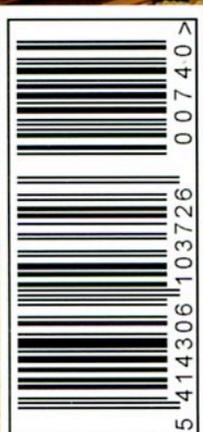


EN LIGNES



REVUE BIMESTRIELLE
N° 74 - AOUT 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

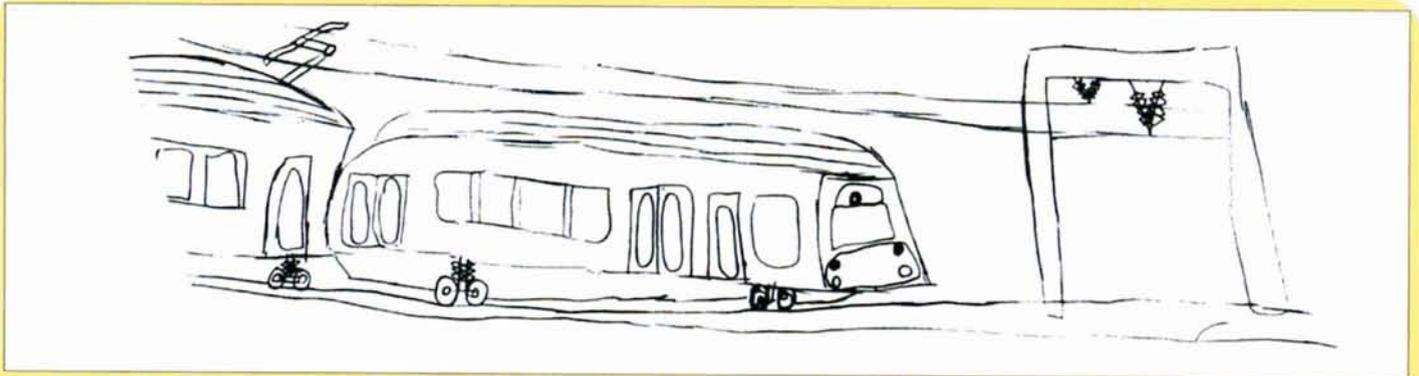
Toeristisme en Spoor Patrimonium

The complex block contains the logo for 'Patrimoine Ferroviaire et Tourisme' (P.F.T., T.S.P.), which features a yellow winged wheel and a steam locomotive. Below it is the logo for 'Toeristisme en Spoor Patrimonium', which features a red and white train and a green and white train.

Editorial

Le temps des vacances est là, et nous espérons que vous le mettez à profit pour vous ressourcer sous le soleil, en lisant votre revue préférée... Le traditionnel voyage "grand public" du mois d'août n'aura malheureusement pas lieu dans sa forme habituelle. La SNCB n'a pas su mettre en marche le parcours que nous lui avons demandé pour la France, soit vers la Baie de Somme, soit vers Longwy, cette dernière destination ayant déjà été annulée l'année passée. La scission de la SNCB en trois sociétés et une organisation similaire dans les pays limitrophes, font que les pouvoirs de décision... ne décident plus rien ! Sans doute les sociétés de chemins de fer sont-elles trop bénéficiaires que pour se permettre de négliger une clientèle fidèle, et d'amateurs en plus. Les directives européennes ont sans doute accéléré le processus, mais les Chemins de fer en général ont bien du mal à changer leurs habitudes et à satisfaire leurs voyageurs, que l'on appelle aujourd'hui "clients". Que cela ne vous empêche pas de profiter des autres activités que nous vous proposons.

Bonne lecture.



EN LIGNES n'est pas seulement dévoré par des "grands", mais également par de très jeunes lecteurs, comme en témoigne ce beau dessin d'une automotrice type 96. Il nous a été gentiment envoyé par Thibault, 10 ans, passionné de trains et fidèle lecteur de notre revue qu'il déguste avec passion. Merci à Thibault et bonne voie dans sa fabuleuse passion. Jean-Luc VANDERHAEGEN, rédac-

Petites annonces

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

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

A VENDRE : "Journal du chemin de fer" du numéro 49 au 145
☎ +32.(0)476/49.80.90.

A VENDRE : collection complète de "La Vie du Rail" du numéro 1 (1938) jusqu'au dernier numéro de 2004; cartes postales de locos belges; livres techniques; livres sur le chemin de fer en général (F, NL, D); livres anciens (livrets de machinistes, Au Fil du Rail, etc.); affiches; lampes à pétrole; lampes à signaux; sémaphore trois positions; robinets de frein Westinghouse. Faire offre à Jean-Claude GODTBIL, Golfweg 13, 9000 GENT.
☎ +32.(0)9/221.05.26
GSM +32.(0)473/98.40.31

PFT-agenda

- **Samedi 22 juillet 2006** : train spécial au départ de Bruxelles vers Spontin et Dorinne-Durnal;
- **9 et 10 septembre 2006** : journées du Patrimoine; ouverture du Musée du Rail de St-Ghislain;
- **Samedi 30 septembre** : voyage dans la région des "Trois frontières";
- **Samedi 9 décembre 2006** : bourse d'échange au Musée du Rail de St-Ghislain
- **du 27 avril au 7 mai 2007** : grand voyage PFT en Ukraine - voir page 16.

Bij U al **op de baan ?**



Meer info: 052/203 303
info@veilingenvercauteren.be

kleine oplage !

o
k
m

Déjà **en ligne** chez vous ?



Série limitée !

Plus d'info: 052/203 303
info@veilingenvercauteren.be

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)

Kristof AVONDS, BASF, Emile BECKER, Armand BEERLANDT, Christian BISE, William BOECKX, Johnny BRAUNS, Thierry COCHIN, Roger CRIKELAIRE, Charles DE COSTER, Stefan DENAYRE, Wim DE RIDDER, Hubert DESCHEPPER, Les Editions Du Cabri, Paul DUMONT, Olivier GEERINCK, Philippe GOUSSET, Dave HABRAKEN, Michel HANSENS, Thierry HEYLEN, Laurent JOSEPH, Lars LAENEN, Christian MICHEL, Christian MUEHLEIM, Charles OCSINBERG, Geert PAKET, Serge PLETGEN, Jean-Claude RENIER, Steve ROD, Christian RUQUOY, John St. MARTIN, Philippe SCHOLL, la SNCB, Yves STEENEBRUGGEN, Daniel THIELEMANS, Axel VANDECAS-TEELE, Christian VANHECK, Peter VAN GESTEL, Jef VAN OLMEN, Albert VERDEYE, Jeroen WECKERS.

EN LIGNES

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

Adresse

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

Numéro de TVA : BE 435.339.562

Abonnement 2006

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

Modalités de paiement

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

Changement d'adresse

Il suffit de nous envoyer vos nouvelles coordonnées.

Courrier

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

Restauration du matériel

Les personnes désirant participer bénévolement aux activités du PFT ou à l'entretien de la ligne 128 peuvent nous joindre par téléphone ou par écrit.
Schaerbeek : Pierre Herbiet : ☎ +32.(0)473.39.35.54
St-Ghislain : Philippe Scholl : ☎ +32.(0)477.26.99.79
Ligne 128 : Alain Defechereux : ☎ +32.(0)477.98.91.23

Imprimerie

Imprimé en Belgique par Geers Offset nv, Oostakker.

Dépôt légal à la parution

EN LIGNES 74 - AOUT 2006



COUVERTURE AVANT :

La 5117 maquillée en 5001 à l'occasion de la sortie du modèle réduit HO de Mehano. Abri musée de Saint-Ghislain, 6 juin 2006.
Photo PFT / Philippe SCHOLL



COUVERTURE ARRIERE :

Le 22 mars 1983, les 5935 et 5929 du dépôt d'Haine-Saint-Pierre s'apprentent à quitter la gare de Quenast avec un train de ballast à destination de Schaerbeek.
Pierre HERBIET.

S O M M A I R E

PFT-Service - Editorial 2

Nouvelles du PFT 4

Wagon surbaissé 3000S 17

Les P8 - La 64.169 du PFT (III) 18

Actualité étrangère 26

La LGV Est 32

Actualité belge 37

Statistiques 37

Locomotives électriques 37

Locomotives Diesel 39

Automotrices 40

Grande vitesse 41

Divers 42

Infrabel 44

Sociétés privées 45

rail4chem 46

Les travaux TGV 52

Radiations 58

Hier - aujourd'hui 63

Il y a... 64

PFT-Boutique 66

NOUVELLES DU PFT



PHOTO-THEME 73 Gros plan sur la 5001 à l'abri musée de Saint-Ghislain, le 6 juin 2006.

Photo PFT / Philippe SCHOLL.

RENAISSANCE DE LA 5001

Pour présenter le modèle réduit à l'échelle HO de la Diesel 5001, l'importateur de la marque *Mehano* - qui a déjà produit la série 51 dans de nombreuses variantes de décorations - nous a demandé de repeindre une machine en bleu d'origine; la locomotive devait être dévoilée lors d'une journée spéciale organisée par l'ATF (Musée de Kinkempois) les 10 et 11 juin 2006. Le PFT a décidé de maquiller la 5117, locomotive qui se trouve à Saint-Ghislain et qui sert de banque de pièces pour l'entretien des autres 51 et dont les cabines flottantes devraient être remplacées sur la 6003.

C'est donc dans le courant du mois d'avril que l'équipe de Saint-Ghislain s'est attelée à la tâche de métamorphoser la 5117 en 5001. Ceux qui nous ont rendu visite lors de la bourse d'échange du 13 mai ont d'ailleurs pu la voir entièrement poncée et prête à être peinte. L'Atelier Central de Salzinnes nous a fourni les références des peintures qui avaient servi à l'époque, à peindre la 5001. Début juin, la 5001 était à nouveau sur les rails...

Les 10 et 11 juin, la 5001 fut donc présentée au public à l'atelier de Kinkempois, en compagnie de la 5183 du PFT en décoration jaune, et de la 5166 en livrée verte "1970" appartenant au patrimoine historique de la SNCB.

La 5001, qui n'est pas roulante, devrait subsister au moins un an en livrée bleue avant de perdre ses cabines au profit de la 6003. Le PFT en profitera pour la présenter en tête de trains sur la ligne 128, seul endroit où elle peut être découplée d'une machine de remorque et se trouver ainsi en tête d'un convoi....

Ce rendez-vous à ne pas manquer aura lieu en 2007 pour le centenaire

de la ligne du Bocq; un programme spécial sera proposé, dont une grande parade du matériel PFT entre Ciney, Spontin et Purnode, cette dernière gare devant être atteinte l'année prochaine.

Le travail de remise en peinture de la 5001 mérite un grand coup de chapeau à l'équipe de Saint-Ghislain, d'autant que l'atelier ne se prête pas vraiment à ce genre de restauration.

Vous êtes intéressé à la restauration du matériel ? Contactez Philippe Scholl (Saint-Ghislain) au +32.(0)477/26.99.79 ou Pierre Herbiet (Schaerbeek) au +32.(0)473/39.35.54.

Dans notre prochain numéro, nous publierons un dossier complet sur l'histoire de cette locomotive prototype de 4000 CV, malheureusement restée sans suite. Pour rappel, la 5001 fut issue de la transformation de la 200.001 réalisée à l'Atelier Central de Salzinnes de 1969 à 1972. Testée jusqu'en 1976, elle fut par la suite, en 1980, remise dans sa version originale et renumérotée 5101. Toutes les personnes qui posséderaient des documents photographiques de la 5001 et disposées à nous les prêter pour publication, peuvent nous contacter et nous les envoyer avant le 15 août prochain.



PHOTO-THEME 73 ↑ ↓ Deux vues de la 5001 réalisées à l'atelier de Kinkempois les 10 et 11 juin 2006.

Photos PFT.





PHOTO-THEME 73 *Le transfert de la 5001 de Saint-Ghislain à Schaerbeek par la 6077. Ghlin, 9 juin 2006.*

PHOTO-THEME 73 *Le 11 juin, retour des 210.077, 5001 et 5183 de Kinkempois à Schaerbeek. Le train est garé à Landen. Photos PFT.*



VOYAGES

avril 2006 : grand voyage PFT en Chine

Du 18 au 30 avril 2006, nous avons parcouru de nombreuses lignes électriques et Diesel situées au nord-ouest de Péking. La chose nous ayant le plus marqué est certainement l'intensité incroyable du trafic. Sur certaines lignes, les trains de marchandises composés de 60 à 120 wagons se succèdent à une cadence inouïe de 3 à 6 minutes ! Rapporté à l'échelle de notre pays, le trafic atteindrait un train de marchandises toutes les 30 secondes 24 heures sur 24 ! L'essentiel du trafic est constitué de trains de charbon.

Le matériel moteur est très performant et moderne. Chaque série comporte le plus souvent des centaines d'unités, parfois même des milliers comme les machines Diesel du type DF4.

Nous avons également visité quatre réseaux sur lesquels la vapeur est toujours présente. Ainsi, le gigantesque complexe sidérurgique de Baotou possède encore une trentaine de machines du type SY (1-4-1). Beaucoup plus pittoresque : le Xingyang Brickworks Railway, un petit réseau à voie étroite transportant de l'argile vers trois briqueteries. Une seule locomotive y est encore active : la C2 n° 207 (0-4-0), mais pour combien de temps encore ?

En résumé, un voyage très réussi, plein de découvertes, le tout accompagné de soleil !

samedi 10 avril 2006 : Visite de Sprimont et du TTA

C'est à un voyage original que le PFT conviait les amateurs le samedi 10 juin dernier, pour une découverte de trois sites aux écartements différents. Trois groupes ont été formés pour visiter l'atelier de Kinkempois (Liège), le Chemin de fer de Sprimont et le Tramway Touristique de l'Aisne. A Kinkempois, les locomotives Diesel de la série 51 étaient à l'honneur à l'occasion de la sortie de la 5001 à l'échelle HO, produite par Méhano. Le PFT avait acheminé depuis Saint-Ghislain sa 5117, repeinte en bleu et rebaptisée 5001.

Le Chemin de fer de Sprimont exploite une voie Decauville établie sur l'ancienne assiette de la ligne vicinale - à voie normale - qui reliait Poulseurt à Trooz, via Sprimont. Un nombreux matériel à voie étroite y est préservé, et les visiteurs sont transportés dans des balades montées sur des châssis de wagons Decauville. Le musée de la pierre,



Le Chemin de fer de Sprimont présente une belle variété de matériel en voie de 60. Ici, un Schöma circule avec des wagonnets de mine sur l'ancienne ligne vicinale Trooz - Sprimont - Poulseurt.
Christian DOSOGNE, 10 juin 2006.

qui fait partie de la visite, mérite le détour, tout comme l'ancien autobus parisien de 1933 qui assure la liaison entre les deux sites.

Au TTA (Tramway Touristique de l'Aisne), qui fête cette année ses quarante ans, les amateurs ont eu le plaisir de voir deux trains vicinaux en ligne : un voyageur et un marchandises, emmenés par les autorails 123 et 133. Le tron-

çon récemment remis en service, entre Forge et Dochamps, en rampe de 3 %, a pu être parcouru pour le plus grand plaisir des amateurs. Les différents sites étaient reliés par trois autobus anciens faisant partie de la collection du Musée des Transports en commun du Pays de Liège.

Une superbe journée donc, inondée par un soleil des plus radieux.



L'autorail 133 a circulé entre le pont d'Erezée et Forge -à-l'Aplez avec un wagon de marchandises et un fourgon à bagages, photographié près du dépôt de Blier. Ch. DOSOGNE.



PHOTO 74-01 Notre deuxième grand voyage de la saison s'est déroulé sur les lignes non électrifiées du Limbourg. C'est la 6077 qui eut l'honneur de remorquer le train. Pour les plus jeunes participants, c'est la première fois qu'ils avaient l'occasion de voir et surtout d'attendre le ronronnement d'une 60. Leopoldsburg, 6 mai 2006. Photo PFT.

6 mai 2006 : voyage dans le Limbourg

C'est sous un soleil radieux que s'est déroulé le second voyage de l'année, plus exactement sur les lignes non électrifiées du Limbourg.

Après un parcours direct de Bruxelles à Neerpelt, les premières photos purent être prises. La 6077, vedette du jour et autrefois pensionnaire de la remise d'Hasselt, fut ainsi immortalisée

en différents endroits de la gare, notamment avec les deux belles cabines Saxby en toile de fond. Elle fut également attelée à une rame de wagons qui se trouvait dans le faisceau.

Le parcours se poursuivit ensuite vers Mol et Hasselt, où des arrêts-photos furent organisés dans les sites typiques des dunes campinoises.

Après une courte visite au dépôt de Hasselt, le train prit la direction de Genk-Goeederen, un des derniers paradis de la trac-

tion Diesel, qui vit malheureusement ses derniers jours : les premiers poteaux supports de caténaire sont en effet plantés... Pour terminer la journée, la ligne industrielle 230, établie le long du canal Albert et sur laquelle est raccordée l'usine sidérurgique ALZ, a été visitée. Un parallèle put être organisé entre la 6077 et l'ex-8249 (IFB) de la SNCB, aujourd'hui en service chez ALZ. Un bus photo a permis aux amateurs de se rendre sur l'autre berge du canal pour immortaliser le train.

PHOTO 74-02 La 210.077 (6077) sur la ligne industrielle 230 à Genk-Zuid-Rechteroever, en bordure du canal Albert, avec en toile de fond l'usine sidérurgique ALZ de Genk. Photo PFT.





DIVERS

Bourse d'échange du 13 mai

Le samedi 13 mai, le Musée du rail de Saint-Ghislain ouvrait ses portes pour une bourse d'échange de maquettes et modèles réduits ferroviaires. Trente-sept exposants et brocanteurs avaient loué pas moins de 200 mètres de tables pour présenter leurs productions et échanger leurs modèles. Un public nombreux, que l'on peut évaluer à 700 personnes, leur a rendu visite et en a profité pour (re)découvrir le matériel en vraie grandeur préservé par le PFT. Même si aucun nouveau matériel n'était présent, le temps clément a pu permettre la photographie à l'extérieur; des petits parcours sur les voies de la cour permettaient aux visiteurs de monter dans le poste de conduite des locomotives et de s'essayer à la conduite...

Le prochain rendez-vous au Musée du rail est fixé au week-end du Patrimoine, les 9 et 10 septembre 2006.

PHOTO 74-03 *Encore une vue réalisée lors du voyage dans le Limbourg, ici à Houthalen sur la ligne 15 Mol - Hasselt.*

PHOTO 74-04 *Beaucoup, beaucoup de monde à la bourse d'échange de Saint-Ghislain, le 13 mai 2006.*

Photos PFT



PHOTO 74-05 →

La 1603 a définitivement quitté Raeren le 19 mai dernier. Elle s'est rendue par ses propres moyens jusqu'à Eupen, en se frayant un chemin dans la végétation envahissante de la ligne 49. Le lendemain, la 6077 est venue la chercher pour la transférer à Ronet, d'où elle entrera à l'Atelier Central de Salzinnen pour recevoir les bogies de la 5204.



PHOTO 74-06 ↓

La 1603 photographiée dans la nouvelle gare de Liège-Guillemins, lors du changement de front de la 6077, le 20 mai 2006.

Photos PFT.

MATERIEL

Transfert d'engins

Le samedi 20 mai, le PFT a assuré le transfert de deux de ses engins, à destination de l'Atelier Central de Salzinnen. Le premier concerne la locomotive ex-1603 CFL, rachetée en décembre 2005 par le PFT. La locomotive, qui se trouvait à Raeren dans l'ancien atelier de la *Vennbahn*, a dû, pour la circonstance, parcourir la très embroussaillée ligne 49 entre Raeren et Eupen, ce

qu'elle a fait par ses propres moyens. A Eupen, la 6077 et trois voitures l'attendaient pour la conduire à Tilleur; c'est dans cette dernière gare que se trouvait depuis 2002 la 6003, la seule locomotive conservée de cette série prototype qui en comptait six à l'origine. Cet engin aurait dû être restauré par la défunte société *Locorem*, tombée en faillite.

L'acheminement de la 6003 avait été reporté à plusieurs reprises, à cause du caractère exceptionnel du transport, li-

mité à 10 km/h et engageant le gabarit en hauteur. Le convoi, composé finalement des 6077, 6003, 1603, deux voitures K et la voiture-buffet, a pu gagner, au terme d'une longue journée, Salzinnen, où ils doivent être reconditionnés : la 1603 doit recevoir les bogies qui se trouvent sous la 5204 et la 6003 doit être sablée. A l'issue de ce travail, elle pourra recevoir une nouvelle toiture et les deux postes de conduite provenant de la 5117, ce qui devrait lui rendre un aspect extérieur présentable.





PHOTO 74-07 A Tilleur, le train est garé, pendant que la 6077 manoeuvre sur l'ancien raccordement de Locorem à la recherche de la 6003...

PHOTO 74-08 Après avoir incorporé la 6003 dans la rame, c'est auréolé d'un superbe arc-en-ciel que le convoi prit la route de Ronet. Les 6003 et 1603 se trouvent actuellement à l'Atelier Central de Salzinnes. La présence des trois voitures était rendue nécessaire pour avoir le poids-frein suffisant pour le freinage du train. Photos PFT.



Impressions du voyage PFT en Chine - avril 2006



PHOTO 74-12 Située non loin de Péking, la ligne de JingYuan est particulièrement spectaculaire. Le 17 avril, un train de charbon remorqué par la DF4D-4020 franchit un viaduc coincé entre deux tunnels à Shidu. La famille des CC du type DF4 compte près de 10.000 locomotives ! Les DF4D construites depuis 1996, développent 2940 kW (4000CV), pour une masse de 138 t. PFT.

PHOTO 74-09 Les CC du type SS3 furent produites en série de 1983 à 1993 (1978 pour les prototypes). La série compte un effectif de plus de 700 unités ! Construites par Zhuzhou (Datong pour les 95 dernières), ces machines développent 4800 kW pour une masse de 138 t et une vitesse maximale de 100 km/h. Elles sont principalement affectées au trafic des marchandises. Le 22 avril 2006, la SS3-0418 en tête d'un train Baotou - Lanzhou serpente dans les dunes du désert de Gansu. Shidongsi. PFT.

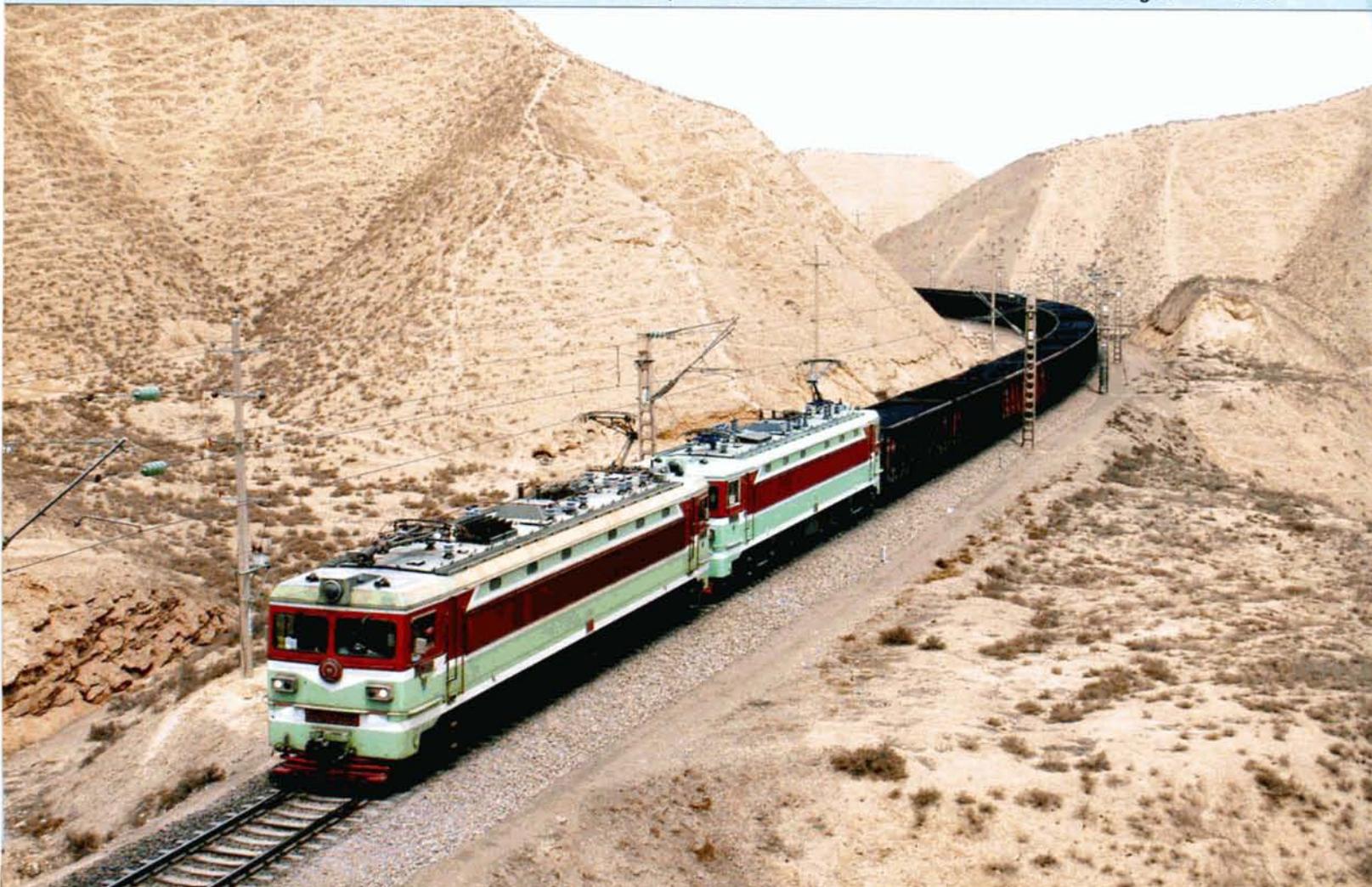




PHOTO 74-11 Sur la ligne Datong - Fengzhen, passage d'un train de charbon remorqué par la DF8B-5393. Les CC du type DF8B sont construites en série depuis 1995. L'effectif actuel approche les 1000 unités. Elles sont équipées d'un moteur Diesel de 3680 kW (5000 CV) et d'une transmission électrique. Affectées au trafic marchandises, elles affichent une masse de 150 t. Datong, 19 avril 2006. Cette ligne sera prochainement électrifiée et exploitée à l'aide des 280 Prima commandées à Alstom par les Chemins de fer chinois. PFT.

PHOTO 74-10 Quelques réseaux utilisent toujours la traction vapeur. Parmi ceux-ci, on trouve encore quelques remarquables réseaux à voie étroite, comme le "Xingyang Brickworks Railway". Ce réseau de 6 km de longueur à voie de 600 mm relie une carrière d'argile à trois briqueteries situées à Xingyang. Son parc de traction ne comprend plus qu'une seule machine du type C2 : la 207. PFT.



LE CHEMIN DE FER DU BOCQ



HORAIRES - DIENSTREGELING

JUILLET - JULI							AOÛT - AUGUSTUS							SEPTEMBRE - SEPTEMBER						
lu	ma	me	je	ve	sa	di	lu	ma	me	je	ve	sa	di	lu	ma	me	je	ve	sa	di
					2							6							2	3
				8	9							13							10	
					16				15			19	20						17	
			21	23								27							24	
					30															



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

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

www.pftsp.be/cfbocq

6 août 2006 : TRADITIONNELLE BROCANTE DE SPONTIN

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

NOS EXCURSIONS - ONZE UITSTAPPEN

Les samedis 19 août et 2 septembre 2006

"Entre Château et Brasserie"

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

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



"Le Train Buissonnier"

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

Prix: € 43 / personne (enfants -12ans: € 24)

Inscription obligatoire pour les excursions - Inschrijving verplicht voor deze excursie

Si ce programme vous intéresse, n'hésitez pas à vous inscrire dès que possible (le nombre de places est limité) et au plus tard une semaine avant le voyage. Vous pouvez obtenir d'autres renseignements et vous inscrire au +32 (0)477/989.123.

NOUVELLES DE LA LIGNE DU BOCQ

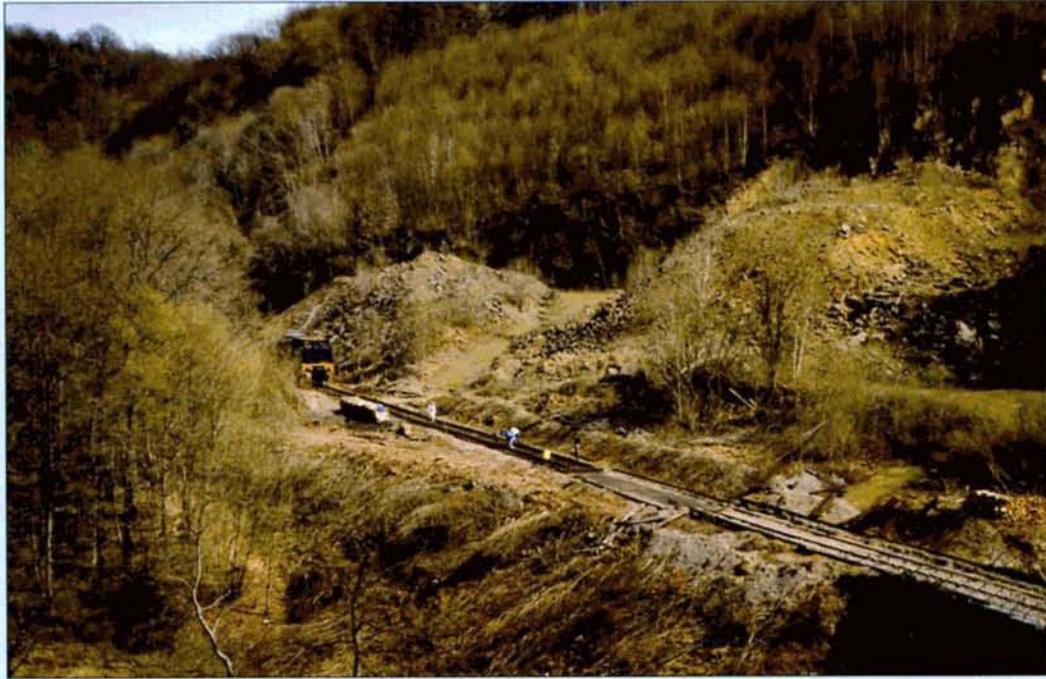
Voici un petit aperçu des travaux qui ont été exécutés l'hiver dernier par l'équipe de bénévoles de la 128.

Ceux qui ont participé à la grande parade d'août 2005 avaient pu constater que la voie était entièrement remontée jusqu'au viaduc situé au débouché du tunnel de Durnal. Dès la fin de la saison 2005, l'équipe s'est donc remise au travail en commençant le remontage de la voie au-delà du viaduc sur la partie qui avait déjà été terrassée. Les 200 mètres furent reconstruits pour le mois de décembre et parcourus pour la première fois par les véhicules de service du PFT (dont l'autorail ES102).

Au mois de janvier, les nouvelles traverses étaient réceptionnées en gare de Dorinne-Durnal (voir *EL 72* p. 4). L'opération suivante consistait à déposer ces traverses le long de l'ancienne voie à l'aide de lorries. Ensuite, il fallu démonter cette voie et terrasser l'assiette.

Jusqu'à une dizaine d'années, la carrière de Purnode était toujours utilisée. Elle a cessé ses activités suite à un accident de personnes sur le site. Durant les dernières années d'exploitation, afin de relier deux zones de la carrière séparées par le Bocq, le gérant n'avait rien trouvé de mieux que de reblayer la voie sur le viaduc dit "de la carrière" pour y faire transiter ses camions et leur éviter un détour par le fond de la vallée. Résultat : nos bénévoles ont dû déterrer les rails et remplacer ceux qui étaient tordus par d'autres de récupération. Autre inconvénient de ce chantier, la proximité de l'ancien chemin d'accès, rendant fort favorables les "visites indésirables" liées au chapardage de matériaux. Il fallu donc acheminer les traverses au fur et à mesure des besoins, ce qui a naturellement retardé le chantier. A cette date, la voie est remise en état jusqu'au point kilométrique 13.200. La réouverture de la carrière de Durnal (rès des fours à chaux) a permis la livraison directe de ballast dans le wagon-trémie du PFT, évitant les coûts de transport. A ce jour, la voie doit encore être nivelée et stabilisée sur environ 1 kilomètre.

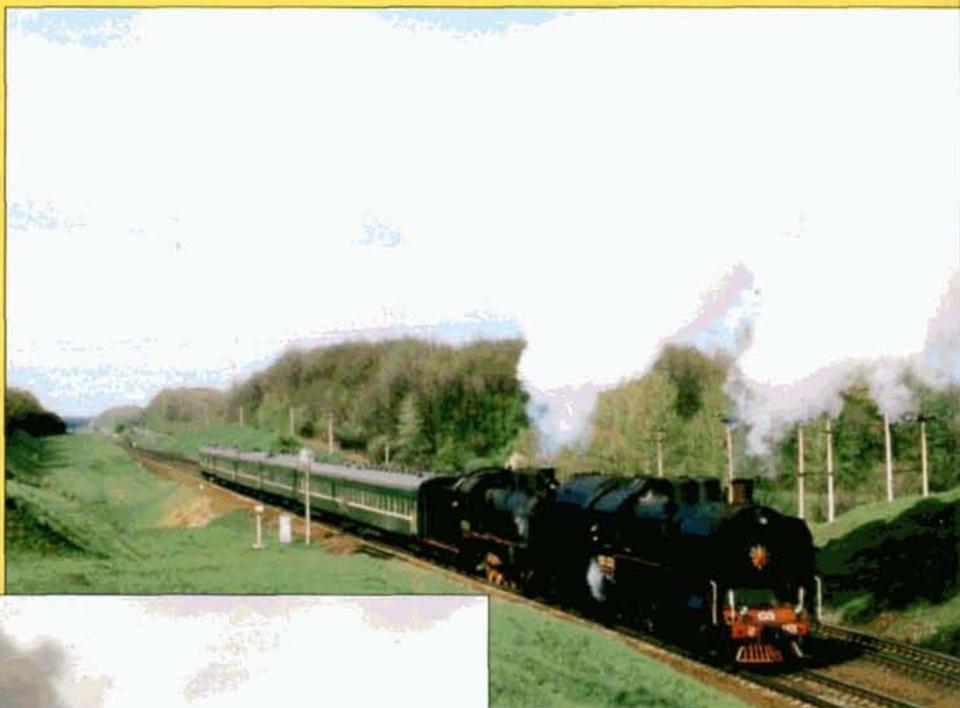
Encore une fois merci aux bénévoles pour leur attachement et leur volonté de faire revivre cette si jolie ligne secondaire. Grâce à eux, un patrimoine exceptionnel est en passe d'être sauvé de l'oubli. Purnode est en vue... pour 2007! N'hésitez pas à nous rejoindre, l'ambiance est garantie (pour connaître les lieux de rendez-vous, contactez Alain Defechereux au +32.(0)477/989.123). *Les trois photos montrent l'avancement du chantier vers Purnode.*



MAI 2007 : GRAND VOYAGE PFT EN UKRAINE

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

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



Le parcours d'approche se fera en avion au départ de Bruxelles jusque Kiev.

Le prix n'est pas encore fixé. Pour recevoir l'itinéraire complet, les détails du voyage et un bulletin de réservation, veuillez renvoyer le bon se trouvant dans l'encart du milieu. Attention, le nombre de places est limité !

Renseignements : ☎
Jean-Luc VANDERHAEGEN
00.32(0)477/60.13.62 ou
Transnico : 00.32 (0)2/344.46.90

NOUVEAU

Olivier Geerinck et Francis Dandois viennent de sortir aux Editions Du Cabri un magnifique ouvrage consacré aux «type S» de la SNCV.

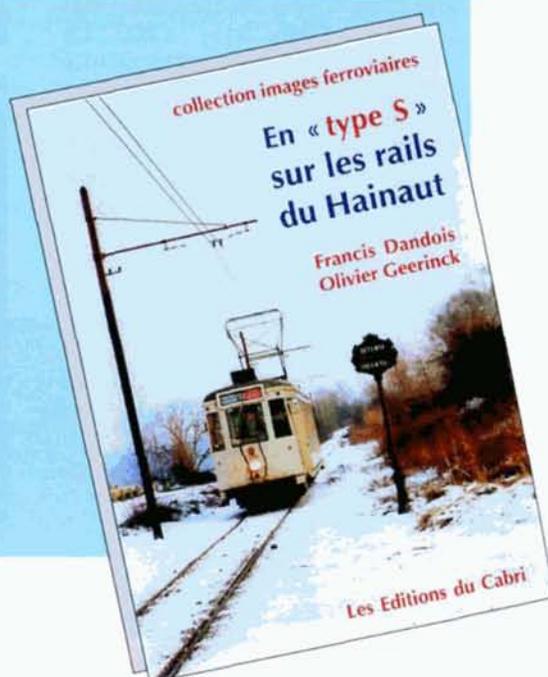
En 1970, le réseau de tramways du Hainaut reste le dernier grand ensemble de lignes vicinales électriques à voie métrique de Belgique. Ces liaisons régionales irriguent le pays de Charleroi et la région du «Centre», tandis que le dernier service interurbain permet, pour peu de temps encore, de rejoindre la ville de Mons.

Les auteurs nous font découvrir l'ensemble des lignes encore en service à cette époque, exploitées par les élégantes motrices «type S» apparues dès 1953, et dont certaines, rénovées en profondeur et affectées au service des «voies et travaux» du pré-métro de Charleroi, circulent toujours en 2006.

La description des lignes est précédée par un historique de la Société Nationale des Chemins de fer Vicinaux, du réseau du Hainaut, et par une présentation des «type S». En fin d'ouvrage, un important chapitre couleurs montre les «type S» au quotidien, regroupées par thèmes.

Cet album de 144 pages de grand format 24 x 32 cm, relié, est illustré par 200 photos en noir et blanc et une soixantaine en couleurs.

Prix : € 39. Communication : «Type S». Poids : 750 gr.



WAGON SURBAISSE POUR TRANSPORT EXCEPTIONNEL TYPE 3000S

En 1930, la SNCB mit en service deux wagons plats surbaissés à huit essieux pour transport exceptionnel, construits par les *Ateliers Métallurgiques de Nivelles*. Ils reçurent les numéros SNCB 83.038 et 83.039.

Leur masse à vide était de 99 t. Ils étaient montés sur deux bogies doubles à deux fois deux essieux chacun, avec boîtes à huile et frein Westinghouse. Leur longueur était proche de 22 mètres; ils pouvaient transporter des charges jusqu'à 78 tonnes.

En 1956, ils furent renumérotés 1.099.900 et 1.099.901 et classés dans le type M 3000S.

Lors de l'application de la numérotation UIC en 1964, ils reçurent les numéros 31 88 9990 001-2 et 31 88 9990 002-1. Seul le 1.099.901 porta réellement son numéro UIC (31 88 9990 001-2), le 1.099.900 étant déjà radié à ce moment.

Il semblerait que le dernier véhicule ait été mis hors service dans les années '70 et ferraillé en 1981.



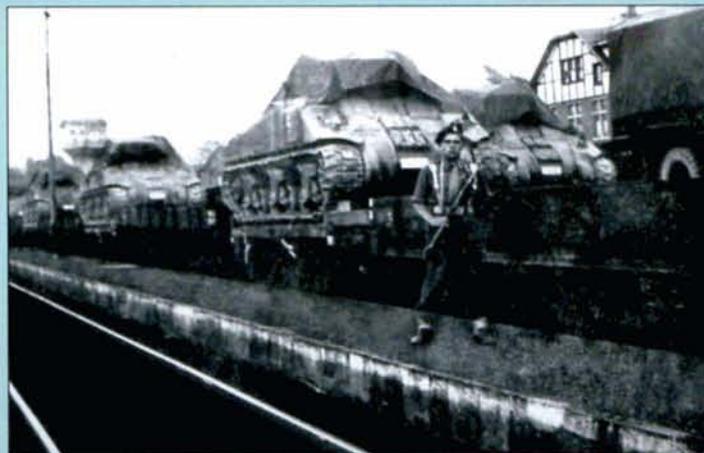
Deux vues du wagon 83038 réalisées à sa sortie de construction. Le document ci-dessous montre les essais sous charges.

Photos : Ateliers Métallurgiques de Nivelles, collection PFT.



A propos des wagons Laalp

Dans les *EN LIGNES* 62 page 11 et *EN LIGNES* 66 page 15, nous avons présenté le wagon pour transport exceptionnel Laalp type 3000a. Nous avons récemment découvert que quelques Laalp furent transformés en 1950 par l'Atelier Central de Gentbrugge pour pouvoir, le cas échéant, transporter des chars du type "Continental" (tanks américains "Sherman" équipés de moteurs *Continental*, rachetés par l'armée belge et utilisés à partir de 1950). Ces wagons furent pourvus d'un plancher plus épais dans lequel étaient aménagés quatre emplacements où l'on pouvait placer des ranchers amovibles et ajustables à l'aide de quatre manivelles, prenant à l'intérieur des chenilles du char. Chaque wagon était encore muni de quatre chaînes avec tendeurs, servant à maintenir le char en place. Aux embouts des wagons, quatre autres petits ranchers amovibles étaient placés; ils servaient à maintenir en place une poutre contre laquelle on clouait une cheville entre la poutre et les chenilles du char. Ces chars furent utilisés par l'armée belge jusqu'en 1964.



Voici deux documents malheureusement de très mauvaise qualité, montrant des Laalp modifiés pour le transport de chars. La photo de gauche a été réalisée à Sourbrodt à une date inconnue. Un tank "Sherman" est chargé sur le wagon. On voit bien la poutre fixée à l'arrière du wagon. La vue de droite a été faite le 20 juillet 1950 à Spa. Le soldat s'est fait photographier pour envoyer un souvenir à maman et papa où à sa petite amie... Des chars "Sherman" chargés sur deux trains attendent leur départ vers Köln, pour participer à un défilé du 1er régiment des Lanciers. A droite de la photo, on remarque l'ancienne sommelierie de "Spa Monopole", qui sera démolie en 1980/1981. A gauche, le château d'eau datant de 1936 et démoli en juin 1979. Photos : Tankmuseum asbl.

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



PHOTO 74-13 Le 12 avril 1993, l'Ok1-359 des Chemins de fer polonais, tractait un train spécial composé de trois "boîtes à tonnerre" entre Kolsko et Wolsztyn, lors du premier grand voyage du PFT à l'étranger. Cette locomotive, construite par Schwartzkopff, fut livrée aux Chemins de fer prussiens en décembre 1917. Elle porta alors le matricule "Posen 2431", puis 38.2155 sous la DR. Elle fait aujourd'hui toujours partie du parc historique de Wolsztyn.

Photo : PFT.

Au lendemain des deux grandes guerres mondiales, des P8 furent non seulement cédées, retrouvées, ou utilisées en Belgique, mais également en France, Italie, Grèce, Roumanie, Danemark, Yougoslavie, Tchécoslovaquie, Autriche, Pays-Bas, Lituanie, URSS, Pologne et Luxembourg. Ce troisième volet est consacré à tous ces réseaux, en commençant toutefois par le sort des P8 dans les deux Allemagnes après la Seconde Guerre.

ALLEMAGNE (RFA)

De 1946 à 1947, un total de 1058 P8 originaires de la DR fut répertorié dans la nouvelle Allemagne de l'Ouest. Les machines en trop mauvais état furent rapidement démolies. D'autres P8 ap-

partenant à d'autres administrations furent rendues à leurs propriétaires (Belgique, France, Pologne).

Jusqu'en 1951, de nombreux échanges furent opérés avec le bloc de l'Est. De plus, 50 P8 restées dans la Sarre,

région restée sous contrôle français, intégrèrent le parc de la DB lors de la cession de ce territoire à l'Allemagne en 1957. L'effectif des P8 totalisa en définitive 1171 unités au 1er octobre 1957, réparti dans quelque 109 dépôts. Leur nombre chutera rapidement avec le temps, au fil des électrifications de lignes et de l'arrivée de nouveaux engins Diesel. Seules 150 machines furent concernées par la nouvelle numérotation appliquée par la DB le 1er janvier 1968 (série 038), et seulement 37 étaient encore en activité fin 1968. Le dernier bastion termina sa carrière aux dépôts de Tübingen et de Rottweil. La dernière fut la 038 772-0, engagée pour la toute dernière fois le 30 décembre 1974.

La 038 772-0 fut la toute dernière P8 active en Allemagne de l'Ouest. La voici en gare de Tübingen.

Thierry HEYLEN.





PHOTO BD-231 Le 23 août 1959, un train local remorqué par la 38 3410 arrive à Köln.

PHOTO BD-236 Dépôt de Köln, le 23 juillet 1956 à 12h19. Les 38 3543, 38 2642 et à l'arrière plan la 50 1729 attendent leur prochain service. De nombreuses P8 de la DB reçurent un pare-fumée du modèle White et des tenders "baignoires" provenant de locomotives de guerre de la série 52. La 38 3543 fut réformée en 1966.

Photos : Bruno DEDONCKER, collection PFT ©.





Deux P8 de la DB photographiées en fin de carrière à Tübingen, le 18 septembre 1970. La 038 057-6 ci-dessus est accouplée à un tender prussien classique. Par contre, la 038 637-5 possède un tender baignoire provenant d'une locomotive de guerre de la série 52. Photos : Jef VAN OLMEN.



ALLEMAGNE DE L'EST (RDA)

Un total de 727 P8 se trouvait dans la zone d'occupation soviétique de l'Allemagne. Au 31 décembre 1954, leur nombre était encore de 643, dont 535 utilisables et 1 garées en très mauvais état. En 1960, l'effectif comptait 650 locomotives, réparties dans 65 dépôts. Un vent de réforme soufflera rapidement entre 1965 et 1969, grâce notamment à la livraison des nouvelles Diesel de la série V100. Les dernières furent radiées en 1971 (72 unités) et en 1972 (52 unités), soit deux ans avant celles de la DB.

ITALIE

Les FS se virent octroyer après la Première guerre une série de 25 P8, lesquelles reçurent les numéros 675.001 à 025. Elles étaient réparties dans les remises de Firenze et Orte, et utilisées notamment vers Roma. Elles furent réformées avant la Seconde Guerre, en raison du manque de charbon dont souffrait l'Italie, situation qui entraîna l'électrification rapide du réseau.

GRECE

Les Chemins de fer grecs héritèrent après la Première guerre d'une série de 10 locomotives. Elles furent numérotées dans la série Zeta-Delta 341 à 350. Du-

rant la Seconde Guerre, elles étaient toutes affectées au dépôt de Thessalonika. Cinq furent perdues durant la guerre.

AUTRICHE

Fin 1944, cinq P8 restées en Autriche fut reprises par les ÖBB, et affectées à Wels. En mai 1953, elles furent renumérotées dans la série 638 des ÖBB, en conservant leur numéro d'ordre allemand. Toutes furent réformées pour 1961.

TCHÉCOSLOVAQUIE

Sous l'occupation allemande, de nombreuses P8 étaient utilisées pour le transport de réfugiés venant de l'Est et pour l'évacuation des populations; elles restèrent en Tchécoslovaquie. Après de nombreux échanges entre la DB, la DR et les PKP, il subsista vingt P8, lesquelles furent reprises par les Chemins de fer tchécoslovaques (CSD) et numérotées 377.0500 à 0519.

YUGOSLAVIE

En 1945, les Chemins de fer Yougoslaves (JZ) intégrèrent dans leur parc une série de dix P8 retrouvées sur le réseau. Les sept premières reçurent les numéros 09.001 à 007 et furent affectées au dépôt de Vincovci, tandis que

les trois autres provenant des Chemins de fer grecs furent d'abord numérotées 201.001 à 003 avant d'être restituées à la Grèce.

HONGRIE

Une seule P8 fut retrouvée après la Seconde Guerre en Hongrie. Elle fut restituée contre un échange à la DB en 1950.

LITUANIE

Les Chemins de fer lituaniens (LG) reprirent en 1923 onze P8 restées dans les anciens territoires allemands. Elles reçurent les numéros K8 51 à 61. En 1924, BMAG livra cinq P8 neuves, les K8 62 à 66. Le parc grossit encore de deux unités en 1939, après la reprise de deux P8 polonaises (K8 67 et 68). Après la Seconde Guerre mondiale, il n'y avait plus de trace de P8 en Lituanie.

URSS

En 1939 et en 1940, une centaine de P8 polonaises et quelques P8 lituaniennes furent saisies par les forces soviétiques. Les dernières auraient été radiées en 1961.

La machine-musée 38 1182 de la DR photographiée au dépôt de Neustadt le 8 mai 1983. Cette P8, construite en 1910 par Schwartzkopff, fut à l'origine immatriculée "Frankfurt 2421" aux Chemins de fer prussiens. Elle fait aujourd'hui partie du patrimoine historique de la DB, et est préservée au dépôt de Arnstadt.

Albert VERDEYE.



FRANCE

En vertu des clauses d'Armistice de novembre 1918, plusieurs milliers de locomotives furent livrées aux réseaux français. Parmi celles-ci, figuraient 162 P8 cédées de la façon suivante :

- réseau Nord : 75
- réseau de l'Alsace-Lorraine : 25
- réseau de l'Est : 25
- réseau du Midi : 20
- réseau de l'Etat : 17.

Réseau du Nord

Les 75 machines cédées au Nord furent numérotées 3.1601 à 3.1675. Dans les années 1930, elles étaient affectées aux dépôts de Fives, La Plaine, Le Bourget, Bussigny, et utilisées en tête d'express à arrêts fréquents. En 1938, elles devinrent les 230C1 à 75 de la SNCF, et leur répartition était la suivante : Aulnoye (22), Boulogne (17), Lille-Délivrance (1) et Fives (8).

Comme ce fut le cas pour les P8 de la SNCB, les 75 machines du Nord furent "prêtées" à la DR et regagnèrent l'Allemagne en 1940 et 1941. Après leur retour en France, 9 locomotives furent prêtées d'avril ou de septembre 1948 jusqu'à mai 1950 aux CFL, où elles portèrent les numéros 3902 à 3910.

De toutes les P8 françaises, ce sont celles du Nord qui furent le plus modifiées avec des équipements français, et ce peu après leur arrivée en France, dans les années 1920 (porte de boîte à fumée, graisseurs mécaniques, tampons, changement de marche à gauche, montage d'une dynamo pour l'é-

clairage électrique, pompes à air, tenders à trois essieux Nord, le dispositif "cinéma" indiquant le numéro du train assuré). Les P8 étaient fort appréciées du personnel de conduite.

Treize machines furent transférées à la région Est en 1950 et renumérotées dans la série 230F202...275. Les dernières P8 de la région Nord de la SNCF furent arrêtées en 1962.

Etat

Les 17 machines reçurent les numéros 230.943 à 959. Elles étaient présentes dans les dépôts de Brest, Argentan, Dieppe, Laval, Mantes et St. Brieuc, et affectées à la traction d'omnibus et de trains de marchandises.

Une seule revint en Allemagne en 1941, tandis que les autres, en trop mauvais état, furent réformées, certaines avant 1938. A son retour en France en 1946, elle fut mutée vers la région Est et renumérotée 230F343 (ex. Est 3343).

Alsace-Lorraine

Elles portaient les numéros A.L. 2350 à 2374. Le réseau de l'A.L. fut englobé en 1939 dans la région Est de la SNCF. Les machines prirent à ce moment les numéros SNCF 230F352 à 374 (les 2350 et 2351 furent rétrocédées à la DR le 1er mars 1935 (DR 38.3874 et 3875). Elles étaient utilisées sur l'ensemble du réseau de l'A.L.

De 1945 à 1950, la 230F356 fut prêtée aux CFL (n° 3901).

Est

Les 25 P8 furent numérotées dans la série 11s 3311 à 3335. En 1938, la SNCF leur donna les numéros 230F311

à 335.

En 1939, elles étaient réparties entre les établissements suivants (ce y compris les P8 de l'A.L. passées à la SNCF en 1938) : Haguenau (10), Luxembourg (11), Ile-Napoléon (6), Thionville (5), Metz-Sablon (2), Bénestorf (2) et Colmar (1).

La plupart des P8 fut regroupée dans la région Est après la Seconde Guerre. La toute dernière P8 française, la 230F317, fut éteinte en 1969.

Midi

Le réseau du Midi numérotait ses P8 de 3701 à 3720. Lors de la fusion PO-Midi en 1934, elles devinrent les 230.371 à 385. A la SNCF, elles reçurent les matricules 230H701 à 720. Elles étaient cantonnées dans les dépôts de Agen, Bordeaux, Narbonne, Toulouse, Bayonne et Tarbes. Toutes furent réquisitionnées en 1940-1941 par les Allemands. A leur retour, elles furent regroupées dans la région Est et renumérotées 230F401 à 420 (sauf la 230H714 détruite durant la guerre). Elles furent radiées entre 1959 et 1963.

PLM

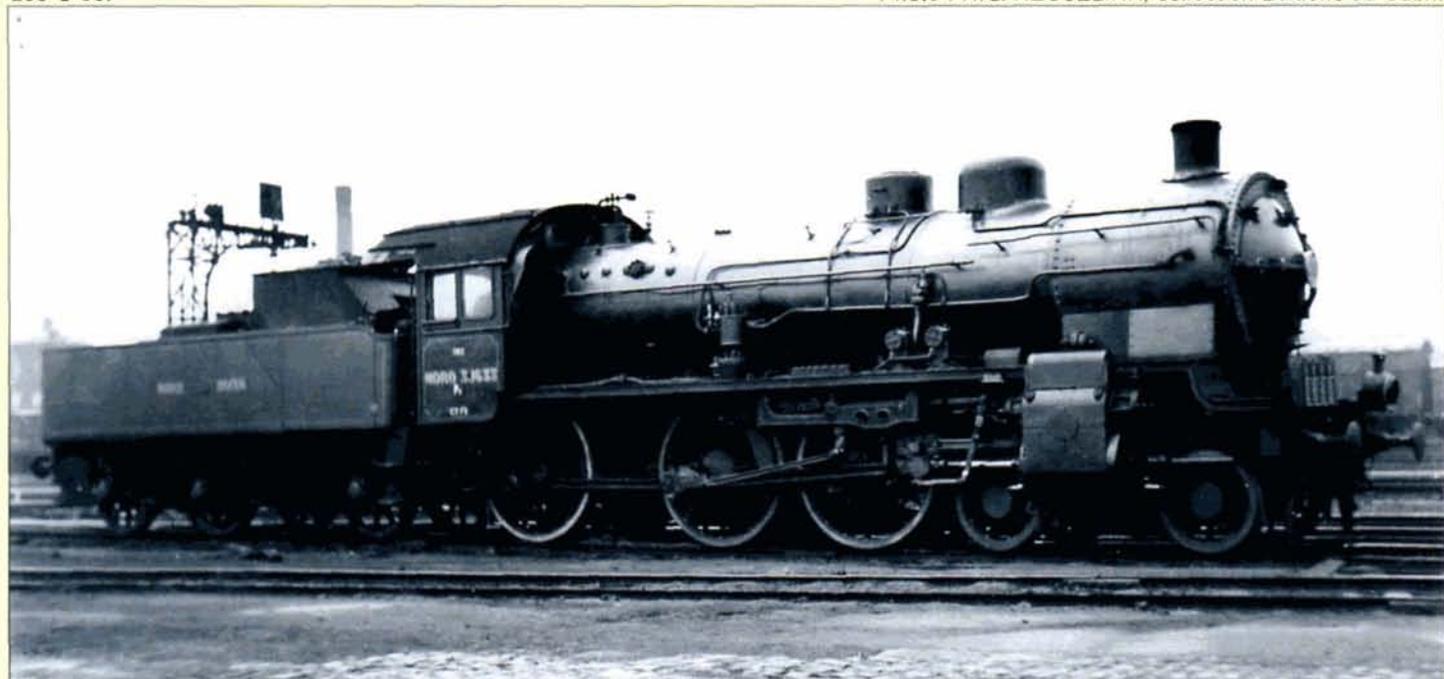
Le réseau du PLM reçut également plusieurs P8, mais ne furent pas utilisées. En 1921, les Chemins de fer roumains acquirent 18 unités (CFR 230.036 à 053)

SNCF

Après la Seconde Guerre mondiale, quatre P8 de la DR furent capturées dans la région Est : les 38.3800, 3607, 2141 et 3094, renumérotées SNCF 230F600, 607, 641 et 694.

La 3.1633 du réseau Nord, photographiée à Lille le 24 avril 1939. Cette locomotive affectée au dépôt de Fives est pourvue d'équipements typiquement français : buttoirs, porte de boîte à fumée, tender. Par contre, elle ne porte pas encore son nouveau numéro SNCF 230 C 33.

Photo : H.G. HESSELINK, collection Editions du Cabri.



ROUMANIE

Après la Première Guerre, le parc des Chemins de fer roumains (CFR) connut une croissance énorme, passant de 976 à 5518 unités, réparties dans plus de 400 types différents ! Afin d'améliorer cette situation très difficile à gérer, les CFR décidèrent d'uniformiser le parc en commandant de nouvelles machines modernes et puissantes. Ils optèrent pour quatre types d'engins prussiens :

-les G8.1 (112 unités), G8.2 et G10 (989 unités) pour le trafic marchandises;

-la P8 pour le trafic voyageurs.

Les premières P8 furent construites par *Henschel* en 1921. Numérotées CFR 230.001 à 035, elles arrivèrent sans l'équipement de frein et les graisseurs. Ces accessoires furent montés en Roumanie.

Les 230.036 à 053 étaient des P8 cédées au réseau français du PLM en 1919, et revendues en Roumanie en 1921.

La tranche suivante, les 230.054 à 093, furent produites en 1921 par *Schwartzkopff*, *Hanomag* et *Henschel*. En 1926, 18 machines furent rachetées à la DR et numérotées 230.094 à 111.

Une dernière commande porta sur 20 unités, passée en 1930 à *Henschel* et *Schwartzkopff* : les 230.112 à 131.

C'est à partir de 1932 que fut entamée la construction de P8 en Roumanie,



La 230.224 des CFR, sur la plaque tournante du dépôt de Sibiu, en août 1997. Cette locomotive fut construite en Roumanie en 1933 par *Resita* (n° de construction 231); elle est préservée en état de marche au dépôt de Brasov. Charles DE COSTER.

par *Resita* et *Malaxa*. Il s'agissait des 230.132 à 327 et 501 à 530. Les dernières furent livrées en 1940.

Les 230.267 à 287 produites par *Resita* à partir de 1936 étaient une variante améliorée, équipées d'un échappement *Kylchap*, d'un système de nettoyage des tubes installé dans le foyer et d'un surchauffeur de plus grande surface. Les 230.501 à 530 construites en 1936 reçurent une distribution à soupapes *Lentz* (20 unités) ou *Caprotti* (10 unités). En outre, les

230.561 à 530 étaient flanquées d'écrans pare-fumée.

Après la Seconde Guerre, le parc fut complété par des P8 cédées à titre de dommage de guerre. Elles furent numérotées 230.328 à 338 et 400 à 402. De nombreuses locomotives furent transformées pour la chauffe au fuel. La réforme des 230 s'acheva dans les années 1980. La 230.213 semble avoir été la dernière machine radiée, utilisée jusqu'en 1990 au dépôt de Sibiu.

Les 35 premières P8 roumaines furent construites par *Henschel* en 1921. Voici la 230.007 assurant un service de manœuvre dans la gare de Brad, le 10 mai 1985. On remarquera sa cabine entièrement fermée. Pierre HERBIET.



POLOGNE

Après la Première Guerre, 190 P8 se trouvaient dans les anciennes provinces allemandes et furent intégrées dans le parc polonais, numérotées dans la série Ok1-1 à 190. En tant que dommage de guerre, 65 locomotives furent construites de 1921 à 1923 et numérotées OK1-201 à 265.

Très satisfaits des performances des P8, les PKP décidèrent en 1922 de commander de nouvelles locomotives basées sur les P8. Il s'agissait d'une grosse P8, équipée d'un foyer plus large, d'une chaudière de plus grande capacité et d'un abri plus vaste. Les cinq premières ont été construites par *Hanomag* en 1923. Numérotées Ok22-1 à 5, elles pesaient 78,9 t contre 76,3 pour les P8. Entre 1923 et 1934, 185 autres Ok22 furent construites par *Chrzanow*. Les dernières furent éteintes en 1979.

Lors de l'invasion allemande en 1939, les 252 OK1 subsistantes à ce moment furent renumérotées dans la série 38 de la DR.

Après la Seconde Guerre, les PKP héritèrent de plus de 400 P8, la plupart abandonnées sur le territoire. Certaines provenaient même d'autres réseaux : France, Autriche, Tchécoslovaquie et quatre de la SNCB (Ok1-20, ex-



De 1923 à 1934, les PKP ont mis en service une série de 190 nouvelles locomotives de la série Ok22, basées sur la P8. Le 20 septembre 1991, l'Ok22-31 quitte la gare de Kargowa en tête d'un train Wolsztyn - Sulechow.
Stefan DENAYRE.

6448; Ok1-51, ex-6542; Ok1-52, ex-6555; Ok1-169, ex-6557). Toutes furent renumérotées Ok1-1 à 429; les numéros de 1 à 265 ne correspondaient pas aux machines de 1919-1923.

Avec l'électrification et la diésélisation du réseau, le nombre de Ok1, qui

comptait encore 331 unités au 1er janvier 1971, chuta à 226 au 31 décembre 1974, à 26 au 1er janvier 1976 (affectées à Gniezno, Poznan et Malbork), et à seulement 1 en 1980. Il s'agissait de la Ok1-359, officiellement réformée le 2 janvier 1981, faisant aujourd'hui partie du parc historique du dépôt de Wolsztyn.

PHOTO 74-14 Le 13 avril 1993, l'Ok1-359 du dépôt de Wolsztyn assure la desserte marchandises de la gare de Rakoniewice.
Photo : PFT.



PAYS-BAS

Plusieurs P8 furent retrouvées sur le réseau néerlandais lors de la libération du pays en 1945. Les NS reprirent cinq machines - les 38 3733, 3553, 1856, 2527 et 2776 - et les numérotèrent NS 3851 à 3855. Toutes furent restituées à la DB avant novembre 1947.

LUXEMBOURG

Les réseaux luxembourgeois n'ont jamais possédé de P8. Jusqu'en 1937, une partie du réseau était exploitée par l'Alsace-Lorraine. L'A.L. avait affecté une dizaine de P8 au dépôt de Luxembourg. Après la reprise de l'A.L. par la SNCF en 1938, et sous l'occupation allemande, des P8 étaient toujours présentes à Luxembourg. Après le conflit, et ce jusqu'en mai 1950, les CFL louèrent une série de dix P8 à la SNCF. Ces machines reçurent durant cette période les numéros CFL 3901 à 3910. La 3901 arriva en 1945, les 3902 à 3906 en avril 1948, et les 3907 à 3910 en septembre 1948.



Les NS récupérèrent cinq P8 au lendemain de la Seconde Guerre en 1945. Toutes furent rendues à la DB en 1947. Voici la première locomotive, la 3851 des NS, ex-38 3733 de la DR, photographiée à Eindhoven en août 1945. La machine possède toujours sa porte de boîte à fumée d'origine, et est équipée de pare-fumée typiques aux P8.

Photo : C. LAWSON KERR, collection PFT.

PHOTO BD-235 *Le 18 mai 1956, un express pour Koblenz tracté par la 38 3560 de la DB attend le départ en gare de Luxembourg. L'équipe de conduite s'affaire aux derniers graissages. Cette P8 sera retirée du service en 1963. Cette locomotive est pourvue de déflecteurs du modèle White et d'une nouvelle porte de boîte à fumée.*

Photo : Bruno DEDONCKER, collection PFT ©.



France

SNCF : la fin des BB 20200

Afin d'assurer les liaisons interfrontalières entre Mulhouse et le triage suisse de Muttentz (Bâle), la SNCF avait mis en service en 1970 une série de 13 locomotives bifréquence 15 kV / 25 kV, numérotées BB 20201 à 20213. Ces engins monomoteurs dérivèrent directement de la BB 17000 à laquelle ils avaient emprunté la partie mécanique, les moteurs de traction et les redresseurs. Le transformateur a été adapté au fonctionnement des deux tensions mais, afin de ne pas le compliquer par des prises supplémentaires, la puissance sous 15 kV était réduite à 1770 kW, contre 2940 kW sous 25 kV. Cette puissance réduite sous 15 kV était toutefois suffisante pour circuler entre Saint-Louis et Muttentz. Leur masse totale s'élevait à 80 t, pour une vitesse limitée à 90 ou 140 km/h suivant le rapport d'engrenage choisi.

Les BB 20200 furent toujours affectées au dépôt de Strasbourg, et utilisées sur l'artère Est, principalement entre Hausbergen - Mulhouse - Saint-Louis - Bâle et Muttentz, et Strasbourg - Kehl. Durant leur carrière, elles ont parfois atteint Bettembourg. En dehors du trafic fret, elles remorquaient quelques omnibus au départ de Strasbourg.

Avant l'arrivée des BB 20200, la SNCF assurait les navettes marchandises entre Saint-Louis et Bâle à l'aide de 9 locomotives bifréquence à trois essieux numérotées C 20151 à 20159, construites par SLM et BBC de 1962 à 1963. Après l'arrivée des BB 20200, les C 20150 furent acquises par les CFF (Ee 3/3 II 16511 à 16159).

Ajoutons que la SNCF avait également mis en service en 1958 au dépôt de Strasbourg quatre locomotives bifréquence BB 20101 à 20104 (ex-BB 30001 à 30004) basées sur les BB 16000. Jusqu'à leur réforme au début des années 80, elles étaient affectées au trafic mixte entre Strasbourg - Kehl et Hausbergen - Bâle.

La mise en service progressive à partir de 2004 des 60 nouvelles Prima tri-courant de la série 437000 (15 et 25 kV alternatif, et 1,5 kV continu) a permis la relève des 20200. La plupart



PHOTO 74-15 Le 24 juin 2004, passage à Saint-Louis de la BB 20208 remorquant un train en provenance du triage de Muttentz. Cette machine a été radiée en décembre 2004. Jean-Luc VANDERHAEGEN.

des trains sont maintenant assurés d'une traite sans échange de traction sur l'artère Est.

En guise d'adieu aux BB 20200, la CUP de Mulhouse a assuré le 12 avril 2006 la traction d'un train entre les triages de Muttentz et de Bettembourg

avec les 20210 et 20211.

Par la suite, la 20211 sera conservée en réserve jusqu'au mois de mai. La 20202 sera préservée dans le but de tracter des trains touristiques. En attendant, elle est remise dans la réserve du musée de Mulhouse.

Les 20210 et 20211 en tête de leur train d'adieu Muttentz - Bettembourg à Saverne, le 12 avril 2006. Thierry COCHIN.



Homologation des 437000 pour le réseau suisse

Les locomotives *Prima* tricourant (1,5 kV continu, 15 et 25 kV alternatif) de la série 437000 sont en cours d'homologation pour la circulation sur le réseau suisse. Actuellement, elles ne peuvent circuler que jusqu'au triage de Muttenz, avec une dérogation. La validation de ces systèmes de sécurité est en cours. Il est prévu qu'à partir du début de 2007, les 437000 remorquent des trains de fret jusqu'à la frontière autrichienne de Buchs, desservies par des conducteurs SNCF du dépôt de Mulhouse.

La réversibilité va progresser

Des locomotives des séries 7200, 15000, 22200 et 26000 seront prochainement pourvues de la marche en réversibilité par multiplexage. La 22313 a déjà été modifiée au début de l'année. Après essai et validation de son équipement, d'autres machines seront transformées.

Parallèlement, 48 (+ 30 en option) voitures-fourgons du type B6Du seront transformés en voitures-pilotes B7Dux. Il est prévu d'engager à partir de 2007-



Le 11 mai 2006, la 37031 a effectué une marche de démonstration entre le triage de Muttenz et la gare de Limmthal, et retour. Lors de son parcours de retour, elle fut secondée par la Ae 6/6 11407 des CFF.
Thierry COCHIN.

2009 ces rames réversibles sur Nancy - Strasbourg - Bâle (26000), Dijon - Besançon - Belfort (22200), Dijon vers Lyon, Marseille, Grenoble, Paris (7200,

22200), pour la région Rhône-Alpes (7200 et 22200), et pour des trains grandes lignes au départ de Paris-St. Lazare (15000).

Le 9 mai 2006, la 72140 (ex-72040 transformée avec un nouveau moteur Diesel Pielstick de 2650 kW) achemine entre Châtillon et Romilly-sur-Seine la rame TGV-A 345 devant être rénovée. Nogent-sur-Seine.
Thierry COCHIN.



Suisse

Centenaire du tunnel du Simplon

Les CFF ont fêté le 20 mai dernier le centième anniversaire de la mise en service du tunnel du Simplon. Long de 19,8 km et reliant Brig à Iselle, le premier pertuis fut mis en service le 19 mai 1906 par le *Jura-Simplon* (société reprise par les CFF en 1903). Le second pertuis fut terminé en 1921. Véritable prouesse technique pour l'époque, le percement de cet ouvrage débuta en 1898 et nécessita l'intervention de 2000 ouvriers. Dès l'origine, la ligne fut électrifiée en triphasé 3 kV 16,7 Hz. C'est en 1930 que la tension fut convertie en 15 kV. Pour commémorer l'événement, des animations diverses furent organisées, dont l'exposition d'un grand nombre de locomotives à la rotonde de Brig, et la circulation de trains spéciaux historiques et modernes toutes les 30 minutes entre Brig et Domodossola.



A l'occasion du centenaire du tunnel du Simplon, la locomotive historique Ae 4/7 10976 a été transférée de Lausanne au Simplon, en compagnie de quelques wagons historiques. Passage du convoi à Salgesch, le 19 mai 2006. Christian BISE.

Un nouveau logo pour le BLS

Le 24 juin 2006, la société *Regionalverkehr Mittelland* (RM, née de la fusion des réseaux EBT, SMB et VHB en 1997) a fusionné avec le BLS. Rappelons que le secteur marchandises du RM avait été repris par *CFF Cargo* le 12 décembre 2004. Un nouveau logo a été créé, reprenant le monogramme du RM (à gauche) et le sigle du BLS (à droite). C'est le BLS qui a en fait absorbé le RM.



Depuis le mois de février 2006, les CFF ont cédé en location pour une période d'un an les Re 474.017 et 018. Ces locomotives font partie des 18 EuroSprinter de Siemens commandées par les CFF, dont 2 ont été revendues à Hector Rail en Suède et 4 à DFG en Italie (voir EN LIGNES 73 page 39). Le 20 mai 2006, un train de ferroutage Novara - Freiburg s'apprête à quitter la gare de Domodossola, remorqué par la E 474-018SR. La 474-018SR. Christian MUEHLEIM.



Comme déjà signalé dans notre précédent numéro, depuis le 14 mars 2006, rail4chem a pris en leasing chez Taurino Traktion (Classic Rail) deux anciennes locomotives Re 4/4 I originaires des CFF. Les deux machines ont été renumérotées Re 416 626 et 627 (ex. CFF Re 4/4 10009 et 10016). Elles sont utilisées pour pousser des trains de pétrole r4c entre Bâle - Stein-Säckingen et Brugg. Sur cette section, la charge maximale autorisée pour les machines du type 185 utilisées par r4c est limitée à 1620 t. L'emploi d'une Re 4/4 comme allège en queue a permis de relever la charge à 2000 t. Le 14 mars 2006, passage à Frick d'un train de pétrole r4c tracté par la 185 541-0 et poussé par la Re 416 626-0 (ex- Re 4/4 10009 datant de 1946 !). Michel HANSSSENS.



Luxembourg

Les 2200 toutes livrées

Les dernières automotrices à deux niveaux de la série 2200 des CFL ont été fournies à la fin de 2005. Les 12 rames sont engagées dans un roulement de 10 jours couvrant les relations suivantes :

- 4 rames utilisées sur la ligne Luxembourg - Longwy (F), en remplacement des rames tractées (Wegmann + 3000) et des automotrices Moulinex;
- 4 rames engagées sur l'axe Luxembourg - Thionville - Metz - Nancy. Elles y circulent en pool avec les Z24500 de la SNCF (les 2200 CFL sont identiques aux Z 24500);
- deux autres services les amènent sur la ligne du Nord jusqu'à Troisvierges et Diekirch, ainsi que vers Wasserbillig et Volmerdange.

↗ La 3602 des CFL, cédée au "Bahnpark Augsburg", a été transférée de Luxembourg à Augsburg le 7 mai 2006. Passage à Völklingen, au crochet de la 110 169-0 de la DB. Le but de ce musée est de rassembler une locomotive de chaque pays; il possède déjà une Ae 4/ des CFF et une CC 6500 de la SNCF. *Serge PLETGEN.*

→ PHOTO 74-16 Le 5 avril 2006, départ de la 2204 de la gare de Pagny-sur-Moselle. *Pierre HERBIET.*

↓ PHOTO 74-17 Le 6 avril, dans les environs de Pont-à-Mo. *Pierre HERBIET.*



Autriche

en bref...

- Les ÖBB ont commandé chez *Siemens* 23 rames de sept voitures. Baptisées "Railjets", ces rames aptes à 230 km/h seront d'abord engagées entre Wien et Salzburg, dont le temps de parcours sera réduit à 2h10 seulement, avec prolongation vers Innsbruck et Zürich, ainsi qu'entre Wien - München, et Budapest. D'une capacité de 469 places assises, elles comporteront trois classes : Premium, Business et Economy. Le design intérieur sera basé sur les ICE de la DB. Leur traction sera assurée en réversibilité avec des locomotives *Taurus* type 1116. Le contrat, d'une valeur de € 244 millions, comporte une option pour 40 *Railjets* supplémentaires. Début des livraisons en 2008.

- Depuis quelques semaines, les trains de la relation Innsbruck - Brennero - Lienz circulant via le réseau italien ne sont plus remorqués par les locomotives bicourant (15 kV 16,7 Hz et 3 kV continu) de la série 1822, mais par quatre locomotives quadricourant du type 189 (numérotées dans la série 1890 des ÖBB) que les ÖBB louent à *Siemens Dispolok* depuis 2004. Ces machines viennent enfin d'obtenir leur homologation pour la circulation sur le réseau italien.

PHOTO 74-18 La traction des City Airport Express (CAT) reliant Wien-Mitte (Centre) à l'aéroport international de Schwachat a été reprise par trois locomotives *Taurus*. Auparavant, la traction était assurée par des machines de la série 1014 (voir EN LIGNES 63 page 21). Le 21 mai 2006, passage à Mannswöth d'un CAT tracté par la 1116 142-0. William BOECKX.



Afin de commémorer la présidence autrichienne de l'Europe, la *Taurus* 1216 226 des ÖBB a reçu une livrée de circonstance. La machine a été peinte aux couleurs autrichiennes : rouge et blanc. Sur ses faces latérales, l'Europe est dessinée en gris, tandis qu'une bande multicolore a été peinte sur toute la longueur, représentant les couleurs de tous les états membres. La machine a été présentée au public le 22 mars à Wien. Innsbruck, 25 mars 2006. Laurent JOSEPH.



Etranger en bref...

PAYS-BAS

- Pour assurer le trafic entre Amsterdam et Bruxelles dès avril 2007, HSA a décidé de louer à *Angel Trains* 12 nouvelles locomotives TRAXX de Bombardier (voir EL 71 page 30). En vue de leur homologation, la 185 568 est venue effectuer une première série de tests aux Pays-Bas durant le mois d'avril.

CHINE

- Les Chemins de fer chinois ont sélectionné le groupe allemand *Siemens* au détriment d'*Alstom* pour équiper la première ligne à grande vitesse du pays (Peking - Tianjin) qui doit être achevée pour les Jeux Olympiques de 2008. La valeur du contrat est évalué entre € 100 et 280 millions. *Siemens* et *Alstom* sont

toujours en concurrence pour les appels d'offres portant sur 1000 autres kilomètres de voies ferrées à équiper.

ALLEMAGNE

- Vingt-deux locomotives de la série 110 de la DB ont été renumérotées dans la nouvelle série 115 à l'occasion de leur passage à DB Auto-Zug. Cette renumérotation a été décidée afin qu'une autre division de la DB n'utilise pas par erreur ces machines.

- La DB a commandé en mars 2006 une série de 69 automotrices du type *Flirt* à *Stadler*. C'est la première fois que la DB commande des *Flirt*. Ces rames, composées de cinq voitures articulées et numérotées dans la série 427, seront utilisées à partir de décembre 2007 sur la relation Rostock - Stralsund - Binz /

Sassnitz en remplacement de rames réversibles remorquées par des locomotives de la série 143.

- La nouvelle ligne à grande vitesse Nürnberg - Ingolstadt a été mise en service le 28 mai. Longue de 89 km, elle est parcourable à 300 km/h. Dans un premier temps, seuls les ICE de la relation München - Nürnberg - Dortmund circulent via cette ligne. En décembre 2006, les ICE München - Hamburg et München - Leipzig emprunteront ce tronçon.

ITALIE

- A la suite d'une décision du nouveau président Prodi, le pont mixte rail/route devant relier l'Italie et la Sicile par le détroit de Messine (voir EL 72 page 25) ne sera probablement pas construit.

LGV EST



PHOTO 74-19 A Prény se trouve la bifurcation sous forme d'un saut-de-mouton, vers Pagny-sur-Moselle et Metz ou Nancy. A gauche, un train de travaux SECO-Rail, remorqué par deux locomotives Diesel ex-211 de la DB, circule à contre-sens sur la voie Paris - Strasbourg de la LGV. A droite, sur le saut-de-mouton, un train de ballast est tracté par les 58009 et 58040 de SECO-Rail. Il s'agit de machines de la Class 58 anglaise louées à EWS.
Pierre HERBIET, 6 avril 2006.

Dans moins d'un an, en juin 2007, la première section de la LGV Est sera opérationnelle. Elle reliera Vaires-sur-Marne (à 21 km de la gare de Paris-Est) à Baudrecourt (en Moselle) où elle sera reliée aux lignes classiques Metz - Strasbourg et Metz - Sarrebrück. Voici donc venu le moment de décrire en quelques lignes le projet et de faire le point sur l'état d'avancement des travaux.

C'est le 22 mai 1992 que la France et l'Allemagne s'étaient engagées à relier leur pays par une ligne à grande vitesse comportant une branche nord vers Sarrebrück et München, et une branche sud vers Strasbourg et Karlsruhe.

Les premiers travaux ont démarré officiellement le 28 janvier 2002, et concernèrent jusqu'en 2005 le génie civil, avec les terrassements et la construction des ouvrages d'art. La pose des équipements de voies, ballast, caténaires et signalisation, a débuté en 2004 et s'achèvera au début de 2007.

La seconde section de la LGV Est sera établie entre Baudrecourt et Vendeheim

dans le Bas-Rhin, à 10 km au nord de Strasbourg. Le début des travaux est prévu en 2010 pour une mise en service vers 2013.

Le TGV Est permettra de relier Paris à l'est de la France, le Luxembourg, l'Allemagne et la Suisse. Des liaisons seront créées entre tout l'est de la France et les autres régions déjà dotées de LGV, ainsi que des prolongations vers la Belgique.

La ligne comportera trois gares intermédiaires :

- *Champagne/Ardenne-TGV*; située à 4 km de Reims, elle sera desservie quotidiennement par 27 TGV dans chaque sens. La gare de Paris-Est sera atteinte en 40 minutes. Elle bénéficiera d'une correspondance TER (vers Reims), ce qui ne sera pas le cas pour les deux autres gares;
- *Meuse-TGV*, à une trentaine de km de Verdun. La desserte prévoit deux relations vers Paris (en 1h05), une vers Strasbourg en 1h30, et une vers Bordeaux en 5h05;
- *Lorraine-TGV*, à 27 km de Metz et à 37 km de Nancy. Elle sera desservie par 26 relations allers-retours, dont

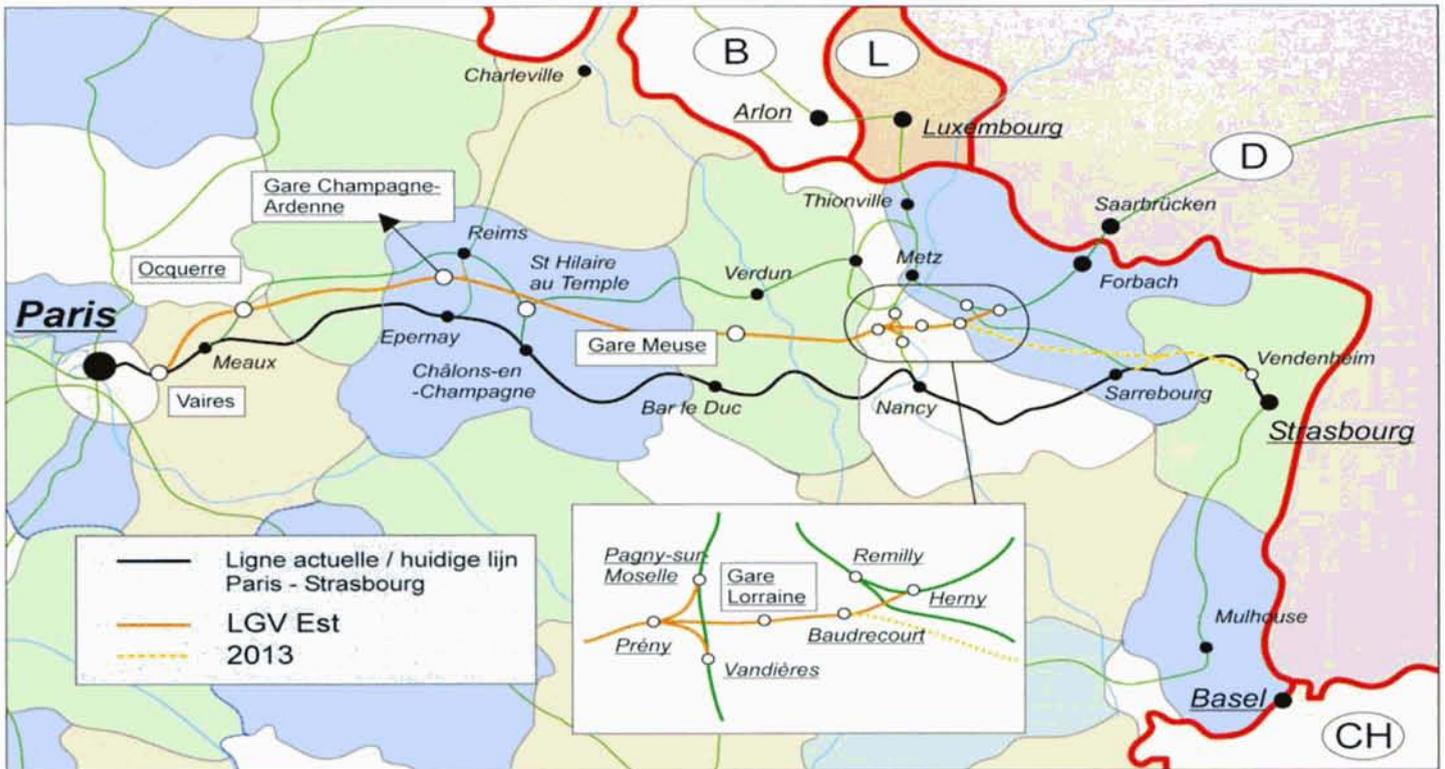
une vers Forbach, Sarrebrück et Frankfurt.

En outre, 21 gares régionales sont en cours de rénovation.

La vitesse commerciale sera de 320 km/h, avec relèvement à possible 350 km/h dans le futur (dans ce but, le rayon minimal des courbes est de 6000 m).

La remorque des trains de travaux a été confiée principalement à *Fertis*, une société du groupe *VFLI*, lui-même filiale de la SNCF. Le parc de traction se compose majoritairement de locomotives anglaises des Class 56 (29 unités) et 58 (18 unités) louées à EWS par *Fertis*, *TSO* et *SECO-Rail*, des BB 62400 (ex-2400/2500 des NS) de *Fertis*, des A1A A1A 68500 de la SNCF, et toute une série d'engins divers, surtout des ex-211 et ex-212 de la DB. Trois bases de travaux ont été aménagées : Ocquerre à l'est de Paris, Saint-Hilaire-au-Temple au sud-est de Reims et Pagny-sur-Moselle au sud de Metz.

En juin 2006, la pose de la voie était pratiquement terminée sur l'ensemble de la ligne.



Longue de 300 km et électrifiée en 25 kV, cette première section de la LGV Est comportera 44 km de raccordements et 327 ouvrages d'art, dont 14 viaducs et 5 tranchées couvertes. Les deux ouvrages les plus importants sont les viaducs de Champey-sur-Moselle, long de 1500 m, et de Jaulny (480 m de longueur et 50 m de hauteur).

Le coût total du projet LGV Est s'élève à € 3,125 milliards. Dès juin 2007, la LGV Est permettra de

relier Paris à Luxembourg en 2h15 (contre 3h35 actuellement), Strasbourg en 2h20 (contre 3h50), Metz et Nancy en 1h30 (contre 2h45), Frankfurt en 3h45, Stuttgart en 3h50, München en 5h30 (contre 8h20) et Zürich en 4h30.

Le service sera assuré par 31 rames TGV Réseau en cours de rénovation et, pour les relations internationales, par les 19 rames TGV POS (Paris-Ost-Frankreich-Süddeutschland) et des rames ICE3 allemandes.

Les rames TGV affectées à la LGV Est seront entretenues dans le nouvel atelier de Ourcq, non loin de Paris-Est, qui vient d'être inauguré.

Depuis le 25 juin dernier, des TGV sont déjà engagés au départ de Paris vers Metz et Luxembourg via les lignes classiques.

A partir de la fin du mois d'août prochain, des TGV assureront également des relations Paris - Nancy - Strasbourg.

PHOTO 74-20 Un train d'électrification SECO-Rail remorqué par les 58007 et 58027. Prény, 6 avril 2006.

Pierre HERBIET.





PHOTO 74-21 Un train SECO-Rail tracté par deux machines allemandes ex-211 de la DB.

Pierre HERBIET, 6 avril 2006.

PHOTO 74-22 Un train de ballast encadré à gauche par les 58015 et 56103, et à droite par deux autres Class 56 de Fertis, travaille à Vandières le 5 avril 2006.

Pierre HERBIET.





PHOTO 74-23 La firme TSO (Travaux du Sud-Ouest) loue également quelques locomotives de la Class 58. Ici, un train d'électrification remorqué par les 58033 et 58049 dans les environs de Champéy-sur-Moselle.
Pierre HERBIET, 6 avril 2006.



PHOTO 74-24 Les 56069 et 56060 de Fertis en tête d'un train de ballast à Vandières, le 5 avril 2006.
Pierre HERBIET.



PHOTO 74-25 Un train de ballast vient de franchir le viaduc de Champey-sur-Moselle. Avec ses 1500 mètres de longueur, il est le plus long de la LGV Est. En tête de la rame se trouvent les 58069 et 58104. Pierre HERBIET, 6 avril 2006.

PHOTO 74-26 La firme Angelo MECCOLI est également présente sur le chantier avec, ici, un train d'électrification encadré par deux ex-211 de la DB. Prény, 6 avril 2006. Pierre HERBIET.



DEMOLITIONS

2302 : FNND 03-06
8220 : NK 04-06

VENTES

4406 : CFTSA (F) 05-06
5178 : Esposito (I) 05-06

ABRÉVIATIONS

CFTSA : Chemin de Fer Touristique su Sud
des Ardennes (F)
F : France
FNND : Antwerpen-Noord
I : Italie
NK : Kinkempois

Locomotives électriques

série 16

● Depuis le 8 mai 2006, les 16 n'assurent plus la remorque du train P7009 Oostende - Schaerbeek, mais bien du P7003 Oostende 06.23 - Schaerbeek 07.52. Ce train a la particularité d'être composé d'une rame de voitures à deux niveaux du type M6. C'est la première fois qu'une 16 remorque en service régulier des voitures à deux niveaux, et également la première fois que des M6 sont remorquées en service régulier par une machine d'un autre type que les 21 et 27.

PHOTO 74-27 Depuis le 8 mai, les 16 remorquent le train P7003 Oostende 06.23 - Schaerbeek 07.52, composé de voitures à deux niveaux du type M6. Le 12 juin 2006, la traction de ce parcours était confiée à la 1608, ici photographié à Anderlecht dans la banlieue bruxelloise.



Encore une détresse d'une 13. Le 8 juin 2006, la 1315 assurant l'IC A 538 Eupen - Oostende tomba en panne et dut être secourue par la 2741. Le train est photographié à la sortie de Bruxelles, à Anderlecht.
Wim DE RIDDER.

série 20

● Les journées A004 et A005 (et A001 le dimanche) du roulement des 20 ont officiellement été cédées aux machi-

nes de la série 3000 des CFL. Le roulement des 20 a ainsi été réduit de 15 à 13 journées; les services A006 à A015 devenant A004 à 013 (voir EL 73 page 41).

Jean-Luc VANDERHAEGEN.



PHOTO 74-28

Le 20 avril 2006, en gare de Luxembourg, l'EC 91 "Vauban" Bruxelles-Midi - Brigid dut être exceptionnellement reçu sur la voie 5, en raison de travaux sur les voies 3 et 4. Etant donné que seules les voies 3 et 4 sont commutables 3 kV - 25 kV, la 2018 fut obligée d'entrer sur la voie 5 avec les pantos baissés. A droite, l'IC 431 Luxembourg - Trier - Koblenz - Norddeich Mollé, remorqué par la locomotive bifréquence 181 215-5 de la DB, attend le départ. Depuis quelques mois, la gare de Luxembourg subit une modernisation complète de ses voies et quais.

Alain DEFECHEREUX.



PHOTO 74-29

Miracle, une 13 propre ! Non, il s'agit de la 1354 repeinte à l'Atelier Central de Salzinnes lors de sa première révision intermédiaire. Le 6 avril 2006, elle effectuait son parcours d'essai entre Ronet et Bettembourg en tête du train de conteneurs 40367 à destination de Novara. A Pondrôme, le train dut s'immobiliser à la suite d'une avarie à la 1354, afin que les techniciens de Salzinnes accompagnant la locomotive puissent diagnostiquer et corriger le défaut. En seconde position se trouvent la 1332 - particulièrement crasseuse - et la 3013 des CFL.

Alain DEFECHEREUX.



Le 14 avril 2006, la 2701 remorquant l'EN 242 Berlin - Paris-Nord tomba en détresse. Le train fut alors secouru par la 2351 qui le mena jusqu'à la gare frontière de Quévy. Geert PAKET a photographié l'EN242 alors qu'il entrait à quai à Bruxelles-Midi.



Locomotives Diesel

série 51

● La 5178 a été vendue en mai 2006 à la société italienne Esposito. Elle ne circulera toutefois plus, mais servira de banque de pièces pour les autres locomotives (pour rappel, les 5107, 5111 (toujours en Belgique), 5132 et 5182).

série 77/78

● Le roulement des 77 ATB a encore été modifié le 28 mai 2006, passant de 10 à 14 journées, grâce à la remorque de deux nouvelles paires de trains assurés en unité multiple vers l'Allemagne. Le premier concerne un nouveau train direct de conteneurs circulant sans échange de traction entre Antwerpen et Duisburg Hafen mis en marche par IFB (Inter Ferry Boats) depuis le 28 mai dernier. La capacité de chaque train atteint 81 TEU.

43586 ②-⑥ DRH 05.09 - FIZG 11.00

à vide ②④ NZT

43567 ②④ NZT 14.05 - DRH 20.00

43569 ③⑤ FIZG 13.58 - DRH 20.00

Le second service concerne une rota-



Depuis le 28 mai, le train de pierres calcaires 48581 circulant le mardi et jeudi au départ de la carrière Les Petons d'Yves-Gomezée est de nouveau assuré en triple traction. Le 8 juin il était tracté par les 7823 + 7739 + 7828, vu ici au départ de la carrière.

tion entre Antwerpen-Angola et Neuss :

FIZG = Muizen,

NZT = Antwerpen-Noordzee Terminal

43564 ②-⑤ Neuss 08.33 - Angola 14.35

43565 ①-⑤ Angola 09.51 - Neuss 02.25

43562 ⑥ Neuss 08.30 - Venlo 10.47

En outre, les trains 48570 et 48571 (journées GN01 + GN02) ont comme origine ou destination Wanne-Eickel au lieu de Duisburg.

DRH = Duisburg Hafen

PHOTO 74-30 Les quatre locomotives de la série 82 mutées à l'Atelier Central de Salzinnes (8218, 8232, 8236 et 8242) ont repris dans le courant du mois d'avril 2006 le travail des 8066 à 8069. Le 3 mai, la 8232 manoeuvrait la 2725, tandis que la 8232 poussait la 2316. La 8232 est visible à gauche de la 2316.

Paul DUMONT.



Autorails

série 41

● Suite à diverses anomalies constatées sur les autorails de la série 41 durant les derniers mois, deux parcours d'essais ont été organisés dans la région de Charleroi les 11 et 23 mai 2006.

Le premier parcours avait pour but de vérifier et contrôler la suspension du moteur Diesel dans son berceau en conditions dynamiques. Les mesures s'effectuaient sur le 4114 auquel était couplée la voiture de mesures 00013 de la Direction Matériel. Afin de garantir une capacité d'accélération suffisante, le 4105 avait été ajouté en tête du convoi.

Les parcours du 23 mai avaient pour but d'investiguer des problèmes de vibrations au niveau de la transmission constatés sur plusieurs autorails dont le 4192, raison pour laquelle il fut transféré spécialement de Merelbeke à Charleroi afin de pouvoir être lui aussi couplé à la voiture de mesures de la Direction Matériel.

Les deux parcours furent tracés via Piéton, La Louvière-Sud, Manage, Luttre, Charleroi.



PHOTO 74-31 Le 23 mai 2006, le 4192 accouplé à la voiture de mesure 00013 effectua une boucle au départ de Charleroi-Ouest, via Marchienne-au-Pont, Piéton, La Louvière, Manage et Luttre. Le voici photographié à l'entrée de la gare de Luttre. Jos VERMEULEN.

série 44

● Le 4406 a été vendu en mai 2006 au Chemin de Fer Touristique du Sud des Ardennes (CFTSA). Ce réseau touristique français exploite notam-

ment la ligne Amagne - Challerange (ancienne ligne Amagne - Verdun). Avant son départ pour la France, il a subi une révision à l'atelier de Stockholm; il devrait être utilisé pour le festival CFTSA le 15 août prochain.

Le 11 mai 2006, les 4105 et 4114 accompagnés de la voiture 00013, arrivent à Forchies-la-Marche, au sommet de la sévère rampe menant de Marchienne-au-Pont à Piéton. Il poursuivra le trajet vers La Louvière, Manage, Luttre et Charleroi. Laurent JOSEPH.



Thalys fête ses 10 ans

Le 2 juin dernier, Thalys a fêté son dixième anniversaire. Durant tous le mois de juin, les voyageurs ont pu acquérir des billets pour voyager en juillet et août, valables de toutes gares belges vers Paris et l'Allemagne pour seulement € 10.



A l'occasion de la 20ème édition de la Journée de l'Europe qui s'est déroulée le 9 mai à Paris, les motrices de la rame Eurostar 3205 et 3206 ont porté une petite publicité de circonstance. Bruxelles-Petite-île, mai 2006. Christian DOSOGNE.



A l'occasion de la sortie du film "The DaVinci Code", la rame Eurostar 3209/3210 a reçu une décoration publicitaire spéciale, dont la couleur de fond est noire. Le 22 mai 2006, la rame s'apprête à quitter Forest-Midi vers la gare de Bruxelles-Midi. Serge HOOGSTEYN.

PHOTO 74-32 Toutes les deux à trois semaines, la nouvelle rame MGV (Mesures Grande Vitesse), baptisée "Iris 320", parcourt entièrement la LGV 1 entre la frontière française et Halle, et poursuit son parcours jusqu'à Bruxelles-Midi avant de retourner en France. Rappelons qu'il s'agit de l'ex-rame TGV Réseau 4530 transformée en laboratoire roulant. Elle remplace les voitures de mesure Mélusine, Mauzin, Hélène et IES, qui avaient chacune la charge de mesures particulières. Sa première tournée de contrôle en Belgique eut lieu le 5 avril 2006. Le 10 mai, elle passe à pleine vitesse dans les environs d'Enghien, en direction de la France. Jean-Luc VANDERHAEGEN.



Un ticket unique pour les transports en 2010

Le 31 mai 2006, les ministres de la Mobilité des différents gouvernements et le secrétaire d'Etat des Entreprises publiques ont signé un protocole d'accord prévoyant l'intégration des systèmes tarifaires que proposent les différentes sociétés de transports en commun : SNCB, STIB, TEC et De Lijn. Le but consiste à permettre au voyageur d'emprunter l'ensemble des transports en commun à l'aide d'une seule carte à puce pour voyager en Belgique. Le système sera standardisé dans toute la Belgique, mais les tarifs resteront propres à chaque Région. A terme, le ticket unique pourrait également servir pour d'autres services, comme par exemple pour Cambio (location de véhicule à la demande), Thalys, les parking, la location de vélos, les réservations, paiement d'un taxi. Le système

devrait même pouvoir fonctionner dans toute l'Europe.

Un groupe de travail doit encore régler les problèmes technique du projet. Les différentes sociétés devront adapter leurs guichets automatiques et leur système d'oblitération. Ce sera chose faite pour la STIB en 2007, De Lijn en 2010 et les TEC en 2012.

Arrêt automatique des trains

Infrabel - la société gérant le réseau ferroviaire belge - a décidé d'équiper les signaux d'arrêt d'une fonction STOP. Actuellement, seuls 13 % des signaux du réseau belge imposent l'arrêt en cas de franchissement intempestif par le conducteur, grâce au dispositif dénommé " TBL1 " (pour Transmission Balise-Locomotive de 1e génération). Les autres signaux sont munis du " crocodile " - système âgé de plus de 70 ans - qui n'impose pas l'arrêt mais prévient uniquement de la voie libre ou du signal suivant indi-

quant une restriction de passage (vitesse réduite ou arrêt).

Dès 2007, le système TBL1 sera amélioré et deviendra TBL1+ : le franchissement d'un signal rouge sera alors sanctionné automatiquement par un freinage d'urgence. La TBL1+ contrôlera également la vitesse à laquelle un train approche d'un signal rouge et provoquera automatiquement le freinage d'urgence en cas de survitesse; elle sera de plus compatible avec le futur ETCS européen (European Train Control System), qui devrait équiper, outre les lignes nouvelles Liège - Allemagne et Antwerpen - Pays-Bas, les axes principaux dès 2013.

Pour fin 2009, 50% des signaux seront équipés de la TBL1+, faisant bénéficier plus de 80% du trafic ferroviaire belge d'une sécurité accrue. L'ensemble du réseau devrait être équipé en 2012.

L'adaptation et l'équipement des installations coûteront 306 millions d'euros.

Le 2 avril 2006, passage à Blausee-Mitholz du "Alpina Mare" Stresa - Münster, dont la rame comporte des voitures SNCB du type 16. L'"Alpina Mare" est un train spécial de 1e classe reliant en plusieurs étapes l'Allemagne à Stresa, sur la Riviera des Fleurs. Parti le 26 mars de Münster, la première étape amena les voyageurs à Zürich. Le lendemain, le train arriva à San Remo, où les participants séjournèrent deux jours avant de se rendre les trois jours suivants à Nice, Menton, Monaco et Monte Carlo. La dernière étape était Stresa, au bord du lac Majeur. Le voyage du retour s'est opéré le 2 avril 2006.

Steve ROD.



Baromètre de la qualité 2005 : le personnel reste l'atout majeur

Le résultat final des mesures de satisfaction de la clientèle concernant l'ensemble des services offerts par le groupe SNCB en 2005 est identique à l'appréciation donnée par le voyageur en 2004 : le score obtenu, à savoir 7,44, s'avère très bon, mais des glissements sont apparus; ainsi, la satisfaction concernant le confort dans les trains diminue de 7,29/10 à 7,21, celle envers le personnel des trains passe de 7,80 à 7,71, tandis que les appréciations concernant la fréquence augmentent de 6,87 à 6,92 et le prix de 6,86 à 6,93.

Pour la première fois, l'insécurité et la propreté dans les gares ont aussi été mesurées. Les chiffres obtenus ne permettent pas encore de tirer des conclusions.

Les faits les plus marquants de cette enquête menée auprès de 11.366 voyageurs exactement montrent que :
- neuf voyageurs sur dix sont disposés

à faire l'éloge du train en tant que moyen de transport;

- il n'y a pas de différence significative entre les résultats enregistrés le week-end et ceux enregistrés durant la semaine;
- le score attribué à la ponctualité a très sérieusement chuté au cours du troisième trimestre; parallèlement, celui de l'information à la clientèle - tant à bord du train que dans la gare - a fortement régressé en octobre 2005;
- seuls les plus de 60 ans sont vraiment satisfaits du prix;
- les facteurs déterminants pour la satisfaction de la clientèle sont les aspects directement liés au personnel : attitude, service, information...
- le seul point sur lequel le client peut avoir un impact très important est la propreté; c'est ce point qui enregistre actuellement le moins bon score;
- traditionnellement, l'appréciation augmente avec l'âge : les jeunes se montrent beaucoup plus critiques et ont des attentes beaucoup plus élevées que les personnes d'âge plus mûr. L'augmentation des coeffi-

cients d'appréciation est presque directement proportionnelle à l'âge : les seniors sont les plus enthousiastes....

- l'infrastructure est elle aussi peu appréciée : selon les voyageurs, les toilettes, les salles d'attente, les sièges et les tunnels laissent encore beaucoup à désirer.

Premier semestre 2006 en forte hausse

Avec 51,27 millions de voyageurs transportés durant le premier semestre de 2006, la SNCB a enregistré une hausse de 8% par rapport à 2005 (47,5 millions de voyageurs). Pour le seul mois de mars, le nombre de voyageurs transportés (trafic national et international) s'élève à 18,34 millions (16,3 millions en 2005), dépassant ainsi le record de septembre 2005 où 17,12 millions de voyageurs furent transportés. La SNCB dépassera-t-elle le cap des 200 millions de voyageurs pour l'année 2006 ?

PHOTO 74-33 Les locomotives Diesel de la série 467400 de la SNCF parcourent régulièrement la ligne 97 entre Mons (18h10) et Saint-Ghislain. Le 11 avril 2006, les deux machines remorquaient un train de céréales vers Saint-Ghislain, ici en passage dans la gare de Jemappes.
Pierre HERBIET.



Investissements dans les ports

Pour faire face à l'accroissement prévisible du transport de conteneurs et renforcer l'intermodalité mer-rail, Infrabel investit actuellement de grosses sommes pour développer et augmenter la capacité des ports de Zeebrugge, Antwerpen, Bruxelles, Gent, ainsi que le terminal d'Athus.

Ces investissements concerneront les projets suivants, lesquels sont en cours ou programmés pour les prochaines années :

- port de Zeebrugge : construction d'une nouvelle cabine de signalisation; établissement d'un nouveau faisceau; établissement d'une courbe de raccord entre la ligne 51A et 51A/2 (à hauteur de la bifurcation de Dudzele) afin de permettre aux trains venant de Zeebrugge de pouvoir se rendre directement dans les faisceaux de Ramskapelle et de Pelikaan; mise à trois voies de la ligne Brugge - Zeebrugge;
- port de Gent : construction d'un faisceau de 16 voies du côté ouest du Kluizendok le long de la nouvelle section de la ligne 55 vers Zelzate;
- port d'Oostende : construction d'une nouvelle ligne industrielle 202A entre Oostende-Formation et le nouveau zoning de Plassendaele.



Au prochain changement de service de décembre, la nouvelle courbe de raccord entre la ligne 36 et la ligne 35 sera mise en service (voir EL 68 p. 40). Elle permettra aux IC Bruxelles - Hasselt de ne plus devoir effectuer un changement de front à Leuven, avec à la clé un important gain de temps. Voici une vue réalisée à la bifurcation de Holsbeek au début du mois de juin; la voie de la liaison est posée. A droite, on voit la courbe dreraccordement entre la ligne 35 et 53; à gauche la ligne 35 vers Leuven.

- port d'Antwerpen : construction de nouvelles voies autour du Deurganckdok (rive gauche); construction d'un tunnel entre la rive droite et la rive gauche de l'Escaut; établissement d'un second accès au port;
- port de Bruxelles : en 2009, les installations portuaires de Bruxelles

seront rénovées et agrandies en collaboration avec la Région de Bruxelles-Capitale et du Port de Bruxelles;

- dry port d'Athus : la modernisation des deux faisceaux et la rénovation du terminal sont en cours. Le dry port disposera ainsi de 15 voies.

PHOTO 74-34 La superbe passerelle métallique qui surplombait la gare de Tamines (ligne 130 Charleroi - Namur) a été enlevée durant le week-end des 10 et 11 juin 2006. Elle a été remplacée par un nouvel ouvrage en béton. Le 30 mai 1983, un semi-direct Mouscron - Liers, remorqué par la 2603, marquait l'arrêt sous la passerelle. *Jean-Luc VANDERHAEGEN.*



→ Le 30 mars 2006, le nouveau train DLC 41981 Olen (BP Chemicals Belgian - voir EN LIGNES 73 page 59) - Wrocklawek (Pologne) est garé à Leopoldsburg afin de permettre le croisement d'un train de voyageurs. En tête, la PB13 de DLC. *Johny BRAUNS.*



↘ Le 4 juin 2006, à l'occasion d'une journée Portes Ouvertes à l'usine BASF implantée dans le port d'Antwerpen, un train composé de quatre voitures historiques du type K1 a circulé sur le réseau interne de ce gigantesque complexe chimique. *Photo BASF*



↓ PHOTO 74-35

Pour rappel, le locotracteur 9142 a été vendu à la société IFB (Inter-Ferry-Boats) en août 2005. Il fut transféré le 18 août 2005 de l'atelier de Schaerbeek vers celui d'Antwerpen-Noord pour y subir une révision. Comme prévu, il a repris du service dans l'entreprise Kemira à Tertre. Le 28 avril 2006, il manoeuvrait sur le raccordement de l'usine. *Pierre HERBIET.*





Faisant suite à la licence accordée début janvier, le groupe allemand Rail4Chem, par l'intermédiaire de sa filiale Rail4Chem Benelux B.V., basée à Rotterdam, a entamé ses opérations sur le réseau belge en avril 2006. Ce n'est cependant que depuis le 3 mai que r4c est réellement actif en Belgique, en remorquant une à deux fois par semaine un train d'automobiles circulant entre Zeebrugge (Ramskappelle) et Warszawa (Varsovie), pour le compte de *Horst Mosolf GmbH*, une grande société de logistique allemande, spécialisée dans le transport de véhicules automobiles.

r4c est ainsi la troisième société opérant aux côtés de la SNCB, après DLC et Fret SNCF.

Origine de r4c

En 1998, la société BASF entreprit de remorquer elle-même ses trains de produits chimiques entre ses sites de production de Ludwigshafen et Schwarzeide, au moyen de trois locomotives du type V100 construites par LEW, modernisées par ADTranz, et prises en leasing auprès de



Retour à vide de Zeebrugge vers Aachen West de la PB02. Brugge, 10 mai 2006. Hubert DESCHÉPPER.

ADTranz Lokpool (1001 à 1003). Rapidement, BASF élargit son activité ferroviaire en remorquant d'autres trains, notamment vers Basel et Aachen-West. A cette fin, quatre locomotives électriques du ADTranz Lokpool rejoignent le parc de traction : le prototype AEG 128 001 et trois engins neufs, les 145 CL 001 à 003.

En mars 2001, BASF s'est associé avec *Bertschi*, *HOYER* et *VTG* pour fonder une société dont le but est l'exploitation de relations marchandises nationales et internationales : rail4chem était née.

BASF transféra ses activités ferroviaires à longue distance à r4c dès sa constitution et des trains de ciment s'y ajoutèrent. Parallèlement à la croissance du trafic, le parc de traction s'élargit pour incorporer des locomotives série 185 et deux machines Diesel du type Class 66.

Dans le but de fournir un service de qualité au niveau européen, *Comsa* (Espagne), *Ferrovie Nord Cargo* (Italie), *LTE* (Autriche), *Viamont* (Tchéquie) et r4c se sont associées le 13 janvier 2006 pour créer l'alliance *European Bulls*.

Le 21 avril 2006, le premier train assuré par rail4chem en Belgique concerna un train de grumes à destination de l'usine BURGO-Ardenne à Harnoncourt (Virton). Etant donné que r4c n'avait pas obtenu toutes les autorisations nécessaires, c'est DLC qui dut assurer la traction du train entre Aachen West et Burgo. Remorqué par les PB 03 et PB14 de DLC, circula via Visé, Angleur, Rivage, Marloie, Jemelle, Arlon, Athus et Virton. Arrivée du train en gare de Virton.

Laurent JOSEPH.





*Encore deux vues du train de grumes remorqué par les PB03 et PB18 entre Aachen West et le raccordement Burgo Ardennes à Harnoncourt. Ci-dessus, passage à Mellier; ci-dessous, en plein effort, à Flohimont (entre Libramont et Neufchâteau).
Wim DE RIDDER, Laurent JOSEPH.*





Le 3 mai, le train d'autos à destination de la Pologne, tracté par la PB02, traverse le gril d'entrée de la gare de Brugge.
Hubert DESCHEPPER.

En novembre 2003, r4c apparut pour la première fois à Rotterdam avec un trafic vers Worms (Allemagne) et atteint le port de Sloe avec des trains de gaz depuis début 2004. En juillet 2004, une navette pour conteneurs entre Rotterdam et Duisburg est créée.

Opérant en Allemagne, aux Pays-Bas, en Suisse et en Pologne (depuis 2003, en partenariat avec *Chem Trans Logistic Holding Polska S.A.*), r4c eut l'occasion de s'implanter solidement aux Pays-Bas le 11 octobre 2004, par la reprise de la société néerlandaise *Shortlines*, déclarée en faillite, et la création de rail4chem Benelux.

Le parc de traction de *Shortlines* (une

G1206, deux G2000 et trois Class 66) revêtit rapidement la livrée verte de r4c. Les trains assurés par la jeune et très active filiale se sont multipliés, et r4c Benelux dispose à ce jour de cinq Class 66 (PB01, PB02, PB05, PB17 et 66020), trois G1206 (1201, 1203 et 1204) et neuf G2000 (2000 à 2007 et la 1001326). On les retrouve en tête de toutes sortes de trains de marchandises et elles sont aussi utilisées pour des trains de travaux ou pour la manœuvre des wagons porte-autos à 's Hertogenbosch.

C'est en janvier 2006 que *Infrabel* a délivré une licence à r4c Benelux pour opérer en Belgique. Une première circulation eut lieu le 21 avril 2006 : il s'agissait

d'un train de grumes à destination de Burgo Ardennes à Harnoncourt (Virton). Toutefois, ce parcours dut être tracté par DLC étant donné que toutes les autorisations nécessaires pour assurer le train n'étaient toujours pas délivrées. Ce train fut remorqué en double traction par les PB03 et PB14 de DLC; au départ de Aachen-West, il circula jusque Virton par Montzen, Visé, Angleur, Marloie, Arlon et Athus.

Le retour de la rame vide a été opéré le lendemain, toujours par DLC.

Sur le réseau néerlandais, r4c est active depuis 2002 avec ses Class 66 (PB05 et 66 020) pour la desserte de DSM à Geleen-Lutterade).

Le 15 mai, le train d'autos en provenance du port de Zeebrugge traverse le point d'arrêt de Baasrode-Zuid

Wim DE RIDDER.





PHOTO 74-36 Passage du train r4c à Hambos sur la ligne 53 Mechelen - Leuven. Pierre HERBIET.

En avril 2006, la PB02 effectua ses premiers tours de roues en Belgique pour des parcours d'écolage et, depuis le 3 mai 2006, r4c assure un transport d'automobiles circulant entre le port de Zeebrugge et Mszczonow près de Varsovie, en Pologne, où les voitures sont chargées sur camion. La charge du premier train était de 22 wagons, chargés de Toyota et de Lexus. Ce train circule en principe en alternance une et deux fois par semaine, avec des horaires et des numéros de parcours le plus souvent différents. Il devrait être mis en route une soixantaine de fois en 2006.

Jusqu'à présent, c'est pratiquement toujours la PB02 (GM 20008254-2, ex-Shortlines, prise en leasing chez CBRail) que r4c engage sur ses trains, tandis que pour la traversée de l'Allemagne, une locomotive électrique prend le relais. Pour la section polonaise du parcours, c'est une M62 de Rail Polska, remotorisée avec un moteur General Electric, qui assure la remorque du train au départ de la gare de Guben. L'intention est de supprimer ces échanges de traction le plus rapidement possible, pour réduire encore la durée du parcours, qui est actuellement de l'ordre de 30 heures.

Le 15 mai 2006, passage du train d'autos à Hoeselt, sur la ligne 34 (Hasselt - Visé - Liège) entre Bilzen et Tongeren. Laurent JOSEPH.

Autres concurrents en vue pour B-Cargo

Avant la fin de 2006, deux autres opérateurs vont venir grossir le camp des concurrents de B-Cargo (actuellement DLC, Fret-SNCF et r4c). Il s'agit de la société néerlandaise ATCM et du gros opérateur EWS opérant au Royaume-Uni.

Et ce n'est que le début; plusieurs autres sociétés ont introduit une demande de licence, parmi lesquelles le HGK (Hafen und Güterbahn Köln), ERS (European RailShuttle), une filiale de la société danoise Maersk (le plus grand groupe maritime mondial), Veolia Transports (ex-Connex) et Railion Nederland.

Nul doute que le fret ferroviaire belge va connaître dans les prochaines années un bouleversement total, surtout lorsque la section Montzen - Aachen West sera électrifiée.

Si actuellement les parts de marché de B-Cargo atteignent encore les 97%, on table pour les deux à trois prochaines années sur une perte de près de 20%.





La PRIMA 6000 photographiée entre Silly et Ath, à la base du Coucou, lors des essais de compatibilité électromagnétique, le 3 juin 2006.
Laurent JOSEPH.

ESSAIS DE LA PRIMA 6000

La PRIMA 6000, la version quadricourant de la PRIMA d'Alstom, a entamé début juin une vaste campagne d'essais en Belgique, avec pour but son homologation pour la circulation sur le réseau belge.

C'est Alstom qui est le demandeur. Lorsque la PRIMA 6000 sera homologuée, Alstom pourra la proposer à des clients potentiels, notamment à des opérateurs privés ou à des sociétés de leasing.

Nous avons déjà traité de la PRIMA 6000 dans notre *EN LIGNES 61* pages 18-19 auquel nous vous renvoyons pour connaître ses caractéristiques techniques et l'historique de la PRIMA. Nous nous bornerons simplement à rappeler que la PRIMA 6000 est une version quadricourant (1,5 et 3 kV continu, 15 et 25 kV alternatif), basée sur la PRIMA 27000 et 37000 de la SNCF, avec puissance portée à 6000 kW et une masse totale s'élevant à 88 tonnes.

Numérotée 447001 en rapport avec la numérotation SNCF, bien qu'appartenant à Alstom, la PRIMA 6000 fut trans-

férée le 1er juin de Somain à Monceau, incorporée en tête d'un train de coils à destination de Marchin, remorqué par une locomotive de la série 436000 de la SNCF.

A Monceau, la machine fut victime d'une incroyable succession de méprises. Il était en effet prévu de découpler le 1er véhicule de la rame, c'est-à-dire la PRIMA 6000, et de l'incorporer dans un train de marchandises local à destination de Lessines. Au lieu de décrocher la PRIMA, l'agent chargé de cette opération a décroché le 1er wagon chargé de coils de la rame. Ce véhicule s'est ainsi retrouvé à Lessines au lieu de Marchin, au grand étonnement du personnel de la gare qui se demandait bien de quoi il s'agissait ! Entretemps, un second conducteur de la SNCF devant assurer un train de marchandises Monceau - Somain, a repris la PRIMA avec la 436000 et l'a ramenée à son point de départ ! Résultat, une panique généralisée à la SNCB où on se demandait bien où était passée la précieuse PRIMA !

En fin de compte, la PRIMA 6000 fut renvoyée une seconde fois en Belgique, pour arriver à Ath le vendredi 2 juin.

Le samedi 3 juin, la locomotive subit les traditionnels tests de compatibilité électromagnétique à la base du Coucou, entre Ath et Silly. Pour cela, elle fut placée en tête, côté Tournai, d'une rame composée de six fourgons DMS derrière laquelle était accouplée la 2710. Selon le personnel sur place, les perturbations étaient particulièrement importantes et nombreuses.

Il était prévu d'acheminer la rame complète de Ath à Schaerbeek le dimanche soir, afin que la PRIMA puisse être testée à poste fixe le lundi 5 juin. (Opération de levage et détection 50 Hz.) L'autorisation de circulation de la Prima avait toutefois omis le trajet jusqu'à Schaerbeek. Conséquence : il fallut attendre le jeudi 8 juin pour pouvoir assurer le transfert !

La troisième partie des essais s'est déroulée du 13 au 16 et le 19 et 20 juin sur la ligne 78 entre Tournai et Saint-Ghislain. La PRIMA 6000, placée côté Mons, remorqua trois fois par jour (en théorie) une rame de 12 voitures (6 fourgons Dms et 6 voitures-couchettes). Le but était cette fois de déceler les courants perturbateurs.



PHOTO 74-99 Arrivée d'un parcours à Saint-Ghislain le 16 juin. A l'autre extrémité de la rame se trouve la 2711 (non visible). Le train était composé de six fourgons DMS et de six voitures-couchettes. Jean-Luc VANDERHAEGEN.

Le 13 juin 2006, arrivée à Péruwelz d'un parcours d'essai Tournai - Saint-Ghislain. La 2705 se trouve derrière la PRIMA 6000. La machine porte le logo d'Alstom sous le troisième feu blanc. Wim DE RIDDER.



L1 Frontière française - Bruxelles

Les travaux s'achèvent doucement entre Forest-Midi et Bruxelles-Midi, puisque la mise en service des deux voies supplémentaires sur ce tronçon de trois kilomètres - qui fera gagner trois minutes aux TGV - reste programmée pour le mois de décembre prochain. Le viaduc de 435 mètres qui permet d'atteindre directement le terminal TGV est terminé. La pose de la voie est en cours et sera suivie du montage de la caténaire et de l'équipement de signalisation.

L2 Bruxelles - Liège

Bruxelles - Leuven

Entre Bruxelles-Nord et Schaerbeek (voyageurs), les travaux d'aménagement du "quadrilatère" se poursuivent. Les nouvelles voies rapides sont posées et leur électrification est en cours. Le but est qu'elles puissent être parcourues par les trains rapides (TGV et IC) dès le prochain mois de décembre. Mais c'est entre Schaerbeek et Haren (Sud) que l'évolution est la plus spectaculaire : le viaduc qui surplombe les voies de garage est terminé et les voies sont posées de Schaerbeek à Haren. L'équipement en caténaire suivra pour une fin de ré-



Entre Forest et Bruxelles-Midi, la plate-forme bétonnée des deux nouvelles voies rapides est ballastée par des locomotives série 53 de TUC-RAIL, affectées à la base de travaux de Schaerbeek. La 5311 en tête d'un train de wagons plats hollandais travaille près du pont Vierendeel de la ligne 28/1. Baudouin DIEU, 2 mai 2006.

alisation prévue pour décembre également.

A l'entrée de Leuven, le remplacement des deux ponts sur le canal Leuven - Mechelen est terminé; les travaux de génie civil de la nouvelle courbe de raccord L36/L35 sont achevés également et la voie a déjà été posée dans les

ponts-bacs. La mise en service de cette nouvelle ligne reste prévue pour décembre prochain.

En gare de Leuven, les voies 7 et 8 sont hors service pour permettre la construction du quatrième et dernier élément de la verrière. Il restera encore à les reposer et remplacer les voies 5 et 6, non encore renouvelées.

Liège-Guillemins

Le dernier poussage de toute la charpente a été effectué les 7 et 8 juin 2006. L'immense structure est maintenant en place; il faut encore la fixer définitivement sur ses socles et parachever les deux façades, côté Cointe et côté Ville, pour que la partie métallique soit complètement terminée. Le parking côté colline est achevé; toutes les voies sont posées dans les quais et le grill côté Angleur est terminé. Les travaux de voie concernent maintenant le parachèvement du grill côté Ans et le renouvellement des voies 3 à 6 du même côté. La circulation piétonne dans la gare est très difficile, puisque seul l'ancien souterrain peut être emprunté par les voyageurs, à la fois pour l'entrée, la sortie et les correspondances.



Le viaduc d'accès au terminal TGV de Bruxelles-Midi est en voie d'achèvement. Aujourd'hui, il est déjà équipé de ses voies. Baudouin DIEU, 2 mai 2006.

A Schaerbeek, la pose des deux voies menant au nouveau viaduc a débuté à la fin du mois de mai. Après la pose de la première voie réalisée à l'aide de grues routières, un train transportant des traverses en béton a été engagé sur cette voie de manière à pouvoir décharger les traverses sur l'assiette de la seconde voie. Schaerbeek, 2 juin 2006. Jean-Luc VANDERHAEGEN.



Le 3 mai, vue prise de Haren-Sud vers Schaerbeek. Les deux nouvelles voies de la ligne 36N sont posées au milieu de la ligne 36 et empruntent le nouvel ouvrage d'art qui permet le franchissement des lignes 25 et 27, et les voies de garage de Schaerbeek. Baudouin DIEU.

La construction de la verrière à quatre éléments de la gare de Leuven est arrivée dans la phase terminale. Cet ensemble élégant couvre les voies 1 à 8. Baudouin DIEU, 7 juin 2006.



L3 Liège - frontière allemande

La bifurcation de Chênée, entre la ligne 37 et la ligne à grande vitesse, est terminée. A l'emplacement de l'ancienne gare, où trône encore l'antique grue pour le déchargement des wagons, ont été construites cinq voies, raccordées à la ligne à grande vitesse. On y gare les quelques trains de travaux nécessaires sur la ligne à grande vitesse, en complément de ceux qui pourront loger à Ayeneux.

La double voie est posée entre Chênée et Ayeneux, dans le tunnel de Soumagne.

A la sortie supérieure du tunnel, là où se trouvait l'usine à béton pour sa construction, se trouve la base de travaux de Ayeneux. Quatre voies, raccordées sur la voie vers Liège de la LGV, constituent l'infrastructure ferroviaire de cette petite base.

Le jour de notre visite - le 7 juin -, la poutre "Platov" travaillait à la sortie de la base de Ayeneux vers l'Allemagne. La sous-couche de ballast était posée jusqu'au viaduc de José, soit six kilomètres en amont.

Le génie civil concerne encore l'achèvement de la plate-forme entre Clermont et le viaduc de Hammerbrücke, où se trouve la future jonction entre la ligne nouvelle et la ligne 37. Cette bifurcation est déjà posée.

↑ *L'immense structure métallique de la gare des Guillemins est en place. Les derniers éléments côté ville et côté Cointe seront assemblés sur place. Toutes les voies de la gare sont maintenant posées, mais seules cinq sont exploitées.*

↗ *Vue de la base de Chênée, construite à l'emplacement de l'ancienne cour à marchandises. Elle comporte cinq voies pour le garage de trains de travaux. La nouvelle ligne se trouve à gauche, là où les poteaux caténaires sont posés mais non équipés.*

↓ *La base de Ayeneux, à la sortie du tunnel de Soumagne que l'on voit à droite. Quatre voies seulement équipent cette petite base, où se trouve le poste de commandement des trains de travaux circulant sur la ligne nouvelle.*

Photos : Baudouin DIEU, 7 juin 2006.





Le viaduc de Battice, long de 1300 mètres, est achevé. Les poteaux caténaux sont posés, le fil de terre et le feeder sont tirés.
Baudouin DIEU, 7 juin 2006.

La plateforme de la L4 est bétonnée. Les poteaux sont fixés dans les socles coulés dans le radier. Les traverses sont acheminées par camion, de même que les 30 centimètres de sous-couche de ballast.
Clermont, 7 juin 2006.
Baudouin DIEU.



La bifurcation de Hammerbrücke, à la jonction des lignes 4 et 37, où passe un ICE vers Köln. Dans quelques mois, il circulera sur la voie visible à l'avant-plan...
Baudouin DIEU, 7 juin 2006.

Pose de la voie

La méthode de construction de la superstructure - pour rappel, voie, caténaire et signalisation - de la ligne nouvelle 3 Liège - frontière allemande diffère fondamentalement de celle employée sur les L1 et 2.

Avant de poser la voie provisoire, une couche de ballast de 30 centimètres d'épaisseur environ est mise en place par camions, à partir de stocks créés sur certains parkings de l'autoroute E40. A la différence des autres lignes, la plate-forme de la L3 est entièrement bétonnée et le charroi routier n'endommage donc pas l'assiette. Ces stocks ont été alimentés par camions depuis les carrières de Lessines et Quenast... Ensuite, la voie provisoire est mise en place par une poutre "Platov" de la société française Seco-DG. Cet engin manutentionne 5 panneaux de voie de 18 mètres en une opération, et les assemble bout à bout. Une fois posés, les longs rails peuvent être acheminés, ainsi que les traverses béton. Le complément de ballast est amené par trains complets.

Les fouilles des poteaux caténaires sont coulées dans la dalle du radier, et les poteaux, ainsi que le feeder et le fil de terre, sont tirés avant la pose des voies. Les trains de route caténaires ne concerneront que le déroulage, le pendulage et les réglages... L'ensemble de la superstructure sera terminé au mois de décembre, pour une mise en service fin 2007.

Photos de haut en bas :

La poutre Platov met en place, sur la sous-couche de ballast préalablement étendue, des panneaux de voie provisoire de 18 mètres. Elle peut en manutentionner cinq à chaque approvisionnement. Ici, la poutre soulève un panneau ...

...qui va être déposé en avant de la machine.

Le panneau est posé et positionné correctement avant d'être boulonné au panneau précédent. La " poutre ", autonome, peut aller s'approvisionner de cinq nouveaux panneaux.

*Ayeneux, 7 juin 2006.
Baudouin DIEU.*



**L4 - Antwerpen -
frontière hollandaise**

Les travaux sur la L4 sont quasiment achevés; les travaux de finition de la caténaire sont terminés depuis le 16 juin, avec la mise en route d'engins à nacelle pour les dernières retouches de peinture. Les travaux de voie se sont achevés le 10 juin par le ramassage des déchets divers et le remplacement des traverses abîmées.

Il restera alors à faire passer le train meuleur *Speno* pour une dernière passe en septembre ou octobre.

Quant à la signalisation, des travaux sont encore programmés jusqu'en septembre pour intégrer les signaux et les aiguillages au block 12 de Berchem.

La campagne d'homologation est prévue du 25 septembre au 13 octobre, à l'issue de laquelle la ligne pourra être remise par Tuc-Rail à *Infrabel*. L'initia-

tion des conducteurs pourra alors débuter pour une mise en service commercial en avril 2007.

Le personnel détaché à la base travaux d'Antwerpen-Noord y restera jusque fin octobre; à cette date, une partie des agents réintégrera la SNCB et l'autre sera employée à la base de Schaerbeek.

Baudouin DIEU.



Du 7 au 16 juin 2006, des parcours de cylindrage nécessaires à la stabilisation de la voie furent réalisés à l'aide d'un train comportant au total 20 locomotives : 18 de la série 62 et 2 de la série 52/53 ! Nous donnons les numéros sous forme d'une photo ci-contre.

Antwerpen-Luchtbal, 7 juin 2006.
Photos : Jeroen WECKERS.

Cela faisait des années que nous n'avions plus eu à vous annoncer aucune radiation. C'est aujourd'hui chose faite puisque, depuis le dernier numéro, aucun engin moteur n'a été retiré du service. Mais, il ne s'agit toutefois que d'une trêve de courte durée.

Au moment où vous lirez ce numéro, un nouveau remaniement du parc Diesel de manoeuvre aura normalement dû se

produire, avec à la clé vraisemblablement l'une ou l'autre réforme.

RECTIFICATIONS

EN LIGNES 72

page 60 : dans la fiche de radiation de la 9107 il y a : 9107 : ? , il faut : **16-05-1977**

page 61 : dans la fiche de radiation de la

9136, il y a dans la ligne livraison à la SNCB et dans la ligne numérotation : 22-07-1968, il faut : 22-07-1963

page 61 : fiche de radiation de la 9130. On écrit qu'elle a été vendue à Swiss-Rail en novembre 2004. Il s'agit en réalité de la 9117 qui a été vendue, mais renumérotée, non officiellement, avec le numéro 9130" (voir *EN LIGNES 68* pages 60-62).

7301

Constructeur : La Brugeoise et Nivelles

Numérotation : 273.001 : 08-10-1965
7301 : 01-01-1971

Dépôts successifs : Monceau / Charleroi-Sud : 08-10-1965
Merelbeke : 01-07-2001
Charleroi-Sud : 14-12-2001

Mise hors exploitation : 31-12-2003 (avarie à la suspension)

PHOTO 74-37 *Monceau, 4 août 1984.*
Jean-Luc VANDERHAEGEN



8230

Constructeur : ABR

Livraison à la SNCB : 20-06-1966

Numérotation : 262.001 : 20-06-1966
8230 : 01-01-1971

Dépôts successifs : Saint-Ghislain : 20-06-1966
Monceau : 01-06-1992
Kinkempois : 26-04-1994

Mise hors exploitation : 01-04-2004 (suite collision à Ronet)

PHOTO 74-38 *Clabecq, 15 avril 1989.*
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



8426

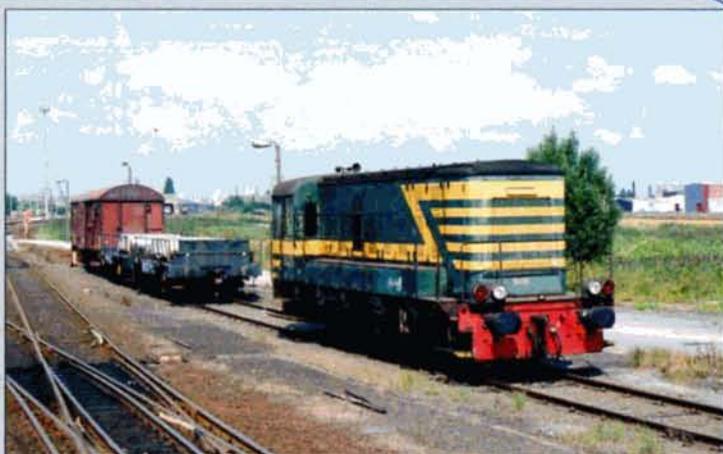
Constructeur : ABR

Numérotation : 250.101 : 07-12-1962
8426 : 01-01-1971

Dépôts successifs : Oostende : 07-12-1962
Merelbeke (INF) : -1994

Mise hors exploitation : 01-05-2004 (déstandardisation)

PHOTO 74-39 *Brugge, 24 août 1995.*
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



8429

Constructeur : ABR

Numérotation : 250.104 : 18-01-1963
8429 : 01-01-1971

Dépôts successifs : Oostende : 18-01-1963
Merelbeke (INF) : -1994

Mise hors exploitation : 01-05-2004 (déstandardisation)

PHOTO 74-40 *Oostende, 18 septembre 1993.*
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



8432

Constructeur : ABR

Numérotation : 250.107 : 08-02-1963
8432 : 01-01-1971

Dépôts successifs : Haine-St-Pierre : 08-02-1963
Oostende
Merelbeke (INF) : -1994

Mise hors exploitation : 01-05-2004 (déstandardisation)

PHOTO 74-41 *Kortrijk, 18 mai 1998.*
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



8434

Constructeur : ABR

Numérotation : 250.109 : 22-02-1963
8429 : 01-01-1971

Dépôts successifs : Oostende : 22-02-1963
Hasselt : -1976
Oostende : 01-09-1984
Merelbeke (INF) : -1994

Mise hors exploitation : 01-05-2004 (déstandardisation)

PHOTO 74-42 *Hasselt, 13 septembre 1981.*
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



8437

Constructeur : ABR

Numérotation : 250.112 : 15-03-1963
8437 : 01-01-1971

Dépôts successifs : Oostende : 15-03-1963
Haine-St-Pierre : -1976
Oostende : -1983
Kortrijk : -1984
Oostende : -1985
Merelbeke (INF) : -1994

Mise hors exploitation : 01-05-2004 (déstandardisation)

PHOTO 74-43 *Brugge, 2 août 1992.*
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



8443

Constructeur : ABR

Numérotation : 250.118 : 26-04-1963
8443 : 01-01-1971

Dépôts successifs : Oostende : 26-04-1963
Kortrijk : 19-11-1984
Merelbeke : 28-05-1990
Monceau/Charleroi-Sud : 03-11-1994

Mise hors exploitation : 01-05-2004 (déstandardisation)

PHOTO 74-44 Kortrijk, 28 novembre 1989.
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



8450

Constructeur : ABR

Numérotation : 250.125 : 27-06-1963
8450 : 01-01-1971

Dépôts successifs : Haine-St-Pierre : 27-06-1963
Hasselt : 10-01-1969
Haine-St-Pierre : 21-04-1985
Oostende : 01-01-1992
Monceau/Charleroi-Sud : 01-05-1994

Mise hors exploitation : 01-05-2004 (déstandardisation)
vendue à Atlantis Cargo en 07-2004

PHOTO 74-45 Haine-Saint-Pierre, 1er février 1992.
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



8465

Constructeur : ABR

Numérotation : 252.030 : 27-05-1959
252.105 : -10-1959
8430 : 01-01-1971
8465 : 18-09-1978

Dépôts successifs : Monceau : 27-05-1959
Antwerpen-Dam : 10-10-1963
Monceau/Charleroi-Sud : 01-06-1995

Mise hors exploitation : 01-05-2004 (déstandardisation)
vendue à Visali (Italie) en 10-2005

PHOTO 74-46 Fleurus, 3 mars 2003. Pierre HERBIET.



6248

Constructeur : La Brugeoise et Nivelles

Livraison à la SNCB : 30-06-1964

Numérotation : 212.148 : 30-06-1964
6248 : 01-01-1971

Dépôts successifs : Ronet : 30-06-1964
Merelbeke (St-Niklaas) : 08-07-1964
Kinkempois : 23-12-1971
Tournai : 01-06-1976
Monceau/Charleroi-Sud : 10-05-1985
Merelbeke : 05-03-1999
Antwerpen-Noord : 16-06-2002

Mise hors exploitation : 02-07-2004 (accident Lier)

PHOTO 74-47 Ath, 08-01-1985. Jean-Luc VANDERHAEGEN.



6252

Constructeur : La Brugeoise et Nivelles
Livraison à la SNCB : 06-08-1964
Numérotation : 212.152 : 06-08-1964
6252 : 01-01-1971
Dépôts successifs : Ath : 06-08-1964
Saint-Ghislain : 03-06-1984
Hasselt : 15-01-1988
Kinkempois : 01-01-1991
Hasselt : 05-12-1991
Merelbeke (INF) : 01-06-1997

Mise hors exploitation : 04-03-04 (avarie génératrice principale)

PHOTO 74-48 Beert-Bellingen, 17-09-1982. J-L VDH.



6269

Constructeur : La Brugeoise et Nivelles
Livraison à la SNCB : 30-10-1964
Numérotation : 212.169 : 30-10-1964
6269 : 01-01-1971
Dépôts successifs : Jemelle : 30-10-1964
Ath : 03-05-1965
St. Ghislain : 18-01-1980
Monceau / Charleroi-Sud : 30-09-1991
Kinkempois : 05-03-1999

Mise hors exploitation : 14-12-2003 (suite collision)

PHOTO 74-49 Quiévrain, janvier 1985. Pierre HERBIET.



6302

Constructeur : La Brugeoise et Nivelles
Livraison à la SNCB : 16-05-1966
Numérotation : 212.202 : 16-05-1966
6302 : 01-01-1971
Dépôts successifs : Haine-St-Pierre : 16-05-1966 ⇌ Tournai : 26-05-1971 ⇌ Saint-Ghislain : 11-10-1973 ⇌ Kortrijk : 03-06-1984 ⇌ Merelbeke : 28-05-1990 ⇌ Kinkempois : 13-07-1992 ⇌ Antwerpen-Dam/Noord : 15-12-2002 ⇌ Merelbeke : 14-12-2003

Mise hors exploitation : 01-03-2004 (déstandardisation)
vendue à Ventura (Italie) en 05-2004

PHOTO 74-50 Seraing, 15 mars 2000. J-L VANDERHAEGEN.



6326

Constructeur : La Brugeoise et Nivelles
Livraison à la SNCB : 17-10-1966
Numérotation : 212.226 : 17-10-1966
6326 : 01-01-1971
Dépôts successifs : Haine-St-Pierre : 17-10-1966
Hasselt : 03-06-1984
Antwerpen-Noord : 31-12-2002

Mise hors exploitation : 02-07-2004 (collision Lier)

PHOTO 74-51 Schaerbeek, 19 avril 1979.
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



Patrimoine en danger

FOREST-MIDI - VORST-ZUID

Parmi les bâtiments de gare les plus menacés de disparition, il y a celui de Forest-Midi, un des plus anciens du pays. Bien que "classée", la gare, ne cesse de se dégrader. La SNCB a même introduit une demande de déclassement qui lui permettrait de la démolir. Ce bâtiment est complètement enclavé dans les emprises de l'usine VW de Forest. Il suffirait d'un peu de bonne volonté pour que celle-ci rachète le bâtiment, le restaure et l'occupe en bureaux par exemple. Notons que VW avait déjà participé fortement il y a quelques années à la restauration de l'abbaye de Forest.

Christian DOSOGNE, 5 avril 2006.



GROENENDAEL - GROENENDAAL

WATERLOO

Deux superbes abris de quai en parfait état sont toujours présents dans les gares de Groenendaal et de Waterloo. Dans le cadre des travaux du RER, il est prévu de démolir ces deux splendides constructions. Il y a pourtant une solution pour chaque problème, mais nous devons faire preuve de civisme aujourd'hui en sauvant "nos racines" pour préparer l'avenir des générations suivantes. Beaucoup trop de massacres du patrimoine ferroviaire ont été perpétrés ces dernières années; il faut donc tenter de sauvegarder le peu qu'il nous reste. Ces abris pourraient ainsi être déplacés de quelques mètres.

Groenendaal, 6 avril 2006.

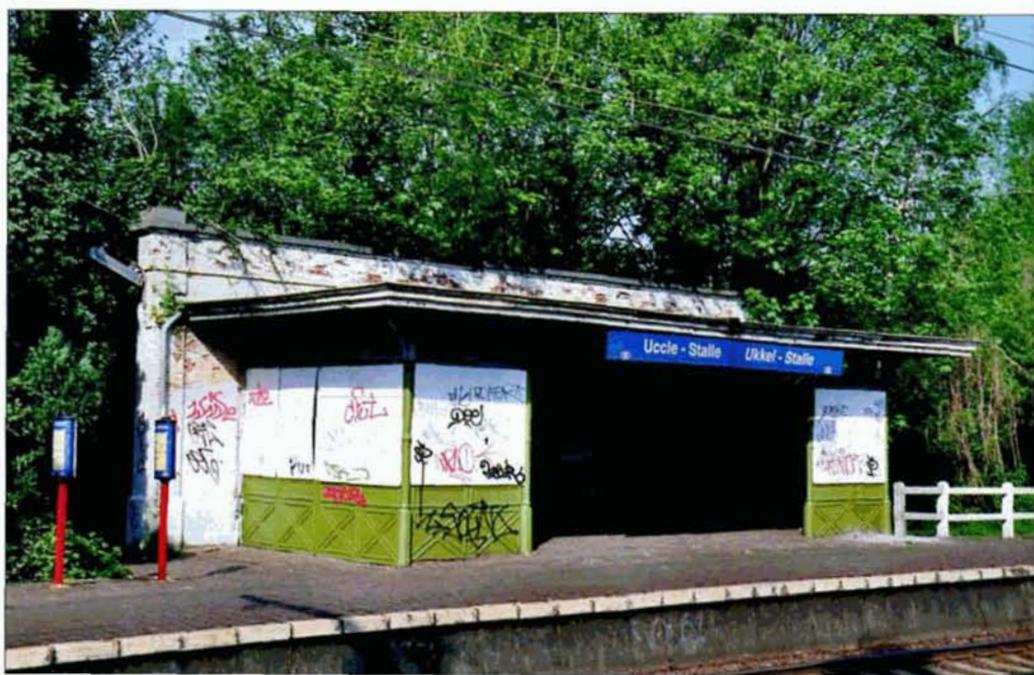
Christian DOSOGNE.

UCCLE-STALLE - UKKEL-STALLE

Un autre abri de quai situé devant la gare d'Uccle-Stalle attire toutes les attentions. Il s'agit en effet d'un des derniers vestiges construit en fonte; il mériterait à cet égard une restauration complète. En ces temps d'incivismes exacerbés, quand la SNCB disposera-t-elle d'une équipe de jeunes devant purger des travaux d'intérêts généraux pour remettre ce patrimoine en état? Tout le monde y gagnerait.

"Si l'avenir appartient au présent, le futur ne peut se concevoir en faisant abstraction du passé".

Uccle-Stalle, 4 avril 2006. Christian DOSOGNE.



Hier



Longue de 18 km et établie à simple voie, la ligne 74 Diksmuide - Nieuwpoort fut inaugurée par l'Etat Belge le 10 février 1868. Le service voyageurs y fut supprimé le 18 mai 1952. Dès ce moment, elle fut maintenue à exploitation simplifiée pour le trafic local des marchandises. Après suppression de ce dernier trafic, elle fut mise hors service en 1974 et hors inventaire le 18 septembre 1978. Il est vraiment dommage d'avoir supprimé cette ligne, car la station balnéaire de Nieuwpoort aurait beaucoup gagné si elle était aujourd'hui reliée à la capitale par une liaison directe, comme Knokke, Blankenberge et les autres... La ville de Nieuwpoort comportait plusieurs gares; celle de Nieuwpoort-Stad était la plus importante. Son bâtiment fut entièrement détruit par les Allemands en 1914. Après la guerre, un nouveau bâtiment fut construit à l'emplacement d'origine. Aujourd'hui, la gare et les installations ont totalement disparu, tandis que ligne 74 a été transformée en piste cyclable.

Collection DEXIA - Photo Christian DOSOGNE, 6 avril 2006.

Aujourd'hui



il y a 40 ans ...



PHOTO BD-230 Le 14 juillet 1966, en gare de Namur, la toute première rame réversible de voitures du type M1 était prête pour effectuer les essais en ligne. Dès le 1er août 1966, elle effectua des services à titre d'essai sur la ligne 44 Verviers - Spa. Les premiers services réguliers débutèrent le 25 septembre 1966 sur la même ligne. Au total, l'Atelier Central de Mechelen équipa 35 voitures M1 BD d'un poste de conduite. Le seule voiture subsistante est conservée par le PFT. Photo : Bruno DEDONCKER, collection PFT.

PHOTO BD-229 Les 22 et 23 août 1966, la maquette de "L'Eléphant" fut transportée par camion de l'Atelier Central de Mechelen à la gare de Bruxelles-Nord pour y être exposée temporairement. Le tender fut transféré en premier le 22 août, posé sur une rustique semi-remorque de la SNCB. Le convoi est immortalisé ici non loin de la gare de Bruxelles-Nord. Photo : Bruno DEDONCKER, collection PFT.

il y a 40 ans ...



il y a 25 ans ...



En juin 1981, la STIB réceptionna la troisième tranche des rames du métro bruxellois. Construites par la BN à Brugge, leur transport s'effectua par rail. Ici, la motrice 263 vient d'arriver dans le raccordement d'accès du dépôt de Delta, embranché sur la ligne 26. A gauche, la 2220 passe à hauteur du point d'arrêt de Delta. Notre ami Axel VANDECASTEELE, qui réalisa ce cliché, contribua cette même année au lancement de la revue "Tram 2000".

PHOTO 74-52 Il y a 25 ans, les 30 premières locomotives de la série 27 étaient en cours de montage dans l'usine nivelloise de "La Brugeoise et Nivelles". La 2701 sortira la première, et sera livrée à la SNCB le 14 octobre 1981. Une vue de la chaîne de montage, réalisée le 20 juin 1981.

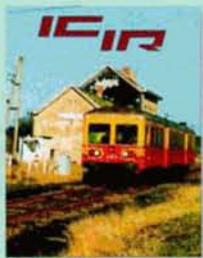
Jean-Luc VANDERHAEGEN.

il y a 25 ans ...

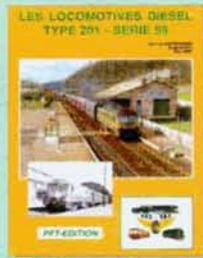


Livres

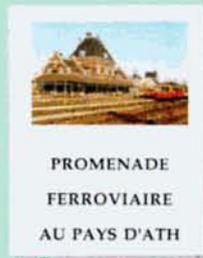
PFT-Editions



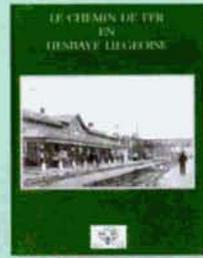
IC-IR 1984-2004
Le "Plan IC-IR" en image, avec toutes les gares supprimées ou rouvertes durant cette période.
A4 - 216 pages
400 photos
€ 35,00 - 1250 g



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



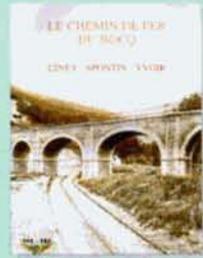
PROMENADE FERROVIAIRE AU PAYS D'ATH
Description de toutes les lignes de l'étoile d'Ath.
A4 - 268 pages
242 photos - 30 plans
€ 18,60 - 860 g



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 (débuté au 01-01-2006)
 - Belgique € 36,00
 - étranger (Europe) € 42,00
 - étranger (hors Europe) € 49,00

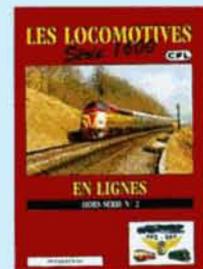


- numéros 19 à 20 par numéro : € 3,97 100 g
- numéros 41 à 45 par numéro : € 7,50 210 g
- numéros 46 à 52 par numéro : € 7,50 260 g
- numéros 53 à 58 par numéro : € 7,00 260 g
- numéros 59 à 73 par numéro : € 8,50 260 g
- reliure pour EN LIGNES € 11,50 550 g

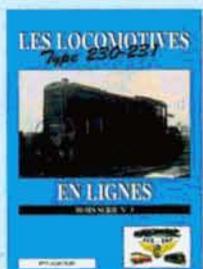
EN LIGNES - hors série



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



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

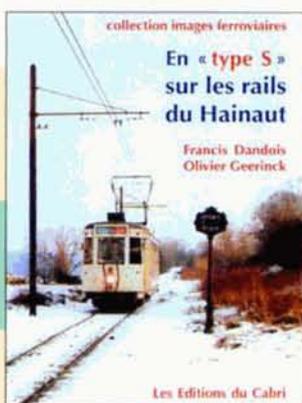


hors série n°3
LES LOCOMOTIVES TYPE 230-231
A4 - 60 pages
80 photos
€ 12,27 - 210 g



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

- Indicateur de 1935 (PFT-Edition) € 19,70 750 g
- Le rail bruxellois en images (PFT-Edition) € 11,20 750 g
- Vapeur en Belgique - tome I (par Phil Dambly) € 48,34 1390 g
- Vapeur en Belgique - tome II (par Phil Dambly) € 48,34 1905 g
- La ligne du Luxembourg (Ed. CFFL) € 24,60 765 g
- Les locos polycourant de Paris-Bruxelles - volume I € 36,69 400 g
- volume II € 36,69 550 g
- Les Vicinaux du groupe de Leuven € 24,54 800 g
- En Belgique sur les rails d'autrefois (Ed. du Cabri) € 32,23 750 g
- Les Vicinaux du Brabant € 42,14 1300 g
- Les locomotives à vapeur types 64 et 81 € 32,23 850 g
- BRUXELLES - TERVUREN (Ediblanchart) € 57,00 1250 g
- Architecture des gares (tome I) € 46,64 1050 g
- Architecture des gares (tome II) € 46,64 1050 g
- Balade vicinale en Belgique € 45,00 1095 g
- La gare et la Ville € 19,00 850 g
- Sur les rails d'Ardennes et de Gaume € 39,00 1200 g



NOUVEAUTÉ

Les Editions Du Cabri présentent :

“LES TYPES S DE LA SNCV”

voir page 16

Photos

Photos EN LIGNES

Les photos publiées dans EN LIGNES et portant un numéro (par exemple PHOTO 74-24) peuvent être obtenues au format 10x15 cm en couleurs, sauf les numéros suivis de la mention NB (par exemple PHOTO 74-29 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 28-09-2006; date de livraison: +/- 15-11-2006. Les photos des EN LIGNES précédents ne sont plus disponibles !

Renseignements et commandes :

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

□ Prix par photo € 1,00 7 g

Photos BD (Bruno DEDONCKER)

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

□ Prix par photo € 3,72 7 g

Photos-thèmes

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

- N° 6 : Les automotrices ex. SNCB en Italie € 10,00 75 g
- N° 30 ■ Un samedi-midi à Lot (EL 38 p. 12) € 30,00 75 g
- N° 31 : Voyage PFT au Danemark (15 photos) € 15,00 105 g
- N° 36 : Locos à vapeur préservées par la SNCB € 10,00 75 g
- N° 38 : Les signaux mécaniques de Florenville € 10,00 75 g
- N° 40 : La gare de Schaerbeek-Formation € 10,00 75 g
- N° 42 : Locomotives séries 52-53-54 en vert "1970" € 10,00 75 g
- N° 44 : La locomotive 8275 € 10,00 75 g
- N° 47 : Les 60/61 en vert "1970" (15 photos) € 15,00 105 g
- N° 48 : L'atelier de Bertrix € 10,00 75 g
- N° 49 : Les 62/63 en vert "1970 Salzinnes" € 10,00 75 g
- N° 50 : Les 62/63 en vert "1970 Latour" € 10,00 75 g
- N° 51 : Voyage d'adieu des locos série 80 € 10,00 75 g
- N° 52 : Les 62/63 en vert "1970 Kortrijk" € 10,00 75 g
- N° 53 : Automotrices postales (15 photos) € 15,00 105 g
- N° 55 : Les locomotives série 51 (15 photos) € 15,00 105 g
- N° 56 : Les locomotives série 64 € 10,00 75 g
- N° 57 : Locotracteurs série 91 € 10,00 75 g
- N° 59 : Les 5122 et 5135 en Italie € 10,00 75 g
- N° 60 : Vapeurs chinoises € 10,00 75 g
- N° 61 : Les 62 en activité au Luxembourg € 10,00 75 g
- N° 62 : Les autorails avant le plan IC-IR - série 1 € 10,00 75 g
- N° 63 : Les autorails avant le plan IC-IR - série 2 € 10,00 75 g
- N° 64 : Les autorails avant le plan IC-IR - série 3 € 10,00 75 g
- N° 65 : Les 3600 CFL € 10,00 75 g
- N° 66 : Les 7301 à 7335 € 10,00 75 g
- N° 67 : Les locotracteurs de la série 91 € 10,00 75 g
- N° 68 : Trains sur la ligne 39 (EN LIGNES 69) € 10,00 75 g
- N° 69 : Fourgons-générateurs (EN LIGNES 70) € 10,00 75 g
- N° 70 : Les voitures Wegmann CFL € 10,00 75 g
- N° 71 : La 2302 (EN LIGNES 72) € 10,00 75 g
- N° 72 : Trains TEE (EN LIGNES 73) € 10,00 75 g

PHOTO-THEME 73 : 5001, ex-5117,

Prix : € 10 + frais de port (75 g.) Communication : PHOTO-THEME 73

- 73-01 : 5117 vert 1970 à Bierghes + voitures M2
- 73-02 : 5117 vert 1970 à Saintes + voitures K2
- 73-03 : 5117 vert 1970 à Schaerbeek
- 73-04 : 5117 accidentée
- 73-05 : 5001 à Kinkempois (voir page 5)
- 73-06 : 5001 (ex-5117) à Saint-Ghislain (voir page 4)
- 73-07 : 5001 (ex-5117) à Schaerbeek
- 73-08 : 6077 + 5001 à Ghlin (voir page 6)
- 73-09 : 6077 + 5001 + 5183 à Landen (voir page 6)
- 73-10 : 5001 à Kinkempois (voir page 5)

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 bicoloré € 2,50 16 g
- Pin's locomotive électrique 101.012 vert foncé € 2,50 16 g
- Pin's locomotive à vapeur type 81 € 2,50 16 g

Cartes postales

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

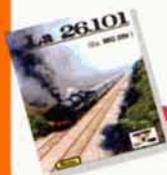
Calendriers LOCO

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

□ **LOCO 2006 :** **EPUISE**

DVD

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



La 26.101 en DVD

Commande Frais d'envoi

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

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

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

■ ARTICLE EN VOIE D'EPUISEMENT

