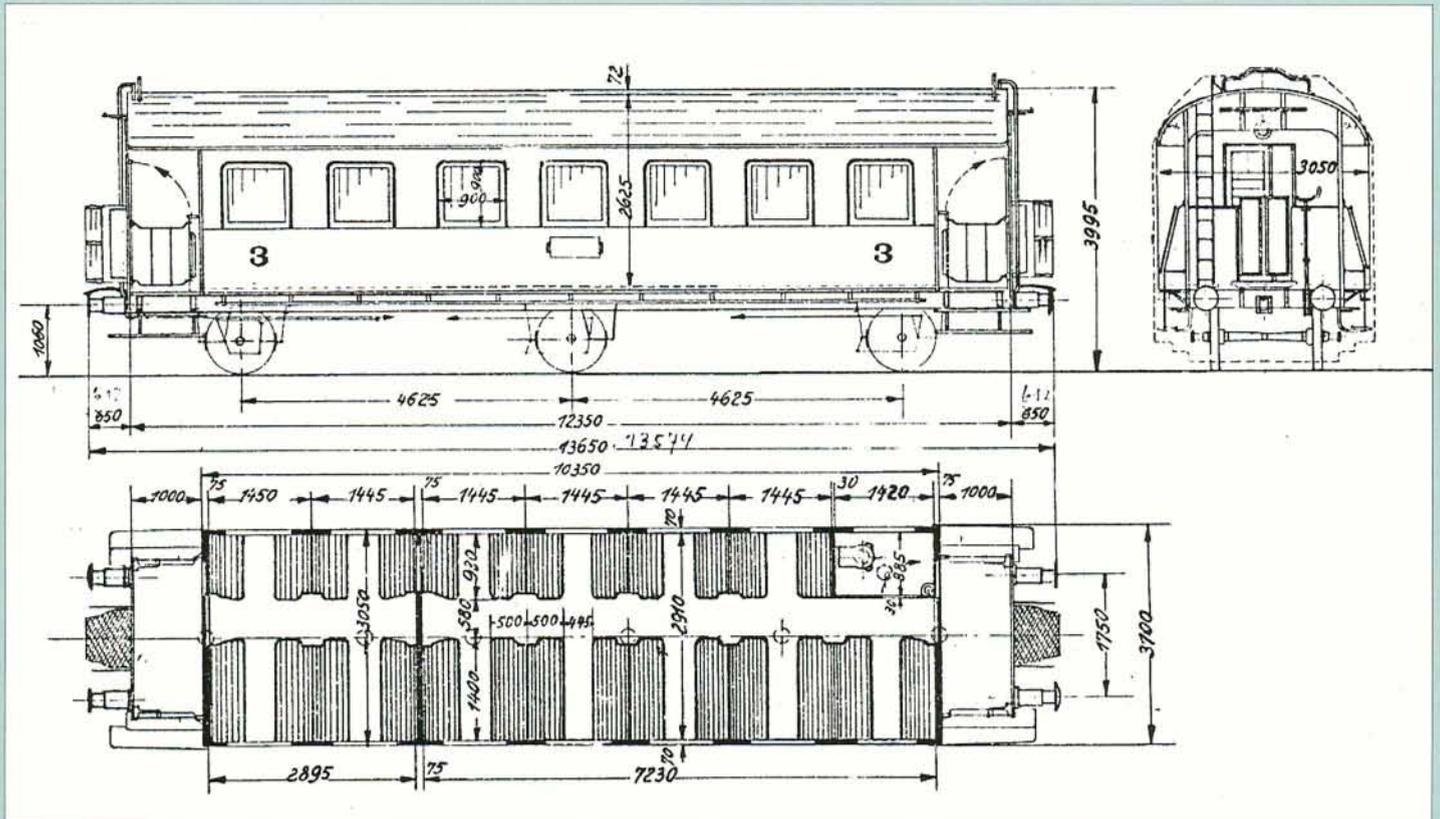
Ces voitures furent couplées de différentes façons :



A la fin des années 1890, les Chemins de fer bavarois mirent en service les voitures du type C3i (en 1920, lors de l'unification des chemins de fer allemands en une seule société, le type deviendra C3iBay). Voici la voiture bavaroise du type C3i (Bay13) 12219, toujours dans sa livrée bavaroise. Cette sous-série fut construite de 1913 à 1917. Collection Charles OCSINBERG.



Lorsqu'on manqua de voitures bavaroises du type C3i(Bay)99a et 13, la SNCF reforma des voitures couplées T avec des voitures prussiennes BC. Voici la voiture prussienne type BC3iPr06 "37066 Magdeburg" datant de 1916. Il s'agit d'une voiture BC3iPr06 transformée en 1954. Collection Charles OCSINBERG.



Plan de la voiture bavaroise type C3iBay13. Ce type de voitures a été produite de 1899 à 1921 à raison de 2095 unités.



**PHOTO BD-287** La rame T formée de la voiture AB 83.359 (au centre) et de la B 83.559 (à droite), photographiée à Schaerbeek le 23 novembre 1957. Il s'agit de deux voitures bavaroises du type C3iBay99a; la 83.359 a été transformée en BC. On remarquera les portières bombées sur les deux voitures. Cette rame T a été mise hors service par le PV 427 du 17 décembre 1958.  
Bruno DEDONCKER, collection PFT ©.

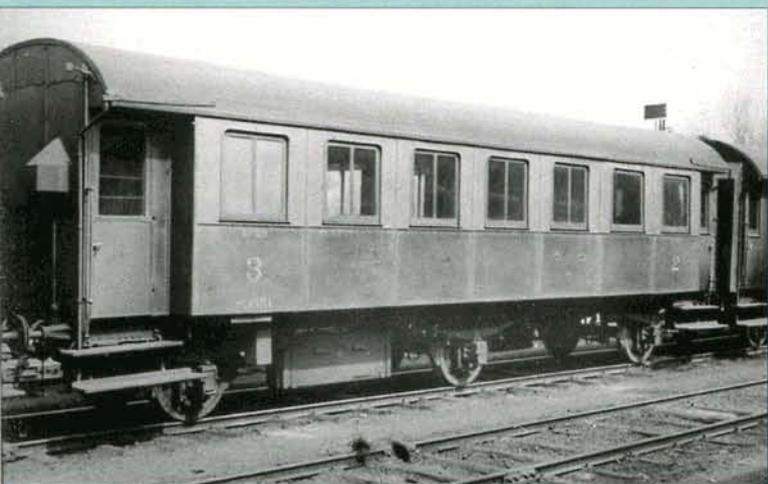
- deux voitures du type C3iBay99a;
- deux voitures du type C3iBay13;
- une voiture du type C3iBay99a + une voiture du type C3iBay13 (ou vice-versa);
- une voiture du type C3iBay99a ou C3iBay13 + une voiture du type BC3iPr05 ou BC3iPr10.

Les rames avaient toujours la composition des classes C + CB. Les voitures bavaroises formant une rame eurent donc une de leurs voitures C transformée en BC.

Au début de la transformation des voitures bavaroises en voitures du type T, c'est le grand compartiment qui devint B et le petit C. On s'aperçut toutefois rapidement que la capacité du

compartiment B était trop élevée pour la circulation sur les lignes secondaires et on transforma alors le grand compartiment en C et le petit en B. Le WC se trouvait d'origine dans le grand compartiment, donc dans le compartiment B pour les premières voitures transformées (au bout de la rame, à l'opposé du soufflet d'intercirculation), puis dans le compartiment C pour les suivantes. Ces rames avaient la disposition de leur compartiment C + BC (C + CB pour les premières transformées).

Pour les voitures prussiennes, il n'y avait aucune modification à apporter, en dehors de l'installation d'un soufflet d'intercirculation. Les compartiments B et C avaient la même longueur.



La voiture BC 83.551 accouplée avec la voiture 83.541 (à droite). Ce véhicule d'origine bavaroise est toujours en deux tons de vert. La portière de gauche est droite, celle de droite est bombée. Cette rame T avait la composition CB + C.  
Photo Groupe SNCB.



La voiture BC 83.580 (d'origine prussienne), avec une plateforme fermée avec portes droites, et une ouverte, accouplée à la voiture 83.380. Les voitures prussiennes étaient reconnaissables à leur toiture pourvue d'un lanterneau et au nombre de fenêtres : 6 (7 pour les bavaroises). Photo Groupe SNCB.



**PHOTO BD-288** La voiture AB 83.575 en deux tons de vert, photographiée à Schaerbeek le 23 novembre 1957. Cette voiture d'origine prussienne (type BC3iPr10) était accouplée avec la voiture bavaroise (C3iBay99a) 83.375. Elle a été radiée par le PV 427 du 17 décembre 1958. Bruno DEDONCKER, collection PFT ©

Chaque compartiment avait sa propre toilette. En général ces rames avaient la composition BC + C. Toutefois, sur la voiture BC 83.580, le soufflet d'intercirculation était monté du côté de la classe B. Cette rame avait donc la disposition CB + C. Cela fait penser qu'au début des transformations en voitures T, l'on avait transformé le compartiment C en B, et que lors de la modification des compartiments B en compartiments offrant moins de places assises, cela fut appliqué à cette voiture.

Le nombre de places assises est resté inchangé dans les voitures prussiennes : 16 en B et 26 en C. Dans les bavaroises, les deux banquettes se trouvant face aux toilettes ont été supprimées, réduisant le nombre de places assises en troisième classe de 46 à 40 dans les voitures BC, et de 66 à 60 dans les voitures C.

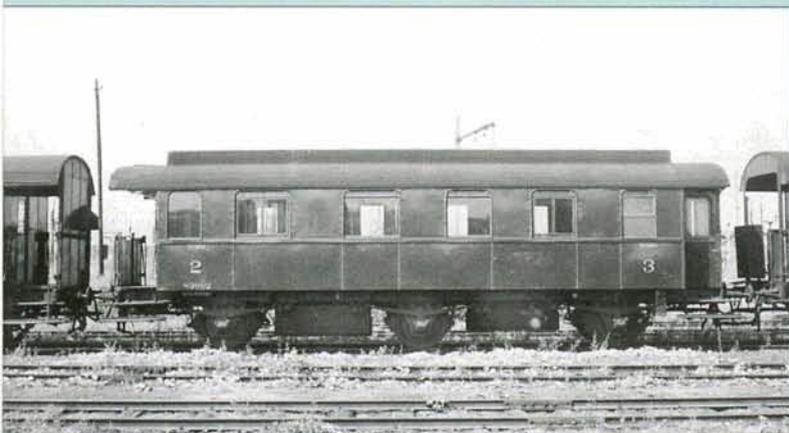
Les voitures T étaient peintes en deux tons de vert, avec bande noire sous les fenêtres, toit et châssis noirs. Elles furent pro-

gressivement repeintes en vert foncé lors de leur passage en atelier à partir de 1955.

Les voitures C reçurent les numéros 83.301 à 83.475. Les mixtes BC reçurent les n° 83.501 à 83.675.

Comme les voitures couplées remplaçaient les anciennes voitures dites "Trains-Tramways", on les nomma "TT" dans plusieurs documents officiels; cela est également valable pour les voitures des types S (voitures couplées à 4 essieux) et U (voitures couplées à 2 essieux).

Plus tard, trois autres voitures furent incorporées dans le type T, numérotées 83.476, 83.477 et 83.478. Celles-ci se trouvaient mentionnées dans les listes comme ayant été mises en service comme voitures non couplées. Elles ne subirent aucune modification extérieure. L'existence de voitures BC avec des numéros correspondants n'a pu être établie.



La voiture BC 83.682 (photo de gauche) d'origine prussienne, et la voiture C 83.482 (photo de droite) d'origine bavaroise, photographiées à Schaerbeek en août 1951. Ces deux voitures proviennent d'anciens couplages radiés. Les deux voitures furent alors réutilisées pour former le nouveau couplage 83.482 + 83.682. Les deux véhicules ne sont pas transformés et présentent la livrée vert foncé uniforme. Après sa réforme, la voiture 83.682 servit pour la construction d'un wagon porte-auto pour les TAC (sorti de l'Atelier Central de Gentbrugge le 23 juin 1958). Photo G. DESBARAX, collection Bruno DEDONCKER / PFT.

→ Le couplage du type T, formé des voitures BC 83.643 + C 83.443 en deux tons de vert, toutes deux d'origine bavarroise, à Schaerbeek.  
Photo Groupe SNCB.



↓ Quatre voitures d'origine bavarroise garées à Schaerbeek en août 1951. En gros plan, la BC 83.641 à gauche, et la C 83.420 à droite. Toutes sont peintes en deux tons de vert.

Photo G. DESBARAX, collection Bruno DEDONCKER / PFT.



Deux autres voitures C à plates-formes fermées par des portières, provenant de rames dont les numéros n'ont pas été retrouvés, reçurent les n° 83.479 et 83.480. Elles furent couplées avec les voitures BC n° 83.679 et 83.680, également à plates-formes fermées par des portières.

Dès avant la Seconde Guerre mondiale, les voitures T commencèrent à être mises hors service. Souvent, ce n'est qu'un des deux véhicules couplés qui était réformé. La seconde voiture était alors couplée avec une autre survivante. Ce fut par exemple le cas pour la rame T 83.317/83.517 mise hors service le 11 février 1941 et dont la voiture BC 83.517 sera renumérotée 83.680 après son couplage avec la B 83.480. C'est ainsi que la série fut encore complétée avec les numéros 83.481 à 83.494 et 83.496 à 83.499. La voiture 83.495 semble être une voiture bavarroise provenant d'une autre série, incorporée dans la série T. Il est évident que tous ces véhicules furent couplés à des voitures BC provenant d'anciens couplages qui reçurent les numéros 83.681 à 83.699.

Certaines de ces voitures récupérées furent même renumérotées deux fois; c'est le cas pour la BC 83.659 qui devint la BC 83.679, puis la BC 83.692; ou encore la C 83.464, qui devint la C 83.482 puis la C 83.490. Des voitures furent changées de classe; par exemple la C 83.459 fut transformée en BC 83.694.

La première T à être mise hors service commercial fut la 83.306/83.506, radiée en avril 1936 pour une raison inconnue (accident ?).

La suivante fut la 83.457/83.657, dont la voiture C 83.457 fut radiée tandis que le sort de la voiture BC 83.657 est inconnu.

En octobre 1937, la voiture BC 83.523 est réformée, mais sera toutefois réparée plus tard et achèvera sa carrière le 2 avril 1955.

La quatrième rame radiée est la 83.389/83.589, en novembre 1940. La voiture BC 83.589 fut renumérotée C 83.681 et réaccouplée avec la C 83.361 qui devint la 83.481. Les voitures C 83.389 et BC 83.561 furent ferrailées.



Une rame de couplage T avec, en tête, les C 83.400 + BC 83.600 (d'origine bavarroise). Ce couplage fut le dernier à avoir été mis hors service, le 4 novembre 1959. Elles sont peintes en vert foncé uniforme.  
Photo Groupe SNCB.



**PHOTO BD-289** Au début du mois d'août 1953, un train "Trottinette" quitte la gare de Liège-Guillemins, remorqué par la 97.005 (ex. 9705, ex. T14 KPEV 8508 Erfurt - constructeur Henschel 13540/1914). La rame est composée, dans l'ordre, d'un fourgon GCI, d'un couplage de voitures type T, et de deux autres voitures d'origine prussienne d'un type totalement différent. Les deux voitures type T sont d'origine bavaroise et arborent la livrée à deux tons de vert. Bruno DEDONCKER, collection PFT ©

Dans le cahier "Déclassements de voitures depuis 1934", la plupart des véhicules sont mentionnés comme "à démolir" ou "à vendre". Parfois certaines seront réparées, comme c'est le cas pour la BC 83.667 mentionnée "à démolir" en mars 1945 et "à réparer" en août 1945. Il semble que beaucoup de ces voitures eurent une carrière plus longue qu'initialement prévu.

Les procès-verbaux de la commission de révision, dont nous avons connaissance à partir de 1939, indiquent en 1940/1941 les mentions "état très mauvais" ou "à démolir", sans autre explication. A partir de 1942, il est fait mention de la cause de la mise hors service, et on ajoute la mention supplémentaire "état très mauvais". Par exemple : "la voiture 83.591 a été complètement brûlée (PV n° 1 de la gare d'Herentals)", radiée par le PV 41 du 9 juin 1943.

A partir de 1943, on voit de plus en plus la mention "dommage de guerre, à démolir".

Le 3 juin 1956, lors de la suppression de la 1<sup>e</sup> classe, les compartiments des voitures encore existantes furent reclassés de C à B et de B à A.

Vers la fin de l'utilisation commerciale des voitures du type T, des véhicules pris dans d'autres séries vinrent renforcer leur effectif qui était en constante diminution. Tous ces véhicules furent mis en service sans avoir subi aucune transformation, mais avec nouvelle numérotation.



Après leur réforme, des voitures T furent réutilisées comme véhicules de service. Ici, la voiture 195.325 utilisée par le service de la Voie à Forest-Midi. Il s'agit de l'ancienne voiture T n° BC 83.510 (ex. bavaroise type C3Bay99a) qui était couplée avec la voiture C 83.310. Ce couplage avait été mis hors exploitation par le PV n° 159 du 30 juin 1955.

Photo Albert DEBIEVRE, collection PFT.

## Les voitures type T

Les dernières voitures du type T disparurent définitivement du réseau le 4 novembre 1959. A cette date, la rame 83.400/83.600 fut mise hors service commercial. Toutefois, ce n'est que le 13 avril 1962 que fut mise hors service la voiture 83.494 qui se trouvait alors garée à l'atelier des voitures de Schaerbeek. Ce véhicule fut réutilisé comme local pour le Service de la Voie - Groupe de Bruxelles, sans avoir été renuméroté. La rame 83.494/83.694 a été réformée le 31 août 1955 et était mentionnée "à envoyer à CW Mechelen pour démolition". La 83.494 fut toutefois démolie sur place à Schaerbeek.

Après leur mise hors service commercial, bon nombre de voitures du type T furent encore réutilisées comme véhicules de service ou pour la construction de nouveaux véhicules. Ainsi, les châssis de 30 anciennes voitures T bavaroises servirent à la construction des wagons du type 2000A (plus tard 2000A1), à caisses fermées, pour le transport d'autos, spécialement pour les TAC (Trains Autos Couchettes). Les 15 premiers furent construits en 1956, les 15 suivants en 1957 (Voir à ce sujet les EN LIGNES 60 et 61). L'essieu du milieu fut supprimé, tandis que les essieux extérieurs furent déplacés de 56,5 cm vers le milieu du châssis. Une nouvelle caisse fut construite.

D'autres châssis servirent à la construction de wagons Ferry Boats des types 5030A (puis 5030A5 et A6).

Charles OCSINBERG.



**PHOTO BD-164** Les premiers wagons porte-autos utilisés pour les Trains Autos Couchettes (TAC) furent construits à l'aide des châssis d'anciennes voitures d'origine bavaroise, provenant de la série des voitures type T. Ici, le wagon type Hbckkss 1.042.028 photographié à Schaerbeek le 26 mars 1959. Remarquez aussi le grand n°28. Bruno DEDONCKER, collection PFT ©



Après leur réforme, de nombreux wagons porte-autos furent réaffectés comme véhicules de service. L'ancien wagon n° 4 (21 88 218 004) fut utilisé comme local. Ce véhicule provient de la première série de wagons porte-autos (1 à 15) construits sur 15 châssis de voitures T radiées. Ils étaient reconnaissables au nombre de portes coulissantes (3 par côté) et à leurs portes d'extrémité fermées par des volets enroulables. Fernand MAES, juillet 1981.



La wagon n° 8 (ancien n° UIC 21 88 2187 008) fut utilisé par la société AUXELTRA comme wagon plate-forme pour travaux à la caténaire (type 9472B2 - n° UIC 30 88 9472 376-8P). Le n°8 est toujours présent sur le véhicule. Fernand MAES, juillet 1981.



Plusieurs wagons furent réaffectés aux trains de relevage. Ici, celui de Hasselt (type 9582B8 - n° UIC 40 88 9582 806-4). C'est un wagon porte-auto de la seconde série (16 à 30) avec 2 portes sur les parois latérales. Des fenêtres ont été placées et les extrémités transformées. Hasselt, 15 avril 1984. Charles OCSINBERG.



La société ENGEMA utilisa également plusieurs de ces wagons pour les travaux à la caténaire. Le wagon type 9472B1 (n° UIC 46 88 9572 275-0P) à Muizen, le 1er novembre 1989. Charles OCSINBERG.

## Nimy-Maisières : une halte à l'orée du bois

Nimy - Maisières n'était pas une gare. À peine une halte, avec des quais en cendrée au long des deux voies de la ligne 96 Mons - Bruxelles.

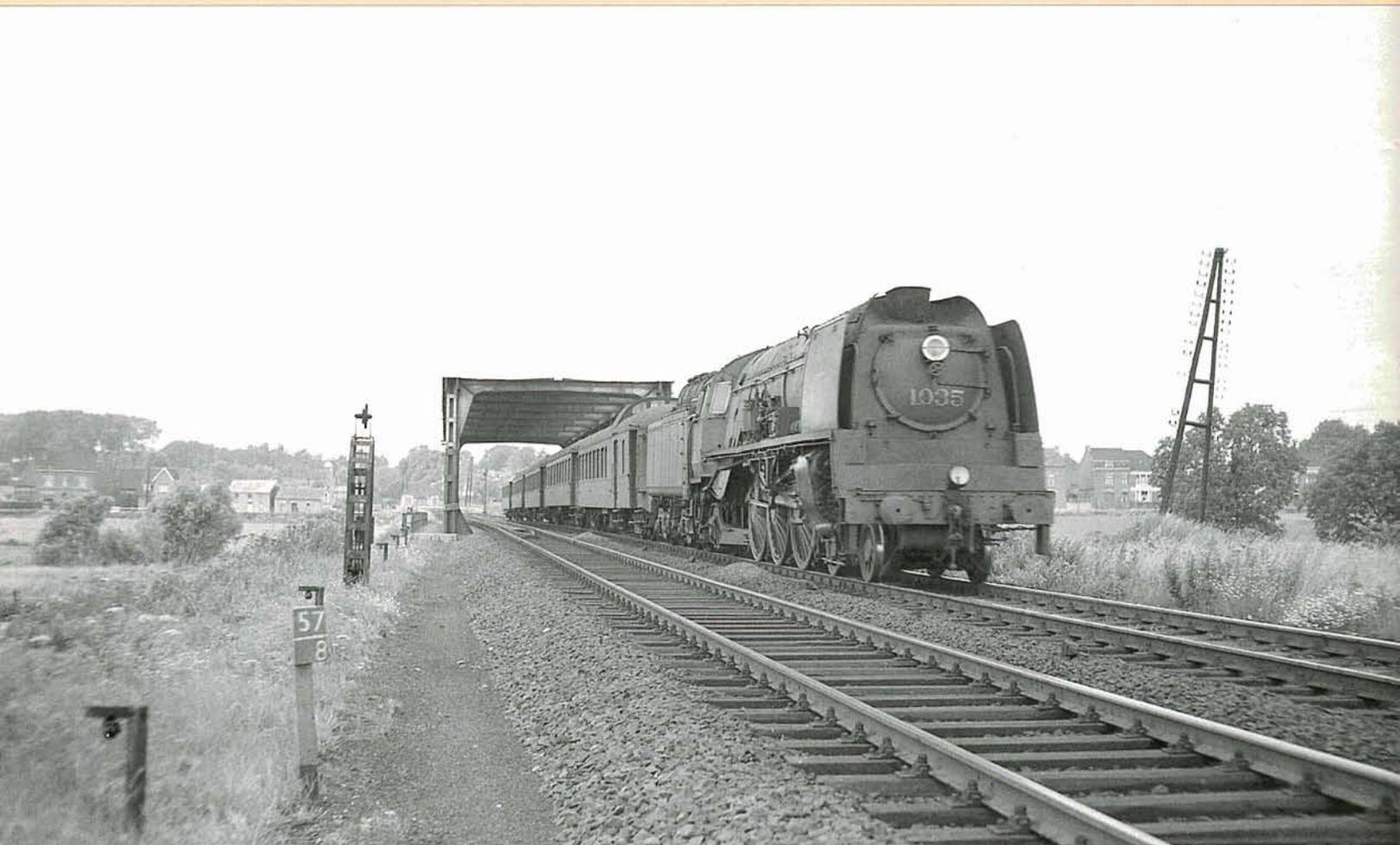
Mais Nimy -Maisières m'a laissé des souvenirs particuliers, propres à la situation de ce point d'arrêt situé en courbe. Il y avait là deux angles d'observation pour l'amateur de trains : le passage à niveau (aujourd'hui remplacé par un passage inférieur tout à fait impersonnel) d'où l'on pouvait voir monter, de loin, les convois venant de Mons, et le chemin de terre parallèle au quai où les trains apparaissaient à la sortie du bois de Ghlin.

J'avais une préférence pour cet endroit. Dès que je voyais se baisser les barrières du passage à niveau, et si aucun train ne se manifestait par sa fumée sur la voie montante, j'attendais de voir surgir celui qui descendrait vers moi, presque sans bruit, vu la déclivité légère menant en fin de compte à Mons. Il y avait là un élément de surprise : je ne pouvais deviner qui allait surgir de la courbe ! Locomotive type 1 imposante, Pacific française prestigieuse, machine type 29 ou vieille type 81 en tête de longs trains de marchandises, sans compter les sœurs allemandes, les type 60 et 62 que je n'arrivais pas à distinguer l'une de l'autre et bien d'autres encore qu'il n'est pas possible d'énumérer ici.

Côté Sud, la puissance des machines s'exprimait mieux, mais l'élément d'imprévu manquait, la machine se laissant reconnaître dès qu'elle avait franchi le pont du canal.

J'en serais resté là dans mes moments d'émotion ferroviaire s'il n'y avait pas eu la cabine du block 26. Elle était indispensable, cette construction en dalles de béton suffisant tout juste à abriter le signaleur et son équipement. Outre la garde du passage à niveau, l'agent devait actionner les signaux d'arrêt situés en fin de quai et leurs signaux avertisseurs en amont et en aval. À force de me voir arpenter les abords de la halte, un des préposés affectés à ce poste - nous étions alors en 1953, 1954 - m'avait interpellé et, finalement, j'avais pris l'habitude de partager quelques heures, de ci, de là, de son temps de service. Il s'appelait Bernières. Cheminot convaincu, il avait une passion profonde pour sa profession et son insatiable soif de connaissances lui avait valu le surnom de : calé. Comme à l'école, un calé signifiait quelqu'un qui sait tout, ou presque. Parfois admiratif - quand le mot venait des parents, parlant du premier de la classe - le mot pouvait se teinter d'ironie dans la bouche de jaloux et je crois que le savoir encyclopédique de M. Bernières en agaçait plus d'un. Il ne manquait pas de contentement de soi et me répétait volontiers qu'en quarante deux ans de service, il ne totalisait que nonante jours d'absence. À quatorze, quinze ans, je ne faisais pas le calcul et me contentais d'écouter, avec respect. Bernières m'impressionnait beaucoup : arrivé en fin de carrière, le Calé avait encore une force physique qui me paraissait remarquable. Quand il actionnait le lourd levier de commande d'un de ses signaux à palette jaune - les avertisseurs, les plus éloignés de sa cabine - il me disait, très fier : neuf cent mètres de câble à tirer ! C'est quelque chose, hein ? Profitant d'un creux dans le trafic de la ligne, il m'avait un jour montré comment tenir l'espèce de langue de métal qu'il fallait serrer contre le levier - pour le maintenir débloqué, je suppose - puis m'avait demandé d'essayer de le faire bouger : peine perdue, je n'y arrivais pas.

**PHOTO BD-285** En venant de Bruxelles, le point d'arrêt de Nimy-Maisières était situé juste avant le pont au-dessus du canal. Le 20 juillet 1957, le direct 1652 Schaerbeek - Mons vient de passer la halte de Nimy-Maisières et achève de traverser le pont du canal. Photo Bruno DEDONCKER, collection PFT ©.





**PHOTO BD-286** Toujours le 20 juillet 1957, le direct 1651 Mons - Schaerbeek, remorqué par la 201.027 (future 5927) du dépôt d'Haine-St-Pierre, va aborder dans quelques mètres les quais de Nimy-Maisières. Photo Bruno DEDONCKER, collection PFT ©.

Mais dans le service, M. Bernières ne se permettait pas un seul défaut d'attention. Osant lui demander si je pouvais faire tourner la manivelle commandant la fermeture du passage à niveau, je me fis rabrouer vertement : et quoi encore ? D'abord, c'est un danger mortel de toucher à tout cela quand on ne sait pas ! Et puis, j'ai un ordre précis dans lequel j'effectue mes tâches l'une après l'autre, pour ne jamais en oublier aucune ! Gamin, va !

Pour rétablir nos bonnes relations, il me permit de décrocher un combiné téléphonique où je pouvais entendre les annonces de passage des trains. Défense de parler, garder le silence absolu. Je ne pourrais pas préciser comment fonctionnait cette espèce de suivi des mouvements car, dans mon souvenir, il y avait surtout un autre téléphone, avec une sonnerie, par lequel le collègue du block 25 de Ghlin ou celui du block 27 de Mons prévenait le cabinier de Nimy-Maisières de l'approche de chaque train. L'information était transcrite dans un carnet à l'aide d'un crayon : lointaine époque où les mots réseau informatique auraient plongé le Calé dans un abîme de perplexité.

L'écart entre l'annonce de l'arrivée d'un train et son passage réel était suffisant pour permettre à l'agent de veiller à accomplir toutes ses tâches. Mais un jour, Ghlin avait averti qu'un train local de marchandises allait venir, avec un peu de retard sur l'horaire prévu. Rien ! La courbe ne laissait apparaître aucun convoi. Les minutes s'égrenaient et déjà, au passage à niveau, quelque citadin pressé klaxonnait pour obtenir le droit de poursuivre sa route. Lentement, à petite allure, une type 81 apparut enfin, remorquant une poignée de wagons disparates.

Furieux, M. Bernières se planta sur le seuil de sa cabine et cria au chauffeur : c'est à pied que tu roules ? Mais le compagnon ne l'entendit pas. Son mécanicien était peut-être confronté à une dramatique baisse de pression, je n'en sais rien.

Et puis l'homme m'annonça sa mise à la retraite. Il me souhaita bonne chance dans la vie. Sans se douter que plus de cinquante ans plus tard, je réunirais ces quelques souvenirs qui me font jeter un œil, à chaque fois que je passe à Nimy-Maisières, sur l'emplacement de son bon vieux block 26.

Philippe PIRNAY.



Le bout du quai de la halte de Nimy-Maisières était situé tout près du pont franchissant le canal, côté Mons. Photo DIEU, 15 novembre 1973.

# Nés en Belgique

## JORDANIE

Le Chemin de Fer du Hedjaz reliait à l'origine Damas (Syrie) à Médine (Arabie Saoudite), en passant par la Jordanie. Construit à l'écartement de 1,050 m, il avait une longueur de 1320 km. Son but était purement militaire, le transport des pèlerins vers La Mecque n'ayant été qu'un prétexte. Les travaux, entrepris en 1900 par les Turcs avec assistance allemande, furent achevés en 1908.

Cette ligne fut mise hors service durant la Première Guerre mondiale, lorsque E.T. Lawrence ("Lawrence d'Arabie") prit la tête de la révolte arabe, et organisa de nombreux coups de main contre ce chemin de fer, d'une importance capitale pour les Turcs. Après les hostilités, la ligne ne fut jamais remise en service au-delà de la frontière entre la Jordanie et l'Arabie Saoudite.

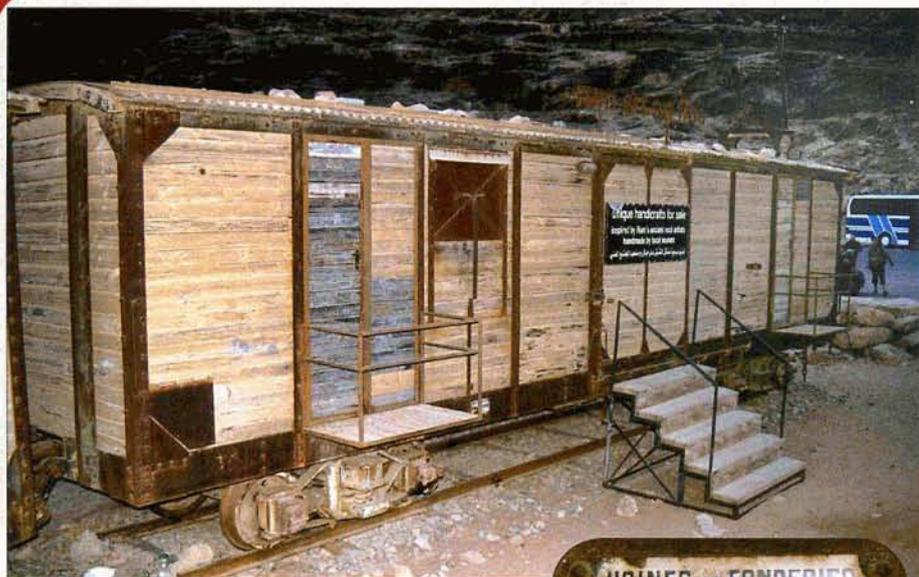
A l'heure actuelle, la voie ferrée existe toujours entre Damas (Syrie) et Ma'an (Jordanie), mais le trafic est pratiquement insignifiant.

En 1975, une nouvelle ligne est venue se greffer sur l'ancien Chemin de Fer du Hedjaz, entre Batn el Ghul (au sud de Ma'an) et le port d'Aqaba (116 km), exclusivement pour le transport des phosphates. Cette ligne passe à proximité de Wadi Rum. Dans ce village bédouin se trouvent deux anciens wagons construits en Belgique par *Baume & Marpent* à Haine-Saint-Pierre, vraisemblablement avant la Première Guerre. Ces reliques du Chemin de Fer du Hedjaz ont été amenées dans cet endroit insolite (avec quelques bouts de rails) pour servir de ... bureau de tourisme et de boutique !

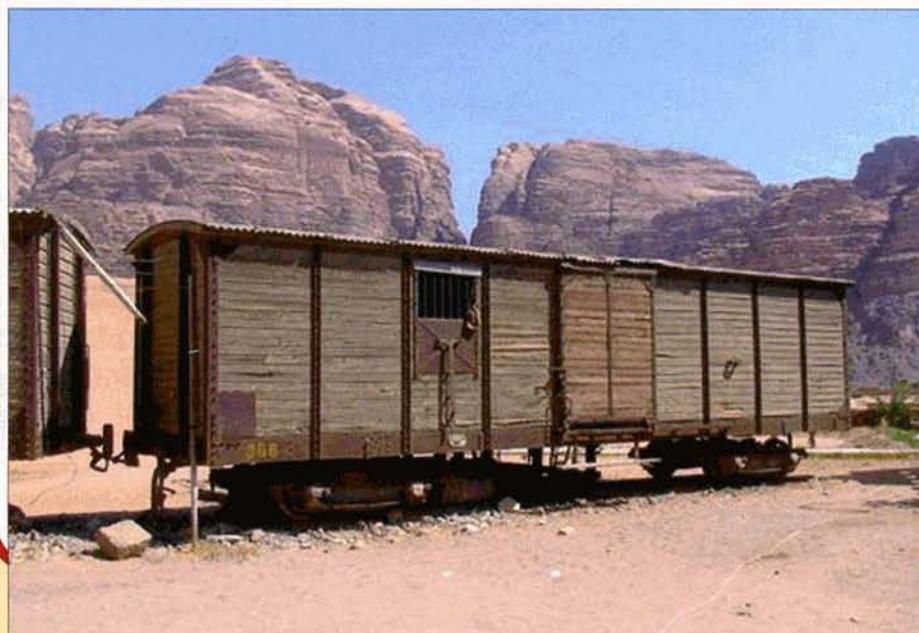
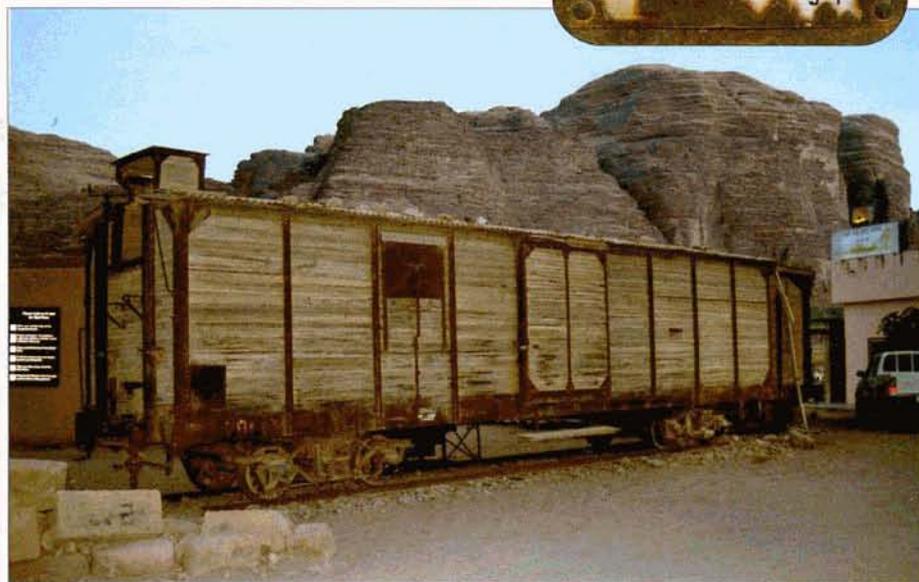
*Philippe VERELST.*

**Le second wagon sert de bureau de tourisme. Il porte le numéro 868 et le type K<sup>FC</sup> (?). Wadi Rum, 9 octobre 2007.**

*Gust OPDEDRYNCK.*



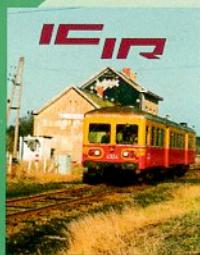
↓↑ Le wagon couvert servant de boutique. Ce véhicule portant le type K<sup>H</sup> possède une guérite. Village bédouin de Wadi Rum, 30 décembre 2007. *Philippe VERELST.*



*Hier*

Le rail arriva à Ellezelles le 1er septembre 1882, lors de la mise en service par l'Etat Belge de la section Flobecq - Ellezelles de la ligne 87 (Bassilly - Lessines - Renaix). Le premier tronçon de la ligne, Lessines - Flobecq, avait été inauguré le 5 juin 1882 par "Le Chemin de Fer de Braine-le-Comte à Courtrai". Trois ans plus tard, Ellezelles fut reliée à Zottegem par la ligne 82 (Ellezelles - Zottegem - Burst - Aalst), inaugurée par l'Etat Belge le 1er juillet 1885. Ces deux petites lignes ne survécurent pas aux restructurations entamées dans les années 1950. Le trafic voyageurs de la ligne 87 fut supprimé entre Lessines et Renaix le 11 décembre 1960. Trois ans plus tard, le 13 mai 1963, ce fut au tour du trafic voyageurs de la relation Zottegem - Ellezelles - (Renaix) à disparaître au profit de bus de substitution. Les deux lignes furent mises hors service lors de la suppression du trafic voyageurs : le 11 décembre 1960 entre Lessines et Ellezelles, et le 13 mai 1963 entre Ellezelles - Renaix et Ellezelles - Zottegem. Le déferrage interviendra rapidement, en 1964 pour la ligne Zottegem - Ellezelles et en 1968 entre Lessines et Renaix. La gare d'Ellezelles était située à 14 km de Lessines. Elle comportait trois voies à quai et une cour à marchandises. La vue ci-dessus date de 1913. Aujourd'hui, quelques vestiges subsistent, dont la cabine de signalisation visible à gauche, et le hangar à marchandises (non visible sur les photos, situé dans le dos le photographe). L'angle de prise de vue est décalé vers la droite de manière à mieux reconnaître le site, notamment les deux maisons visibles à l'arrière plan à droite de la cabine de signalisation. Collection PFT - Jean-Luc VANDERHAEGEN, 30 juin 2008..

*Aujourd'hui*



**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 - kp 2



**PROMO €19,60**

**LES LOCOMOTIVES DIESEL TYPE 201/SERIE 59**  
L'histoire complète des célèbres 59 de la SNCB.  
A4 - 280 pages  
540 photos  
€ 19,60 - kp 2



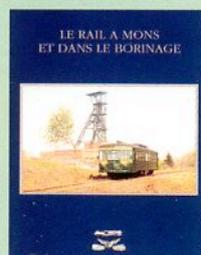
**PROMO €10**

**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

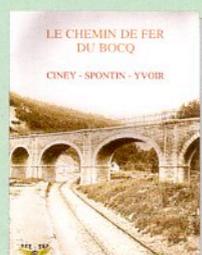


**PROMO €14,40**

**LE CHEMIN DE FER EN HESBAYE 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



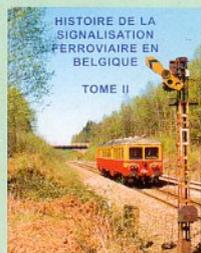
**NOS CHEMINS DE FER 2**  
Autorails 1980-2005 - tome 1  
Recueil photo ayant pour thème les autorails SNCB durant la période 1980-2005. Ce premier tome reprend les séries 40-41-43-44 et 45.  
112 pages - 106 photos couleurs - couverture cartonnée  
€ 25,00 - 700 g



**NOS CHEMINS DE FER 3**  
Autorails 1980-2005 - tome 2  
Recueil photo ayant pour thème les autorails SNCB durant la période 1980-2005. Ce second tome reprend les séries 46, 49, ES et historiques.  
112 pages - 110 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 - kp 2



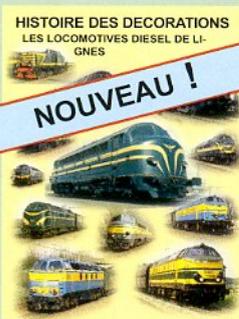
**INDICATEUR DE 1940**  
Réédition de l'indicateur de 1940 sous l'occupation allemande.  
A4 - 48 pages  
€ 6,50 - 250 g



**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



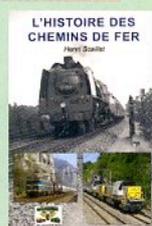
**UN SIECLE DE VAPEUR II**  
Recueil photo présenté en 5 chapitres : 1835 à 1930; 1931-1945; 1946-1966; vapeurs industrielles et vicinales; vapeurs NS, SNCF, DB et CFL.  
21 x 27 cm - 134 photos N-B  
€ 27,00 - 750 g



**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 imposant ouvrage décrit en détails toutes les décorations portées par les locomotives Diesel de ligne.  
A4 - 288 pages - 500 photos, dessins et plans. couverture cartonnée  
€ 59,00 - kp 5



**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 87 par numéro : € 8,50 260 g
- ☐ reliure pour EN LIGNES € 11,50 kp 2

### 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 tomes I et II (par Phil Dambly) par tome € 48,34 kp 5
- La ligne du Luxembourg (Ed. CFL) € 24,60 765 g
- Les locos polycourant de Paris-Bruxelles - volume I € 36,69 400 g
- volume II € 36,69 550 g
- Les Vicinaux du groupe de Leuven € 24,54 800 g
- En Belgique sur les rails d'autrefois (Ed. du Cabri) € 32,23 750 g
- Les Vicinaux du Brabant € 42,14 kp 2
- BRUXELLES - TERVUREN (Ediblanchart) € 57,00 kp 2
- 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 38 (G. LEJEUNE, D. FUNKEN) € 23,00 750 g

## NOUVEAUTÉ



**Autorails - motorwagens 1980-2005 - II**  
 Format oblong 21 x 15 cm - couverture cartonnée rigide - reliure au fil de lin. Parution : septembre 2008. € 25 + frais d'envoi (poids 600 g). Communication : "Autorails 2".

Voici le troisième recueil de photos de la collection "Nos chemins de fer". Il fait suite au précédent ouvrage qui traitait des autorails des séries 40, 41, 43, 44 et 45. Celui-ci reprend les autorails des séries 46 et 49, mais également les autorails ES, historiques et de réseaux étrangers en Belgique. L'ouvrage comprend 106 photos couleurs avec légendes bilingues.

## Photos

### Photos EN LIGNES

Les photos publiées dans EN LIGNES et portant un numéro (par exemple PHOTO 87-24) peuvent être obtenues au format 10x15 cm en couleurs, sauf les numéros suivis de la mention NB (par exemple PHOTO 87-29 NB) qui sont des photos noir et blanc. ATTENTION : numéro(s) à préciser à la commande sur carte postale, lettre, courriel ou fax. Date limite de commande : le 28-11-2008; date de livraison: +/- 15-01-2009. Les photos des EN LIGNES précédents ne sont plus disponibles !

Renseignements et commandes :  
 ☎ +32(0).65/51.07.76 - Fax : +32(0).65/66.45.41 - ✉ martinserge59@skynet.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](http://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 : Locos Diesel SNCF en Belgique € 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 Schaerbeek-Formation € 10,00 75 g
- N° 42 : Locomotives séries 52-53-54 en vert "1970" € 10,00 75 g
- N° 44 : La locomotive 8275 € 10,00 75 g
- N° 47 : Les 60/61 en vert "1970" (15 photos) € 15,00 105 g
- N° 48 : L'atelier de Bertrix € 10,00 75 g
- N° 49 : Les 62/63 en vert "1970 Salzinnes" € 10,00 75 g
- N° 50 : Les 62/63 en vert "1970 Latour" € 10,00 75 g
- N° 51 : Voyage d'adieu des locos série 80 € 10,00 75 g
- N° 52 : Les 62/63 en vert "1970 Kortrijk" € 10,00 75 g
- N° 53 : Automotrices postales (15 photos) € 15,00 105 g
- N° 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
- N° 84 : Voitures I10 en orange € 10,00 75 g
- N° 85 : Embarquement des 51 SecoRail (15 photos) € 15,00 105 g
- N° 86 : Dix photos de 22 vertes € 10,00 75 g

## 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

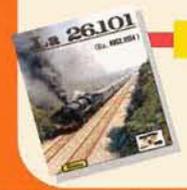
- Années disponibles : 1979, 1980, 1982-1989, 1991-1993, 1995, 1997, 1998, 2003, 2007 :  
 par calendrier : € 5,00 envoi : € 4,95

□ **LOCO 2009** : €10 envoi : € 4,95



### 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.

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

	BELGIQUE	EUROPE
jusque 100 g	€ 1,10	€ 2,50
jusque 350 g	€ 1,70	€ 4,90
jusque 1000 g	€ 2,80	€ 8,90
jusque 2000 g	€ 3,80	€ 17,70
Kilopost 2 kg (kp 2)	€ 5,15	€ 18,00
Kilopost 5 kg (kp 5)	€ 7,15	€ 26,00
Kilopost 10 kg (kp 10)	€ 7,15	€ 39,00

■ ARTICLE EN VOIE D'ÉPUISEMENT

### PHOTO-THEME 87

Dix photos des dernières 60 réformées en 1988 (voir pages 8 à 15).

Prix € 10 + frais de port (75 g.)  
 Communication PHOTO-THEME 87



