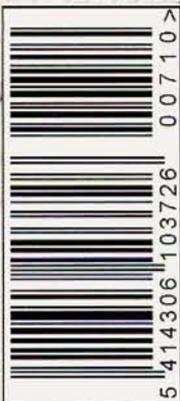


EN LIGNES



REVUE BIMESTRIELLE
N° 71 - FEVRIER 2006 - € 8,50
SUISSE : 13,70 CHF
N° AGREATION : P501041 - BUREAU DE DEPÔT : 1180 BRUXELLES 18
EDITEUR RESPONSABLE : KOOB J-P, SQUARE VERGOTE 6, 1200 BRUXELLES

Patrimoine Ferroviaire et Tourisme



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



Toeristisme en Spoor Patrimonium

Editorial

Notre appel a été entendu... Vous avez été nombreux à renouveler votre abonnement pour l'année 2006 avant la date limite fixée au 31 décembre, et nous vous en remercions. En effet, c'est à cette date que se clôturait le numéro que vous tenez en main, et nous avons besoin de connaître le nombre d'abonnés pour commander l'impression des exemplaires nécessaires. Dans le cas où le nombre d'abonnés pour 2006 est inférieur à celui de 2005, les revues excédentaires garniront les prochaines manifestations. Mais dans le cas contraire, les derniers inscrits risquent de ne pouvoir être servis dans les temps, ce qui serait préjudiciable à l'honneur que le PFT se fait de servir à temps tous ses sympathisants. Merci encore au nom de tous les bénévoles.

Deux publications sont sorties de presse en ce début d'année ; la recette qu'elles procureront permettront de poursuivre encore et toujours les buts de l'association : conserver et faire vivre les témoins ferroviaires de notre pays, que le public peut découvrir lors des journées Portes Ouvertes au Musée du Rail ou lors de circulations touristiques sur la ligne 128. Le billet que nous vous offrons en annexe vous permettra, si vous ne l'avez pas encore fait, de parcourir la ligne 128 entre Ciney et Dorinne-Durnal pendant la saison touristique prochaine.

Bonne lecture.



PHOTO 71-03 Le dernier voyage PFT de l'année 2005 s'est déroulé le 15 octobre. Avec notre 5183, nous avons parcouru les dernières lignes non électrifiées du Hainaut, avec en particulier la ligne 86 Leuze - Frasnes. Arrêt photo à Grandmetz. Photo PFT.

Petites annonces

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

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

A VENDRE : EN LIGNES n° 16 à 34 (années 1993 à 1998) + hors série n°4. Journal du Chemin de Fer n° 1 à 99 avec revue Rail Photos (collection complète) n° 1 à 43. Le tout pour € 50. ☎ +32.(0)475.82.71.40. ou Email : fbonjean@swing.be.

A VENDRE : collection du magazine "Le Rail" de la SNCB, de l'année 1964 jusqu'en 2000. Thierry CHARLOT, ☎ 071/72.51.88.

A VENDRE : collection complète du magazine "La Vie du Rail" du numéro 1 (1938) jusqu'au dernier numéro de 2004; cartes postales anciennes et nouvelles de gares et locos belges; collection de képis; photos; livres techniques; livres sur le chemin de fer en général (F, NL, D); livres anciens (livrets de machinistes, A-u Fil du Rail, etc...); billets de trains, affiches; lampes à pétrole; lampes à signaux; sémaphore trois positions; robinets de frein Westinghouse. Faire offre à Jean-Claude GODTBIL, Golfweg 13, 9000 GENT. ☎ 02/221.05.26 - GSM 0473/98.40.31

A VENDRE : EN LIGNES n°22 au n°69 (47 revues). Prix : € 150 à discuter. Marc FALISSE, rue François Dive 3, 5060 FALISOLLE. ☎ +32(0)71.77.39.50 ou +32(0)476.66.88.08.

RECHERCHE : anciens boutons d'uniforme des CF Belges, Français et Britanniques. Faire offre à Etienne LABAR, ☎ +32.(0)81.22.56.11 - etienne.labar@versatel.be

PFT-agenda

- **Samedi 1er avril 2006** : voyage PFT
- **Du 18 au 27 mars 2006** : voyage PFT à Cuba. Info : +32.(0)475.71.20.28
- **Du 18 au 30 avril 2006** : voyage PFT en Chine. Info : +32(0)477.60.13.62.
- **Samedi 6 mai 2006** : voyage PFT
- **Samedi 13 mai 2006** : bourse d'échange au Musée du Rail de St-Ghislain.
- **Samedi 24 juin 2006** : voyage PFT
- **Samedi 15 juillet 2006** : voyage PFT
- **Samedi 5 août 2006** : voyage PFT
- **9 et 10 septembre 2006** : journées du Patrimoine; ouverture du Musée du Rail de St-Ghislain
- **Samedi 9 décembre 2006** : bourse d'échange au Musée du Rail de St-Ghislain.

Rectification

EN LIGNES 70

page 32 : à la suite d'un décalage du texte, les deux dernières lignes de la troisième colonne ont disparu. Voici la dernière phrase complète : Infrabel a enregistré un résultat positif de € 28 millions, sur un chiffre d'affaires total de € 571 millions.

page 64 : La Louvière-Centre n'a connu que deux gares. Celle d'origine construite en 1848 abritait les services administratifs, une remise pour locomotive et un dépôt de rails et traverses. Elle fut remplacée en 1966 par l'actuelle gare. En outre, la ligne 116 ne fut pas exploitée par le "Chemin de fer de Namur à Liège, Mons à Manage et Namur à Dinant", mais bien par la "Société du Centre". C'est le 1er août 1858 que la ligne fut intégrée au réseau de l'Etat.

LE PFT RECHERCHE

En vue de la préparation de deux ouvrages qui retraceront l'histoire complète de la Compagnie du Nord-Belge, le PFT recherche tous documents photographiques ou autres qui pourraient servir à illustrer ou à la rédaction de cet ouvrage.
PFT - BP40 - 7000 Mons 1

RECHERCHE : photos prises à Bruxelles-Midi du voyage PFT d'adieu aux locos séries 22/25 du 26 juin 2004; photos du voyage du tour de Belgique organisés par le PFT le 5 novembre 2005. Cherche des rails et des aiguillages en LGB. Albert VERDEYE, Lelieboomgaardenstraat 33, 3071 Erps-Kwerps, ☎ +32.(0)2.757.25.85.

RECHERCHE : photos ou vidéos (même amateur) des séries SNCB 20-22-23-25 et 26 en livrée verte ou jaune, ainsi que série 51 en vert des années 70. Contact ☎ 02.478.69.00 paspoilboubou@hotmail.com

P.T.V.F.

La nouvelle saison du *Petit Train à Vapeur de Forest* débutera les 22 et 23 avril 2006. A cette occasion, une grande fête de la vapeur aura lieu.

Renseignements : PTVF, Chaussée de Neerstalle 323 B, B-1190 Bruxelles. ☎ +32.(0)2.376.69.96.
Internet : www.ptvf.be/ft

EN LIGNES

Revue bimestrielle éditée par l'ASBL

PFT

PATRIMOINE FERROVIAIRE ET TOURISME



Rédacteur en chef : Jean-Luc VANDERHAEGEN.

Comité de rédaction

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

Remerciements (par ordre alphabétique)

AD-Tranz, Dominique ALLARD, Kristof AVONDS, Emile BECKER, Armand BEERLANDT, William BOECKX, Henri CHAUVEHEID, Roger CRIKELAIRE, Michel DE ESCH, Henk DE JONGHE, Simon DE RIDDER, Wim DE RIDDER, Jean-Claude GIRARD, Philippe GOUSSET, Dave HABRAKEN, Michel HANSENS, Serge HOOGSTEYN, Louis HUYGHEBAERT, Laurent JOSEPH, Lars LAENEN, Bruno MALFAIT, Marc MAYEN, Daniel MOENS, Koen MONTE, Julien MULPAS, Charles OCSINBERG, Guy PETTINGER, Steve ROD, Christian RUQUOY, Christian SCHMIDT, Benoit SCHOCKAERT, Philippe SCHOLL, la SNCB, Yves STEENEBRUGGEN, Philippe VANDELOISE, Christian VANHECK, Johan VANDEREYCKEN, Laurence VANDERHAEGEN, Francesco VENTURA, Emile VERSCHUREN, Marijn VOCKE, Andreas WIEDENHOFF.

EN LIGNES

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

Adresse

PFT-asbl - Boîte Postale 40 - B-7000 MONS 1
☎ GSM : +32.(0)475.71.20.28 FAX : +32.(0)65.66.45.41
✉ inform@pftsp.be
Internet : www.pftsp.be

Numéro de TVA : BE 435.339.562

Abonnement 2006

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

Modalités de paiement

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

Changement d'adresse

Il suffit de nous envoyer vos nouvelles coordonnées.

Courrier

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

Restauration du matériel

Les personnes désirant participer bénévolement aux activités du PFT ou à l'entretien de la ligne 128 peuvent nous joindre par téléphone ou par écrit.
Schaerbeek : Pierre Herbiet : ☎ +32.(0)475.71.20.28
St-Ghislain : Philippe Scholl : ☎ +32.(0)477.26.99.79
Ligne 128 : Alain Defechereux : ☎ +32.(0)477.98.91.23

Imprimerie

Imprimé en Belgique par Geers Offset nv, Oostakker.

Dépôt légal à la parution

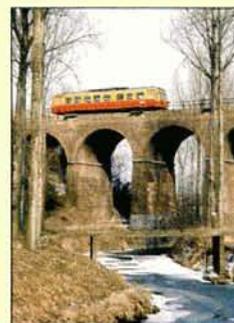
EN LIGNES 71 - FEVRIER 2006



COUVERTURE AVANT :

PHOTO 71-01

Le 5 janvier 1985, le 4607 assurant un train local Geraardsbergen - Ath - Mons, passe à Overboelare sur la ligne 90.
Pierre HERBIET.



COUVERTURE ARRIERE :

PHOTO 70-02

Le 1er mars 1986, le 4608 franchit la Senne à Rognon, sur la défunte ligne 123 Enghien - Braine-le-Comte.
Jean-Luc VANDERHAEGEN.

S O M M A I R E

PFT-Service - Editorial 2

Nouvelles du PFT 4

Wagon-plat 3004D1 Rkmp 7

Actualité étrangère 8

Actualité belge 18

Statistiques 18

Locomotives électriques 18

Locomotives Diesel 20

Wagons 22

Voitures 24

Actualité diverse 25

Sociétés privées 36

Radiations 40

Le point sur les travaux TGV 44

Les voitures Wegmann CFL 48

Il y a... 62

Hier - aujourd'hui 64

l'EURO 4000 65

PFT-Boutique 66

LA LIGNE 128

Comme tous les ans, les mois d'hiver sont mis à profit pour poursuivre la pose de la voie sur la ligne 128; l'objectif est d'atteindre Purnode en 2007, année du centenaire de la ligne. Pour ce faire, plus de 1200 traverses en bon état ont été acquises et déchargées près du lieu de pose. Elles suffiront à couvrir les 1000 mètres qui séparent encore la limite actuelle d'exploitation de la gare de Purnode.

Grâce à la remise en service de la carrière située entre Dorinne-Durnal et Spontin-Sources, il est maintenant possible de disposer de ballast dans de bonnes conditions et chargé directement dans le wagon-trémie approprié... Encore une facilité supplémentaire pour le PFT et pour l'exploitant, qui voit ainsi une source supplémentaire de débouché. La PFT participe ainsi à sa manière à l'activité économique locale...

Les travaux sur la ligne 128 vous intéressent ? Contactez Alain Defechereux au +32.(0)477.98.91.23.

Une magnifique vue de la ligne 128 alors que la vallée du Bocq avait revêtu son plus beau manteau. Le 16 octobre 2005, toute l'équipe de la ligne 128 avait pris place dans l'ES 102 pour se rendre sur le chantier de Dorinne-Durnal. Michel HANSSENS.

DIVERS

Bourse d'échange

Le samedi 10 décembre 2005, le Musée du Rail prêtait son décor à la tenue de la désormais traditionnelle bourse d'échange de modèles réduits et photos ferroviaires. La boutique PFT occupait la place la plus importante. Près de 200 mètres de tables ont été attribuées aux brocanteurs et commerçants, parmi lesquels les plus connus du Royaume. A noter, la présence pour la première fois d'un stand "La Vie du Rail", dont les animateurs étaient venus spécialement de Paris...

Les visiteurs venus en masse ont pu apprécier, à l'étage, les améliorations apportées aux locaux, avec la mise en service, dans la partie réservée aux modélistes, d'un chauffage central bien venu en cette froide journée d'hiver...

Le PFT remercie tous ces acteurs d'un jour qui font que, sans conteste, cette manifestation ouverte à tous deviendra incontournable dans les prochaines années.

Site internet (www.pfttsp.be)

Ceux qui consultent régulièrement notre site internet auront remarqué qu'il a changé de look... Nouveaux gestionnaires, nouvelles idées. Un grand merci en passant à Hubert Deschepper qui, pendant quelques années, a animé le site de façon remarquable; aujourd'hui, sa gestion revient à Maxime Verwee et Sébastien Motte, deux jeunes recrues (ils n'ont pas 18 ans !) qui s'impliquent à fond dans la promotion du PFT sur internet !

1603 CFL

En décembre 2005, le PFT est devenu gestionnaire de la 1603 CFL ex-Vennbahn, rachetée par un généreux mécène. Son acquisition a été motivée par l'avarie grave au moteur Diesel de la 202.020 (usure des paliers du vilebrequin). En attendant sa réparation, c'est la 1603, en bon état de fonctionnement, qui prendra la relève, après homologation par la SNCB.





Le train spécial "Tour de Belgique" organisé par le PFT, est photographié sur l'Athus-Meuse peu avant Vonèche. Michel HANSENS.

VOYAGES

Samedi 15 octobre 2005 : sur les lignes non électrifiées du Hainaut

La 5183, la voiture-buffet et les incontournables voitures K formaient le train spécial du 15 octobre. La première étape a conduit les participants sur la ligne 100 Saint-Ghislain - Tertre, où subsistent encore deux signaux mécaniques. Le train a ensuite parcouru pour une ultime fois avec des voyageurs la ligne 86 Leuze - Frasnes, fermée depuis le 1er janvier. Enfin, c'est le tronçon Ath - Ghislenghien de l'ancienne ligne 94 qui fut découvert. Une belle journée sous un soleil splendide.

Samedi 5 novembre 2005 : le tour de Belgique

Pour fêter à sa manière les 175 ans de la Belgique et ses 25 ans de Fédéralisme, le PFT mettait en marche le samedi 5 novembre un train spécial dont le but était de réunir la capitale - Bruxelles - à ses dix chefs-lieux de province, soit un périple de 800 kilomètres à assurer en 13 heures, arrêts compris...

Les petits plats avaient été mis dans les grands pour le confort des 250 participants : 5 voitures du type I6 en livrée "Memling", la voiture-restaurant WR1, la voiture bar-dancing SR3 - deux voitures aménagées en 2002 - et, pour encadrer

le tout, les locos polytension 1601 et 1608 dans sa robe dorée.

Avec quelques minutes de retard dû à l'attente d'une correspondance, le train s'élança d'abord vers Antwerpen pour un premier arrêt ; il sera suivi de haltes dans les gares de Gent-St.-Pieters, Brugge et Mons, ces deux villes étant unies - sous le soleil - par les lignes 66, 75 et 78. On a même embarqué à Brugge deux touristes montois revenant d'une excursion à Hulst, tout réjouis de trouver un train direct pour leur destination ! Il est vrai que, dans chaque gare, les panneaux indicateurs précisaient le nom de la gare suivante et non pas celui du train spécial.

Un arrêt de service était prévu à Charleroi pour changement de machiniste ; la 1608 en profita pour se payer une avarie à l'alimentation, entraînant un retard de 20 minutes en gare et autant aux repas servis dans la voiture-resto... Vinrent ensuite, sous un ciel maussade et la pluie, Namur, l'axe "Athus-Meuse", Virton, Athus et Arlon. Liège fut l'étape suivante; un changement de front prévu à l'horaire nous emmena à Hasselt par les lignes 40 et 24. Un accident de personne entre Hasselt et Diest nous obligea à rejoindre Leuven par Landen au lieu de Aarschot, si bien que le retard engendré, cumulé à celui que nous avions à l'arrivée, nous obligea à abandonner l'itinéraire prévu par Wavre et Ottignies au profit d'un retour direct par

la ligne 36.

Pour agrémenter le voyage, la voiture-restaurant offrait au public trois services de trente couverts, alors même qu'une trentaine de demandes avaient dû être refusées. La voiture-bar-dancing n'a pas désempilé, le service proposé offrant café, drinks, en-cas chauds, musique et danses...

Assurément un périple original, sortant des voyages spéciaux PFT, sans arrêt-photo mais uniquement la découverte de notre beau pays sous ses angles les plus divers.

MATERIEL

A Schaerbeek, les travaux de restauration sur le matériel se poursuivent sur la 5183 dont la salle des machines est pratiquement terminée, et sur l'automotrice 082. A Saint-Ghislain, les travaux se poursuivent sur la 9209 et l'entretien du courant du matériel.

Et la P8 ?

Le départ espéré au début du mois de décembre a dû une nouvelle fois être ajourné en raison de problèmes administratifs récurrents. Etant donné que l'autorisation de circulation donnée pour la traversé des cinq pays (Roumanie, Hongrie, Slovaquie, Tchéquie et Allemagne) était valable jusqu'au 31 décembre 2005, la procédure est à recommencer. Encore un peu de patience donc...



PHOTO 71-04 En décembre 2005, la collection du PFT s'est enrichie d'une pièce de choix supplémentaire : la 1603 CFL provenant de l'ex. Vennbahn. Dans un premier temps, elle remplacera la 202.020, qui attend la réparation de son moteur Diesel. PFT.

LE MUSEE DU RAIL

Comme déjà dit dans l'éditorial, le chauffage central par air chaud a été installé dans la salle où se trouvent les réseaux de modèles réduits. Cette installation doit permettre de maintenir, en hiver, une température minimale afin que les maquettes ne se détériorent pas. La puissance de l'installation a été calculée pour chauffer dans un proche avenir le local des archives et la buvette.

Le plafond de la salle attendant aux réseaux est en cours de réfection; dès la terminaison des travaux, la pièce pourra accueillir un réseau Märklin en L, une buvette en configuration définitive, et les éléments historiques que le PFT a acquis à M. Dagant, un éminent connaisseur de l'histoire ferroviaire du pays et collectionneur de remarquables pièces, dont des plaques originales de constructeurs de locomotives.

Dans le grand hall, où sont abritées les locomotives, la réfection du sol est quasiment achevée, de telle sorte qu'il ne reste presque plus d'inégalités sources d'accidents. A l'extérieur, la courte voie 5 a été reconstruite; elle permet maintenant une maintenance aisée des pièces de rechange à charger ou décharger de wagons. Enfin, après le renouvellement de la toiture du bâtiment principal, le PFT voudrait, cette année encore, entamer le renouvellement - au

moins partiel - de la toiture qui "couvre" les voies 1 et 2. En effet, l'effondrement des éléments qui la composent fait qu'il est impossible d'y abriter le matériel restauré alors que la place commence à manquer.

La prochaine ouverture au public est annoncée pour le 13 mai, avec une bourse d'échange de maquettes et mo-

dèles réduits. Si vous désirez exposer ou vendre vos modèles, n'hésitez pas à réserver une table (€ 3 le mètre) en adressant un courriel au PFT ou en téléphonant à Olivier Vigneron (+32.(0)65.45.74.12.

Vous désirez être actif au Musée du Rail de Saint-Ghislain ? Contactez Philippe Scholl au +32.(0)477.26.99.79.

LE MUSÉE DU RAIL ET LA FONDATION ROI BAUDOIN

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

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

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

Pratiquement, les dons sont obligatoirement affectés à l'aménagement du site de Saint-Ghislain; ils doivent être effectués sur le compte 000-0000004-04 de la Fondation Roi Baudouin, rue Brederode, 21 à B-1000 BRUXELLES. En communication du bulletin de virement, il est indispensable de mentionner, sous peine de ne pas voir le montant attribué au projet, le terme : "L78599-asbl Patrimoine Ferroviaire Touristique". Les dons peuvent aussi être reçus de l'étranger, la Fondation faisant partie du réseau TGE (Transnational Giving Europe) qui regroupe des institutions ayant les mêmes buts. Tous les renseignements peuvent aussi être obtenus en consultant le site Internet www.kbs-frb.be.

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

WAGON PLAT TYPE 3004D1 Rkmmp

Lors de la reprise du Nord-Belge en 1946, la SNCB hérita de nombreux wagons, parmi lesquels se trouvait un wagon plat à bogies d'une longueur de 10,00 m, muni de 2 x 6 ranchers amovibles. Sa masse à vide s'élevait à 12,8 t et il pouvait transporter des charges de 20 puis de 21 t. Il reçut le numéro 8090 et devint le type 3004B. Aucune donnée ne nous est connue à ce jour concernant le numéro Nord-Belge de ce véhicule. D'après une liste SNCB établie dans les années '50, il fut construit en 1913. Peut-être s'agit-il d'une nouvelle série de wagons Nord-Belge qui ne put être achevée à cause de la Première Guerre mondiale, ou d'un wagon "Armistice" obtenu en vertu du Traité de Versailles du 28 juin 1919, en dédommagement des pertes subies par le Nord-Belge.

Par ailleurs, l'Etat Belge avait également reçu en 1919, en dédommagement, un grand nombre de wagons plats de différents types. Une partie de ceux-ci reçut les numéros 370.001 à 500, qui furent classés dans le type 3004B. Ces wagons avaient également une longueur de plancher de 10,00 m et possédaient 2 x 8 ranchers amovibles. Leur masse à vide s'élevait à 12,8 t et ils pouvaient transporter des charges de 20 tonnes, augmentées par la suite à 21 t.

En 1956, le wagon 8090 fut renuméroté 8.820.900. Simultanément, 9 wagons provenant de la série 370.001 à 500 furent re-

numérotés 8.820.901 à 909. Ces dix wagons gardèrent le type 3004B.

En 1964, lors de la numérotation UIC, cette série de 10 wagons forma le type 3004D1 avec le code lettre °Rkmmp (° = conduite blanche (pas de frein), R = wagon plat à bogies de type courant, k = charge plus petite que 40 t, mm = longueur inférieure à 15 m, p = sans hausettes aux abouts).

Jugés trop anciens, ces wagons ne furent plus équipés de boîtes d'essieux à rouleaux et furent mis hors service commercial avant les années '70. Certains ont toutefois été réutilisés comme véhicule de service, notamment pour assurer des navettes entre Gent-Zeehaven et l'Atelier Central de Gentbrugge (transport de panneaux Multiplex lors de la transformation des wagons couverts du type 2211a et b, plus tard 2211A et B puis 22A0 et A1, et du type 2231, plus tard 2231A puis 2231AO). Pour ce faire, ils furent munis de grands ranchers en bois et furent renumérotés 30 88 974 0 5xx à 5xx avec le code lettre 9740L1 (série qui regroupait différents types de wagons plats).

Rkmmp type 3004D1

Effectif :	10
Origine :	ex-Allemagne cédés à l'Armistice à l'Etat-Belge et au Nord-Belge
Année construction :	année moyenne 1885 (1913 pour l'ex-Nord-Belge)
N° SNCB :	8090 puis 8.820.900 et 370.001 à 500 puis 8.820.901 à 909
N° UIC :	20 88 387 8 450 à 459
Type SNCB :	3004B puis 3004D1
Code lettre :	Rkmmp
Masse moyenne :	12,8 t
Charge maximale :	20 puis 21 t
Longueur plancher :	10,00 m
Largeur plancher :	2,90 m

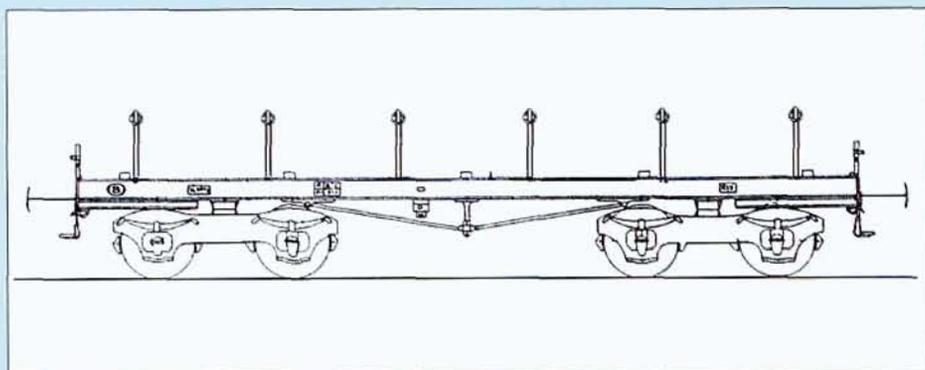


PHOTO BD-209 Wagon Rkmmp 3004D1 UIC 20 88 387 8 452-7 (ex-wagon allemand cédé à l'Etat Belge à l'Armistice en 1919). Antwerpen -Scheldekaaien, 16 mars 1967. Bruno DEDONCKER, collection PFT.



Pays-Bas

Parade Diesel sur le ZLSM

Le 25 septembre 2005, le ZLSM (Zuid Limburg Stoom Maatschappij) a organisé un festival Diesel sur sa ligne, la Miljoenenlijn, reliant Kerkrade à Schijn-op-Geul. Plusieurs engins originaires des NS et récemment restaurés par des associations néerlandaises étaient présents : la 2275 du Stichting 2225, la 639 du ZLSM, l'autorail double DE2 186 du HSA (Historisch Streekvervoer Achterhoek) et la rame Diesel triple DE3 113 du HIJSM (Haarlem Ijmuidense Spoorweg Maatschappij). Le 186 et la 113 ont obtenu leur autorisation de circulation sur le réseau NS pendant l'été. *Railion Nederland* était représenté par la 6508, qui effectua plusieurs parcours en tête d'une rame de voitures du type K3 ex.SNCB appartenant au ZLSM.

Une automotrice sur l'eau !

Les *Nederlandse Spoorwegen* étaient un des sponsors de la manifestation "Sail 2005" rassemblant des dizaines de voiliers dans le port d'Amsterdam du 17 au 22 août 2005; ils y ont partici-



PHOTO 71-05 L'autorail triple DE3 113 restauré dans sa version d'origine par le HIJSM. Schijn-op-Geul, 25 septembre 2005. Philippe DE GIETER.

pé de manière pour le moins originale, avec le "Railklipper". La voiture à deux niveaux 290 8698 de la rame automotrice 9518 a été placée sur une barge et assurait le transport des visiteurs sur

l'eau. Une deuxième cabine avait été ajoutée, dans laquelle se trouvait le poste de commande et le gouvernail de ce bateau-mouche d'un genre un peu particulier.

PHOTO 71-06 Avant d'être remis sur rails le 13 septembre, le Railklipper a également navigué sur la Oude Maas à Rotterdam, lors des "Wereldhavendagen", les 3 et 4 septembre. Philippe DE GIETER.



La fin des 600 aux NS

L'excellent comportement des machines de manoeuvres de la série 500 (*English Electric* 1949-1954) incita les NS à commander une série supplémentaire de 65 locomotives semblables. Construites par *English Electric* et numérotées NS 601 à 665, elles furent mises en service de 1955 à 1957. Elles étaient pourvues d'un moteur Diesel *English Electric* 6KT, 6 cylindres, de 294 kW et d'une transmission électrique *English Electric* (deux moteurs de traction). D'une masse totale de 47 t, elles pouvaient circuler à une vitesse maximale de 30 km/h) et étaient pourvues d'origine du frein à air.

Les 600 furent utilisées sur tout le réseau des NS, non seulement pour assurer les manoeuvres dans les gares et triages, mais également pour remorquer des trains en ligne. A partir de 1992, 23 machines furent pourvues de la télécommande à distance et renumérotées dans la sous-série 671 à 693.

La mise en service des nouvelles locomotives Diesel de la série 6400/6500 et la diminution des services de manoeuvres entraînent dès 1991 le début de la réforme des 600. Après la scission des NS, le parc fut partagé entre les NS et *Railion Nederland*. Les dernières 600 de *Railion* furent retirées du service en mai 2005 au port de Sloe. La mise en activité des nouvelles locomotives de manoeuvres de la série 700 (voir *EL 60* page 22), a permis de mettre un terme à leur carrière aux NS en juin 2005. Certaines 600 ont toutefois été acquises par des sociétés privées (RFF - voir *EL 69* page 26) et *Strukton*, tandis qu'une dizaine sont sauvegardées par diverses associations britanniques (5 machines) et néerlandaises.

↑ **PHOTO BD-217** La locomotive 641 photographiée à l'atelier de Tilburg peu après sa livraison. Cette locomotive fut réformée le 13 janvier 1997. A l'origine, les 600 étaient peintes en vert foncé. Bruno DEDONCKER, collection PFT.

↗ Le 20 juillet 1998, la 687 (ex-632) manoeuvre une rame de voitures ICR des NS dans la gare frontalière de Venlo. Marijn VOCKE.

PHOTO 71-07 Le 14 juillet 1986, la 8027 manoeuvre la 647, lors de son transit à Schaerbeek pour se rendre dans l'enclave néerlandaise de Terneuzen. Pierre HERBIET.



Découverte : les surprises du Japon - 1

Les Chemins de fer du Japon ont la particularité de compter un nombre très impressionnant de matériel différent, souvent de formes et de conceptions vraiment surprenantes, qui mérite d'être découvert. Nous présenterons quelques types de matériel original, à commencer par les automotrices "Samourai". Pour desservir la ligne de l'aéroport de Kansai au départ de Namba (au sud d'Osaka), le *Nankai Electric Railway* a mis en service en 1994 une série de 6 automotrices électriques à l'allure pour le moins surnaturelle. Le plus étonnant est certainement la forme des cabines de conduite, rappelant un casque de samouraï. Les fenêtres ont une forme peu commune : ovale. Chaque rame est composée de 6 voitures et fonctionne sous une tension de 1500 V continu, à la vitesse maximale de 120 km/h. Le nombre total de places est de 198 en seconde classe (4 voitures) et 23 + 31 en classe Super (dans les deux autres voitures). Le service vers l'aéroport est baptisé "Nankai Rapit"

Le *Nankai Electric Railway* exploite au sud d'Osaka un réseau de 171,7 km de lignes à l'écartement de 1,067 m, dont 151 sont électrifiés en 1,5 kV et 14,3 km en 600 V. La ligne principale relie Osaka à Wakayama (65 km), sur laquelle est branché le raccordement de l'aéroport de Kansai. Le parc se compose de plus de 600 automotrices.

PHOTO 71-08 L'automotrice 50701 du *Nankai Electric Railway* assure une navette "Rapit" entre la gare de Namba d'Osaka et l'aéroport de Kansai. Haginoshaya, 8 août 2005. Départ toutes les 30 minutes; durée du parcours : 29 minutes. Philippe DE GIETER.



■ Etranger en bref...

DANEMARK

● Les Chemins de fer danois ont vendu 16 locomotives Diesel du type MZ à la société australienne *Lachlan Valley Rail Freight*.

BOMBARDIER - LNVG

● *Bombardier* a reçu une commande de la part du *Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen MbH* (LNVG) pour la fourniture de 11 machines Diesel du type TRAXX P160DE. Il s'agit de

la version Diesel de la célèbre locomotive de la famille TRAXX de *Bombardier*, dont ce sera la première construction. Leur livraison débutera en août 2007. Dès décembre 2007, elles seront engagées en trafic régional sur la ligne Hamburg - Cuxhaven.

SUISSE

● Les CFF ont vendu à MRCE (voir ci-dessus) les 6 locomotives 481 001 à 006 héritées de la faillite du MThB (voir *EN LIGNES* 54 page 20). Il s'agit de machines du type TRAXX monocourant 15 kV de *Bombardier*, construites en

2000, semblables aux 145 de la DB (ex. MThB 486 651 à 656).

EURO CARGO RAIL

● C'est sous le nom d'*Euro Cargo Rail* que la société EWS a démarré ses activités fret sur le continent. En attendant l'homologation des locomotives Diesel de la Class 66, le service est assuré par quatre machines *Vossloh* du type G1206. Dans un premier temps, les services concernent des parcours entre Frethun - Dunkerque et Tourcoing.

Italie

FS : de nouvelles couleurs

Ces derniers mois, des nouvelles décorations sont apparues sur la scène ferroviaire des FS. Ainsi, les rames réversibles assurant les navettes entre Roma Termini et l'aéroport, sont progressivement repeintes dans une nouvelle décoration très colorée, à dominante de bleu.

Les rames à grande vitesse ETR 500 reçoivent également une nouvelle robe à plusieurs tons de gris, discrètement soulignée de rouge.

Par ailleurs, les 32 nouvelles locomotives Diesel de la série D 146 construites par *Firema* et mises en service de 2003 à 2004, sont sorties d'origine dans une livrée également fort colorée. Ces machines sont partagées à raison de 25 pour la division Cargo et 6 pour la division Voyageurs. Elles sont pourvues d'un moteur Diesel *Isotta-Fraschini* de 1400 kW et d'une transmission hydraulique *Voith*. La D 146.2033 a été livrée en tant que prototype D 147.001, équipée d'un moteur *Caterpillar* de 1400 kW.

PHOTO 71-09 ↗ La D146.2026 livrée le 31 mars 2004 à Roma Termini.

PHOTO 71-10 → Départ de Roma Termini d'une navette pour l'aéroport, poussée par la E 464.003 (ADtranz, 20-12-1999).

PHOTO 71-11 ↓ La rame ETR 500 n°45, encadrée des motrices E 404 548 et 549, dans la nouvelle livrée grise. Roma Tiburtina.
Yves STEENEBRUGGEN, 12 novembre 2005.



Croatie

Bientôt la fin des Schienenbus

Les derniers autorails "Schienenbus" de la série 7.221 des Chemins de fer croates (HZ), ont été radiés le 10 décembre 2005, lors de l'application du nouvel horaire.

Ces petits autorails sont issus de la série 812-813 des ex. Chemins de fer yougoslaves (273 autorails construits par *Uerdingen* et *Gosa* de 1953 à 1965) et sont semblables aux Schienenbus qui circulèrent dans le passé sur le réseau allemand (série 795 de la DB).

Les derniers exemplaires croates, affectés au dépôt de Karlovac, circulent sur la ligne Karlovac - Ozalj - Metlika (à la frontière slovène). Ils seront remplacés par des autorails suédois du type Y1 rachetés d'occasion (série HZ 7.122).

A noter qu'en Serbie, ces autorails sont toujours utilisés actuellement.

PHOTO 71-13 Le 7 avril 1998, arrivée à Mahicno d'un train local Karlovac - Bubnjarci, mené par l'autorail 7.221.013. Yves STEENEBRUGGEN.



PHOTO 71-12 Le 12 août 1989, lorsque la Croatie faisait encore partie de l'Etat yougoslave, un autorail de la série 813 assure un train local sur la ligne Divaca - Pula. Le Schienenbus arrive au point d'arrêt de Krajcar Brijeg. Jean-Luc VANDERHAEGEN.



Luxembourg

Remplacement des autorails 2100

Comme indiqué dans notre précédent numéro page 12, les CFL ont retiré du service le 11 décembre 2005 les six autorails de la série 2100. Ci-ceux seront repris par la SNCF et standardisés avec les X 73500 pour le compte de la région Lorraine. La raison de cette vente est la fréquence relativement importante d'avaries mineures, la pollution sonore (trop bruyants) et la faible capacité de places. Les services assurés par les 2100 entre Luxembourg et Kleinbettingen, ligne électrifiée en 3000 V, ont été repris par un autorail de la série 628 de la DB (dont deux exemplaires appartiennent aux CFL) et par une rame tractée par une locomotive de la série 3000. En outre, les relations Trier - Luxembourg, qui étaient du ressort des 628, sont, depuis le 11 décembre 2005, assurés par un 628 et deux rames tractées (locomotives série 4000 + voitures à deux étages).

Luxembourg - Trier

Comme écrit ci-avant, la relation RE Luxembourg - Trier Hbf est assurée depuis le 11 décembre 2005 par trois compositions : deux rames à double



PHOTO 71-14 Arrivée à Mamer-Lycée du train RB 5735 Kleinbettingen - Luxembourg, assuré par les autorails 2105 et 2101. Depuis le 11 décembre, cette relation est reprise par un autorail de la série 628 et une rame tractée (locomotive série 3000 + voitures à double étage). Pour rappel, le point d'arrêt de Mamer-Lycée a été ouvert le 15 septembre 2003.
Jean-Luc VANDERHAEGEN.

étage remorquées par une locomotive de la série 4000, et un autorail de la série 628. En outre, certains trains assurés par les rames à double étage seront prolongés en territoire allemand de Trier à Schweich (gare située le long de la Moselle 12 kilomètres plus au nord de Trier en direction de Koblenz) selon les horaires suivants (Lux

= Luxembourg) :

RE 5204 : Schweich 06.09 - Lux 07.17
RE 5210 : Schweich 07.09 - Lux 08.17
RE 5230 : Schweich 19.38 - Lux 20.41
RB 12256 : Schweich 18.28 - Trier 18.43
RE 5221 : Lux 18.17 - Schweich 19.18
RE 5235 : Lux 17.15 - Schweich 18.18
RB 12213 : Trier 06.21 - Schweich 06.36
RB 12255 : Trier 05.31 - Schweich 05.44

Le 4 août 2005, départ de Mamer du RB 5733 Kleinbettingen - Luxembourg, assuré par les autorails 2101 et 2105.

Emile BECKER.



Royaume-Uni

Disparition progressive des rames tractées

Les derniers trains de voyageurs classiques en rames tractées Diesel ont cessé de circuler au changement d'horaires du 11 décembre. La relation *Arriva Train Wales Rhymney - Cardiff* était assurée en semaine aux heures de pointe et toute la journée du samedi au moyen de rames de quatre voitures Mark 2F remorquées par des Class 37/4 louées à EWS.

Les services autour de Cardiff sont complètement réorganisés et les nouveaux horaires n'offrent plus le temps nécessaire à une remise en tête des locomotives. De plus, la suppression des rames tractées était une des conditions pour l'attribution de la franchise à *Arriva Train Wales*. Les autorails Class 142, 143 et 150 ont désormais le monopole sur toutes les relations dans la vallée de Cardiff.

Durant les derniers mois, les trains du samedi étaient particulièrement bien fréquentés, des dizaines d'amateurs britanniques souhaitant voyager une dernière fois derrière une '37'. Ils ont été particulièrement soignés par EWS et *Arriva*, qui engagèrent régulièrement des



PHOTO 71-15 Le 1er novembre 2005, arrivée à Caerffili d'un train en provenance de Rhymney, remorqué par la 37425 arborant l'ancienne livrée British Rail. La rame est composée de quatre voitures Mark F2 de Virgin. Yves STEENEBRUGGEN.

'37' repeintes en livrée historique aux côtés des 37 en livrée rouge et jaune 'EWS' (37411 verte, 37416 brune 'Royal Scotman' et 37425 bleue BR).

Dans toute la Grande-Bretagne, seuls *Virgin Trains* et *First* utilisent encore des locomotives Diesel en service voyageurs. *Virgin* offre quotidiennement deux relations directes entre London et Holyhead, une Class 57 tractant les automotrices *Pendolino* sur la section non électrifiée entre Crewe et Holyhead

(où la correspondance avec le ferry vers Dublin est assurée). Pour les trains de nuit *Caledonian Sleeper* au départ de Euston, *First* utilise des locomotives louées à EWS pour la traction de ses trains au-delà de Edinburgh, et des Class 37/4 pour la tranche vers Fort William.

En traction électrique, les Class 73 ont assuré leurs derniers services sur la relation *Gatwick Express* le 28 juillet dernier.

PHOTO 71-16 Un train Rhymney - Cardiff, tracté par la 37419, passe à hauteur du chandelier d'entrée de la gare de Bargoed. La ligne comporte encore de nombreux signaux mécaniques. Jean-Luc VANDERHAEGEN, 26 novembre 2005.





PHOTO 71-17 Le 6 octobre 2005, passage à Llanduno Junction d'une relation directe London Liverpool Street - Holyhead, assurée par une automotrice Pendolino de Virgin; cette rame est tractée sur la section Diesel Crewe - Holyhead par la 57310 (ex-Class 47 remotorisée avec un moteur Diesel GM645-12E3 de 2500 CV - 80 t - 120 km/h). Philippe DE GIETER.

Depuis le 10 juin 2005, tous les trains de "Virgin Trains" (West Coast Main Line) sont aux mains des automotrices Pendolino (Class 390) et des autorails Voyager (Class 220 et 221), entraînant de fait la fin de l'utilisation des locomotives électriques Class 87 en trafic voyageurs.

Dans l'est de l'Angleterre, la 86235 a eu le triste honneur d'être la dernière 86 utilisée par "One" (nouvel opérateur remplaçant Anglia pour la desserte des lignes au nord-est de London Liverpool Street vers Norwich), le 17 septembre. Ces machines ont cédé la place aux

Class 90.

Enfin, en Ecosse, les automotrices Class 322 se sont substituées aux rames Mark 3 remorquées par des Class 90 sur la relation Edinburgh - North Berwick.

PHOTO 71-18 Départ de Norwich d'un train Anglia à destination de London, remorqué par la 86230. Les Class 86 furent construites par English Electric et Vulcan Foundry de 1965 à 1966 (Class 86/2 : 4550 kW - 86 t - 200 km/h). Philippe DE GIETER, 16 mars 2005.



Suisse

La politique du parc de véhicules jusqu'en 2015 est connue

La politique du parc de véhicules jusqu'en 2015 est connue.

Jusqu'en 2011, 2,22 milliards de francs suisses (1,44 milliard d'euros) seront investis dans le matériel roulant. Des rames *Flirt* circuleront dans toutes les régions et il y aura 60 nouvelles rames à deux niveaux, dont 15 de la nouvelle génération, pour le S-Bahn de Zürich.

A l'origine de cette planification, il y a un rapport concernant l'état du parc de véhicules voyageurs, qui met en avant une trop grande diversité de matériels. L'accent sera donc mis sur un petit nombre de familles et l'élimination des petites séries. Ne devraient donc subsister que les *Flirt*, automotrices de Seetal et de Thurbo, ICN (rames pendulaires), IC 2000 (rames à deux niveaux), VU IV et Eurocity. Pour harmoniser la desserte à moindre coût, le

matériel sera équipé de postes de conduite identiques et de systèmes d'informations aux voyageurs standardisés.

Les rames automotrices à deux niveaux actuellement en service seront compatibles avec la génération qui suivra; les rames *Flirt* et les automotrices pourront communiquer. Dans les rames à deux niveaux actuelles, quatre écrans d'informations par voiture seront installés, ce qui permettra de se rapprocher de l'objectif d'accès sans obstacle aux trains pour les personnes à mobilité réduite, à atteindre au plus tard en 2024.

Le destin des compositions régionales NTN est également scellé : 194 véhicules intermédiaires à plancher surbaissé seront achetés pour 270 millions de francs (175 Mio €); 170 millions (110 Mio €) seront consacrés à la rénovation des véhicules moteurs et des voitures-pilotes, qui seront climatisés. Ce programme, dénommé *NTN Optimo*, devrait se terminer en 2013.

La première automotrice à deux niveaux destinée au S-Bahn de Zürich - de la série RABe 514 - a été présentée le 2 décembre 2005 (voir page ci-contre);

elle entrera en service commercial en avril prochain. Une première commande porte sur 35 véhicules; elle est assortie d'une option pour 25 trains supplémentaires. De plus, en 2006, devrait paraître l'appel d'offres portant sur la troisième génération de véhicules à deux niveaux du RER zurichois; 100 à 120 compositions devraient être livrées dès 2010 à raison de quinze par an.

Pour les grandes lignes, 297 voitures VU IV seront disponibles pour assurer le trafic transitant par le tunnel de base du Lötschberg, qui sera mis en service en 2008. En outre, 224 voitures Eurocity seront modernisées et affectées au service intérieur. L'acquisition de véhicules grandes lignes d'une nouvelle génération ne sera pas envisagée avant 2012.

Enfin, les RABe 510 (Mirage), RBe 540, VU I et VU II seront progressivement mises au rencart, démolies ou vendues. Il est prévu de retirer du service un millier de voitures de types divers jusqu'en 2015.

D'après Courrier CFF n°22 de novembre 2005.

En attendant la livraison de nouvelles rames polytension, la société Cisalpino loue depuis le 12 septembre 2005 des voitures Eurofima CFF et FS et deux locomotives quadricourant des CFF Cargo : les Re 484 014 et 017 (TRAXX de Bombardier). Ce matériel, repeint dans les couleurs Cisalpino, est engagé sur la relation EC Basel / Genève - Milano. L'utilisation de Re 484 a permis de supprimer l'échange de traction à la frontière. Depuis le mois de décembre, Cisalpino loue trois locomotives supplémentaires. Le 18 décembre 2005, passage à Saint-Saphorin, le long du lac Léman, d'un train EC Bern - Milano remorqué par la Re 484 017. Les trois premières voitures assurent un renforcement de la composition et n'arborent donc pas la décoration Cisalpino.

Steve ROD.



Arrivée des nouvelles automotrices pour le RER de Zürich

Les CFF ont pris livraison en novembre 2005 de la première automotrice quadruple à deux niveaux du type RABe 514, destinée au réseau RER de Zürich. Construites par Siemens à 35 unités (+ 25 en option), elles peuvent transporter 378 voyageurs assis (74 A + 304 B). Chaque voiture dispose de deux portes d'accès à emmarchement bas. La masse totale à vide s'élève à 218 t pour une longueur de 100 m. La puissance continue est de 3200 kW et la vitesse maximale est limitée à 140 km/h. L'accélération atteint 1,1 m/s².

La RABe 514 001 à Zürich Hbf, le 2 décembre 2005. Steve ROD.



Chine : JiTong : fin de la vapeur !

Cette fois c'est bien fini : la traction à vapeur a définitivement cessé sur le JiTong. Il s'agit de la ligne reliant Jining à Tongliao (945 km), sur laquelle se trouve le fameux col de JinPeng (voir *EN LIGNES* 66 page 58). Depuis février 2005, seul le tronçon au nord de Daban était encore exploité à 100 % en vapeur. Toutefois, au fil des semaines, les Diesel se sont fait de plus en plus nombreux, pour finalement totalement s'imposer fin 2005. C'est le 10 décembre qu'a circulé le tout dernier parcours vapeur. Combien de milliers de photographes venus du monde entier sont-ils venus admirer ce spectacle indescriptible, et combien de pellicules auront été brûlées ? Pour tous les amateurs qui y sont passés, la fin de la vapeur est particulièrement douloureuse...

PHOTO 71-19 Le 1er janvier 2005, les participants au grand voyage PFT en Chine ont pu photographier la QJ 7049 franchissant un beau viaduc dans les environs de Chaganhada, sur la section Lingdong - Daban. PFT.



ENGINS RADIÉS

5536 : 18-12-05 NK
8247 : 22-11-05 FNND

SORTIES DE RÉVISION

1307 : 26-10-05 RI
1308 : 18-11-05 RI
1319 : 08-12-05 RI
1323 : 09-08-05 RI
1325 : 06-10-05 RI
1326 : 02-09-05 RI
1350 : 21-09-05 RI
2006 : 23-09-05 RG
2314 : 12-08-05 LT
2319 : 17-11-05 LT
2335 : 29-11-05 LT
2339 : 27-07-05 LT
2345 : 29-07-05 RG
2349 : 08-11-05 RG
2551 : 18-11-05 LC
2603 : 21-09-05 LT
2607 : 05-12-05 LT
2631 : 16-09-05 LC
2732 : 30-08-05 RG
2742 : 29-09-05 RG

2744 : 25-11-05 RG
2750 : 14-07-05 RG
8263 : 11-07-05 RG

MUTATIONS

7381 : FNND → GCR 04-09-05
7382 : FNND → GCR 04-09-05
7383 : FNND → GCR 04-09-05
7384 : FNND → GCR 04-09-05
7385 : FNND → GCR 04-09-05
7386 : FNND → GCR 04-09-05
7719 : FKR → FNND 04-09-05
7720 : FKR → FNND 04-09-05
7721 : FKR → FNND 04-09-05
7722 : FKR → FNND 04-09-05
7723 : MKM → FNND 04-09-05
7724 : MKM → FNND 04-09-05
7725 : MKM → FNND 04-09-05
7726 : MKM → FNND 04-09-05
7727 : MKM → FNND 04-09-05
7728 : MKM → FNND 04-09-05
7729 : MKM → FNND 04-09-05
7730 : FKR → MKM 04-09-05
7731 : FKR → MKM 04-09-05
7732 : FKR → MKM 04-09-05

7733 : FKR → MKM 04-09-05
7734 : FKR → MKM 04-09-05
7735 : FKR → MKM 04-09-05
7736 : GCR → MKM 04-09-05
7749 : GCR → NK 04-09-05
7750 : GCR → NK 04-09-05
7766 : FKR → NK 04-09-05
7812 : GCR → FKR 04-09-05
7813 : GCR → FKR 04-09-05
7814 : GCR → FKR 04-09-05
7815 : NK → FKR 04-09-05
7816 : NK → FKR 04-09-05
7817 : NK → FKR 04-09-05
7818 : FNND → FKR 04-09-05
7819 : FNND → FKR 04-09-05
7820 : FNND → FKR 04-09-05
7821 : FNND → FKR 04-09-05
7822 : FNND → FKR 04-09-05
7823 : FNND → GCR 04-09-05
7824 : FNND → GCR 04-09-05

DEMOLITIONS

5114 : 01-06 FSR
8047 : 12-05 FSR
9121 : 12-05 FSR

VENTES

8247 : IFB (12-05)

ABRÉVIATIONS

FBM : Bruxelles-Midi
FGH : Saint-Ghislain
FHS : Hasselt
FKR : Merelbeke
FNND : Antwerpen-Noord
FSR : Schaerbeek
GCR : Charleroi-Sud
I / INF : INFRABEL
IFB : Inter-Ferry-Boat
It : Italie
LC : révision confort
LT : révision technique1
M : modernisée
MKM : Stockem
NK : Kinkempois
RI : révision intermédiaire
RG : révision générale
UM : en unité multiple
++ : démolition
①②③④⑤⑥⑦ : lundi au dimanche

Locomotives électriques

série 18

● La transformation des 1803 et 1806 acquises par Rail & Tractions à Raeren sera plus que probablement abandonnée.

série 25.5

● Le *Bergland Express* (voir EL 70 page 38) n'a pas Bruxelles-Midi comme gare d'origine, mais bien celle de Rotterdam. Sa remorque entre Bruxelles-Midi et Rotterdam est assurée par une 25.5 (départ Rotterdam 17.46 - Bruxelles-Midi 20.32; en sens inverse : Bruxelles-Midi 08.37 - Rotterdam 10.30). La rame est toujours composée et entretenue à Forest, si bien que des parcours à vide

sont nécessaires de et vers Rotterdam, également remorqués par une 25.5. Par manque de réservations, le *Bergland Express* est le plus souvent supprimé.

série 27

● La 2750 envoyée en août 2005 à l'usine *Bombardier* de Crespin (voir EL 69 p.29), est revenue au mois de décembre en Belgique sans avoir été transformée. Il s'est en effet avéré impossible d'installer l'attelage automatique GF en raison de la structure du châssis non conçu pour supporter ce genre d'attelage (le problème se situe lorsque la machine

devra pousser une rame). L'AC Salzines envisage de modifier et de renforcer complètement le châssis. En attendant, la 2742 a été modifiée pour le fonctionnement en réversibilité par multiplexage. La seule différence extérieure est la suppression des cablots d'unités multiple.

série 23

● La 2302 accidentée le 7 août 2005 à Antwerpen-Noord (voir EL 70 page 19) n'a toujours pas été mise officiellement hors exploitation. L'atelier d'Antwerpen-Noord a pourtant déjà entamé un démontage partiel de ses équipements.

Bien qu'il est prévu de réformer la 2302, sa mise hors exploitation n'est toujours pas certifiée. Une vue de la locomotive réalisée dans l'atelier d'Antwerpen-Noord. Emile VERSCHUREN.

GSM-R pour la circulation en Allemagne

Depuis le 30 décembre 2005 est entrée en vigueur l'obligation pour tous les engins passant la frontière allemande vers Aachen Hbf d'être équipés d'un GSM-R. Ainsi, les 1601, 1602, 2701 à 2706 et les automotrices 159 à 166 (assurant les trains L Liège - Aachen) ont été pourvues de cet équipement. En mars prochain, le GSM-R entrera également en service sur la section Gemmenich - Aachen West. Pour ce faire, les 5505 et 7771 à 7790 ont déjà reçu le GSM-R. Vingt autres locomotives de la série 55 sont également en cours d'équipement. L'ensemble du réseau allemand devrait être couvert fin 2006.





Le 19 septembre 2005 en gare d'Aachen Hbf, la 1602 s'apprête à remorquer les trois voitures I10 ayant servi dans le train expo Coca-Cola. Les autocollants ont déjà été enlevés. A Welkenraedt, elles seront accouplées en queue d'un train P à destination de Bruxelles-Midi.
Michel HANSENS.

Le 22 décembre, un parcours de déroquillage des voitures internationales devant composer le "Bergland Express" (voitures-couchettes I5, T2, et lits) a été mis en marche entre Forest-Midi et Welkenraedt. La rame tractée par la 2728 est photographiée entre Tienen et Landen à Neerwinden.
Pierre HERBIET.



Voici une vue de la 1326 réalisée à Zwankendamme (Zeebrugge), après sa collision du 14 octobre 2005. La machine se trouve actuellement en réparation à l'Atelier Central de Salzinnes.
Daniel MOENS, 28 octobre 2005.

Locomotives Diesel

série 55

● La 5536 de Kinkempois a été mise hors exploitation le 18 décembre 2005, à la suite de la fusion d'un coussinet au palier n° 3 ayant entraîné des dégâts graves au vilebrequin du moteur Diesel.

● La 5519 est entrée à l'Atelier Central de Salzinnes pour révision intermédiaire, le 24 janvier 2006. Elle conservera son équipement de chauffage électrique et donc sa livrée bleue.

● Depuis le 11 décembre 2005, les 55 ATB ont repris aux 77 ATB la traction des trains 47610 et 49611 Hasselt - Sloe et retour (circule en simple traction) :

47610 ①-⑤ Genk-Ford 17.20 - Sloe 21.20

49611 ②-⑥ Sloe 22.20 - Genk-Goederen 02.25

série 77

● Le 11 décembre 2005, les 77 ATB ont cédé la remorque du train Genk-Ford - Sloe aux 55 ATB. En compensation, les 77 ATB ont reçu la traction des trains 48571 et 48570 entre Gent-Zeehaven et Duisburg et retour. Ce parcours circule en unité multiple sous l'horaire suivant (journée GN01 et 02 de roulement - voir EL 69 page 32) :

Depuis le 5 septembre 2005, le train 44537 Herentals - Aachen ne circule plus via Mol et Hasselt; il est acheminé jusque Antwerpen puis en traction électrique jusqu'à Montzen. C'était la seule occasion de voir des 55 bleues sur la ligne 15... La 5510 en tête du 44537 à Leopoldsburg, le 28 août 2005.



Afin de contrôler le bon fonctionnement de leur équipement ARR (Automatische Rit Registratie), les 5507 et 7775 ont effectué un parcours de test entre Kinkempois et Venlo le 10 novembre 2005. Les deux machines viennent de traverser la gare de Reuver, entre Venlo et Roermond.
Michel DE ESCH.

48571U ①-⑤ Gent-Zeehaven 17.52 - Roosendaal 19.48 - Duisburg 00.25

48570U ②-⑥ Duisburg 03.11 - Gent-Zeehaven 09.02

série 51

● La 5132, acquise par la société de travaux de voie italienne *Eposito* par l'intermédiaire de *Rail & Traction*, a quitté le chantier d'Armentières en France (voir EN LIGNES 70 pages 37 à

39) à destination de l'Italie. La 5107 suivra le chemin du sud de l'Italie.

série 62/63

● Par manque de locomotives disponibles à Mons, il arrive sporadiquement de voir engagées des machines de la série 62/63 *Infrabel* sur des trains de marchandises, et ce plus particulièrement sur le train de ciment au départ de Havinnes.



série 80

● La 8006, acquise en mai 2005 par la société italienne de travaux de voie *Gleisfrei*, a quitté la Belgique le 16 décembre 2005, embarquée sur un camion au départ de l'atelier de Schaerbeek.

série 82

● La 8247 du dépôt d'Antwerpen-Noord a été mise hors exploitation le 21 novembre 2005 et vendue à IFB (Inter-Ferry-Boats). Cette machine se trouvait garée en parc depuis le mois de décembre 2004.

série 84

● Le 1er décembre 2005, les 8426, 8429, 8431, 8432, 8434 et 8437 ont été transférées de Merelbeke vers le ferrailleur de Deerlijk (ligne 89 entre Oudenaarde et Kortrijk).

série 91

● La 9116, mise hors exploitation le 20 février 2005 à Charleroi-Sud, a été réactivée dans le courant du mois de janvier et transférée le 13 janvier de Ronet à Hasselt, où elle épaula la 9111 pour assurer les manoeuvres dans l'atelier de traction. L'utilisation de 91 (considérés comme gros outillage) permet de se passer de l'engagement d'une machine de la série 73, et ainsi de faire l'économie d'une redevance facturée par B-Cargo à l'atelier de traction.

Les 8426, 8429, 8431, 8432, 8434 et 8437 qui se trouvaient toujours garées hors service à Merelbeke, ont été transférées le 1er décembre vers le ferrailleur de Deerlijk (ligne 75 entre Oudenaarde et Kortrijk). Deerlijk, 1er décembre 2005.

Bruno MALFAIT.



Le 22 septembre 2005, la 5517 ATB a exceptionnellement remorqué un train d'autos via la ligne 53 Mechelen - Melle.
Wim DE RIDDER.



Le 27 septembre 2005, un train militaire quitte la caserne de Marche-en-Famenne, tracté jusqu'à Kinkempois par la 5529.
Julien MULPAS.



Wagons



Transformation des wagons tombereaux Eaos 1415A3

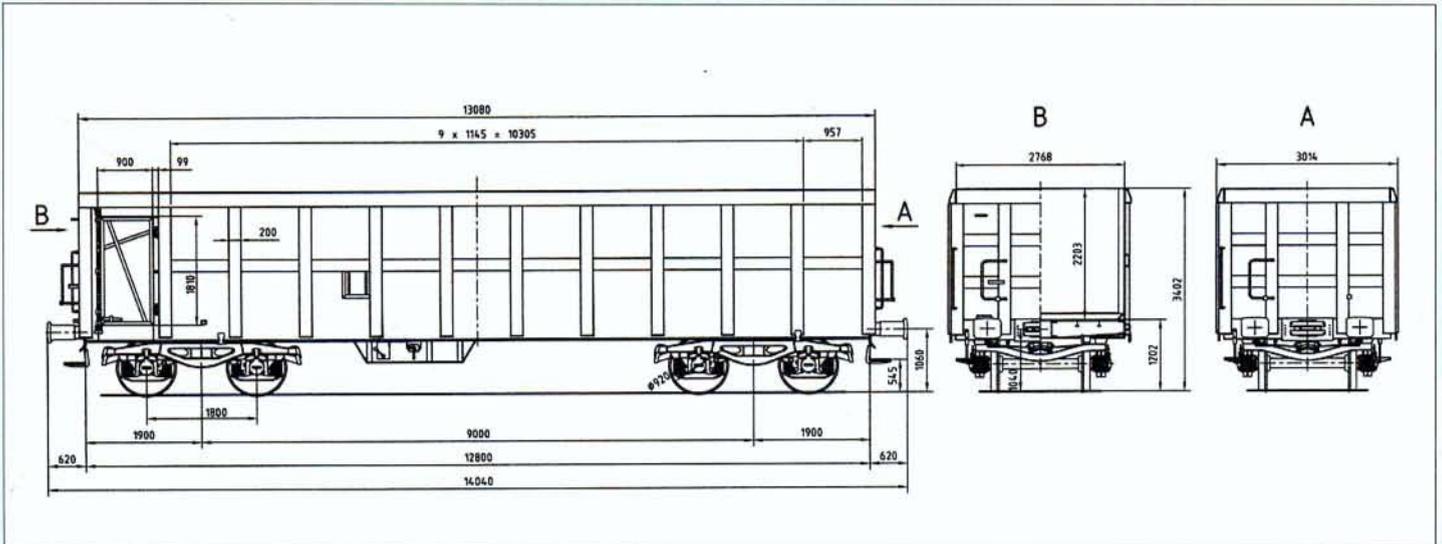
L'Atelier Central de Cuesmes (Mons) a entamé à la fin de l'année 2005 la

transformation de tous les wagons tombereaux à bogies du type Eaos 1415A3 subsistants, c'est-à-dire 214 unités, en wagons pour le transport de ferrailles.

Les principales modifications sont le renforcement de la caisse, le remplacement du plancher en bois par un plancher métallique, et la suppression sur chaque paroi latérale des deux portes à deux battants et leur remplacement par une unique porte à un battant.

Ils sont classés dans le type 1415G8 avec le code lettre Fas (F = wagon tombereau de type spécial, a = à deux bogies à deux essieux, s = autorisé en régime S 100 km/h), et sont renumérotés UIC 31 (ou 35) 88 673 4 500 à 899 (on relève des intervalles dans la numérotation).

Leur masse à vide moyenne s'élève à 27,3 t et le volume disponible est de 77 m³. La vitesse maximale est limitée à 100 km/h en charge et à 120 km/h à vide.



Le wagon Fas type 1415G8 UIC 31 88 673 4 527-0 à Châtelet, le 11 décembre 2005.

Christian DOSOGNE.



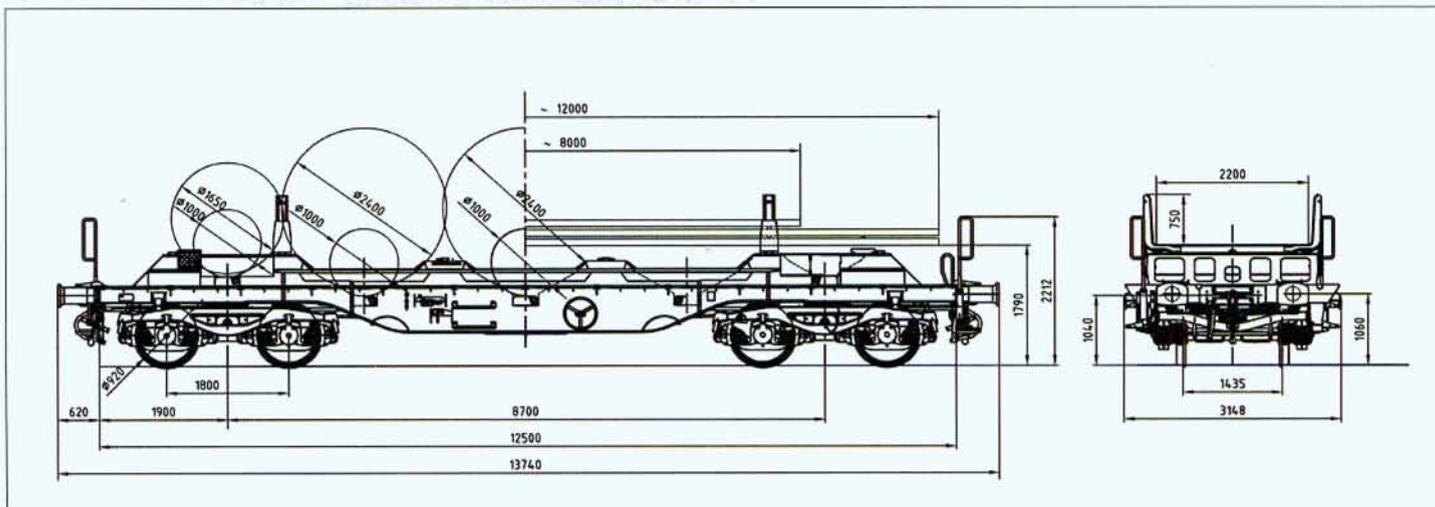
Cette vue permet de comparer un wagon Eaos 1415A3 avant transformation, avec un Fas 1415G8.

Châtelet, 11 décembre 2005.
Christian DOSGNE.



Les nouveaux wagons porte-coils et porte-brames type Shmms 3614E2 (description voir EN LIGNES 69 page 36) sont munis d'énormes ranchers fixes en forme de U, surnommés "cornes de taureaux". La décision de B-Cargo d'équiper les wagons de ces grands ranchers fut prise trop tardivement. C'est pour cette raison que les premiers wagons furent livrés sans cet équipement. Ces wagons ont été expédiés à l'Atelier Central de Gentbrugge, où ils furent munis de leurs ranchers. Les autres wagons sont directement fournis à B-Cargo munis de leurs "cornes". Ici, le wagon 31 88 478 5 133-0 photographié à Châtelet le 11 décembre 2005. Les "cornes" servent à supporter les brames. Ils sont peints dans une couleur spéciale résistant aux hautes températures.

Christian DOSGNE.



Voitures

Nouvelle commande de voitures du type M6

Le 1er décembre 2005, le Conseil d'Administration de la SNCB a décidé de commander 90 voitures supplémentaires du type M6 à double étage. Le contrat a été signé avec *Bombardier-Alstom* le 13 décembre. Avec les 210 voitures déjà livrées et les 70 unités commandées en octobre 2004, le nombre total de M6 sera de 370.

La nouvelle commande se répartit à raison de 36 voitures B, 18 voitures A, 18 voitures-pilotes et 18 voitures multiser-vices. Leur construction restera assurée par le groupement provisoire *Bombardier-Alstom*. La valeur du contrat s'élève à € 166,2 millions.

Par ailleurs, la SNCB va entamer la rénovation complète des voitures à double étage du type M5 (voir à ce sujet page 29).



PHOTO 71-20 Depuis le 11 décembre 2005, les voitures du type I11 ne dépassent plus les frontières belges. Jusqu'au 10 décembre, l'EC Vauban était encore assuré par une rame de I11. Le 28 octobre 2005, l'EC 97 "Vauban" Milano - Bruxelles-Midi descend le Lötschberg peu avant la gare de Reichenbach, en direction de Spiez. Serge MARTIN.

Une ex. voiture K1 de la SNCB retrouvée en Pologne

Dans le *EN LIGNES* 19 page 50, nous avons déjà publié plusieurs photos d'anciennes voitures des types K1 et M1 de la SNCB qui se sont retrouvées en Pologne au lendemain de la Seconde Guerre. Voici une nouvelle photo, montrant une ex. K1 garée au dépôt de Krakow Plaszow. Elle est actuellement numérotée comme voiture de service n° XHa 524 952. Il s'agit plus précisément d'une ancienne K1 C11 montée sur des bogies du type 5. Son numéro SNCB n'est pas connu. Au total, 63 voitures de ce type furent perdues durant la guerre (63 numéros possibles compris entre 23.001 et 23.247).

Henk DE JONGHE, 1er juin 2005.



Divers

Rhin d'Acier

Suite de la saga concernant la réouverture du "Rhin d'Acier" souhaitée par la région flamande... Le gouvernement néerlandais a déclaré en novembre 2005 que l'itinéraire du *Rhin d'Acier* (Antwerpen - Neerpelt - Roermond - bassin de la Ruhr) ne sera plus jamais utilisé. La réactivation de cet axe est hors de prix en raison des mesures écologiques qui devraient être prises (comme la construction de longs tunnels sous des zones vertes). Le coût total des travaux s'élèverait à quelques € 625 millions dont plus de € 100 millions à charge de la Belgique (!). La ligne ne pourra dans ces conditions jamais être rentable...

Ligne 86 Leuze - Frasnes

La section Leuze - Frasnes de la ligne 86 a, comme prévu, été mise hors service le 31 décembre 2005. Le dernier client raccordé à la ligne en gare de Frasnes - les Engrais Rosier de Moustier - agit tous azimuts pour tenter le maintien de la ligne. Il faut en effet savoir que la marchandise provient principalement d'Allemagne (phosphate) et arrive par bateau jusque Tournai où elle est transférée par camions jusqu'à

Frasnes. C'est en raison du faible débit actuel du Rhin que la marchandise doit être évacuée par train. La suppression de la ligne engendrera un trafic routier annuel de ... 23.000 camions entre Tournai et Frasnes !

Rosier exige toutefois que la SNCB respecte le contrat jusqu'à son expiration le 1er mars 2006. La SNCB se voit donc dans l'obligation de poursuivre le trafic, mais par camions au départ de St.-Ghislain jusque Frasnes et à ses propres frais ! Mais pourquoi *Rosier* n'utilise-t-il le rail - et son raccordement bien peu performant - que lorsque les autres moyens de transport ne peuvent répondre à la demande ? N'aurait-il pas fallu investir dans une installation moderne et efficace au lieu de construire des bretelles routières ? Est-ce en agissant de la sorte que les industriels soulageront les routes et réduiront les émissions de CO2 ? Faudra-t-il encore d'autres accidents de camions sur les routes pour faire bouger les choses ?

Tour de l'horloge de Gent-Sint-Pieters

Dans notre *EN LIGNES* 45 page 31, nous faisons déjà état du démontage prochain de la tour de l'horloge de la gare de Gent-Sint-Pieters pour restauration. Celle-ci penche en effet dangereusement de plus de 30 cm. Les travaux

préparatoires ont démarré le 21 novembre 2005 et le démontage proprement dit a débuté au début du mois de janvier. Elle sera reconstruite intérieurement en béton, mais conservera extérieurement son aspect original. La fin des travaux est prévu pour mai 2006. Le coût de l'opération s'élève à € 570.000.

Ligne 37 : talus de Dolhain

A hauteur de la gare de Dolhain sur la ligne 37 Liège - Verviers, la vitesse des trains est actuellement limitée à 40 km/h en raison de l'état précaire du talus qui menace de s'effondrer. C'est d'ailleurs en partie pour cette raison que la SNCB avait décidé d'électrifier rapidement la ligne 39 afin de pouvoir détourner les trains en cas d'obstruction de la ligne 37. Après avoir envisagé plusieurs solutions, parmi lesquelles la suppression pure et simple de la section Verviers - Welkenraedt après la mise en service de la LGV Liège - Aachen ou encore sa mise à simple voie, *Infrabel* a finalement décidé de rectifier le tracé, de construire un nouveau tunnel à double voie à Dolhain-Gileppe, et de réaliser une tranchée ouverte, de façon à éviter le fameux talus. La mise en service de ce nouveau tunnel impliquera le report du point d'arrêt actuel de Dolhain vers le site de Dolhain-Vicinal où de nouveaux quais, parking et accès seront installés.

PHOTO 71-21 *Durant les mois de novembre et décembre 2005, des trains d'engrais ont encore circulé vers Frasnes. Malgré les protestations du directeur de l'entreprise Rosier, la ligne a bien été mise hors service le 31 décembre, ce qui engendrera un trafic routier de 23.000 camions supplémentaires sur nos routes... A qui la faute ? Le 18 novembre 2005, le train vide 27775 vient de quitter Frasnes et se dirige vers Leuze.*

Serge MARTIN.





LA LIGNE 39 ELECTRIFIEE

Le premier parcours d'essai en traction électrique sur la ligne 39 a été mis en marche le 17 novembre 2005 entre Welkenraedt et Montzen et retour. Il fut assuré par un couplage formé des 2724 et 2709. Ces essais se sont avérés concluants et la ligne sert dans un premier temps à détourner les Internationaux 242 et 243 (Berlin ↔ Paris) de nuit lors de travaux sur la ligne 37. Passage du parcours de rodage à Montzen-Village.

Michel HANSSSENS.

Ligne 141

Un arrêté royal publié fin 2005 autorise la SNCB à procéder au démontage de la section Court-St.Etienne - Genappe. Il s'agissait du dernier tronçon subsistant de l'ancienne ligne 141 Fleurus - Baulers - Manage.

Vers la réouverture de plusieurs lignes au trafic voyageurs ?

La SNCB étudie la possibilité de rouvrir certaines lignes ou tronçons de ligne au trafic voyageurs.

Ainsi, en novembre 2005, des responsables de la SNCB, des CFL et des élus locaux ont fait le point sur le projet de réouverture au trafic voyageurs de l'axe Virton - Athus - Arlon. Il ne reste que l'accord de l'Etat fédéral à obtenir pour le financement du déficit d'exploitation prévisible. Si tout va bien, la ligne devrait à nouveau être parcourue par des trains de voyageurs dès décembre 2006. L'exploitation de la section Virton - Athus pourrait être assurée par les CFL à l'aide de rames tractées à deux

étages (loco séries 3000 ou 4000). Trois points d'arrêts seront rouverts : Halanzy et Aubange sur la ligne 167 (Virton - Athus) et Messancy (sur la ligne 171 Arlon - Athus). Le service prévu sera très étoffé afin d'attirer la clientèle.

La SNCB souhaiterait également rétablir une liaison entre Mons et Maubeuge. Un premier pas en ce sens a été accompli depuis le 12 décembre 2005, avec l'instauration d'un trafic voyageurs entre Maubeuge / Aulnoye et Quévy (voir page 34). De son côté, la Région Nord-Pas de Calais et la SNCF voudraient remettre des trains de voyageurs entre Valenciennes et Quiévrain, où la correspondance serait assurée avec les trains IC pour Bruxelles. Dans tous les cas, avant d'envisager de nouvelles relations transfrontalières, il est impératif de régler le problème de la tarification internationale.

La ligne De Panne - Dunkerque est également concernée. A cette fin, les services concernés de la SNCB ont demandé d'étudier la possibilité d'homologuer les autorails de la série 41 pour la circulation sur le réseau français.

La liaison Liège - Aachen Hbf devrait voir sa fréquence augmenter à un train par heure. Parallèlement, un point d'arrêt sera reconstruit à Hergenrath. Aucune date n'est avancée, mais il est probable que l'on devra attendre la mise en service de la ligne à grande vitesse Liège - Aachen en 2008. Par ailleurs, à partir de 2007, l'utilisation du PZB (Indusi) sera obligatoire sur la section Aachen Süd Gr (frontière) et Aachen Hbf. Une autre possibilité serait de voir le trafic local Liège - Aachen et Liège - Maasricht repris par *Euregio* à l'aide d'autorails allemands du type *Talent*.

La libéralisation du rail repoussée à 2010

Les ministres européens des Transports ont décidé le 5 décembre 2005 de reporter de 2008 à 2010 la libéralisation du trafic ferroviaire international voyageurs, et à 2012 celui du trafic national. Les ministres ont également approuvé le principe des remboursements en cas de retards en trafic international, soit une indemnité de 25% pour une heure de retard et, au maximum, 50% en cas de retard de plus de 2 heures.

Polémique autour du projet de réouverture de la ligne Dinant - Givet

Les autorités communales de la ville de Givet et les parlementaires des Ardennes françaises souhaitent ardemment la réouverture de la ligne Dinant - Givet avec prolongement du service jusqu'à Charleville, ville qui sera bientôt desservie par le TGV. Du côté belge, si la ville de Dinant se montre également fort intéressée, il n'en va pas de même des autorités wallonnes et en particulier du ministre Antoine qui y est farouchement opposé. La raison est liée à une rentabilité jugée trop faible en regard des coûts exorbitants que sa réhabilitation nécessitera, estimée entre € 22 et 28 millions pour seulement 20 kilomètres de voie unique (!); ce d'autant plus que la liaison Dinant - Givet en bus TEC donne entièrement satisfaction pour un coût d'exploitation nettement moindre... Le remplacement de la voie intervient pour 70 % dans cette somme, tandis que 21 % sont nécessaires pour l'automatisation des passages à niveaux.

La région wallonne préfère investir dans la modernisation de la ligne du Luxembourg, dont les travaux devraient coûter € 459 millions pour un gain de 12 à 15 minutes... Quoi qu'il en soit, les autorités intéressées par le projet escomptent une aide européenne dans le cadre du nouvel Objectif 3 de 2007. Les coûts seraient alors pris en charge par les collectivités locales en France; par contre en Belgique, rien n'est défini. Le trafic entre Givet et Charleville devrait passer de 13 aller-retours actuellement à 18 dans le futur. Entre Dinant et Givet, la liaison serait susceptible de transporter 800 personnes par jour, étudiants non compris. Le matériel utilisé serait fourni par la SNCF. Mais il faut d'abord régler la tarification frontalière qui, actuellement, mine tous les projets. Du côté Infrabel, on est absolument contre l'idée, par crainte de voir - en cas d'électrification - une partie du trafic marchandises transitant par l'"Athus-Meuse" détourné via Givet et l'artère Nord-est française.

Comme on le voit, lorsqu'il s'agit de promouvoir le rail, les autorités compétentes wallonnes font toujours grise mine...

Dans le cadre d'"Europalia Russia", une grande exposition avec pour thème mythique "Le Transsibérien", se tient depuis le 15 octobre 2005 jusqu'au 26 février 2006 aux Musées Royaux d'Art et Histoire du Cinquantenaire à Bruxelles. Pour marquer cette exposition, un wagon fermé type Gklms a été placé devant le musée. Il porte l'inscription "Sibirskii Poezd" écrite en cyrillique, voulant dire : "Le train Sibérien".

Christian DOSOGNE.



Dans le courant du mois de juin, Infrabel a procédé au débroussaillage de la ligne 154 entre Anseremme et Hastière. Cette opération n'est aucunement liée à une réouverture de la ligne, mais concernait l'entretien des ouvrages d'art. Laurent JOSEPH.

Deferrage du raccordement Glaverbel de Courcelles

Durant le mois de novembre 2005, le raccordement qui longeait la ligne 124 à hauteur de Courcelles-Motte et menait à l'usine Glaverbel Mécanner a été déferré. Cet embranchement n'était plus utilisé depuis de nombreuses années.

PHOTO 71-22

La suppression du raccordement Glaverbel Mécanner a entraîné le retrait du signal mécanique qui autorisait la sortie de l'embranchement. Courcelles-Motte, 6 mai 2001.

Jean-Luc VANDERHAEGEN.



La rénovation de Bruxelles-Central se poursuit

Après les façades et le grand hall, la SNCB entame la troisième partie de la rénovation de la plus importante gare du réseau belge en terme de fréquentation. A l'issue de ces travaux, la gare proposera aux voyageurs un nouvel espace, où sécurité, meilleure accessibilité et plus grande fluidité des masses seront les maîtres mots.

La gare Centrale a été dessinée par l'architecte Victor Horta; sa construction a débuté en 1937 et elle fut mise en service en 1952. Conçue pour un trafic journalier de 70.000 voyageurs, elle en accueille aujourd'hui 140.000 qui embarquent et débarquent de 1150 trains. Cet édifice remarquable fait l'objet depuis quelques années d'impressionnants travaux de rénovation qui visent à redonner à l'édifice son cachet d'origine tout en accroissant sa capacité.

En 2000, les façades ont retrouvé leur éclat d'antan et les guichets ont été modernisés; un nouveau Travel Centre pour les billets internationaux et les informations a été inauguré, avec un guichet spécial pour les personnes à mobilité réduite. En 2004, c'est le grand hall qui a subi un lifting, avec amélioration de l'éclairage, de la sonorisation et la reconstruction des commerces du rez-de-chaussée.

La phase actuelle concernera l'entresol et les quais. Le but est d'améliorer l'accessibilité, de renforcer la sécurité et de mieux répartir les flux de voyageurs.

Pour arriver à ces objectifs, d'importants travaux sont programmés :

- une nouvelle liaison sera créée entre la sortie Madeleine et le Mont des Arts, remplaçant l'itinéraire actuel. Elle sera percée face au grand escalier, de part et d'autre de l'escalier menant aux voies 3-4; une nouvelle salle d'attente sera aménagée. Il sera possible d'accéder directement au Mont des Arts grâce à un nouvel accès créé à hauteur du bâtiment " Dynastie " situé sur le boulevard de l'Impératrice, non loin du palais des Congrès. Une coupole de 12 mètres de diamètre baignera ce couloir de la lumière naturelle puisée en surface. Trois escaliers et trois escalators permettront de rejoindre les quais directement depuis ce nouvel accès ;
- les quais 1-2 et 5-6 vont être prolongés pour accueillir des trains de 12 voitures; l'ensemble des quais va recevoir un nouveau revêtement de sol et des zones podo-tactiles destinées aux malvoyants vont y être aménagées; l'utilisation de matériaux clairs va être généralisée. La sonorisation

et l'éclairage vont être renforcés ; les colonnes vont recevoir un nouvel habillage et les murs une peinture anti-graffitis;

- les commerces existants à l'entresol vont être rénovés et agrandis par récupération de toutes les surfaces disponibles; de nouvelles toilettes vont être créées;
- l'accès direct entre l'entrée Putterie et la salle des guichets, qui existait par

le passé, va être rouvert;

- pour sécuriser l'ensemble, les recoins vont être supprimés et des caméras de surveillance installées.

A la fin des travaux, prévue en 2008, la signalétique sera entièrement revue. Tous ces travaux seront exécutés par phases et viseront à perturber le moins possible le cheminement des voyageurs et le service des trains.



Remplacement des deux tabliers du pont d'Houraing

Durant le week-end des 12 et 13 novembre 2005, la SNCB a procédé au remplacement des deux anciens ponts métalliques au-dessus de la Dendre situés entre le point d'arrêt de Houraing et la gare de Lessines, par deux nouveaux ouvrages en béton. Pour procéder à la substitution, les nouveaux ponts étaient posés sur des supports et enjambaient les anciens ponts. Ces derniers étaient ensuite partiellement démontés pour pouvoir être placés sur des barges. Les nouveaux ouvrages pouvaient ensuite être descendus sur leurs supports.

Une vue prise lors du démontage de l'ancien pont métallique sur la voie vers Lessines. Après être placé sur les barges, le nouvel ouvrage pourra être descendu à son emplacement à l'aide de vérins hydrauliques. Serge HOOGSTEYN, 12-11-2005.

PHOTO 71-23 Ci-dessous, le 3 mars 1986, le 4602 en provenance de Ath va bientôt franchir le pont métallique de la Dendre, en direction de Lessines. P. HERBIET.





PHOTO 71-24
Victime d'un incendie le 28 novembre 2004, la gare de Ham-sur-Heure (ligne 132 Charleroi - Mariembourg - Couvin), a été démolie durant l'automne 2005. Elle n'appartenait plus à la SNCB depuis plusieurs années. Voici une vue de la gare réalisée le 25 septembre 1986. Jean-Luc VANDERHAEGEN.

Payer avec sa carte de crédit dans le train

Pour la fin du mois de janvier, tous les accompagnateurs de train devraient être pourvus du nouvel appareil portable *Ibis* (voir *EN LIGNES 68* page 45). Dans le courant de l'année 2006, *Ibis* sera équipé pour permettre aux voyageurs embarquant dans un point d'arrêt dépourvu de guichet de payer leur billet à l'aide d'une carte bancaire.

RENOVATION ET NOUVELLE DECORATION

La SNCB a débloqué fin décembre 2005 une somme de € 520 millions destinée à repeindre dans la nouvelle livrée grise le matériel roulant se trouvant toujours dans la décoration rouge-bordeaux. L'opération, qui se déroulera sur une période de huit ans, sera réalisée par les Ateliers Centraux de Mechelen et de Cuesmes. La première série concernée sera les voitures à deux étages du type M5 (130 voitures). Elles subiront à cette occasion une modernisation complète afin de relever leur niveau de confort. Tous les sièges seront remplacés, et de nouvelles fenêtres seront installées.



PHOTO 71-25 Durant les mois de novembre et décembre 2005, l'ancien atelier des voitures de Mons, utilisé depuis quelques années par le service Infrastructure, a été entièrement démoli. Le 9 novembre 2002, les 6254, 6275 et 6266 INFRA attendent leur prochaine sortie devant les portes de cet atelier en bien piteux état. Serge MARTIN.

Nouveau signal de vitesse

Depuis juin 2005, un nouveau signal de vitesse sélectif a été mis en service. Il comprend un boîtier de couleur noire dans lequel un chiffre lumineux jaune peut s'éclairer. Allumé, il indique en dizaine de km/h la valeur de la nouvelle vitesse maximale autorisée (vitesse généralement relevée, mais pouvant parfois être égale à celle autorisée en amont). Le symbole correspond à la représentation conventionnelle du panneau de vitesse équivalent : il est constitué d'un triangle sur pointe de couleur jaune, superposé à un triangle de couleur verte pointé vers le haut. Le premier signal de ce genre a été implanté sur la voie A de la ligne 50A, à la sortie de Bruxelles-Petite Ile, à hauteur du pont au-dessus du canal Bruxelles - Charleroi.



Rames à grande vitesse pour Bruxelles-Amsterdam

● La première des 12 automotrices commandées le 24 mai 2004 en Italie à *Ansaldo-Breda* (voir *EL* 62 p. 34), ne sera pas livrée avant 2008. Il faudra alors procéder aux différents parcours d'essais et d'homologation, qui pourraient encore durer de longs mois. Comme la ligne à grande vitesse (Bruxelles) - Antwerpen - Amsterdam doit être mise en service le 1er avril 2007, la question se pose de savoir avec quel matériel on pourra exploiter la relation en attendant ces rames. Plusieurs solutions ont été mises à l'étude, comme l'utilisation de rames Thalys ou des quatre rames louées au GNER (Great North Eastern Railway - voir *EN LIGNES* 44 page 19). Finalement, HSA (High Speed Alliance), la société qui exploitera la relation, a décidé en décembre 2005 de louer à *Angel Trains* douze locomotives électriques polycourants du type TRAXX de *Bombardier* qui tracteront vraisemblablement les rames *Benelux*.



Le 30 septembre 2005, l'ancienne gare-pont de la Chaussée de Louvain à Saint-Josse-ten-Noode (ligne 161 entre Bruxelles-Nord et Bruxelles-Schuman), classée et entièrement renovée, a été transformée en "jazz station". Elle abrite un centre d'archivage et de collections, une salle de projection, une salle de conférence, un local de répétition, une boutique, un foyer culturel avec scène, des locaux pour les associations. A propos de cette gare : voir également *EN LIGNES* 34. Info : jazzstation@skynet.be

Ci-dessus : la "jazz-station" vue côté Chaussée de Louvain.
Christian DOSOGNE, 30 septembre 2005.

PHOTO 71-26 Passage à vide de la 5183 sous la gare le 23 octobre 2005. PFT.





PHOTO 71-27 Le 18 novembre 2005, une rame composée de six voitures de l'Orient Express a été affrétée pour effectuer un voyage de Paris-Est à Antwerpen-Oost et retour. Lors du parcours aller, le train a été immortalisé peu après le point d'arrêt de Masnuy-Saint-Pierre, sur la ligne 96 entre Jurbise et Soignies. Serge MARTIN.

Depuis la récente ouverture d'une usine de bio-carburant à Gent, de nombreux trains de céréales en provenance de Tchèque, circulent via Montzen. Le 15 octobre 2005, une rame vide traverse le viaduc de Fouron en direction de l'Allemagne, sur la section Visé - Montzen de la ligne 24. Michel HANSENS.





Passage à Schieren du train de sable vide en direction de Gouvy, tracté par la 3008.

Emile BECKER, 21 juin 2005.

Ligne 42 : suppression du trafic marchandises de transit !

Depuis le 10 décembre 2005, plus aucun train de marchandises régulier n'est prévu transiter par la ligne 42. Les deux dernières relations régulières sont en effet détournées via l'"Athus-Meuse". Il s'agit du train de sable circulant entre Balen et Bettembourg, dévié par Ronet (allongeant ainsi le trajet d'au moins 60 kilomètres !), et d'un train de conteneurs Antwerpen - Woippy. La raison invoquée est la suppression des services B-Cargo des conducteurs du dépôt de Gouvy.

Le 28 mai 2005, le train de sable vide fut exceptionnellement remorqué par la 185 523 entre Bettembourg et Gouvy, en remplacement d'une locomotive de la série 3000. Le train est photographié dans les environs de Schieren.

Emile BECKER.





Le 2 septembre 2005, passage dans les environs de Coo du train de sable 47777 Balen - Bettembourg.

Le même train après son relais par la 1809 des CFL à Gouvvy. Ce train circule désormais via Hasselt - Visé - Kinkempois - Ronet et l'«Athus-Meuse». On remarque au fond de l'image à gauche, cinq locomotives de la série 82 garées devant l'ancienne remise. Julien Mulpas.



Nouvelles navettes voyageurs Quévy - Aulnoye/Maubeuge

Comme prévu, depuis le 12 décembre 2005, la SNCF a réinstauré un service voyageurs entre Aulnoye et Maubeuge vers Quévy, où la correspondance est assurée vers les trains IR-j. Les deux réseaux délivrent un billet spécial valable pour un aller-retour au départ de Mons, Frameries, Genly ou Quévy, jusqu'à Aulnoye, Hautmont ou Maubeuge. Baptisé "Trampoline", il coûte au maximum € 8,00 (€ 4,00 pour les enfants). La SNCF envisage de rouvrir la gare de Feignies, qui sera alors desservie par les navettes de et vers Quévy.



Le train 19780 Quévy 16.32 - Maubeuge 16.42, prêt au départ. Il est composé d'une rame RIO (Rame Inox Omnibus) réversible, tractée par la 67589. La conduite du train et le contrôle des voyageurs sont assurés par du personnel SNCF. Serge HOOGSTEYN, 13 décembre 2005.



PHOTO 71-28 Le 18 novembre 2005, passage à Mévergnies d'un train formé de deux rames RIO remorquées par la 67632, se rendant d'Aulnoye à Ath en vue de procéder à des essais d'homologation au Bois-du-Coucou le 20 novembre. Serge MARTIN.

Les 467400 jusqu'à Tessengerlo !

La SNCF, qui pour rappel a obtenu sa licence pour circuler sur le réseau belge, assure depuis le 12 décembre 2005 la remorque d'un train de wagons-citernes transportant du chlorure de vinyle entre Tessengerlo et Bully-Grenay. Entre Tessengerlo et Lille, la traction est assurée par un couplage de deux machines de la série 467400 desservi par du personnel SNCF. Ce train et son parcours à vide circulent tous les jours du lundi au vendredi selon l'horaire communiqué ci-dessous.

49865 ①②③④⑤

Lille :	03.08
Kortrijk :	04.00 P
Gent-St.P. :	04.36 P
Diest :	06.19 P
Tessengerlo :	06.34

49866 ①②③④⑤

Tessengerlo :	12.50
Diest :	13.09 P
Aarschot :	13.35 P
Muizen :	13.59 P
Dendermonde :	14.30 P
Merelbeke :	14.57/15.03
Gent-St.P. :	15.12 P
Kortrijk :	15.57 P
Mouscron :	16.13 P
Lille-Délivrance :	16.47

Après leur arrivée à Tessengerlo avec la rame vide 49865, les deux locomotives sont transférées à vide vers Antwerpen-Schijnpoort (Tessengerlo 07.42, Diest 07.57 P, Lier 08.34 P, Antwerpen-Schijnpoort 08.51). Après un relais de conducteurs, elles retournent toujours à vide vers Tessengerlo afin de prendre en charge le train 49866 (Antwerpen-Schijnpoort 10.01 - Lier 10.20 P - Diest 11.00 P - Tessengerlo 11.15).

Ci-contre : arrivée des 467597 et 67463 à vide à hauteur de la gare de Tessengerlo, le 28 décembre 2005. Johan VANDEREYCKEN.



Ci-dessous : le train 49866 photographié le 23 décembre 2005 peu après son passage à Diest. En tête, les 467528 et 467563. Johan VANDEREYCKEN.



Sociétés privées



● Depuis le 7 juillet 2005, *DLC* assure un nouveau train de conteneurs entre Genk et Frankfurt Höchst, circulant cinq fois par semaine.

● En octobre et en décembre 2005, *DLC* a repris les locomotives DE 65 et DE 66 de la société allemande *HGK* (Hafen und Güterverkehr Köln). Il s'agit de deux machines de la Class 66 (GM 2001/20018360-3 et 2001/20016360-5) Elles se trouvent à l'atelier de Tilburg où elles seront repeintes dans les couleurs *DLC* et renumérotées respectivement PB 13 et PB 15.



PHOTO 71-29 ↑

Le DE 65 du *HGK* a été reprise par *DLC* le 1er octobre 2005. Le 17 février 2003, en gare de Grosskorbertha, la DE 65 attendait son prochain service au côté de la *Taurus ES 64 U2 - 005* prise en leasing par rail4chem auprès de *Siemens Dispolok*.

Yves STEENEBRUGGEN.

Ferrailleur DE KEYSER

← Le ferrailleur De Keyser situé à Courcelles-Motte le long de la ligne 124, a acquis au milieu de 2005 le locotracteur *Cockerill 3827/1960*. Cette machine fut originellement livrée au *CFI* (Chemin de Fer Industriel de Vilvoorde) en 1960, où elle reçut le numéro 4. Après la cessation des activités du *CFI*, elle fut vendue en 1997 aux *Laminoirs de Longtain*. Le 30 septembre 2005, le locotracteur attendait sa prochaine manoeuvre. A l'arrière, on voit un autre locotracteur provenant de *Glaverbel*, arrivé sur le chantier pour démolition.

Roger CRIKELAIRE.

FAFER (ARCELOR)

PHOTO 71-30

L'usine *ARCELOR* sise à Marchienne-Est, ex-*FAFER* (Fabrique de Fer) produisant des aciers spéciaux, possédait une locomotive de manoeuvre *General Electric* à bogies. Celle-ci a été mise hors service au début de 2005, simultanément avec deux locotracteurs *Cockerill*, et remplacée par des locotracteurs *CMI* en leasing. Le 9 décembre 2000, cette locomotive, qui était numérotée 1802, manoeuvrait sur le raccordement menant au faisceau *SNCB* de *Marcinelle*. L'usine possède un second raccordement avec la *SNCB*, près de l'ancienne gare de *Marchienne-Est*.

Jean-Luc VANDERHAEGEN.



STIB : mise en service de la 3001

Le jour même de sa livraison à la STIB, le premier tram de la nouvelle génération (motrice 3001) était déjà testé sur la voie d'essai du dépôt de Haren. Moins d'un mois plus tard, à la mi-octobre, cette motrice était déjà engagée en service commercial sur la ligne 93 (Schaerbeek - Place Marie-José). Les nouveaux trams permettront la réforme des motrices de la série 7000 des 1^e, 2^e et 3^e tranches; seules 44 motrices de la 4^e tranche resteront en service. La photo est prise à Haren, alors que passait la 928 assurant un train local Mechelen - Halle, le 8 octobre 2005.

Notons au passage que la seconde motrice, la 3002, a été livrée à la STIB en décembre 2005.

Christian DOSOGNE.



Rail & Tractions

Rail & Tractions (ex-CFD-Lo-corem), installé dans l'ancienne remise de la Vennbahn à Raeren, a récupéré les bogies et le moteur Diesel de la locomotive CFL 901. Celle-ci a ensuite été ferrillée à Pétange, simultanément avec les 801, 803, 854, 913 et 3610 de juin à juillet 2005.

Pétange, 8 juin 2005.
Emile BECKER.



Parc PARADISIO

PHOTO 71-31

Depuis 2004, un petit train dénommé "Pinnawala Express" parcourt le célèbre parc Paradisio de Cambron-Casteau. La traction des trois baladeuses est assurée par une fausse locomotive vapeur 2-2-0, équipée d'un moteur Diesel et construite en Angleterre par Severn Lamb LTD à Strassford on Avon. La longueur du circuit est de 1700 mètres.

Laurence VANDERHAEGEN.



Sur les traces du matériel ex-SNCB

La 6302 au Venezuela !

La 6302 appartenant à la firme italienne de travaux de voie *Francesco Ventura*, a quitté l'Italie pour aller s'installer définitivement en Amérique du Sud, au Venezuela précisément, où elle est dans un premier temps engagée sur un chantier de voies dans la région de Caracas. C'est la première fois qu'une locomotive ex-SNCB quitte l'Europe. Pour rappel, la 6302 fut acquise par *Francesco Ventura* en juin 2004, et fut utilisée jusqu'au milieu de 2005 en Calabre.



La 6302 après son débarquement au port vénézuélien de Porto Cabello, le 3 juin 2005.

Photo : VENTURA.

On se rappellera que la 9160 a été vendue en mai 2005 à la société italienne de travaux ferroviaires *Gleisfrei*. Depuis le milieu de l'année 2005, elle a repris son service, sans avoir pour autant été repeinte. Le 15 août 2005, elle se trouvait à Castel d'Ario. Julien MULPAS.





Le 11 août 2005, arrivée à Arezzo de l'automotrice ALe 056 137. Il s'agit de l'ex-137 Budd de la SNCB acquises par la LFI (Societa Ferroviaria Italiana) en 1998, entièrement modernisée et remise en activité en 1999 (voir EN LIGNES 40 page 43). Afin de se conformer à la réglementation italienne, les trois rames ont reçu une bande rouge entre les phares, dans laquelle a été inscrit le numéro.

L'ex. 7103 de la SNCB est également exilée en Italie, où elle est utilisée depuis 2002 par la société de travaux de voie Construzioni Linee Ferroviarie (numérotée CLF 25) (voir EN LIGNES 52 page 46). Le 15 août 2005, elle se trouvait garée dans la gare de Merano. Julien Mulpas.



Radiations

L'année 2005 s'est terminée avec la mise hors exploitation de deux machines :

- le 22 novembre, la 8247 d'Antwerpen-Noord (vendue à ICF);
- le 18 décembre, la 5536 de Kinkempois (avarie au moteur Diesel).

Durant l'année écoulée, la SNCB a pris livraison des 14 dernières machines de la série 77/78 (7857 à 7870).

Au total, 25 locomotives auront été radiées en 2005, dont 24 dans le seul parc

Diesel (5524, 5536, 6224, 6235, 6307, 7339, 7344, 7345, 7347, 7348, 7369, 7372, 7247, 8249, 8431, 8441, 9105, 9116 (remise en service, voir page 21), 9119, 9122, 9125, 9140, 9142 et 9154), et une seule dans le parc électrique (1603). Un type d'engins a totalement disparu du réseau : la série 84.

Que nous réserve 2006 ? Aucune livraison d'engins neufs n'interviendra. Tout comme en 2005, l'année devrait être

assez calme sur le plan des réformes. Seuls les locomotives avariées des séries anciennes risquent d'être réformées (52, 53, 54, 55, 73, 82 et 91).

En traction électrique, la réforme accidentelle de la 2302 n'était toujours pas encore intervenue au moment de boucler ce numéro.

L'accalmie dans les réformes nous permet de rattraper quelque peu le retard pris dans la publication des fiches de radiation.

6273

Livraison à la SNCB : 25-11-1964

Numérotation : 212.173 : 25-11-1964
6273 : 01-01-1971

Dépôts successifs : Jemelle : 25-11-1964
St. Ghislain : 21-04-1965
Monceau / Charleroi-Sud : 30-09-1991

Mise hors exploitation : 14-12-2003

Livrées successives : vert 1970 : 05-01-1978

PHOTO 71-32 *Viane-Moerbeke, 16 juin 1983.*
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



6286

Livraison à la SNCB : 08-02-1966

Numérotation : 212.186 : 08-02-1966
6286 : 01-01-1971

Dépôts successifs : Schaerbeek : 08-02-1966
Kortrijk : 27-09-1968
St. Ghislain : 01-06-1987
Monceau / Charleroi-Sud : 30-09-1991

Mise hors exploitation : 14-12-2003

Livrées successives : vert 1970 : entre 1975 et 1976
jaune : 29-07-1983

PHOTO 71-33 *Okegem, 15 septembre 1982.*
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



6287

Livraison à la SNCB : 24-02-1966

Numérotation : 212.187 : 24-02-1966
6287 : 01-01-1971

Dépôts successifs : Schaerbeek : 24-02-1966 ⇨ Kortrijk :
09-08-1984 ⇨ St. Ghislain : 05-1987 ⇨ Monceau /
Charleroi-Sud : 30-09-1991 ⇨ Kinkempois : 01-05-1999

Mise hors exploitation : 14-12-2003 (++ : 02/05)

Livrées successives : vert 1970 : entre 1975 et 1976
jaune : 09-08-1982

PHOTO 71-34 *Zingem, 5 décembre 1983.*
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



6289

Livraison à la SNCB : 02-03-1966

Numérotation : 212.189 : 02-03-1966
6289 : 01-01-1971

Dépôts successifs : Schaerbeek : 02-03-1966 ⇨
Dendermonde : 25-05-1968 ⇨ Hasselt : 14-12-1971 ⇨
Dendermonde : 15-01-1981 ⇨ Haine-St. Pierre : 31-12-1981
⇨ Monceau : 03-06-1984 ⇨ Kinkempois : 01-06-1986

Mise hors exploitation : 14-12-2003,
vendue au PFT en août 2005

Livrées successives : livrée verte transitoire : entre 1970 et 1975

PHOTO 71-35 Hasselt, 15 octobre 1977.
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



6298

Livraison à la SNCB : 25-04-1966

Numérotation : 212.198 : 25-04-1966 - 31-12-1970
6298 : 01-01-1971 - 14-12-2003

Dépôts successifs : Kortrijk : 25-04-1966
Merelbeke : 05-01-1986
Hasselt : 01-06-1986
Antwerpen-Noord : 15-12-2002

Mise hors exploitation : 14-12-2003

Livrées successives : vert 1970 : entre 1973 et 1974
jaune : 17-12-1981

PHOTO 71-36 Zedelgem, 22 mai 1981.
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



6301

Livraison à la SNCB : 09-05-1966

Numérotation : 212.201 : 09-05-1966
6301 : 01-01-1971

Dépôts successifs : Merelbeke : 09-05-1966 ⇨ Aalst :
12-06-1973 ⇨ Merelbeke : 03-06-1984 ⇨ Kortrijk : 01-06-1986
⇨ Merelbeke : 29-05-1990

Mise hors exploitation : 14-12-2003

Livrées successives : jaune : 07-03-1988

PHOTO 71-37 Beert-Bellingen, 11 septembre 1982.
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



6303

Livraison à la SNCB : 24-05-1966

Numérotation : 212.203 : 24-05-1966
6303 : 01-01-1971

Dépôts successifs : Schaerbeek : 24-05-1966
Merelbeke : 05-1990

Mise hors exploitation : 14-12-2003

Livrées successives : vert 1970 : 04-1973
jaune : 24-03-1983

PHOTO 71-38 Melle, 8 mars 1982.
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



6314

Livraison à la SNCB : 22-08-1966

Numérotation : 212.214 : 22-08-1966 - 31-12-1970
6314 : 01-01-1971 - 14-12-2003

Dépôts successifs : Haine-St. Pierre : 22-08-1966
Ath : 27-09-1978
Monceau / Charleroi-Sud : 31-09-1991

Mise hors exploitation : 14-12-2003

Livrées successives : à toujours été habillée de la livrée verte simplifiée

PHOTO 71-39 *Iddergem, 10 mai 1982.*
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



6322

Livraison à la SNCB : 22-09-1966

Numérotation : 212.222 : 22-09-1966
6322 : 01-01-1971

Dépôts successifs : Haine-St.-P. : 22-09-1966
Kortrijk : 22-12-1975
Merelbeke : 31-05-1987
INFRA (Kinkempois) : 16-06-2002

Mise hors exploitation : 14-12-2003

Livrées successives : vert 1970 : 03-1978
jaune : 15-10-1986

PHOTO 71-40 *Zingem, 5 décembre 1983.*
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



7306

Livraison à la SNCB : 12-11-1965

Numérotation : 273.006 : 12-11-1965
7306 : 01-01-1971

Dépôts successifs : Monceau / Charleroi-Sud : 12-11-1965

Mise hors exploitation : 14-12-2003

PHOTO 71-41 *Atelier Central de Luttre, 16 février 1995.*
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



7310

Livraison à la SNCB : 15-12-1965

Numérotation : 273.010 : 15-12-1965
7310 : 01-01-1971

Dépôts successifs : Monceau / Charleroi-Sud : 15-12-1965

Mise hors exploitation : 14-12-2003,

PHOTO 71-42 *Ham-sur-Sambre, 15 mai 1980.*
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



7311

Livraison à la SNCB : 23-12-1965

Numérotation : 273.011 : 23-12-1965
7311 : 01-01-1971

Dépôts successifs : Monceau / Charleroi-Sud : 23-12-1965
Merelbeke : 01-07-2001

Mise hors exploitation : 14-12-2003

PHOTO 71-43 *Châtelet, 18 novembre 1985.*
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



7313

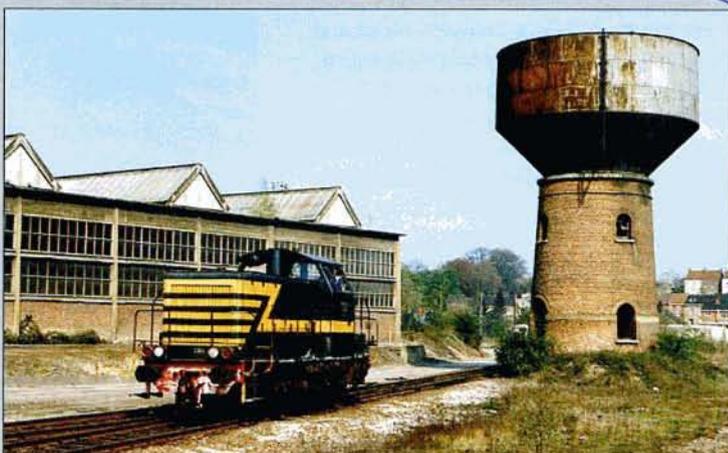
Livraison à la SNCB : 10-01-1966

Numérotation : 273.013 : 10-01-1966
7313 : 01-01-1971

Dépôts successifs : Monceau / Charleroi-Sud : 10-01-1966

Mise hors exploitation : 14-12-2003

PHOTO 71-44 *Atelier de Monceau, 22 avril 1994.*
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



7314

Livraison à la SNCB : 18-01-1966

Numérotation : 273.014 : 18-01-1966
7314 : 01-01-1971

Dépôts successifs : Monceau / Charleroi-Sud : 18-01-1966

Mise hors exploitation : 14-12-2003

PHOTO 71-45 *Melle, 8 mars 1982.*
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



7316

Livraison à la SNCB : 13-02-1966

Numérotation : 273.016 : 13-02-1966 - 31-12-1970
7316 : 01-01-1971 - 14-12-2003

Dépôts successifs : Monceau / Charleroi-Sud : 18-01-1966

Mise hors exploitation : 14-12-2003

PHOTO 71-46 *Atelier Central de Luttre, 16 février 1995.*
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



L1 Halle - Bruxelles

La gare de Halle a enfin reçu les escalators qui desservent les voies 1 à 5 ; pour parachever la gare, il reste à garnir les bétons qui forment l'armature du tunnel et placer le mobilier de quai...

Entre Forest-Midi et Bruxelles-Midi, les deux voies de la ligne 96 N sont posées depuis les quais de Forest-Midi jusqu'au pont de la rue du Charroi. Au-delà, la plate-forme bétonnée est terminée.

Le viaduc de 435 mètres qui permettra aux trains TGV empruntant la ligne 96 N d'atteindre le terminal Thlays/Eurostar a reçu son dernier caisson le 4 novembre. Il reste maintenant à poser les voies et électrifier l'ensemble, ce qui devrait être fait pour la fin de 2006; la mise en service de ce tronçon de trois kilomètres permettra de gagner trois minutes entre Bruxelles et la frontière française.

L2 - Bruxelles - Liège

Bruxelles - Leuven

Les terrassements dans le quadrilatère de Bruxelles-Nord se poursuivent; l'ouvrage d'art qui permettra aux trains venant de la gare voyageurs de Schaerbeek de se diriger vers la ligne 50 est terminé; la plate-forme des deux nouvelles voies de la ligne 36N est en cours d'aménagement entre le quadrilatère et le viaduc surplombant les faisceaux voyageurs de Schaerbeek.

Cet imposant viaduc, qui compte cinq travées de poutrelles en béton précontraint, deux travées métalliques et un bowstring, est terminé en ce qui concerne le génie civil. La pousse du bowstring, construit à même le viaduc, a eu lieu le week-end du 28-29 octobre. Pour rappel, cet élément de 136 mètres de long, a coûté 4,25 millions d'euros et permettra le passage des deux nouvelles voies de la ligne 36N au-dessus de la ligne 25 et de la voie A de la ligne 36.

Entre Diegem et Herent, les quatre voies - deux voies de la ligne 36 N encadrées par deux voies de la ligne 36 - sont opérationnelles; les voies de la ligne 36N de Zaventem à Herent ont été mises en service le 4 décembre 2005, ce qui achève les grands travaux liés au

Entre Schaerbeek et Bruxelles-Nord, les terrassements des futures voies TGV a commencé; elles prendront place entre la ligne 28, où passe un train IC vers Amsterdam, et la voie 15 de la gare voyageurs.
Christian DOSOGNE, 3 novembre 2005.



Vue générale du viaduc vers la gare du Midi. Les tabliers parallèles sont en place; il reste à poser les voies et électrifier l'ensemble, ce qui devrait être achevé en décembre 2006. Bruxelles-Midi, 10 janvier 2006.
Baudouin DIEU.

quadruplement des voies entre Schaerbeek (exclu) et Leuven. La vitesse de référence de la ligne 36 est déjà portée à 160 km/h (vitesse définitive), tandis que la vitesse de la ligne 36N reste limitée à 120 km/h jusqu'en mars 2006, après stabilisation de la voie. Il reste encore à parachever les points d'arrêt et les équiper de signalétique et mobilier adéquats. Le service des trains se base, jusqu'au changement d'horaires de décembre 2006, sur la mise à disposition de deux voies sur les quatre; il est

prévu, en 2006, d'importants travaux pour l'installation du système européen de gestion du trafic ferroviaire ERTMS qui permettra la parcourabilité de la ligne à 200 km/h.

Le 8 décembre, la "courbe de Nossegem", qui permet aux trains venant de Leuven d'atteindre directement l'aéroport, a été inaugurée par les dirigeants du groupe SNCB; un spectacle mené " tambour battant " a été présenté dans la courbe même...



Le dimanche 11 décembre, les premiers trains ont emprunté le nouvel itinéraire; pour rappel, deux relations autrefois limitées à l'aéroport national - St-Ghislain/Quévy - aéroport et De Panne - aéroport - ont été prolongées jusque Leuven, proposant ainsi sur ce nouveau tronçon une desserte bi-horaire. A l'intention de son personnel, *Infrabel* avait organisé un parcours Leuven - aéroport dans une rame à deux niveaux, suivi d'un "baptême de l'air", où 600 invités ont été répartis dans 7 avions Avro de SNBA.

Cette nouvelle liaison permet un gain de temps appréciable - de 15 à 40 minutes - pour tous les voyageurs qui viennent de l'est de la Belgique et du Limbourg et qui se rendent à l'aéroport.

Entre Herent et Leuven, dans la ligne 36, les tabliers du pont sur le canal de Mechelen sont tous deux remplacés; la future courbe de raccord vers la ligne 35 se dessine, avec la mise en place des ponts-bacs sur les piles. Cette courte antenne sera à voie unique, avec aiguillages d'accès et liaisons voie A/voie B de part et d'autre. L'infrastructure sera prête en mars 2006; il restera alors à poser voies et caténaires, de sorte que l'ensemble soit prêt pour le changement de service de décembre 2006. Les trains directs Hasselt - Aarschot - Bruxelles n'auront plus alors à effectuer un changement de front à Leuven.

En gare de Leuven même, les voies 7 et 8 sont hors service jusqu'en décembre 2006, pour faciliter la construction de la structure métallique qui prendra place au-dessus des voies 5 à 9. Viendra ensuite le tour des voies 5 et 6 qui seront équipées de nouveaux quais, voies et caténaires. Les travaux se termineront en gare de Leuven par le remplacement du gril "Blauwputbrug" et le prolongement des quais 5 à 9 côté Bruxelles; ces travaux sont prévus vers la mi-2007.

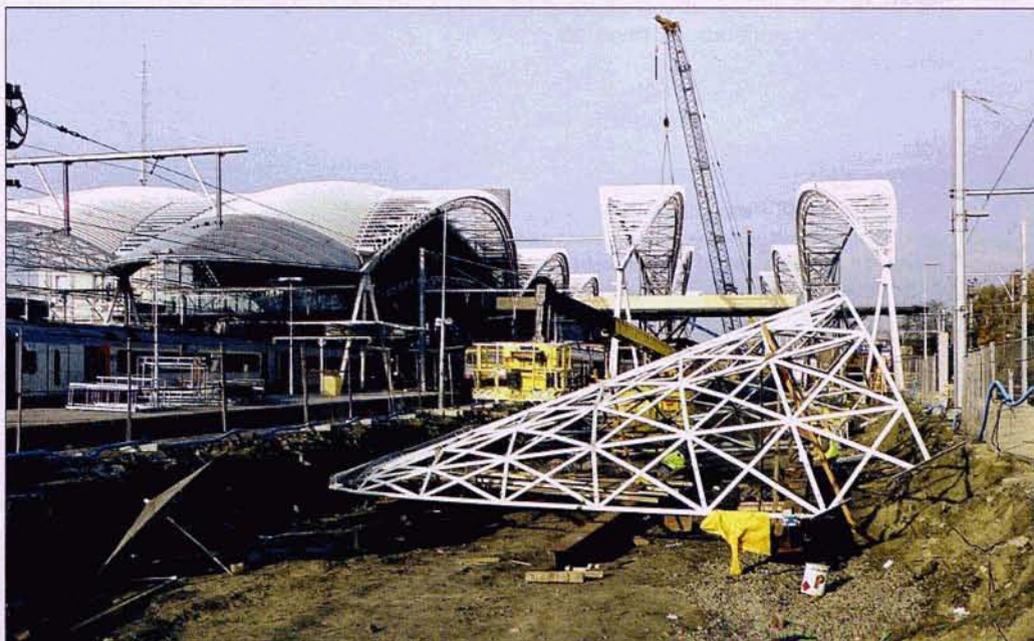
D'autre part, la Direction vient de décider de rectifier le tracé de la ligne 35 à l'entrée de Leuven; celui-ci, actuellement limité à 40 km/h et tracé via le faisceau M depuis 1981, reprendra son tracé initial avec augmentation de la vitesse. Les travaux sont programmés dans le courant de 2006.

Les voies A et B de la gare latérale côté Bruxelles ainsi que le faisceau voyageurs y adossé sont en service; il reste à construire la voie C, dont l'assiette est actuellement utilisée comme piste cyclable... entre le quai et les nombreux ateliers à vélos!

En gare de Leuven, la halle de métal et de verre prend forme au-dessus des voies 5 à 8. Ici, les travaux liés au passage du TGV sont virtuellement terminés. Baudouin DIEU, 8 décembre 2005.



Le tablier principal du viaduc de Schaerbeek est en forme de bowstring, semblable à ceux de Halle, Leuven et Luchtbal. Il a été construit à même l'emplacement définitif, opération réalisée durant le week-end des 29 et 30 octobre 2005. Ci-dessus : une automotrice assurant la liaison vers l'Aéroport de Bruxelles-National vient de passer au-dessus des lignes 25 et 27 et sous la future ligne 36N. Ci-dessous, passage d'un ICE vers Köln sur la ligne 36. Christian DOSOGNE, 1er janvier 2006.



Liège-Guillemins

Les travaux de construction de la charpente métallique se poursuivent; la troisième opération de poussage a eu lieu les nuits du 26 au 28 octobre dernier. Pour rappel, cette charpente sera composée de 39 arcs assemblés sur une plate-forme provisoire par tranche de 5. Lorsque chaque tranche est réalisée, un poussage de l'ensemble est effectué, de telle sorte que, à la fin de l'opération, les 6500 tonnes d'armature se trouvent à leur emplacement définitif. Pour la première fois, cette opération s'est déroulée de nuit, l'ensemble devant passer au-dessus des caténaires. Au total, sept poussages seront nécessaires pour mettre en place 35 des 39 arcs de la charpente ; les deux derniers seront construits directement à leur emplacement définitif.

L3 Liège - frontière allemande

A Chênée, la nouvelle bifurcation qui permettra à la ligne nouvelle de se détacher de la ligne 37 est achevée.

Les travaux de construction de la base de Ayeneux, à la sortie nord du tunnel de Soumagne, sont terminés, de telle sorte que cette installation sera opérationnelle dès le mois de février. Pour rappel, c'est de cette installation que partiront les différents trains de travaux chargés de la pose de la superstructure (voie, caténaire, signalisation) entre Chênée et Hergenrath. Environ 80 agents seront occupés sur cette base, qui comprend un faisceau de cinq voies. Dès le 15 février, le ballastage du tunnel de Soumagne débutera par des moyens routiers; suivra ensuite la pose des traverses et des rails pour permettre la jonction avec la base de travaux.

Au-delà de Ayeneux vers Welkenraedt, les travaux de génie civil ne sont pas encore terminés; dès leur achèvement, la superstructure sera posée, mais selon une méthode fondamentalement différente que celle pratiquée sur les L1 et L2. Nous y reviendrons dans un prochain numéro.

Baudouin DIEU.

➤ *Le poussage de la voûte de la gare des Guillemins se poursuit; actuellement, 15 travées ont été assemblées et 5 sont en construction. Liège-Guillemins, 8 décembre 2005. Baudouin DIEU.*

➔ *Vue générale de la gare des Guillemins prise de la colline de Cointe le 8 décembre dernier. On aperçoit les poutrelles servant à la pousse de la charpente. Baudouin DIEU.*



Depuis le 11 décembre 2005, la courbe de Nossegem vers l'Aéroport de Bruxelles-National est en service. Le 2 janvier, l'IR i 3608 en provenance de De Panne emprunte la courbe en direction de Landen. L'automotrice vient de passer à côté des balises de la fameuse piste 02 de l'aéroport.
Christian DOSOGNE.



L5 Antwerpen - - frontière néerlandaise

La voie est complètement posée entre Antwerpen et la frontière hollandaise, y compris les installations dans la nouvelle gare de Noorderkempen et dans le tunnel de la jonction Nord-Sud. Le déroulage de la caténaire est terminé et le pendulage a été effectué en décembre et janvier.

Le problème actuel est celui lié à la signalisation; en effet la ligne sera équipée du système européen ERTMS niveau 2, et sa mise au point laborieuse pourrait entraîner un retard dans la mise en service de la ligne, ce qui n'est pas confirmé aujourd'hui. D'importants travaux sont néanmoins programmés entre mars et juin, avec essais à la clé.

La courbe de raccord, qui permet un approvisionnement direct de la ligne nouvelle depuis la base de travaux d'Antwerpen-Noord, a été démontée entre le 9 et le 13 janvier; pour accéder à la ligne, les trains doivent maintenant emprunter le complexe de voies de Luchtbal, avec mesures de sécurité appropriées.

La vérification de la conformité des paramètres voies et caténaires aura lieu avec les voitures françaises " Lucie " et " Vulcain ", entre le 30 janvier et le 8 fé-

Le 10 décembre, le train de mesure B-Telecom a parcouru la LGV 5. La voiture de mesure 00801 accompagnée de deux voitures-couchettes du type I6, était encadrée par les 5309 et 5201. La rame passe sous le sas de commutation de tension à Ekeren. A droite on voit la ligne 27A se dirigeant vers le triage d'Antwerpen-Noord. Notons au passage que ROCO sortira cette année les 52-53-54 cabines flottantes en HO.



Le train d'essai B-Telecom parcourt la ligne de jonction aujourd'hui désaffectée, entre la base d'Antwerpen-Noord et la ligne nouvelle le 10 décembre 2005. Koen MONTE.

vrier 2006. Les premiers essais de montée en vitesse sont programmés entre le 17 février et le 15 mars, à l'aide d'une rame TGV Réseau.

Il restera alors à procéder au nettoyage complet de la ligne, à l'enlèvement de la

signalisation de chantier, etc. Il est prévu que la remise de la ligne par TUC-Rail à *Infrabel* ait lieu le 1er juillet. Officiellement, les travaux de la L5 seront alors terminés, pour une exploitation maintenant annoncée pour le 1er avril 2007.



LES VOITURES WEGMANN DES CFL

Après quarante d'ans d'existence, les dernières voitures Wegmann des CFL terminent leur carrière. Apparues au milieu des années soixante, ces voitures ont largement contribué au renouveau du matériel roulant entamé au milieu des années cinquante, et auront ainsi grandement marqué l'histoire de ce réseau.

Lors de leur création le 14 mai 1946, les CFL se retrouvèrent à la tête d'un parc de voitures disparates, d'origines et de types très divers. Au 31 décembre 1946, l'effectif comprenait 283 voitures et fourgons, dont 67 étaient garés hors service. La plupart provenait de la DRG, des anciens réseaux Prince Henri et Alsace-Lorraine, et de voitures prises en location auprès de la SNCF. Les autres émanaient des réseaux autrichien, tchèque, hongrois, polonais et roumain.

Pour renforcer ce parc ancien et cosmopolite, les CFL commandèrent en 1949 dix nouvelles voitures à bogies pour trains rapides chez *Carel-Fouché* en France. A la même date, les CFL mirent en service les dix autorails *De Dietrich* Z 101 à 110, accompagnés de six remorques RZ 1001 à 1006 (quatre supplémentaires RZ 1007 à 1010 furent livrées en 1956), et dix autorails *Uerdingen* à deux essieux (*Schienebus*) Z 151 à 160 accompagnés de dix remorques RZ 1051 à 1060. L'ensemble de ces véhicules permit de rajeunir le parc et de renvoyer en France les voitures louées. En outre, quelques voitures d'origine étrangère retournèrent dans leurs pays, tandis que certaines voitures émanant du réseau Prince Henri revinrent d'Allemagne à l'issue d'échanges.

A la fin de l'année 1954, le parc com-

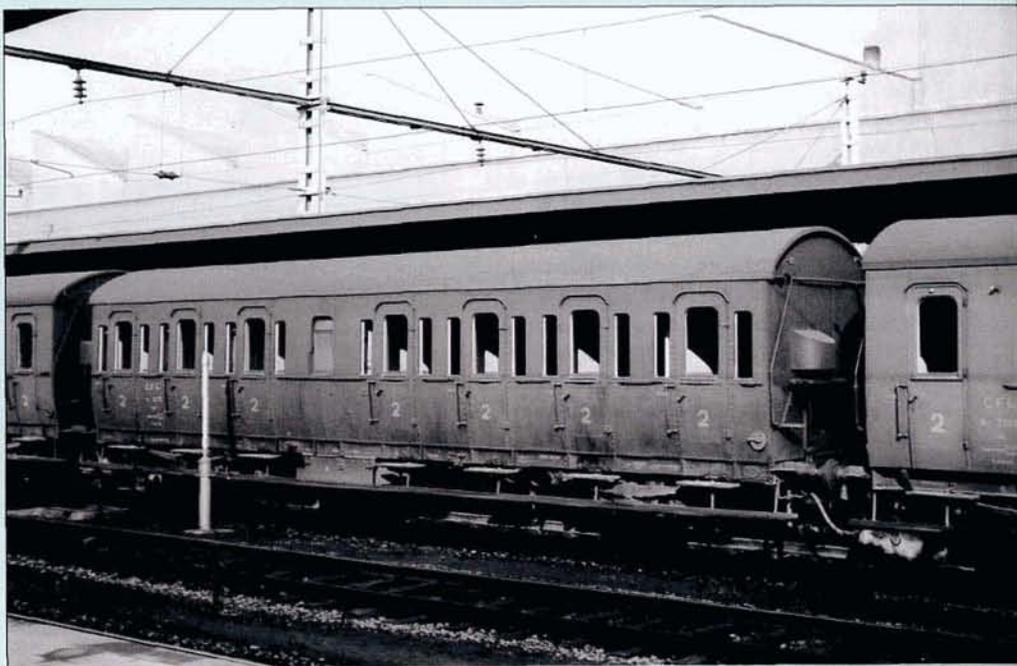


PHOTO BD-218 La voiture de seconde classe à deux essieux 3275 faisait partie des voitures cédées par la DR aux CFL après la guerre. Elle fut construite par Linke-Hoffman en 1923, et fut retirée du service en 1965. Luxembourg, 11 avril 1958. Bruno DEDONCKER, collection PFT.

prenait 212 voitures et 34 fourgons, dont l'origine était la suivante :

- 128 voitures ex. DRG;
- 51 voitures ex. Prince Henri;
- 16 voitures SNCF (ex. réseau Alsace-Lorraine);
- 2 voitures ex. polonaises (PKP);
- 2 voitures ex. hongroises (MAV);
- 3 voitures d'origine inconnue;
- 10 voitures Carel-Fouché;
- 17 fourgons ex. DRG;
- 11 fourgons ex. Prince-Henri;
- 5 fourgons polonais (PKP);
- 1 fourgon hongrois (MAV).

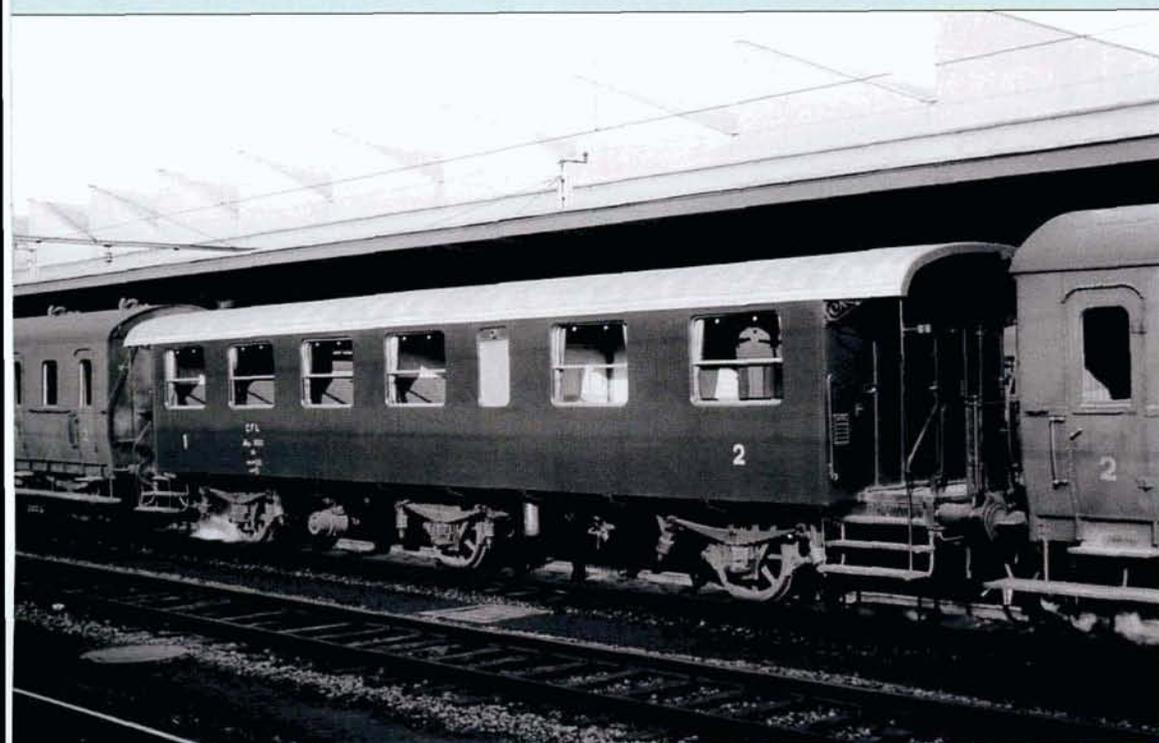


PHOTO BD-219

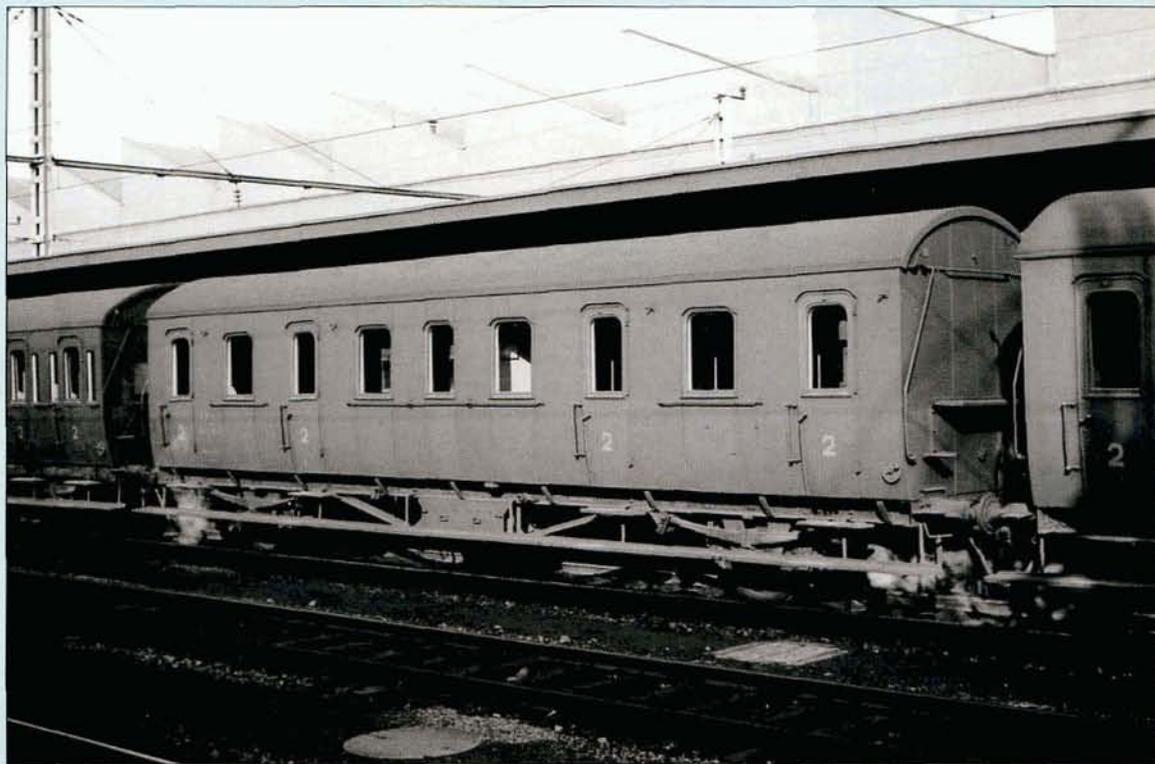
En 1913, le réseau Prince Henri commanda chez *Uerdingen* un lot de 35 voitures à trois essieux à plate-forme ouverte. Elles furent livrées de 1915 à 1916 et numérotées 424 à 440 (voitures C), 710 à 718 (voitures AB) et 751 à 752 (voitures B). Cette photo montre la voiture 2032 CFL, incorporée dans une rame de voitures des plus diverses. Il s'agit de l'ex-716 Prince Henri recarosée et modifiée en AB. Elle fut mise hors service en 1963.

Luxembourg, 11 avril 1958. Bruno DEDONCKER, collection PFT.

PHOTO BD-220

La voiture CFL 3268 de seconde classe. D'origine allemande, elle fut construite en 1923 par MAN et fut réformée en 1965.

Luxembourg, 11 avril 1958.
Bruno DEDONCKER, collection PFT.



A cela, il faut ajouter les 20 autorails et les 17 remorques, renforcés en 1956 par l'arrivée des huit nouveaux autorails doubles *Westwaggon* Z 201 à 208, d'un autorail *Uerdingen* Z 161 avec remorque RZ 1061, et des remorques *De Dietrich* RZ 1007 à 1010.

Les voitures Wegmann

En 1964 se posa la question du remplacement des dernières voitures anciennes toujours en service sur le réseau. Après réflexion, il s'avéra que la voiture allemande pour trafic local du type Bnb 719 de la DB - la

fameuse "*Silberling*" ("poisson d'argent") en inox - était la mieux adaptée pour les services à assurer. C'est ainsi que les CFL commandèrent le 27 avril 1964 une série de 25 voitures semblables, de seconde classe (B). Elles furent construites par *Wegmann* à Kassel sous licence DB. Les bogies furent livrés par *Klöckner-Humboldt-Deutz*. Le prix par voiture s'élevait alors à 2,572 millions de francs. Toutes furent livrées dans le courant de 1965.

Dans le but d'éliminer définitivement les dernières voitures à deux et trois essieux, les CFL passèrent commande

le 25 avril 1966 d'une seconde tranche de 35 voitures *Wegmann*. Celles-ci étaient toutefois réparties en trois types : 13 B, 9 AB et 13 BD (A = première classe, B = seconde classe, D = compartiment fourgon).

Grâce à ce renouvellement du parc, les CFL purent réformer en bloc le 28 juillet 1967 les 50 dernières voitures anciennes ainsi que 11 fourgons. Il ne subsistait alors plus qu'une seule rame de vieilles voitures, encore utilisée jusqu'en septembre 1967 sur une relation Luxembourg - Rodange et retour. A la fin de 1967 le parc était réduit à 87 voitures :

PHOTO BD-221

La voiture pour train rapide 2010 de seconde classe des CFL, d'origine allemande, est accouplée à une voiture internationale du type I1 de la SNCB; elles sont incorporées dans une rame assurant les express Luxembourg - Liège-Guillemins. La 2010 fut radiée en 1968. Ces quatre photos donnent un petit aperçu de ce qu'était le parc de voitures des CFL avant l'arrivée des *Wegmann*.

Luxembourg, 11 avril 1958.
Bruno DEDONCKER, collection PFT.





PHOTO 71-47

Dans la seconde moitié des années cinquante, la DB étudia un nouveau type de voitures destiné à remplacer le matériel ancien datant d'avant-guerre utilisé pour le trafic local. Après la construction de 12 véhicules prototypes, elle commanda en plusieurs tranches successives de 1959 à 1977 près de 5000 voitures. Elles avaient la particularité d'avoir une caisse de construction légère, revêtue de tôles en inox, ce qui leur valut le surnom de "Silberling" (Poisson d'Argent). Les Wegmann des CFL sont calquées sur ces voitures.

Ici, une Silberling garée à Wanne-Eikel Hbf, le 2 avril 1978.

Jean-Luc VANDERHAEGEN.

- 60 voitures *Wegmann*;
- 10 voitures express *Carel-Fouché*;
- 9 voitures express anciennes (années 1930-1939);
- 8 nouvelles voitures *De Dietrich*. Ces dernières furent commandées en 1966 dans le but d'éliminer les 9 voitures express d'avant-guerre (radiées de 1968 à 1969). Construites par *De Dietrich*, elles étaient du type UIC de la SNCF.

Contrairement aux "Silberlink" allemandes, la caisse des voitures CFL n'était

pas en inox, mais en acier à haute résistance au cuivre, permettant de les alléger et de lutter contre la corrosion. Elles avaient une longueur totale de 26,4 m et de 26,1 m pour la caisse seule. La largeur de la caisse était de 2,858 m à l'extérieur, et 2,725 à l'intérieur. Leur masse à vide était de seulement 28,5 t. Les bogies *Minden-Deutz* du type léger ne pesaient que 4,5 t.

Les voitures comportaient trois compartiments : un grand au centre et deux petits à chaque extrémité. L'accès se fai-

sait par deux larges plates-formes comportant des portes à deux vantaux, pliantes, équipées d'un dispositif électropneumatique de fermeture automatique.

En raison du faible poids de la caisse et du nombre élevé de voyageurs pouvant être transporté, la voiture était munie d'un dispositif de freinage s'adaptant automatiquement à la charge. La caisse était pesée par l'intermédiaire des traverses danseuses des bogies, agissant sur des valves de pression.

PHOTO BD-222 Une rame de voitures *Wegmann* neuves en gare de Luxembourg en mai 1965. En tête : la voiture B 2101. La parenté avec la voiture allemande *Silberling* ci-dessus est évidente.
Bruno DEDONCKER, collection PFT.



Le chauffage était assuré par circulation d'eau. Celle-ci était chauffée dans un échangeur de chaleur, soit par de la vapeur, soit par le courant électrique de la ligne train.

L'aménagement des compartiments était à couloir central. Les banquettes à deux places se faisaient face; elles étaient recouvertes de similicuir de couleur bleue en seconde classe et, en première classe, de tissu de couleur rouge (teinte qui tourna au rose en fin de carrière tant le tissu était usé...). Le nombre de places assises s'établissait pour chaque type de voiture comme suit :

- voitures B : 96;
- voitures AB : 96 (24 A et 72 B);
- voitures BD : 72.

Une toilette était disposée à chaque extrémité de la voiture.

Originellement, elles portaient les numéros CFL et UIC suivants :

- voitures B : CFL 2101 à 2138,
UIC 51 82 22 10331 à 368;
- voitures AB : CFL 2161 à 2169,
UIC 51 82 32 10320, 321, 311 à 319;
- voitures BD : CFL 2181 à 2193,
UIC 51 82 82 10381 à 393.

Au fil du temps, l'aménagement de plusieurs voitures fut modifié, parfois



PHOTO-THEME 70 Une rame de voitures Wegmann en couleur d'origine, assure un train Luxembourg - Troisvierges. Colmarberg, 18 février 1984.
Jean-Luc VANDERHAEGEN.

même plusieurs fois. En fin de carrière, le parc se subdivisait de la manière suivante :

- 43 voitures Bt;
- 12 voitures ABDt;
- 2 voitures ABt;

- 2 voitures D fourgons vélos (voir plus loin);

- 1 voiture BR (Bar-restaurant - voir plus loin).

Le "t" indique qu'il s'agit de voitures à couloir central.

PHOTO 71-48 Encore une composition typique : une rame de quatre Wegmann tractée par la 1601. Le train 1720 Troisvierges - Luxembourg, est photographié dans les environs de Maulusmülhe, le 2 août 1980.
Pierre HERBIET.





PHOTO-THEME 70 *En service régulier, les voitures Wegmann ont été remorquées par un grand nombre d'engins de traction différents, non seulement des CFL, mais également d'autres réseaux. Ici, le train régional 6949 Luxembourg - Belvaux-Soleuvre est au crochet de la 181 224-7 de la DB. Berchem, 26 septembre 1980.*

Jean-Luc VANDERHAEGEN.

PHOTO 71-49 *Le 28 mai 1985, les 909 et 914 assurent la traction d'un train spécial composé d'une longue rame de voitures Wegmann. Le convoi arrive à Goebelsmülhe.*

Pierre HERBIET.



A leur livraison, toutes les voitures étaient limitées à 120 km/h. La vitesse de 26 *Wegmann* fut par la suite relevée à 140 km/h (16 B + 4 AB + 6 ABD).

Leurs numéros UIC devinrent à ce moment les suivants :

- 50 82 32 40414, 415, 417 et 418 pour les 4 AB aptes à 140 km/h;
- 50 82 22 10331, 333 à 343, 336 à 355, 359, 361, 368 à 370 pour les 27 B aptes à 120 km/h;
- 50 82 22 40432, 444, 445, 456 à 458, 460, 462 à 467, 471 à 473 pour les 16 B aptes à 140 km/h;
- 50 82 81 10380 et 381 pour les 2 ABD aptes à 120 km/h;
- 50 82 81 40482 à 487 pour les 6 ABD aptes à 140 km/h;
- 50 82 82 10390 à 394 pour les 5 BD aptes à 120 km/h.

Les voitures aptes à 140 km/h étaient autorisées à circuler sur les réseaux CFL, SNCB, DB, SNCF, NS, CFF, FS, ÖBB et DSB. Les voitures aptes à 120 km/h étaient autorisées sur les réseaux CFL, SNCB, DB et SNCF (pour certaines).

Par la suite, l'ensemble des 60 voitures fut autorisé à 140 km/h.

Dans la seconde moitié des années 1990, trois *Wegmann* furent transformées.

La première fut modifiée en voiture-restaurant : il s'agit de la célèbre voiture



Le 9 août 1980, la 802 manoeuvre une rame de voitures *Wegmann* en gare de Luxembourg.
Pierre HERBIET.

"Rendez-Vous" du GAR (numéro UIC 51 82 8440 457-2), sortie de transformation le 1er août 1995. Elle arborait initialement une livrée grise avec des bandeaux et les inscriptions en brun-rouge. En 2004, elle ressortit modernisée dans une nouvelle décoration crème avec une bande et les inscriptions en rouge.

Les deux autres voitures furent modifiées en fourgons pour le transport de

vélos. La première fut transformée consécutivement à un accident, ressortit d'atelier le 1er mai 1996 (numéro UIC 51 82 9240 001-8). Elle arborait une livrée bleu/jaune. La seconde est sortie de transformation le 1er mai 1997 (numéro UIC 51 82 9240 002-6), avec la même robe que la première. Au printemps 2004, elle reçut une nouvelle décoration crème avec bandeaux bordaux.

PHOTO-THEME 70 L'IR 137 Liège-Guillemins - Luxembourg composé de trois *Wegmann*. Pousseur, 22 août 1984.

Pierre HERBIET



Ces trois voitures furent incorporées non seulement dans le "Luxembourg Blankenberge Express", mais également dans un grand nombre de trains spéciaux organisés pour des événements très diversifiés. Elles devinrent pratiquement inséparables.

Pour redonner une image plus moderne du réseau, les CFL décidèrent en 1984, à l'occasion du 125^e anniversaire de l'arrivée du chemin de fer au Luxembourg, de repeindre les voitures Wegmann dans une nouvelle décoration à deux tons : vert pour la partie supérieure de la caisse (il s'agissait du même vert que la décoration d'origine) et crème pour la partie inférieure et la toiture. Progressivement, l'ensemble du parc revêtit la nouvelle robe.

Utilisations

La première voiture Wegmann fut présentée à la presse en gare d'Ettelbrück le 17 mai 1965.

Durant 40 ans, les Wegmann furent utilisées sur pratiquement toutes les lignes des CFL. Elles circulaient également au-delà des frontières, non seulement vers Athus, Arlon, Gouvy, Trier, Longwy, mais également sur la plupart des trains internationaux à destination de Liège et Liers.



Une Wegmann de seconde classe dans la nouvelle décoration bicolore, accouplée en queue de l'International 495 Maastricht - Basel, photographiée lors de son arrêt à Gouvy, le 6 août 1992. La composition de la rame est vraiment très réduite : un fourgon Dms SNCB, suivi de deux voitures suisses et d'une Wegmann en nouvelle décoration.
Henri CHAUVEHEID.

PHOTO-THEME 70 *L'homogénéité des rames de Wegmann fut interrompue durant quelques années, le temps que toutes les voitures soient repeintes dans la nouvelle livrée bicolore. Le 20 juin 1988, à l'occasion des festivités ayant trait au 150^e anniversaire de l'arrivée du rail à Liège, l'IR P 110 Luxembourg - Liège-Guillemins fut exceptionnellement remorqué par la 1603 au lieu d'une machine de la série 1800. Le train, composé de trois Wegmann, dont deux bicolores et une en livrée d'origine, quitte la gare de Vielsalm.*
Pierre HERBIET.





PHOTO-THEME 70 *L'IR P 116 Luxembourg - Liège-Guillemins vient de quitter la gare de Vielsalm et se dirige vers son prochain arrêt : Trois-Ponts. Rencheux, 9 mai 1987. La Wegmann du milieu arbore toujours sa robe d'origine.* Pierre HERBIET.

Occasionnellement, on a pu également les voir sur l'International (Basel) - Luxembourg - Amsterdam en été.

Durant la bonne saison, des *Wegmann* furent incorporées jusqu'en 2005 dans le "Luxembourg - Blankenberge Express". Le premier parcours de ce célèbre train fut mis en marche en 1978. A

ce moment, il ne comportait pas de *Wegmann*, car la rame était entièrement fournie par la SNCB. Ce n'est que par la suite que des *Wegmann* furent incorporées en renfort.

Avec le temps, le niveau de confort des *Wegmann* ne répondit plus aux exigences modernes. En 2002, les CFL envi-

sagèrent d'acquérir de nouvelles voitures à deux niveaux, non seulement dans le but de réformer les *Wegmann*, mais également pour pouvoir faire face à la croissance attendue du trafic voyageurs. C'est le 26 février 2003 que les CFL commandèrent une série de 85 voitures à *Bombardier*. Dès ce moment, les jours des *Wegmann* étaient comptés...

PHOTO-THEME 70

Le 23 juin 1987, un train spécial circula de Luxembourg à Antwerpen-Centraal. En fin d'après-midi, la 8247 transfère la rame de voitures Wegmann entre le faisceau Groenenhoek de Berchem et la gare d'Antwerpen-Centraal, pour le voyage du retour. Notons au passage que la 8247 a été mise hors exploitation le 22 novembre 2005, et vendue à IFB.

Pierre HERBIET.





PHOTO-THEME 70 Les voitures Wegmann étaient souvent incorporées en renfort sur les trains circulant entre Luxembourg et Liège. Ici, l'International 297 Amsterdam - Ancona, dont la rame est renforcée entre Liège-Guillemins et Luxembourg par une Wegmann, comprend des voitures de quatre réseaux : CFL, SBB-CFF-FFS, FS et SNCB. Honvelez, 11 juillet 1987.
Pierre HERBIET.

Diagramme des voitures Wegman dans leur décoration verte d'origine et dans la nouvelle robe à deux tons. EVH

EVH





PHOTO-THEME 70 Le 23 juin 1986, jour de la Fête nationale luxembourgeoise, le GAR organisa un train spécial entre Luxembourg et Ostende, remorqué par la 1820. La rame, intégralement composée de voitures Wegmann, passe le pont de la Meuse à Anseremme. Pierre HERBIET.

PHOTO 71-51 Le 6 mai 1986, une longue rame de voitures Wegmann fut utilisée pour assurer un train spécial entre Luxembourg et Aachen Hbf à l'occasion de la remise du prix "Charlemagne" décerné à la ville de Luxembourg, et dans lequel avaient pris place les personnalités. En tête, les 1805 et 1819, ici photographiées à la sortie du tunnel de La Brouck, sur la ligne 37 entre Liège et Verviers. Pierre HERBIET.



La première voiture à deux niveaux est arrivée au Grand-Duché le 16 octobre 2004. Un mois plus tard, trente voitures étaient livrées, et une rame fut déjà engagée en ligne, entraînant rapidement la mise hors service d'un premier lot de voiture Wegmann.

En février 2005, le parc de voitures ne comptait déjà plus que 15 Wegmann, pour 52 voitures à deux niveaux. Dès ce moment, elles n'étaient plus engagées que vers Longwy, étant donné que les voitures à deux niveaux ne sont pas autorisées sur le réseau français. Durant la saison touristique, le "Luxembourg Blankenberge Express" fut toujours assuré par une rame de Wegmann, dont la voiture "Rendez-Vous" et un fourgon vélo.

Au début du mois de mai 2005, 31 voitures acquises par la NEG furent transférées au triage d'Ehrang, situé au nord de Trier. Entretemps, douze de ces voitures ont été revendues à des amateurs allemands : six aux Eisenbahnfreunde Zollernbahn, e.V. (EFZ) à Tübingen (trois B, deux ABD et une AB), trois B au Unterländer Eisenbahnfreunde Heilbronn e.V. (UEH) et trois à la Albtal-bahn-Verkehrs-Gesellschaft (AVG) à Ettlingen (trois B). Plus tard, deux autres voitures rejoignent également Ehrang.



Un "Luxembourg-Blankenberge Express" d'avant-saison est composé, dans l'ordre, d'une voiture 16 A de la SNCB, d'un fourgon-vélo, de la voiture "Rendez-Vous" et d'une Wegmann B. Bruxelles-Schuman, le 6 mai 2001.

Christian VANHECK.

Les 21 et 22 septembre 2003, tous les trains CFL étaient accessibles gratuitement. Sur la ligne du Nord, les trains Luxembourg - Troisvierges étaient assurés par des rames tractées. Ici, un train se dirigeant vers Troisvierges arrive à Goebelsmülhe. Un fourgon-vélo se trouve en queue de la rame.

Michel HANSSSENS.





Une utilisation très courante des Wegmann : le renfort des IR Liège - Luxembourg. Aujourd'hui, quelques Wegmann sont toujours utilisées sur cette relation. Viaduc de Roanne-Coo, 3007 + 3001, 21 juillet 2004.

Michel HANSENS.

PHOTO-THEME 70 *Le 23 juin 2002, à l'occasion de la fête nationale luxembourgeoise, le GAR organisa un parcours spécial de Luxembourg à Welkenraedt, en faisant un crochet par Spa. La rame, formée de trois Wegmann dont la voiture "Rendez-Vous" et un fourgon-vélo, était remorquée par la 804. Passage du train à Esneux lors du retour vers le Grand-Duché.*

Pierre HERBIET.





PHOTO-THEME 70 ↑↓ *Les Wegmann au quotidien. Ci-dessus : le train 3358 Gouvy - Luxembourg à Pettingen, le 27 avril 1999. Ci-dessous : la 3001 en tête du train 3342 Luxembourg - Troisvierges à Lorentweiller, le 27 avril 1999. Alain DEFECHEREUX.*



Un sursis inattendu !

Avec la poursuite de la livraison des automotrices à double étage de la série 2200, les deux dernières rames, qui comprenaient chacune 6 voitures, furent finalement garées le 30 septembre 2005. L'ultime parcours régulier fut le train 7868 Luxembourg - Longwy et retour à vide.

Toutefois, huit voitures furent remises en service un mois plus tard :

- le 31 octobre 2005 deux voitures ABD et la voiture "Rendez-vous";
- le 6 décembre 2005 : trois voitures B, une voiture ABD et le fourgon-vélo 002.

Les voitures B et ABD sont depuis lors incorporées dans des trains de la relation Luxembourg - Liège.

La situation des Wegmann fin 2005 était la suivante :

- 33 voitures garées à Ehrang (dont 6 vendues au EFZ, 3 au UEH et 3 au AVG);
- 19 voitures garées hors service au Grand Duché;
- 8 voitures en service.

Le dimanche 6 novembre 2005, le GAR organisa un adieu aux voitures Wegmann. Une rame de six voitures, dont la voiture "Rendez-Vous", encadrées par les locomotives 1810 et 1604, assurèrent quatre trains réguliers sur la ligne Luxembourg - Troisvierges.

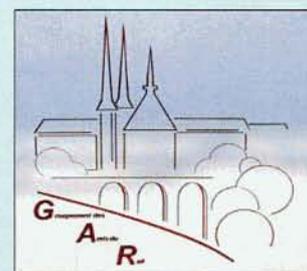
Remerciements à Guy PETTINGER, Emile BECKER et Christian SCHMIDT.



Après leur réforme, un lot de 33 voitures fut garé dans la gare d'Ehrang, près de Trier. Emile BECKER, 19 juin 2005.



Les inscriptions portées par la voiture "Rendez-Vous", après sa redécoration de 2004.



Le 23 juin 2005, une rame de Wegmann fut remorquée entre Luxembourg - Trier - Bitburg par une locomotive du type G1206 appartenant au NEG. En fait, ce parcours spécial aurait dû être assuré par la locomotive à vapeur 5519, mais elle ne pu être mise en chauffe en raison du risque d'incendie en cette journée de forte chaleur. Le train stationne à Bitburg. Emile BECKER.



il y a 70 ans ...



C'est en 1936 que furent livrés les trois autorails triples du type 653, construits par la Brugeoise, Nicaise & Delcuve à Brugge. Numérotés 653.01 à 03, ils entamèrent leur carrière au dépôt de Bruxelles-Midi. Ces belles rames comportaient quatre bogies, dont les deux extrêmes étaient moteurs. Ils étaient équipés de deux moteurs Maybach de 410 CV et d'une transmission électrique fournie par les ACEC; ils pouvaient atteindre 120 km/h. Les trois autorails subirent de graves dégâts durant la guerre : le 653.01 fut détruit lors d'un bombardement à Muizen le 19 avril 1945; une des voitures motrice du 653.02 servit pour reconstituer le 653.03, qui fut renuméroté 653.01 en janvier 1958 et sera finalement réformé à Bruxelles-Midi en septembre 1965. Notre document montre le 653.01 en gare de Mons en 1936.

La Brugeoise, Nicaise & Delcuve, collection PFT.

PHOTO 71-52 *Les trois dernières locomotives de manoeuvres de la série 72 furent mises hors service le 17 octobre 1985, et hors écriture le 1er décembre suivant. Il s'agissait des 7201, 7209 et 7214, faisant partie d'une série de 15 engins construits par La Brugeoise et Nivelles à Nivelles en 1956. Ces impressionnantes et puissantes machines étaient équipées d'un moteur Diesel SEM de 750 CV et d'une transmission hydraulique Voith. Leur masse totale en ordre de marche s'élevait à 78,65 t. Quelques jours avant sa réforme, le 2 octobre 1985, la 7209 arrive au faisceau Groenland dans le port d'Antwerpen, en tête d'une rame de wagons fermés français.* J-L VDH.

il y a 20 ans ...



il y a 20 ans ...



PHOTO 71-53 Le samedi 4 janvier 1986, la 6101 quitte Sifferdok dans le port de Gent en tête d'une rame de minerais à destination de Monceau. Il s'agissait du tout dernier service remorqué par une locomotive de la série 61. Les trois dernières machines actives - les 6101, 6106 et 6109 - étaient pourtant déjà hors écriture depuis le 1er décembre 1985. Serge MARTIN.

PHOTO 71-54 Rapidement après la livraison des premières locomotives de la série 11, des parcours d'essais et d'écolage déburent, non seulement en Belgique, mais également aux Pays-Bas. Le 19 février 1986, un train d'écolage pour les conducteurs néerlandais fut mis en marche entre Roosendaal et Vlissingen. La rame, composée d'anciennes voitures des NS et tractée par la 1181, traverse la gare de Middelburg. Jean-Luc VANDERHAEGEN.

il y a 20 ans ...



Sch^aerbeek

Hier



En 1835, Schaerbeek, ville ne comportant alors que 2000 habitants, ne disposait que d'une simple halte avec un modeste baraquement en planches. Un premier bâtiment en bois fut érigé en 1865. En 1887, cette première gare fut remplacée par un édifice beaucoup plus vaste comportant trois parties. L'utilisation de briques, de pierres naturelles et de métal donnait à la gare un aspect très particulier (voir le document ci-dessus datant du début du XXe siècle). Avec l'énorme accroissement du trafic voyageurs et la perspective de la construction de la Jonction Nord-Midi, Schaerbeek pris une importance croissante, si bien qu'il fut décidé en 1913 d'agrandir le bâtiment. La nouvelle aile, beaucoup plus importante que l'édifice d'origine, fut dessinée par l'architecte de l'Etat Belge Franz Seulen. La nouvelle gare fut mise en service durant la Première Guerre. Majestueux, le bâtiment du style néo-renaissance, utilisa également briques, pierres naturelles et métal, qui s'alliaient ainsi parfaitement avec le bâtiment existant. L'ensemble des façades a été ravalé à la fin des années '90 et, en 2004, l'arrêt pour les trams et bus a été entièrement réaménagé, comme on peut le voir sur la vue du bus captée le 13 août 2005.

Document et photo : Christian DOSOGNE.

Aujourd'hui



EURO 4000

En 2007, Vossloh lancera sur le marché sa toute nouvelle EURO 4000, une locomotive Diesel à 6 essieux de très grande puissance équipée d'un moteur Diesel EMD de 3178 kW, pouvant circuler à 120 km/h et qui sera capable, grâce à son réservoir de 7000 litres, de parcourir des distances de 2000 km sans ravitaillement. Elle tiendra certainement la place de leader parmi les candidates pour les futures machines de la série 56 de la SNCB.

Au milieu du mois de décembre 2005, la SNCB a lancé un appel à candidature dans le cadre de la commande prochaine de 35 nouvelles locomotives diesel-électriques de grande puissance, qui formeront la future série 56.

Quelles sont les engins susceptibles de répondre à cette demande ?

Siemens pourrait proposer une version à 6 essieux de l'"Eurorunner" (locomotive à 4 essieux), dont les Chemins de fer autrichiens ont acquis 70 exemplaires (ÖBB série 2016 "Hercule" - voir *EN LIGNES 50* page 23). La version CC n'a pas encore été produite, mais a déjà fait l'objet d'une commande par les Chemins de fer lituaniens (34 locomotives + 10 en option - voir *EN LIGNES 70* page 18).

De son côté, *Alstom* pourrait proposer une version à 6 essieux de sa Prima Diesel. La SNCF a commandé plusieurs dizaines de machines de ce type, mais à 4 essieux (série 73.500 - voir *EN LIGNES 61* page 11). Ce type d'engin n'a toutefois pas encore fait ses preuves.

Depuis quelques années, *Bombardier* met sur le marché la "Blue Tiger", une grosse CC de 3300 CV, produite en alliance avec *General Electric* (voir *EN LI-*

GNES 43 page 38). La SNCB ne désire toutefois pas de machines avec passerelles ouvertes entre les cabines.

Dans son catalogue, *EMD* possède la célèbre Class 66, dont les performances et la fiabilité sont remarquables, le tout pour un prix d'achat et d'entretien extrêmement bas. Cette locomotive a déjà séduit de nombreux opérateurs à leur plus grande satisfaction.

Voith a également un projet de locomotives Diesel de grande puissance (4000 CV) à transmission hydraulique, baptisées "Maxima 4000". On peut ici être plus que sceptique quant à la tenue d'une transmission hydraulique à de telles puissances, d'autant plus qu'il s'agira d'un engin entièrement nouveau et donc sujet à de nombreux problèmes techniques de jeunesse.

L'EURO 4000

Il reste un dernier candidat : l'EURO 4000 de *Vossloh*. Actuellement, les locomotives Diesel de grande puissance, de l'ordre de 4000 CV font défaut sur le marché européen. Or, les sociétés de chemins de fer sont désireuses depuis un certains temps déjà d'acquérir des engins de cette performance. C'est pour cette raison que *Vossloh* a décidé de

développer une machine de 4000 CV en utilisant des équipements qui ont déjà largement fait leurs preuves. Le moteur Diesel sera le 710 G3B d'EMD (Electro-Motive-Diesel), identique à celui équipant les Class 66, mais avec 16 cylindres en V au lieu de 12 (puissance : 3178 kW - 4322 CV). Les moteurs de traction D43 seront également ceux de la Class 66.

Sa masse s'élèvera à 123 t, pour une longueur totale de 23,020 m, une largeur hors tout de 2,850 m et une hauteur de 4,280 m, répondant ainsi au gabarit UIC 518. La caisse sera basée sur les Class 67 mais plus arrondie.

Les cabines de conduite seront spacieuses et très confortables, pourvues de l'air conditionné.

Le réservoir de gasoil de 7000 litres permettra une grande autonomie : plus de 2000 km sans ravitaillement ! Avec sa vitesse de 120 km/h, l'EURO 4000 pourra remorquer sans difficulté des trains lourds à grande vitesse, ce qui est un avantage incontestable sur les lignes à trafic voyageur dense.

La construction se fera dans l'usine *Vossloh* de Albuxech, près de Valencia en Espagne. Les premières Euro 4000 seront construites pour le *NordOstsee Bahn* (NOB) et seront utilisées sur la *Marschbahn* (train Hamburg - Westerland).



PFT-Editions



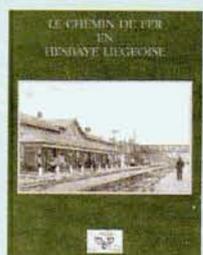
IC-IR 1984-2004
Le "Plan IC-IR" en image, avec toutes les gares supprimées ou rouvertes durant cette période.
A4 - 216 pages
400 photos
€ 35,00 - 1250 g



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



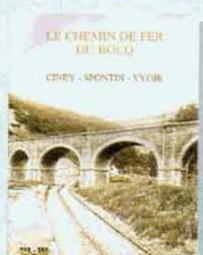
PROMENADE FERROVIAIRE AU PAYS D'ATH
Description de toutes les lignes de l'étoile d'Ath.
A4 - 268 pages
242 photos - 30 plans
€ 18,60 - 860 g



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



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



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



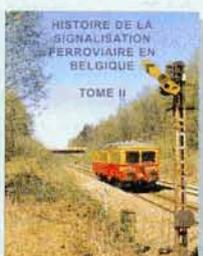
UN SIECLE DE VAPEUR Tome I
Recueil photo présenté en 5 chapitres : 1835 à 1930; 1931-1945; 1946-1966; vapeurs industrielles et vicinales; vapeur aux Pays-Bas, France et Luxembourg.
21 x 27 cm - couverture cartonnée - 127 photos N-B
€ 23,50 - 750 g



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



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



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



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



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



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

En Lignes

EN LIGNES

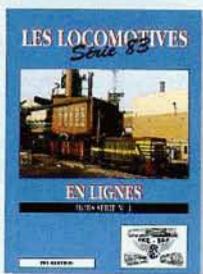
- ☐ abonnement 2006
 - Belgique € 36,00
 - étranger (Europe) € 42,00
 - étranger (hors Europe) € 49,00



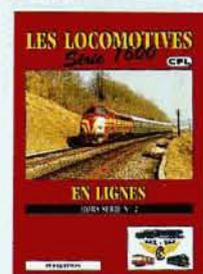
- numéros 19 à 20 par numéro : € 3,97 100 g
- numéros 29 à 32 par numéro : € 5,45 100 g
- numéro 40 par numéro : € 5,95 100 g
- ☐ numéros 41 à 45 par numéro : € 7,50 210 g
- ☐ numéros 46 à 52 par numéro : € 7,50 260 g
- ☐ numéros 53 à 58 par numéro : € 7,00 260 g
- ☐ numéros 59 à 70 par numéro : € 8,50 260 g

☐ reliure pour EN LIGNES € 11,50 550 g

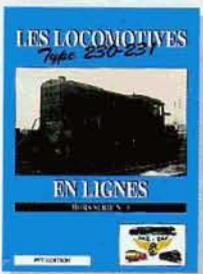
EN LIGNES - hors série



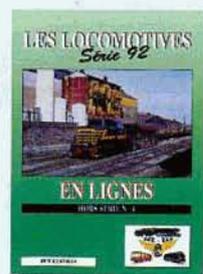
hors série n°1
LES LOCOMOTIVES SERIE 83
A4 - 50 pages
100 photos
€ 9,75 - 255 g



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



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



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

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

NOUVEAUTÉS



UN SIECLE DE VAPEUR
TOME 2

NOS CHEMINS DE FER 1 : LES POLYCOURANT



EEN EEUW STOOM II

Photos

Photos EN LIGNES

Les photos publiées dans EN LIGNES et portant un numéro (par exemple PHOTO 71-24) peuvent être obtenues au format 10x15 cm en couleurs, sauf les numéros suivis de la mention NB (par exemple PHOTO 71-29 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 28-03-2006; date de livraison: +/- 15-05-2006. Les photos des EN LIGNES précédents ne sont plus disponibles !

Renseignements et commandes :

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

□ Prix par photo € 1,00 7 g

Photos BD (Bruno DEDONCKER)

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

□ Prix par photo € 3,72 7 g

Photos-thèmes

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

- N° 6 : Les automotrices ex. SNCB en Italie € 10,00 75 g
- N° 23 : Les voitures M3 ex. SNCB en Italie € 10,00 75 g
- N° 30 ■ : Un samedi-midi à Lot (EL 38 p. 12) € 30,00 75 g
- N° 31 : Voyage PFT au Danemark (15 photos) € 15,00 105 g
- N° 36 : Locos à vapeur préservées par la SNCB € 10,00 75 g
- N° 38 : Les signaux mécaniques de Florenville € 10,00 75 g
- N° 40 : La gare de Schaerbeek-Formation € 10,00 75 g
- N° 42 : Locomotives séries 52-53-54 en vert "1970" € 10,00 75 g
- N° 44 : La locomotive 8275 € 10,00 75 g
- N° 46 : Les automotrices Budd SNCB sur le SATTI € 10,00 75 g
- N° 47 : Les 60/61 en vert "1970" (15 photos) € 15,00 105 g
- N° 48 : L'atelier de Bertrix € 10,00 75 g
- N° 49 : Les 62/63 en vert "1970 Salzinnes" € 10,00 75 g
- N° 50 : Les 62/63 en vert "1970 Latour" € 10,00 75 g
- N° 51 : Voyage d'adieu des locos série 80 € 10,00 75 g
- N° 52 : Les 62/63 en vert "1970 Kortrijk" € 10,00 75 g
- N° 53 : Automotrices postales (15 photos) € 15,00 105 g
- N° 55 : Les locomotives série 51 (15 photos) € 15,00 105 g
- N° 56 : Les locomotives série 64 € 10,00 75 g
- N° 57 : Locotracteurs série 91 € 10,00 75 g
- N° 59 : Les 5122 et 5135 en Italie € 10,00 75 g
- N° 60 : Vapeurs chinoises € 10,00 75 g
- N° 61 : Les 62 en activité au Luxembourg € 10,00 75 g
- N° 62 : Les autorails avant le plan IC-IR - série 1 € 10,00 75 g
- N° 63 : Les autorails avant le plan IC-IR - série 2 € 10,00 75 g
- N° 64 : Les autorails avant le plan IC-IR - série 3 € 10,00 75 g
- N° 65 : Les 3600 CFL € 10,00 75 g
- N° 66 : Les 7301 à 7335 € 10,00 75 g
- N° 67 : Les locotracteurs de la série 91 € 10,00 75 g
- N° 68 : Trains sur la ligne 39 (EN LIGNES 69) € 10,00 75 g
- N° 69 : Fourgons-générateurs (EN LIGNES 70) € 10,00 75 g

PHOTO-THEME 70 : voitures Wegmann CFL

Prix : € 10 + frais de port (75 g.) Communication : PHOTO-THEME 70

- 70-01 : 181 224-7 DB à Berchem (voir page 52)
- 70-02 : 1603 à Vielsalm (voir page 53)
- 70-03 : 5505 à Rencheux (voir page 54)
- 70-04 : 5508 à Poulseur (voir page 55)
- 70-05 : 5505 à Bovigny (voir page 56)
- 70-06 : 1820 à Anseremme (voir page 57)
- 70-07 : 1817 CFL à Colmarberg (voir page 51)
- 70-08 : 804 CFL à Esneux (voir page 59)
- 70-09 : 3618 CFL à Pettingen (voir page 60)
- 70-10 : 3001 CFL à Lorentzweiler (voir page 60)

Articles divers

Pin's

- Pin's locomotive Diesel type 201 € 2,50 16 g
- Pin's locomotive Diesel série 60 verte € 2,50 16 g
- Pin's locomotive Diesel série 60 jaune € 2,50 16 g
- Pin's locomotive électrique 101.012 bicolore € 2,50 16 g
- Pin's locomotive électrique 101.012 vert foncé € 2,50 16 g
- Pin's locomotive à vapeur type B1 € 2,50 16 g

Cartes postales

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

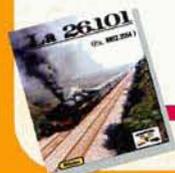
Calendriers LOCO

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

□ **LOCO 2006 :** EPUISE

DVD

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



La 26.101 en DVD

Commande Frais d'envoi

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

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

	BELGIQUE	ETRANGER
jusque 100 g	€ 1,05	€ 1,90
jusque 250 g	€ 1,50	€ 4,50
jusque 350 g	€ 1,50	€ 4,50
jusque 500 g	€ 2,60	€ 7,90
jusque 1000 g	€ 2,60	€ 7,90
jusque 2000 g	€ 3,60	sur demande suivant pays
jusque 3000 g	€ 7,60	sur demande suivant pays
jusque 4000 g	€ 7,60	sur demande suivant pays
jusque 5000 g	€ 7,60	sur demande suivant pays

■ ARTICLE EN VOIE D'ÉPUISEMENT

