

# EN LIGNES



**REVUE BIMESTRIELLE**  
**N° 76 - DECEMBRE 2006 - € 8,50**  
**SUISSE : 13,70 CHF**  
N° AGREATION : P501041 - BUREAU DE DEPÔT : B-1180 BRUXELLES 18  
EDITEUR RESPONSABLE : KOOB J-P, SQUARE VERGOTE 6, B-1200 BRUXELLES

Patrimoine Ferroviaire et Tourisme



Toerisme en Spoorpatrimonium

# Editorial

Nous voici à nouveau à la fin d'une année, qui a été pour le PFT plutôt animée : l'arrivée sans cesse retardée de la P8, l'annonce par la SNCB de nous refuser dès 2007 l'accès à son réseau, la (re)négociation des contrats d'occupation de Schaerbeek et Saint-Ghislain, etc.

Pour vous, amateurs, nous avons organisé 5 voyages spéciaux, très variés, qui nous ont fait découvrir presque toutes les régions du pays. Nous avons encore amélioré la qualité de la revue que vous avez en mains et l'avons distribuée de manière plus régulière, surtout à l'étranger.

Nous avons ouvert par trois fois les portes du musée du rail de Saint-Ghislain et sorti de presse trois publications.

Le meilleur soutien que vous pouvez apporter à la sauvegarde du patrimoine ferroviaire est de renouveler votre abonnement à la revue, avant le 31 décembre.

Les animateurs bénévoles espèrent vous compter parmi les lecteurs en 2007, année qu'ils souhaitent d'ailleurs excellente à vous et vos proches.



**PHOTO 76-01** Le 30 septembre, le dernier grand voyage de l'année nous a mené aux "Trois Frontières". Les deux vedettes du jour furent les 6077 et 5941, ici immortalisées sur la bucolique ligne 17 Tessengerlo - Diest. PFT.

## 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** : 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

**RECHERCHE** : histoire de la ligne 166 Bertrix-Dinant, livre(s) ou autres documents, réponse à [gbouche@tele2.be](mailto:gbouche@tele2.be) ou FAX +32.(0)82.61.54.42

## PFT-agenda

- **Samedi 9 décembre 2006** : bourse d'échange au Musée du Rail de St-Ghislain

- **Samedi 16 décembre 2006** : 40 ans de la fin de la traction vapeur; parcours avec la 29.013 entre Ath et Denderleeuw.

- **du 27 avril au 7 mai 2007** : grand voyage PFT en Ukraine - voir page 7

**Autres dates à retenir en 2007 :**

- **Samedi 31 mars 2** : voyage PFT

- **Samedi 12 mai** : bourse d'échange au musée du rail de Saint-Ghislain

- **Samedi 23 juin** : voyage PFT

- **Samedi 8 et 9 septembre** : journées du patrimoine, ouverture du musée du rail

- **Samedi 8 décembre** : bourse d'échange au musée du rail de Saint-Ghislain

## Rectifications

### EN LIGNES 75

**page 32** : dans le tableau, colonne "Sortie en parc" il y a : 7338 : 03-07-06 GCR  
il faut : 7338 : 03-007-06 **FSR**

- dans la colonne "Entrée en parc", il faut supprimer la 8273.

- dans la colonne engins radiés, il y a :  
961, 962 : 01-03-06 NK  
il faut : 01-03-04 NK

- dans la colonne "Engins radiés", il faut ajouter 965 : 01-03-04 NK

- dans la colonne "Sorties de révision" il faut supprimer la 709 (déjà sortie le 16-05-2003)

RECHERCHE l'histoire de l'expatriation de l'autorail italien ALn 56.1903 des FS qui se trouve aujourd'hui au dépôt musée de Chattanooga du "Tennessee Valley Railroad & Museum". Cet engin fait partie d'une série de 10 autorails à crémaillère construits par FIAT en 1937-1939 (ALn 56.1901 à 1910), pour la ligne Cosenza - Paola. Il fut mis hors service en 1985. Réponse au PFT qui transmettra.



L'ALn 56.1903 à Chattanooga. Philippe VERELST, 04-08-2006.

# EN LIGNES

Revue bimestrielle éditée par l'ASBL

## PFT

### PATRIMOINE FERROVIAIRE ET TOURISME



**Rédacteur en chef :** Jean-Luc VANDERHAEGEN.

#### Comité de rédaction

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

#### Remerciements (par ordre alphabétique)

Patrice AIROLDI, Dominique ALLARD, Felipe ARANDA, Christian AUQUIERE, Kristof AVONDS, Armand BEERLANDT, Julien CASIER, Dr. Guenter BARTHS, Emile BECKER, Michel BROIGNIEZ, William BOECKX, Peter BRAZIER, Julien CASIER, Henri CHAUVEHEID, Michel DE ESCH, Freddy DENAYRE, Simon DERIDDER, Wim DE RIDDER, DEXIA, Tomas FEYERBACH, Jean-Claude GIRARD, Philippe GOUSSET, Michel HANSENS, Winfried HAURER, Serge HOOGSTEYN, Jean-François HUART, Laurent JOSEPH, Gilbert LAURENT, Georgy LEJEUNE, Bruno MALFAIT, Raph v. MEER, Tomas MEYER-EPPLER, Marc NISSET, Geert PACKET, Serge PLETGEN, Jean-Claude RENIER, Steve ROD, Christian RUQUOY, Philippe SCHOLL, Richard SCHREINER, Guy SMETZ, la SNCB, Yves STEENEBRUGGEN, Patrick TASSIGNON, Nico VANDEBUER, Christian VANHECK, Jef VAN OLMEN, Ignacio Martin YUNTA.

#### 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 2007

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 2007". 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 76 - DECEMBRE 2006



#### COUVERTURE AVANT :

##### PHOTO 76-63

La 8020 acquise par Rail et Tractions fin 2005, a été entièrement révisée. La machine, renumérotée RT 80-01, sera prochainement utilisée par la carrière de Lessines. Plus de détails dans notre prochain numéro.

Raeren, 25 octobre 2006.

Philippe GOUSSET.

#### COUVERTURE ARRIERE :

##### PHOTO 76-02

La 707 dans la nouvelle décoration "CityRail" à l'AC Mechelen, le 26 octobre. Elle doit encore recevoir ses numéros et les inscriptions "CityRail".

Dany VERSCHUREN.

PHOTO 76-67 Le 28 octobre, la Z 2208 des CFL a subi des tests de compatibilité à Graide, en vue de son homologation pour la circulation sur le réseau belge.

Yves STEENEBRUGGEN.

# S O M M A I R E

PFT-Service - Editorial 2

Nouvelles du PFT 4

La Tchèque aujourd'hui 8

La 5001 10

Actualité étrangère 29

Actualité belge 38

Statistiques 38

Locomotives électriques 38

Locomotives Diesel 42

Automotrices 45

Autorails 46

Infrabel 48

Divers 59

Radiations 60

Il y a... 64

Hier - aujourd'hui 20

PFT-Boutique 65



## VOYAGES

**samedi 30 septembre 2006**  
**"Les trois frontières"**

A l'inverse du mois d'août, il n'est tombé que très peu de pluie en septembre... Et le soleil était au rendez-vous pour le voyage à destination de Montzen, auquel avaient pris part plus de 300 participants !

Le train, composé du parc complet des voitures K disponibles (4 SNCB et 2 PFT), était remorqué par les 5941 et 6077. La première destination fut Tessenlo, sur la ligne 17, exploitée en trafic marchandises seulement. Malgré le nombre de photographes, les arrêts purent se dérouler dans le calme et la bonne humeur, d'autant que les espaces préparés étaient suffisamment vastes ! Plusieurs clichés remarquables purent être tirés à Tessenlo et en ligne.

Après un changement de front à Diest, le train s'est rendu à Montzen par la ligne 24, réservée elle aussi aux trains de marchandises. Dans cette gare frontière, une surprise attendait les partici-



**PHOTO 76-03** A Tessenlo, la 6077 fut placée en tête d'un train de wagons-citernes, le temps de faire une photo. Il s'agit du train qui est assuré par Fret SNCF à l'aide de deux locomotives françaises de la série 467400. PFT.

pants, puisque la " Ludmilla " 241-807 de Railion, disponible à Montzen, a pu être utilisée à la remorque du train jusqu'au point-frontière ! Deux allers-retours ont ainsi été programmés, permettant la prise de clichés plutôt rares. Un seul regret toutefois, le train n'a pu,

pour raisons techniques, emprunter les aiguillages situés près du tunnel de Botselaer.

Des arrêts bien organisés, des photographes et participants disciplinés, et un soleil généreux ont rendu ce voyage bien agréable.

**PHOTO 76-04** Retour de notre train vers Montzen, immortalisé sur le viaduc de Moresnet. La 5941 mène le train, accompagnée par la 241 807 de Railion, tandis que la 6077 ferme la marche. Michel HANSENS.



**samedi 16 septembre 2006**  
**Un bel affrètement**

Le samedi 16 septembre, le PFT était sollicité par le Groupe *Suez-Tractebel* pour animer sa journée annuelle du personnel.

Le programme prévoyait trois groupes axés sur les thèmes "Culture", "Sport" et "Famille", avec animations à l'Ile d'Yvoir, draisines de la Molinee, brasserie du Bocq, château et moulin à eau de Spontin. Pour transporter les 400 participants au départ de Bruxelles, deux trains étaient mis en marche : le "*Bocq Express*" à destination de Dorinne, composé de la 6077, de 4 voitures K et de la voiture buffet, et le "*Molinee Express*", avec ses 3 voitures K et 2 voitures-couchettes I5 - il n'y a en effet plus que 6 voitures K disponibles, 4 à la SNCB et 2 au PFT -, tractées par la 5941, pour Yvoir (terminus historique de la ligne 128 !)

Sur place, trois bus assuraient les déplacements entre les différents sites.

L'après-midi, la rame arrivée à Yvoir se dirigea "à vide" à Ciney via Namur (en attendant mieux !). Après regroupement des deux rames, le train se



**PHOTO 76-05** Le 16 septembre, en gare de Schaerbeek, les deux trains affrétés par *Tractebel* sont prêts au départ. Le "*Bocq Express*" remorqué par la 6077 partira en premier à destination de Spontin. Le "*Molinee Express*" suivra quelques minutes plus tard, mené par la 5941 jusqu'à Yvoir. Deux voitures-couchettes I5 renforcent les voitures K. Il faut ici préciser que les I5 sont les seules voitures avec les K pouvant encore être remorquées en charge avec des locomotives Diesel sans chauffage électrique. Toutes les autres voitures nécessitent une alimentation électrique !

rendit à Dorinne. Après un changement de front des locomotives, le train fut mis à quai à Spontin pour embarquement des participants et un retour vers Bruxelles. Une forte composition sur la ligne 128 : 9 voitures remor-

quées par deux locomotives Diesel !

Pour les participants, le beau temps, la diversité des animations, la bonne organisation et des trains à l'heure ont rendu la journée inoubliable...

**PHOTO 76-06** Le retour vers Bruxelles s'effectua avec les deux trains regroupés. Il s'agissait là de la rame voyageurs la plus longue ayant circulé sur la ligne du Bocq depuis que le PFT y a repris l'exploitation; 5941 et 6077 remorquent 9 voitures... La remontée vers Ciney en rampe de 16 ‰ était pour le moins spectaculaire tant sur le plan visuel qu'acoustique. Michel HANSENS.





## MATERIEL

### 64.169

Il est temps de donner des nouvelles de notre P8. Elle se fait en effet attendre depuis plus d'un an, et vous êtes nombreux à nous demander régulièrement de ses nouvelles.

Dès l'origine du projet, nous savions que de nombreuses embûches se trouveraient sur la route... ce qui fut bien le cas. Pour rappel, le PFT a acheté en Roumanie deux locomotives à vapeur du type P8 allemand, dans le but d'en rendre une opérationnelle grâce aux travaux effectués dans l'atelier de Cluj Napoca. C'est l'ex. 230.084 CFR qui a été choisie pour redevenir la 64.169.

Un contrat a donc été rédigé en bonne et due forme, définissant les obligations de chacun, aussi bien pour l'exécution des travaux, leur vérification et approbation que pour le paiement. Les travaux prévus et ceux demandés au fur et à mesure de l'avancement du chantier, comme la peinture par exemple, ont été terminés en juin 2005, et les essais de la locomotive ont eu lieu sur place le 7 septembre 2005.

Nous pouvions donc espérer une arrivée de la locomotive vers la fin 2005 au plus tard. Ne voyant plus le dossier de notre locomotive évoluer, nous avons adressé de nombreux rappels, agi via les ambassades belge et roumaine et par le ministère des Affaires Economiques, afin de débloquent la situation.

Finalement, au mois de juillet, nous avons appris que la firme qui a effectué les travaux était tombée en faillite, cause de l'absence de réponse à nos incessants

sants appels. S'ensuivirent à nouveau de nombreuses interventions qui, aux dernières nouvelles, ont permis de relancer l'acheminement de la locomotive, qui nous est annoncée pour la fin de l'année.

### 26.101

La 26.101, après plus de 10 ans de service intensif, doit subir une révision de sa chaudière. Puisqu'aucune entreprise belge n'est à même d'effectuer ce travail, le PFT s'est adressé à une entreprise tchèque, compétente en la matière.

La chaudière doit être détubée, réparée, visitée, subir les différents tests aux ultrasons, puis être retubée avec des éléments nouveaux. Ce travail sera exécuté en deux fois : la première cette année encore, avec le détubage et l'examen approfondi de sa structure ; la deuxième en 2007 probablement. Parallèlement, le tender doit être réparé, une torsion de la structure étant apparue du fait qu'il est autoportant; ce défaut entraîne une usure anormale des roues, qui doit être corrigée.

### 1603

La 1603 est sortie de Salzinnes le 13 octobre; les travaux complémentaires à la carrosserie ont déjà commencé à Schaerbeek, et on peut espérer voir ce "gros nez" en livrée luxembourgeoise opérationnel en 2007. Sans nul doute que cette locomotive sera une des vedettes de l'an prochain... si la SNCB autorise les circulations sur son réseau !

A Schaerbeek, les travaux de restauration de l'autorail Brossel à deux essieux 551.26 ont démarré, tandis que les autres chantiers se poursuivent à leur rythme : la voiture K, l'automotrice 082 et la 5183. Vous voulez rejoindre l'équipe bruxelloise ? Contactez Pierre Herbiet au +32.(0)473.39.35.54.

## MUSEE DU RAIL

Après l'effervescence des journées du Patrimoine - on a compté environ 1500 visiteurs, dont 800 ont emprunté les parcours en autorail - le travail a repris au Musée du rail. L'acquisition d'un gerbeur à palettes a permis de rendre encore plus en ordre le plateau central, les différentes pièces préservées pouvant être rangées dans des râteliers ad'hoc.

La 9209, en cours de restauration, a reçu la couche de peinture anti-rouille sur le bas de caisse, tandis que le travail se poursuit sur le fourgon F.

Malheureusement, l'état de la toiture ne s'améliore pas, et d'importants travaux vont devoir être engagés dès que les fonds nécessaires auront pu être trouvés. Vous voulez participer aux travaux de Saint-Ghislain ? Contactez Philippe Scholl au +32.(0)477.26.99.79.

## DIVERS

### **Le PFT, interdit de circulation en 2007 ?**

Depuis 1988, le PFT circule sur le réseau belge, et parfois à l'étranger, avec son propre matériel et sous sa propre responsabilité. Les 114 voyages organisés pour les amateurs et les affrètements - non comptabilisés - se sont déroulés sans accidents. La SNCB, en appliquant les directives européennes, refuse, à ce jour, d'accorder au PFT et aux autres associations (SCM, BVS), le statut de "Auxiliaire de l'Utilisateur de l'Infrastructure", terme signifiant que, pour circuler sur le réseau, une société autorisée doit prendre pour elle la responsabilité d'un tiers. Cette mesure entraîne de ce fait la suspension de tous les parcours avec engins PFT dès le 1er janvier 2007, puisque la SNCB - Exploitant ferroviaire - est le seul opérateur aujourd'hui reconnu en matière de trains de voyageurs, et refuse le PFT comme auxiliaire.

Les tractations encourus avec les instances dirigeantes de la SNCB et le Ministère des Transports devraient permettre une solution, d'autant que le matériel historique de la SNCB est lui aussi concerné par ces dispositions ! Pratiquement, ces mesures ne changeront rien, puisque le PFT (et les autres associations) respectent déjà - et même au-delà - les exigences formulées par la SNCB - Exploitant ferroviaire.

Beaucoup d'énergie est dépensée dans ces tracasseries administratives incitées par des personnes dont c'est le métier. N'oublions pas que tous les animateurs des associations touristiques sont bénévoles... et répondent aux exigences des professionnels pendant leur temps libre, qu'ils voudraient voir utilisé à autre chose qu'à remplir des dossiers...

**PHOTO 76-07** La 1603 suspendue au pont de l'Atelier Central de Salzinnes, lors des travaux de remplacement de ses bogies.

PFT, 28 septembre 2006.





## LE CHEMIN DE FER DU BOCQ

La conclusion de la saison 2006 est mitigée mais rassurante pour les années à venir. D'une part, les touristes "individuels" sont venus moins nombreux que l'année précédente, d'autre part de nombreux groupes réservant des trains spéciaux ont permis de compenser la baisse de fréquentation des "individuels".

La météo de l'été n'a bien sûr pas incité les touristes à sortir le bout de leur nez : soit trop chaud, soit trop pluvieux !

Le point remarquable de la saison aura été l'organisation de deux convois spéciaux pour le Groupe *Suez-Tractebel* le 16 septembre (voir à ce sujet le récit de cette journée page 5).

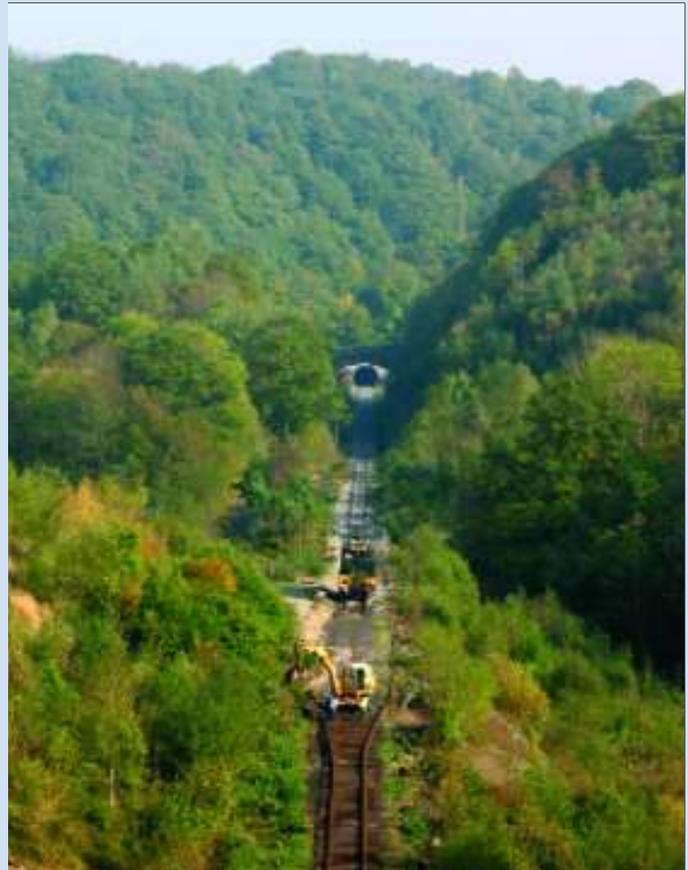
Au niveau de l'exploitation, rien de nouveau par rapport à 2005. Durant le dernier hiver, un kilomètre de voie supplémentaire avait été remplacé par les bénévoles du PFT ; malheureusement aucun accord n'a pu être trouvé avec le fournisseur du matériel de bourrage/nivelage. Cette nouvelle section, qui aurait dû porter le terminus de la ligne du Bocq à Purnode-Carrière, n'a donc pas été utilisée cet été. Qu'à cela ne tienne, pour 2007, ce sera sans aucun doute les deux plus beaux et plus spectaculaires kilomètres du réseau belge qui s'offriront à nouveau aux circulations ferroviaires !

Les chantiers de l'hiver ont déjà repris avec la poursuite de la reconstruction de la voie entre Purnode-Carrière et Purnode.

La construction de l'évitement de Spontin prévu pour 2007 débutera dès que la gare de Purnode aura été atteinte. Le respect du calendrier dépendra essentiellement de la météo hivernale et du nombre de bénévoles disponible ; l'évolution des travaux vous sera communiquée dans les prochains numéros.

Merci aux quelques lecteurs de *En Lignes* qui nous ont rejoint cet été pour renforcer la sympathique et dynamique équipe de bénévoles qui oeuvrent depuis bientôt 15 ans à la remise en service de la ligne !

N'hésitez pas à contacter Alain Defechereux au +32.(0)477.989.123.pour connaître les jours et heures des séances de travail.



*Une vue du chantier de renouvellement de la voie vers Purnode. Au fond de l'image, on voit le tunnel vers Dorinne-Durnal et la voie déjà renouvelée. A l'avant plan, l'ancienne voie vers Purnode en cours de démontage. L'autorail ES 102 se trouve au centre de l'image. Christian AUQUIERE, 15 octobre 2006.*

## 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 Carpates, avec 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 au plus vite le bon se trouvant dans l'encart du milieu (nombre de places limité).



Renseignements : ☎  
Jean-Luc VANDERHAEGEN  
+32.(0)477.60.13.62 ou  
Transnico : +.32.(0)2.344.46.90.

# La république tchèque aujourd'hui



Avec son matériel roulant très varié et coloré, et ses nombreuses et belles lignes, les Chemins de fer tchèques (CD) constituent un paradis pour les amateurs. Guy SMETZ et Jean-François HUART nous convient à une petite balade sur les lignes Diesel.

Le 11 juillet 2006, en raison de travaux de voies, l'International 452 Praha - München a abandonné la ligne directe Plzen - Domazlice et a effectué un "crochet" par Klatovy et Janovice nad Uhlavou en passant sur le très prisé viaduc de Smrzovice. En tête, la 754 020-8 (1456 kW - 73 t - 100 km/h - transmission électrique). Elle fait partie d'une vaste famille comptant 408 engins construits par CKD entre 1968 et 1980 pour les Chemins de fer tchécoslovaques (CSD série T478.3 et 4) et baptisés "masque de plongée" en raison de la forme des pare-brise. Après la scission de la Tchécoslovaquie, les CD conservèrent 60 machines de la sous-série 754 (CSD T478.4), pourvues d'un équipement de chauffage électrique.



En gare de Janovice nad Uhlavou, la ligne 184 venant de Domazlice rejoint la ligne 183 Plzen - Zelezna Ruda. Pendant quelques centaines de mètres, les deux lignes se côtoient, ce qui permet au photographe d'observer les signaux d'entrée côté sud. Le 10 juillet 2006, l'International 454 Plzen - München, remorqué par la 754 054, est exceptionnellement détourné. En raison du profil difficile de la ligne 184 vers Domazlice, il est allégé par la 742 193. De 1977 à 1986, CKD livra aux CSD 453 locomotives de la série T466.2 puis 742 (926 kW - 64 t - 100 km/h - transmission électrique). Le parc des CD compte aujourd'hui +/- 350 locomotives de ce type, présentes sur tout le réseau.





Tout amateur de traction Diesel se doit de visiter la ligne 292 reliant Sumperk à Krnov (comprenant par ailleurs une incursion en Pologne), et plus particulièrement la région (montagneuse) de Jeseník. Le 3 juillet 2006, le train de marchandises Mn 81830 reliant Javorník à Hanušovice vient de franchir le "col" de Ramzova, après un arrêt dans la petite gare de formation de Lipova Lázně, et traverse le village de Ostružna. La traction est assurée par la locomotive 751 338-5, qui fait partie d'une série de 413 locomotives numérotées dans les séries CSD T478.1 (puis 751.0) et T478.2 (puis 752.0), construites par CKD de 1964 à 1971 (1102 kW - 72 t ou 75 t - 100 km/h - transmission électrique). Le parc des CD compte 188 locomotives de ce type, réparties dans les séries 749 (ex-751 et 752 modifiées avec un équipement de chauffage électrique), 751 (avec chauffage à vapeur) et 752 (sans chauffage).

La circulation des autorails de la série 831 se fait rare sur le réseau tchèque. Les roulements officiels prévoient leur utilisation par le dépôt de Sumperk. Toutefois, il arrive qu'exceptionnellement, la remise de Klatovy les utilise en remplacement d'autorails 810, ce qui était le cas le 11 juillet 2006, où l'élément 831 212 assure l'omnibus MOs 17547 entre Klatovy et Domazlice. La photo est prise à la sortie de la gare de Spanov, sur la ligne 184. Les autorails de la série 831 (ex-CSD M262.1 - 301 kW - 100 km/h) constituent en fait la version reconstruite (entre 1983 et 1991) de la série 830 avec un nouveau moteur Diesel (CSD M262.0, construits à 238 unités de 1949 à 1960).



# LA 5001 "Oiseau bleu"



*Durant l'été 1973, la 5001 remorque un train de minerais, ici dans les environs de Visé sur la ligne 24 Glons - Visé. Henri CHAUVEHEID.*

**La récente sortie en modèle réduit HO de la 5001 et sa présentation lors d'une journée Portes Ouvertes à l'atelier de Kinkempois le 10 juin dernier, en compagnie d'une "fausse" 5001 en grandeur nature - alias la 5117 du PFT maquillée pour la circonstance - nous offrent ici l'occasion de retracer l'histoire de cet engin prototype malheureusement resté sans lendemain.**

**Sa mise au point fut délicate et posa de nombreux problèmes, surtout au niveau des moteurs de traction. La grande crise pétrolière qui secoua l'Europe dans la première moitié des années '70 changea radicalement la politique de la SNCB, qui se tourna résolument vers l'électrification à grande échelle du réseau. L'élaboration de la 5001 aurait malgré tout dû se poursuivre, afin de pouvoir exploiter les lignes ne devant pas être mises sous tension. Ce ne sera malheureusement pas le cas.**

## GENESE DU PROJET

La substitution de la traction vapeur sur le réseau belge s'est étalée sur une période de 10 ans. Dans une première phase, 95 locomotives Diesel d'une puissance de 1600 CV furent mises en service de 1955 à 1957. Il s'agissait des types 201, 202, 203 et 204, les futures séries 59, 52, 53 et 54.

La seconde étape fut la commande de 135 machines développant 1950 CV (les types 200 et 205, futures séries 51 et 55) et 254 machines de puissance moyenne de 1400 CV (les types 210, 211, 212 et 213, respectivement les futures séries 60/61, 64, 62/63 et 65), toutes mises en service entre 1961 et 1966. Ces chiffres ne tiennent pas compte des engins de manoeuvres.

Dans les années 60, le souhait de nombreux réseaux d'acquérir des locomotives toujours plus puissantes, poussa les constructeurs à élaborer des prototypes. Rapidement, des moteurs Diesel de 3600 et même 4000 CV furent disponibles en Europe, et les premières séries de locomotives apparurent. Sur tous ces engins, la transmission était électrique, tandis que la traditionnelle génératrice à courant continu avait fait place à un alternateur, le courant étant redressé par un pont de diodes au silicium avant d'être envoyé vers les moteurs de traction.

La SNCB marqua également un certain intérêt pour des engins Diesel de grande puissance. Le réseau comportait en effet des lignes principales non électrifiées, avec des rampes sur lesquelles circulaient, notamment aux heures de pointes, des trains de voyageurs très lourds avec arrêts fréquents, comme par exemple au départ de Bruxelles vers Tournai, Dendermonde et Kortrijk. Des locomotives plus puissantes permettraient d'améliorer les temps de parcours.

Parallèlement, pour faire face à l'augmentation de la vitesse des trains de marchandises, il fallait disposer d'engins plus puissants.

Sur base de ces considérations, la SNCB souhaitait dans un premier temps acquérir une série de 10 machines. Pour ce faire, elle décida de s'adresser à *Cockerill* pour l'élaboration d'une locomotive prototype.

A ce moment, *Cockerill* avait en chantier un moteur Diesel de 4000 CV à 16 cylindres en V, aboutissement de son moteur du type CO240 à 250 CV par cylindre, et dont il existait déjà des exemplaires à 6, 8 et même 12 cylindres.

Pour la transmission, on fit appel aux ACEC.

Vu le caractère très spécial du projet, il avait été jugé plus prudent de transformer une locomotive existante plutôt que de construire un engin neuf.

Les discussions techniques préparatoires avaient débuté à la fin de 1967, et une commande fut passée le 25 avril 1968. *Cockerill* et les ACEC devaient étudier et fournir un moteur Diesel de 4000 CV et une transmission à monter sur la 200.001 par la SNCB dans son Atelier Central de Salzinnes.

Les travaux débutèrent le 12 juin 1969 et s'étalèrent sur une période de 3 ans...!

Après les études, la transformation de la 200.001 et une laborieuse mise au point, la locomotive, renumérotée 5001, sortit finalement de Salzinnes le 14 juillet 1972, revêtue d'une splendide robe bleue agrémentée de bandes blan-

ches suivant le dessin de la décoration verte "1970".

### MOTEUR DIESEL

Le moteur Diesel était du type V160TR 240CO à 4 temps, suralimenté par une turbo-soufflante *Brown-Boveri*. Sa puissance nominale développait 4000 CV pour une vitesse de rotation de 1000 tr/min. La vitesse au ralenti était réglée à 500 tr/min. Sa masse énorme s'élevait à pas moins de 18 tonnes !

Lors du lancement du moteur Diesel, le régulateur de vitesse ouvrait les pompes d'injection au maximum, mais comme les turbo-soufflantes étaient à ce moment inactives, il en résultait une combustion très incomplète engendrant un énorme panache de fumée noire. Pour pallier à cet inconvénient, un dispositif limitant l'injection lors du lancement fut monté avec succès.

### TRANSMISSION

La transmission fournie par les ACEC à Charleroi se composait :

- d'un alternateur triphasé principal suivi d'un pont de diodes pour alimenter les six moteurs de traction ;
- d'un alternateur triphasé pour les services auxiliaires ;
- d'une excitatrice dont la fonction était triple : fournir l'excitation de l'alternateur principal, fournir l'excitation de l'alternateur auxiliaire, et servir de démarreur au moteur Diesel.

Ces trois groupes étaient réunis sur un seul arbre fixé au vilebrequin du moteur Diesel.

Les six moteurs de traction, du type LD 614 N de 425 kW, étaient suspendus par le nez et logés dans les deux bogies. Ils entraînaient chacun un essieu par une paire d'engrenages droits. Les bogies ont dû être quelque peu adaptés pour permettre de loger les moteurs qui étaient plus volumineux que les DN44 qui équipaient les types 200.

Les moteurs de traction étaient alimentés par l'alternateur principal via un groupe de redressement constitué d'un pont de diodes.

**C'est la 200.001 qui fut transformée en prototype de 4000 CV. Notre photo la montre lors de sa livraison au dépôt de Schaerbeek le 30 novembre 1961.**

Photo : Groupe SNCB.



# RETRO 5001

## LE CHAUFFAGE

Le traditionnel chauffage à vapeur avait été abandonné au profit d'une installation de chauffage électrique 3000 V continu, alimentée par l'alternateur principal, via un transformateur-élévateur et un pont de diodes.

## PERFORMANCES - DIVERS

La vitesse maximale avait été portée de 120 à 140 km/h.

L'effort de traction atteignait 27,3 t en régime continu, et 36 t au démarrage.

Compte tenu de la consommation de puissance par les auxiliaires, la puissance utile pour la traction à la vitesse de 1000 tr/min était, sans chauffage, de 3890,5 CV max et 3758,5 CV min. Avec chauffage en service, la puissance utile descendait à 2858,5 CV.

La puissance exigée par les auxiliaires se répartissait de la façon suivante :

- compresseur 18 CV min - 48 CV max ;
- les 6 ventilateurs des moteurs de traction : 6 CV min - 30 CV max ;
- groupe de refroidissement *Behr* : 10 CV min - 80 CV max ;
- charge batterie : 2 CV min, 10 CV max ;
- puissance nécessaire pour entrainer l'alternateur principal : 73,5 CV à 1000 tr/min ;
- chauffage : 900 CV.

La puissance totale prise par les auxiliaires sans le chauffage en service était ainsi de 109,5 CV min - 241,5 CV max; avec le chauffage, de 109,5 CV min - 1141,5 CV max.

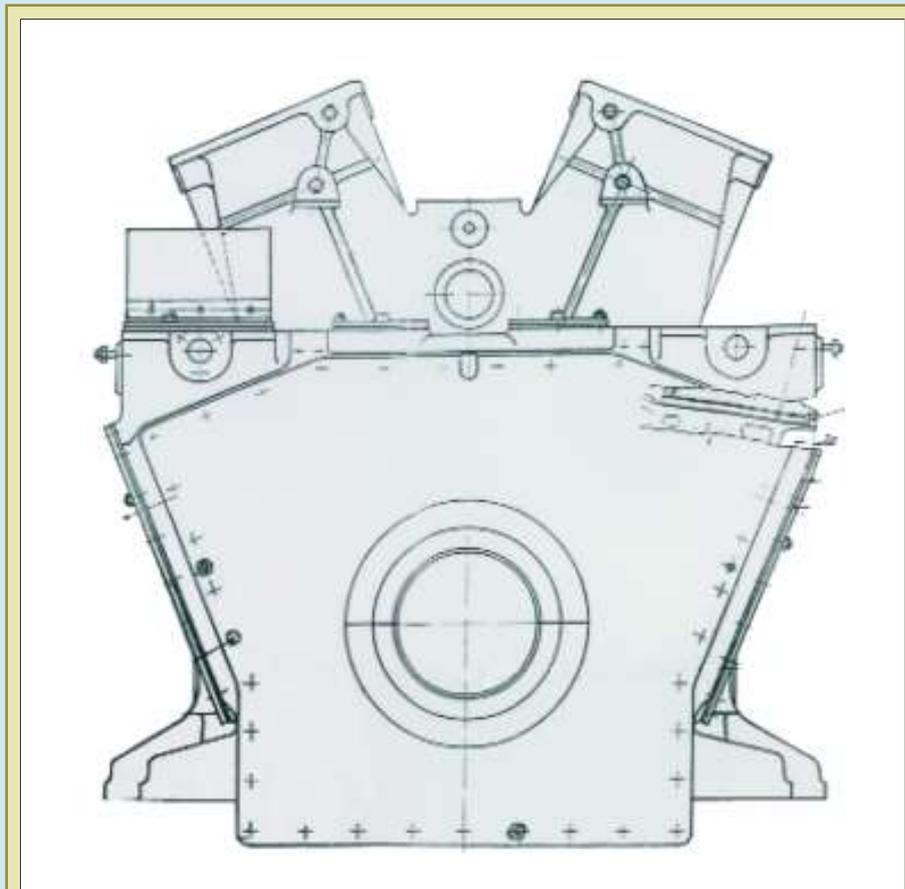
La masse totale en ordre de marche passa de 117 t pour une machine de la série 51, à 123,5 t pour la 5001.

A noter qu'un freinage électrique avait été envisagé pour équiper la machine plus tard.

Il était même prévu une régulation de vitesse imposée, avec freinage automatiquement en cas de dépassement de la vitesse choisie.

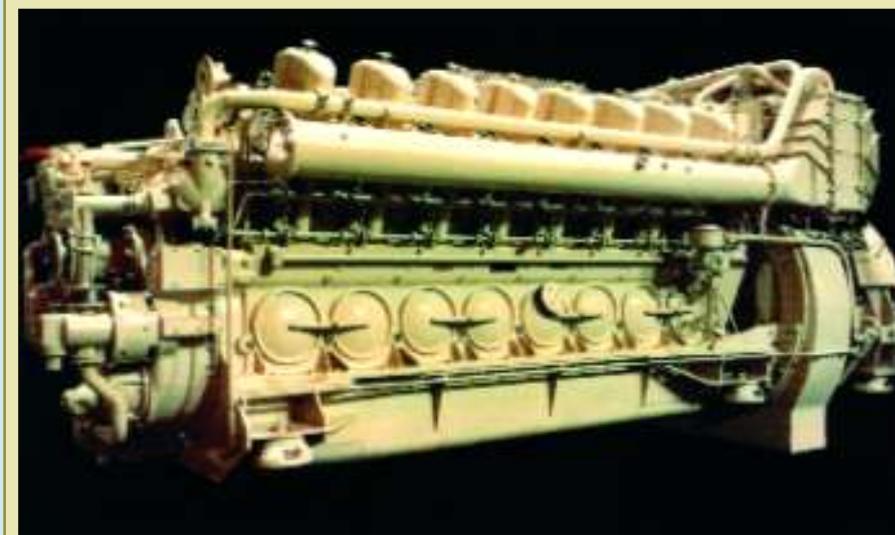
## LA TRANSFORMATION DE LA 200.001

La 200.001 entra à l'Atelier Central de Salzinnes le 12 juin 1969 ; la prise en main eut lieu le 16 juin 1969. L'Atelier Central de Salzinnes avait reçu ordre de



*Ci-dessous : une coupe transversale du moteur.*

*Ci-dessus : un moteur Diesel du type V160TR 240CO identique à celui placé dans la 5001.*



donner une priorité absolue aux travaux de transformation, dont l'ampleur était considérable.

La première vague de travaux fut le démontage des organes suivants : moteur Diesel complet, génératrice principale, groupe excitatrice-génératrice, les 6 moteurs de traction, l'appareillage électrique, le compresseur *Gardner*, le groupe de refroidissement *Behr* au complet, la chaudière *Vapor-Clarkson*, le réservoir à eau de chauffage, l'échangeur eau-huile, le train de roues avec engre-

nages. L'ensemble des ces organes fut récupéré pour servir de pièces de rechange pour les autres locomotives. Le montant total des éléments récupérés, compté égal aux 2/3 de leur prix d'achat, s'élevait à 5.317.000 francs belges, somme qui devait réduire d'autant le coût de transformation de la machine.

Nous donnons ci-après la liste des principaux travaux réalisés par catégorie avec, entre parenthèses, le temps en heures prévu pour l'opération, lorsque ce chiffre est connu.

### Dans les cabines de conduite :

- mise en peinture des cabines (deux couches) (56 h) ;
- modification du plancher des cabines (93 h) ;
- modification de la partie électrique (372 h) ;
- fabrication de deux nouveaux tableaux de bord, placement et fixation (78 h) ;
- modification des tuyaux de retour des radiateurs de chauffage des cabines ;
- suppression du bac à outillage et remplacement par une nouvelle armoire combinée avec un siège pour le convoyeur, et placement d'un pose-pieds ;
- remontage de la garniture et du calfeutrage des cabines (26 h) ;
- démontage du vestiaire et du lave-main dans le poste de conduite 2 (3 h) ;

- déplacement du lavabo dans le long-pan du couloir ;
- nouveau revêtement des sièges en simili-cuir noir, remontage des accessoires des sièges ;
- placement, câblage, et raccordement d'un nouvel indicateur de vitesse *Hasler* avec contacteur centrifuge (130 h) ;
- réaccouplement des manomètres dans les deux cabines (45 h) ;
- déplacement de la sonnerie de l'anti-patinage ;
- déplacement du thermostat de chauffage ;
- déplacement des mains courantes au plafond ;
- remontage du frein à main dans

- chaque cabine (13 h) ;
- placement d'un nouvel interrupteur pour la commande des doubles phares rouges-blancs et du troisième phare, ainsi que du clignotement des phares blancs ;
- montage d'un lave-glace et d'un réservoir d'eau ;
- fabrication des nouvelles plaques indicatrices (10 h).

### Caisse et bogies :

- démontage des cabines de conduite ;
- modification de la toiture centrale pour le logement du nouveau groupe de refroidissement (112 h) ;
- modification de la tôle du caniveau à l'emplacement de l'alternateur (52 h) ;

*La 5001 en cours de transformation à l'Atelier Central de Salzinnes. La caisse a déjà reçu sa couche d'émail définitive. Photo : Groupe SNCB.*



# RETRO 5001

- adjonction des renforts à la toiture à l'endroit du silencieux du moteur Diesel ;
- transformation des trappes latérales des nez en portes d'accès (côté poste de conduite 1 vers les batteries 24 V; côté poste de conduite 2 vers les réservoirs auxiliaires d'air) (37 h) ;
- révision de la caisse et application de la nouvelle décoration bleue et

- blanche ;
- ponçage et retouche de l'enduisage de la caisse (91 h) ;
- mise en peinture des accessoires sur les traverses de tête (26 h) ;
- application de la dernière couche de peinture (26 h) ;
- traçage, mise en peinture des bandes décoratives et des inscriptions (130 h) ;
- dernières retouches de peinture (52 h) ;
- adaptation des bouches de remplissage de gasoil et placement de nou-

- veaux niveaux visibles ;
- remontage des cabines de conduite (106 h) ;
- prolongement de la tuyauterie de ramassage d'huile du moteur Diesel sous la caisse au-delà du réservoir à gasoil ;
- montage d'un tuyau de vidange sous la caisse (9 h) ;
- modification et essais d'étanchéité de la soute à gasoil et montage des tuyauteries (56 h) ;
- confection, filetage, mise en peinture et calfeutrage des tuyaux de chauffage

**Encore une vue de la transformation de la 5001 réalisée au milieu des années '70. A l'arrière-plan, on distingue les travaux de réparation opérés sur la 201.012 (5912), après la collision de La Louvière-Centre du 25 mars 1969.**

*Photo : Groupe SNCB.*



- dans les cabines, sous le châssis et sous les traverses (149 h) ;
- modification des bacs à sable en fonction du passage des caniveaux dans lesquels sont insérés les câbles du chauffage électrique, confection et placement des nouveaux supports (150 h) ;
- déplacement des poignées et des marchepieds sur les traverses de tête, à la suite des interférences avec les coupleurs de chauffage ;
- remontage des tuyauteries du frein sous le châssis (37 h) ;
- modifier les cadres et les soufflets des gaines de ventilation (67 h) ;
- démontage des anciens supports des câbles sous la caisse (9 h) ;
- remontage des garnitures autour des pare-brise (13 h) ;
- modification du pavement et des supports dans la salle des machines (107 h) ;
- confection des brides de fixation et des cales en bois pour les câbles des moteurs de traction (115 h) ;
- remontage des filtres le long des parois de la caisse (52 h) ;
- remontage de l'éclairage de la salle des machines (39 h) ;
- construction et montage de nouveaux phares rouge-blanc et d'un troisième feu blanc (149 h) ;
- installation de prises d'air et d'un

- aspirateur (Tromblon) sous le châssis pour l'aération des batteries 24 V se trouvant dans le nez du poste de conduite 1 ;
- montage d'un réfrigérant d'air intercalé dans le circuit entre le compresseur et le déshuileur, sous le châssis, de manière à compenser le manque de réfrigération occasionné par la réduction de la longueur de la conduite pneumatique (le compresseur était placé auparavant de l'autre côté du moteur Diesel) ;
- confection des nouvelles gaines et des boîtes d'accouplement des fiches pour le chauffage électrique (168 h) ;
- montage de prises pour permettre de recharger les batteries au départ d'une source extérieure (37 h) ;
- adaptations des bogies pour permettre le logement des nouveaux moteurs de traction qui sont plus volumineux, et placement de tôles pare-étincelles (74 h) ;
- montage d'un dispositif de limiteur de course latérale des bogies sous la caisse ;
- remontage des bogies (232 h) et mise en peinture (104 h) ;

- remise de la caisse sur les bogies (37 h).

### Moteur Diesel :

- remplacement du moteur Diesel et de la génératrice par le nouveau moteur de 4000 CV et l'alternateur (130 h) ;
- réglage des assises du moteur Diesel (56 h) ;
- alignement du compresseur avec le moteur Diesel (39 h) ;
- modification des tuyauteries d'eau, d'huile, air et gasoil (570 h) ;
- fabrication et soudage des grosses tuyauteries d'eau de d'huile (715 h) ;
- repositionnement du réchauffeur et de la pompe à eau, avec nouveau support (19 h) ;
- remontage du caisson d'air et accouplement des turbos (42 h) ;
- modification de la cheminée du réchauffeur (93 h) ;
- déplacement du filtre à huile *Michiana* du nez du poste de conduite 1 vers le platelage à proximité du moteur Diesel, afin de diminuer la longueur des canalisations et simplifier les travaux d'entretien ;
- modification du contacteur du niveau d'eau (37 h).

*La 5001 photographiée à Dinant lors d'un de ses tous premiers parcours d'essais. La machine est prête pour retourner à vide vers Salzinnes. On voit, de gauche à droite, Monsieur Lebrun, ingénieur ACEC responsable de la mise au point de la partie électrique et électronique, Monsieur Warnier, 1er Chef de Secteur SNCB à Salzinnes, responsable de la mise au point en général, et un conducteur du dépôt de Ronet.* Photo : collection WARNIER.



# RETRO 5001

## Circuit électrique

- remplacement, câblage et raccordement des 6 moteurs de traction (195 h) ;
- création d'un réseau électrique 24 V continu pour l'alimentation des phares et câblage des phares (185 h) ;
- montage et câblage de l'armoire électrique pour le chauffage électrique (560 h), construction du déflecteur d'air dans l'armoire (30 h) ;
- modification du câblage dans la salle des machines (256 h) ;
- re fixation des ventilateurs des moteurs de traction et fabrication de leur nouveau câblage (190 h) ;
- modification de l'armoire électrique de traction et placement des nouveaux appareils (bloc de régulation, diodes de puissances, ...) + recâblage (400 h) ;
- afin de protéger les câbles haute tension en cas d'incendie et pour faciliter leur installation, les câbles ont été déposés dans un caniveau principal sur platelage ;
- fabrication des bacs à batterie (350 h) ;
- déplacement de l'appareillage de la veille automatique du poste de conduite vers le tableau pneumatique ;
- montage tubage, câblage et raccordement du dispositif d'antipatinage des moteurs de traction (65 h) ;
- montage de la signalisation pour la marche en double traction (26 h).

## Circuit de freinage

- modification de la tuyauterie de refoulement du compresseur et montage d'un dispositif de marche à vide ;
- montage d'un réfrigérant d'air et tuyauterie (56 h) ;
- modification de l'armoire pneumatique (28 h) ;
- afin de dégager la sortie d'air de l'alternateur, les réservoirs auxiliaires de frein ont été déplacés dans le nez du poste de conduite 2 ;
- démontage des tuyauteries du frein sous le châssis pour modification de ce dernier (5 h) ;
- repositionnement du compresseur (5 h) ;
- déplacement du réservoir auxiliaire d'air (42 h) ;
- fabrication et montage des tuyaux d'air vers les cylindres de frein (31 h) ;
- modification des tuyauteries pneumatiques (663 h) ;
- montage du câblage pour le frein à haute pression (251 h) ;
- fabrication de pièces pour la timonerie (250 h).

## FOURNITURE DU MOTEUR DIESEL

*Cockerill* devait fournir le groupe diesel-alternateur le 15 octobre 1969. Le planning de la préparation du groupe était le suivant :

- jusqu'au 01/07/1969 : transformation du moteur dans sa version définitive pour locomotive ;
- du 01/07 au 01/08/1969 : parachèvement de la mise au point (suralimen-

tation, consommation d'huile...) et essais officiels ;

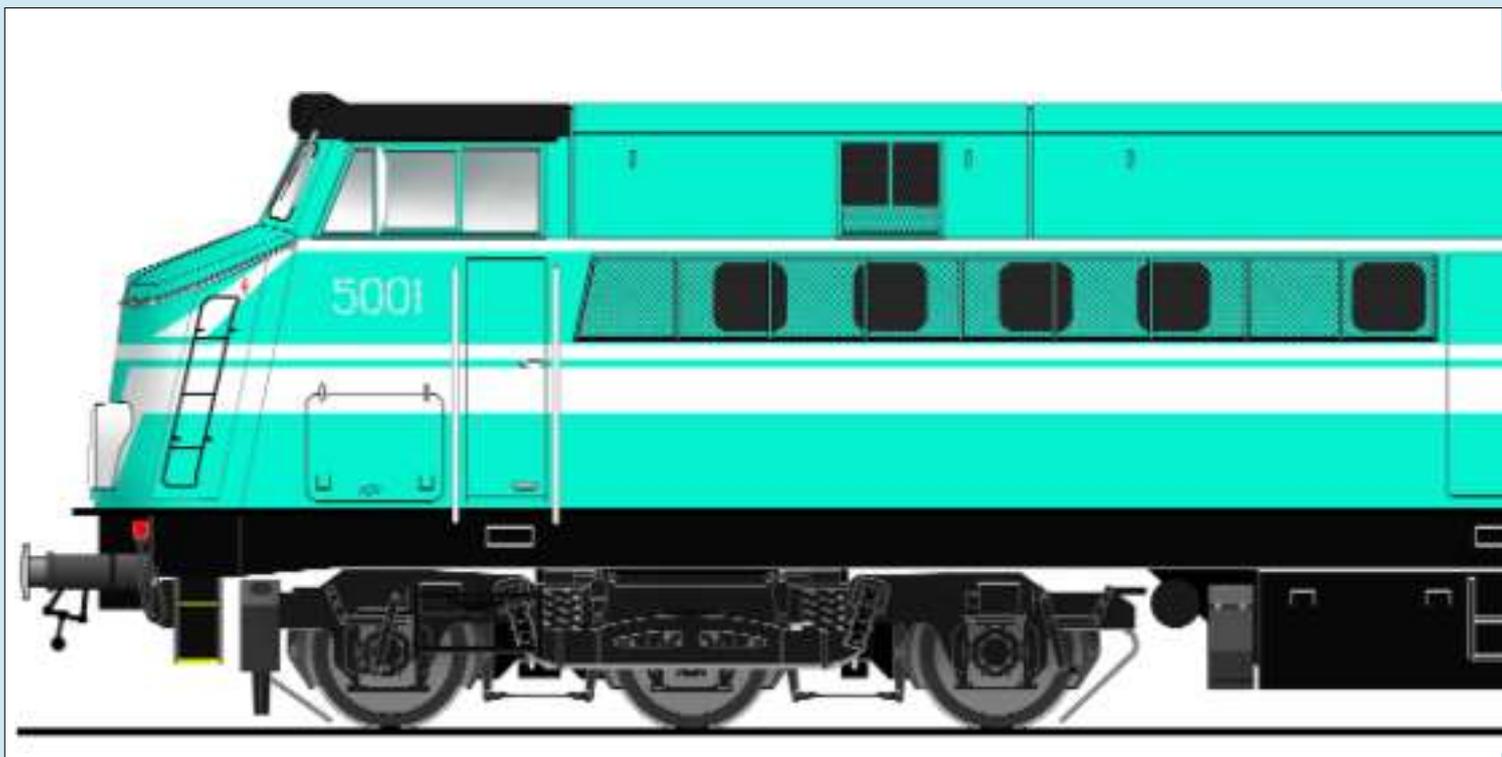
- du 15/08 au 31/08/1969 : essai officiel de 100 heures ;
- du 15/08 au 31/08/1969 : démontage partiel et examens après essai ;
- du 01/09 au 15/09 : montage de l'alternateur ACEC ;
- du 15/09 au 15/10/1969 : essai à vide de l'ensemble du groupe (mesure de vibrations), peinture, dernières mises au point, expédition à Salzinnes.

Lors de l'essai 100 heures, des écarts de température de +/- 70°C furent mesurés entre les cylindres 3 à 8 A et B, et 1 et 2 A et B. Pour éviter tout risque d'avarie à la pièce la plus thermiquement sollicitée, *Cockerill* remplaça les soupapes par des soupapes en acier austénitique.

On constata également une réduction sensible du jeu aux soupapes d'admission, voir même l'annulation du jeu, ainsi qu'une certaine usure au bout des tiges et aux sièges. Pour remédier à ce problème, *Cockerill* équipa le moteur de soupapes d'admission à tiges nitrurées et à siège au Brightray.

L'efficacité du déshuileur se révéla insuffisante. Pour éviter les pertes d'huile sous la caisse (danger d'incendie), un second déshuileur fut monté sur l'aération du carter.

Un grippage de contact fut constaté à la partie inférieure des cylindres ainsi qu'aux coussinets et cages des paliers principaux et des bielles.



D'autres mesures furent prises, comme l'augmentation de la rugosité des cylindres, l'augmentation de leur jeu diamétral et le graphitage des pistons.

### MISE AU POINT

La transformation de la machine n'avait pas été sans mal. Elle fut en effet parsemée de nombreux problèmes, notamment lors des mises au point. Par exemple, lors des essais au banc, il est apparu que l'air de refroidissement du groupe générateur présentait des températures très différentes suivant la position des ouïes d'aspiration. Une bonne partie de l'air qui a servi au refroidissement du groupe n'était pas évacuée à l'extérieur de la salle des machines, mais bien vers la partie supérieure du compartiment où se trouvent précisément les sorties des gaz d'échappement vers les turbosoufflantes. L'air projeté sur ces entrées, qui étaient portées à une température de l'ordre de 600°C, était refoulé par les parois de la locomotive vers l'aspiration du groupe. Des écrans ont été installés autour du groupe générateur de façon à réduire cet échauffement. En outre, la liaison entre la sortie du moteur et la turbo a été modifiée. De même, les diodes de puissance étaient refroidies par de l'air prélevé également dans le voisinage du groupe générateur. Le circuit d'aspiration a dû être modifié de façon à prendre l'air directement à l'extérieur de la machine, au travers de filtres.

Le premier gros problème apparut le 29 mars 1971, lorsque le vilebrequin du moteur Diesel se grippa lors d'un rodage du moteur sur banc d'essai. Cette avarie nécessita son renvoi chez *Cockerill*.

Après de longs travaux, la 5001 put finalement réaliser ses premiers essais en ligne en juillet 1972.

Le 12 juillet, elle fut testée entre Ronet et Virton en tête d'un train de marchandises d'une masse de 480 t, auquel il faut ajouter le poids de la locomotive de remorque (120 t). Au retour, elle remorqua un train de minerais de 1840 t plus la locomotive de remorque, soit 1960 t. Durant ce trajet, un démarrage dans la sévère rampe de Lahage fut réalisé.



EVH0903

# RETRO 5001

Suivant le contrat établi entre la SNCB et Cockerill-ACEC, la réception de la motorisation devait se faire après un parcours de 200.000 km "dans des conditions de régularités satisfaisantes". On espérait atteindre ce cap durant l'année 1974.

Après les premiers parcours d'essais, la 5001 fut affectée à l'atelier de Kinkempois. Jusqu'en octobre 1972, elle fut testée en tête de trains vides, principalement entre Ans et Leuven.

Après cette première période, elle reçut, à partir du 13 novembre 1972, un roulement spécifique : la nouvelle série "C" de Kinkempois, qui devait permettre de tester ses capacités aussi bien en trafic voyageurs lourd à 140 km/h, qu'en trafic marchandises. Deux journées étaient prévues. La première débutait par un parcours à vide entre l'atelier de Kinkempois et Liège-Guillemins, en vue de remorquer le direct 708 Liège-Guillemins 09.32 - Verviers-Central 09.58. La 5001 assurait ensuite le direct 811 Verviers 11.15 - Oostende 14.13. Le retour s'effectuait avec le direct 716 Oostende 14.51 - Liège 17.25, suivi d'un parcours à vide vers Kinkempois.



*La 5001 photographiée à Ronet en juillet 1972.  
Auteur inconnu, collection Yves STEENEBRUGGEN.*

*De août à septembre 1972, la 5001 effectua de nombreux parcours d'essais entre Ans et Leuven. Notre photo la montre en gare de Ans, prête au départ vers Leuven. La rame est composée d'une voiture de mesures, de deux voitures K et d'une locomotive électrique de la série 23 disposée en véhicule.  
Photo : Cockerill-Ougrée, collection Kristof AVONDS.*





*Arrivée à Ans d'un parcours d'essai en provenance de Leuven. La rame est composée de voitures internationales des types I1 et I2.  
Photo : Groupe SNCB.*

*Le direct 811 Verviers 11.15 - Oostende 14.13, prêt au départ à Verviers-Central.*

*Georgy LEJEUNE.*



# RETRO 5001

La seconde journée prévoyait un aller-retour entre Kinkempois/Seraing et Antwerpen-Stocatra, avec une rame vide de minerais à l'aller, et une rame chargée au retour. Ce service disparaîtra en mai 1973.

À peine deux jours plus tard, le 15 novembre 1972, le moteur de traction 5 fut victime d'un flash. Cette première avarie grave contraignit la machine à retourner à Salzinnes pour le démontage du moteur, lequel fut renvoyé aux ACEC. On profita de l'occasion pour régler la suspension.

De retour à Kinkempois le 19 décembre, elle dut rapidement retourner à Salzinnes pour cause d'une surcharge à 127 t. Après réglage du problème, elle reprit son roulement, mais pour peu de temps, le moteur 5 étant en effet à nouveau victime d'un coup de feu.

Un flash à un moteur de traction est généralement provoqué par une surtension, entraînant des dégâts plus ou moins importants. Sur la 5001, les consignes prévoient qu'après un premier flash, le conducteur devait réduire la vitesse à 120 km/h. Après un deuxième flash, il était obligatoire d'éliminer la traction sur le bogie défectueux, avec réduction de la puissance de moitié.

**Du 26 au 29 octobre 1972, la 5001 participa à une exposition internationale de matériel ferroviaire qui se tint à Luxembourg, à l'arrière du dépôt.**

*Michel BROIGNIEZ.*



**Du 30 mars au 12 avril 1974, la 5001 fut exposée à l'Atelier Central de Salzinnes dans le cadre de la Foire Commerciale de Namur, laquelle se tenait dans le Palais des Expositions qui est situé juste à côté de l'atelier.**

*Photo : Groupe SNCB.*

Après nouvelle réparation, elle réapparut le 13 février 1973 devant les directs Liège - Oostende.

Durant cette période, on la vit également sporadiquement en tête de trains de marchandises, vers Ronet, Montzen, Gouvry, et Marloie.

Le 5 mars 1973, elle retourna à Salzin-

nes pour rebandager ses roues.

Le 6 août 1973, le moteur de traction 2 flasha à son tour, entraînant une nouvelle et longue immobilisation. Il faut ici préciser qu'aucune pièce de rechange n'avait été prévue, si bien que la moindre avarie se soldait toujours par une immobilisation plus ou moins longue de l'engin.



A ce stade, il était devenu évident que le plus important problème rencontré sur la 5001 était la mauvaise tenue des moteurs de traction, surtout à grande vitesse. Curieusement, il fut constaté que les flashes apparaissaient le plus souvent lorsque la locomotive se trouvait dans une courbe.

Du 13 octobre au 1er novembre 1973, la machine subit des tests à Salzinnes pour le compte de l'ORE (l'ORE = Office des Recherches et des Essais; il s'agissait du centre de recherche et d'essais de l'UIC, responsable pour la standardisation des voitures, wagons, bogies, marquages, rails et règles d'exploitation).

Après une nouvelle période de rodage entrecoupée de nombreuses avaries diverses, les constructeurs demandèrent à la SNCB, le 21 février 1974, d'affecter temporairement la locomotive uniquement à des trains de marchandises, et de limiter la vitesse maximale à 120 km/h durant le premier mois de sa remise en service, ce qui fut fait dès le 8 mars 1974.

Dans les jours qui suivirent, la machine fut utilisée uniquement en trafic marchandises.



**La locomotive prototype en tête du direct 716 Oostende 14.51 - Liège 17.25, photographié à la sortie de la gare de Waremme. Peter Brazier, collection Patrick TASSIGNON.**

**La 5001 évolue devant l'atelier de Kinkempois. Notons au passage que le groupe moteur-alternateur était tellement volumineux, qu'il n'était pratiquement pas possible de changer de cabine de conduite en passant par la salle des machines ! Date et auteur inconnu, collection PFT.**



# RETRO

## 5001

**Ci-contre à droite :**

**La 5001 se met en tête du direct 815 Liège-Guillemins - Oostende. La 2209 prévue pour remorquer ce train se trouve au crochet de la rame.**

**Auteur et date inconnus, collection Pierre HERBIET.**

**Ci-dessous :**

**La 5001 en tête de la rame vide de minerais 42509 Seraing - Antwerpen-Stocatra, photographiée sur la courte ligne 13 Lier - Kontich (Kazernen). Le train passe à Lint, et arrivera dans quelques instants dans la gare de Kontich (Kazernen). A remarquer que la gare de "Kontich (Kazernen)" fut rebaptisée simplement "Kontich" à partir de 1974.**

**Jef VAN OLMEN.**



Les 20 et 21 juin 1974, de nouveaux parcours d'essai d'investigations furent réalisés entre Liège et Leuven, avec comme but de trouver l'origine des flashes aux moteurs de traction. A cette fin, les trappes de visite des moteurs de traction furent remplacées par des éléments transparents, permettant ainsi de voir visuellement l'apparition du phénomène.

La charge remorquée, s'élevant à 206 t, comprenait 6 voitures vides sur lesquelles le chauffage était mis en service. Lors du premier parcours vers Leuven, plusieurs déclenchements provoqués manuellement ainsi que plusieurs coupures brusques du courant de traction à pleine puissance (5000 ampères) et vitesse maximale (entre 125 et 140 km/h) furent réalisés. En outre, lors du départ de Liège-Guillemins, la locomotive démarra avec les freins serrés, l'intensité au démarrage atteignant ainsi 4500 ampères !

Par la suite, sa remise en tête des directs vers Oostende ne se passa pas bien. Le 20 novembre 1974, pendant que la machine tractait le direct 811 vers Oostende, le moteur de traction 4 subit à pleine vitesse une avarie grave dans les environs de Gent.

Cette nouvelle panne entraîna alors son garage jusqu'en juillet 1975.

Réparée une fois de plus, la 5001 fut alors affectée à la remorque de trains spéciaux, tant de voyageurs que de marchandises, ce qui permit de la voir un peu partout, même à Maastricht et à Raeren !

A plusieurs reprises, elle fut visible en tête de Trains Autos entre Bressoux et Gouvy, en double avec une locomotive de la série 55. Il n'était alors pas rare de voir arriver les TAC à Gouvy avec 30 minutes d'avance sur l'horaire !

Le 26 janvier 1976, elle assura à nouveau des parcours d'essai entre Ans et Leuven (trois allers-retours), en tête d'une rame de voyageurs vide qui comprenait 8 voitures, totalisant 272 t.

Le 27 février 1976, c'est le moteur de traction 6 qui céda, et ce une fois de plus lors de la remorque du direct 811 vers Oostende. Mais, cette fois, la 5001 ne se relèvera plus de cette nouvelle avarie. Il fut en effet décidé de mettre fin à l'expérience.



*La 5001 devant la remise de Kinkempois, son dépôt d'attache, le 23 septembre 1974.  
Yves STEENEBRUGGEN.*



*L'"Oiseau Bleu", comme on l'appelait à Kinkempois, en tête d'un train de minerais Antwerpen-Stocatra - Kinkempois, photographié sur la ligne 34 Hasselt - Glons dans les environs de Tongeren.  
Julien CASIER.*

# RETRO

## 5001

*Une photo malheureusement très mal composée et de mauvaise qualité, mais que nous avons tout de même décidé de publier : le passage en gare de Esneux de l'Auto-Couchettes-Express s'Hertogenbosch - Bressoux - Avignon - Saint-Raphaël. Une 55 verte est visible en seconde position.*  
Collection Marc NISSET.



*J'ai eu la chance de voir démarrer près d'une centaine de fois la 5001 à Bruxelles-Midi en tête du direct 811 vers Oostende. Je peux vous assurer qu'à chaque fois, mes cheveux se dressaient tout droits sur la tête, tandis que mes bras avaient la chair de poule ! J'ai même assisté à plusieurs démarrages du même train en gare de Bruxelles-Central. Le départ du célèbre semi-direct Schaerbeek - Binche remorqué par deux 59 semblait bien silencieux ! Existe-t-il un enregistrement audio ?*

*En juin 1975, le conducteur de la 5001 se fait photographier à ses côtés, en gare de Bressoux. Elle se trouve en tête de l'Auto-Couchettes-Express s'Hertogenbosch - Bressoux - Avignon - Saint-Raphaël. Une 55 est visible en seconde position. La gare de Bressoux est en cours d'électrification.*  
Photo : DOZO, collection Georgy LEJEUNE.

Elle fut officiellement arrêtée le 9 mars 1976, après avoir cumulé seulement 85.000 km. On était donc très loin des 200.000 km que l'on avait espéré atteindre durant l'année 1974.

La machine fut alors garée en "réserve réseau" à Kinkempois, en attente de jours meilleurs.

Le 23 août 1977, il fut décidé de la transférer de Kinkempois à l'atelier de Latour, où la place ne manquait pas.

### LES RESULTATS

Globalement, les performances de la 5001 étaient bonnes, tant pour les trains de voyageurs lourds et rapides que pour les trains de marchandises. Les points les plus critiquables furent la mauvaise tenue des moteurs de traction, sujets à des flashes chroniques entre 125 et 140 km/h, entraînant le plus souvent la destruction du bobinage des rotors. C'est la principale cause des longues immobilisations dont fut victime la machine, vu qu'il n'avait pas été prévu de moteur de réserve.

Le chauffage a donné toute satisfaction. Néanmoins, il n'aurait pas convenu sur les voitures modernes, à cause des coupures de la tension 3000 V et de ses fortes variations.

Au vu des résultats, il avait été jugé utile, en cas d'une fabrication en série,



*La 5001 garée à l'atelier de Latour.*

*Yves STEENEBRUGGEN, 4 septembre 1978.*

de rectifier les points principaux suivants :

- prévoir un alternateur distinct pour la traction et un second pour le chauffage ;
- construction de nouveaux moteurs de traction pouvant atteindre 140 km/h sans risque de flashes ;
- prévoir un freinage dynamique ;
- remplacer les pompes et les moto-ventilateurs *Behr* du groupe de refroidissement de l'eau du moteur Diesel par des moteurs-ventilateurs élec-

triques ;

- supprimer le freinage en rotation des bogies ;
- réduire le poids du bâti du moteur Diesel et de l'alternateur ;
- supprimer le dispositif anti-incendie ;
- déplacer le filtre *Michiana* (filtre de l'huile du moteur Diesel).

Le projet resta toutefois sans suite : la politique de la SNCB à la fin des années septante était l'électrification à grande échelle du réseau.



*La 5001 en attente de prise en main sur la cour de l'Atelier Central de Salzinnes.*

*Armand BEERLANDT,  
16 février 1979.*

# RETRO

## 5001



La 5001 photographiée à l'Atelier Central de Salzinnes le 3 décembre 1979, durant les travaux de remise en version série 51. *Georgy LEJEUNE.*

Encore un mot concernant le moteur Diesel de la 5001. Après démontage, *Cockerill* le revendit à un hôpital liégeois, où il sert toujours de groupe générateur de secours en cas de coupure accidentelle de tension sur le réseau...

### DE LA 5001 A LA 5101

Le 23 octobre 1978, la 5176 du dépôt de Hasselt fut victime d'une collision grave à Kermt sur la ligne 35. Très gravement touchée, il fut décidé de réformer la machine.

Son moteur Diesel n'avait toutefois pas subi d'importants dégâts. C'est ici que l'on songea à retransformer la 5001 pour la remettre au type. La machine prototype retourna ainsi à l'Atelier Central de Salzinnes le 18 janvier 1979, et les travaux débutèrent quelques semaines plus tard, fin février.

**PHOTO 76-08** Le 7 février 1991, l'ex-5001 remorquait un train de longs rails soudés entre Schaerbeek et Mariembourg. Le convoi descend la section Neuville - Mariembourg établie en très forte pente (20 ‰). *Pierre HERBIET.*



## Ligne de vie de la 200.001 - 5001 - 5101

Constructeur :	Cockerill 3733/1961
Livraison à la SNCB :	30-11-1961
Schaerbeek :	30-11-1961
Dendermonde :	23-01-1963
Transformation en 5001 :	du 12-06-1969 à juillet 1972 à l'AC Salzennes
Kinkempois :	15-12-1972
Mise en garage :	09-03-1976 au 18-01-1979
Transformation en 5101 :	18-01-1979 au 10-10-1980 à l'AC Salzennes
Kortrijk :	01-01-1981
Schaerbeek :	31-05-1987
Hasselt :	15-10-1998
Antwerpen-Noord :	10-06-2001
Mise hors exploitation :	15-06-2003

Le 10 octobre 1980, la locomotive, renumérotée 5101 et repeinte dans la livrée jaune, put réaliser son premier essai en ligne en tête du traditionnel omnibus 6534 Namur - Givet et retour. Après réglage de divers problèmes, elle quitta Salzennes le 14 octobre 1980 à destination de Kortrijk, son nouveau dépôt, où elle fut officiellement affectée à la date du 1er janvier 1981.

Après électrification du noeud de Kortrijk, la 5101 fut mutée à Schaerbeek le 31 mai 1987.

Elle déménagera encore par la suite deux fois : le 15 octobre 1998 à Hasselt, et le 10 juin 2001 à Antwerpen-Noord où elle sera finalement réformée et mise hors exploitation le 15 juin 2003. Aujourd'hui, la locomotive est toujours garée en compagnie d'une vingtaine de 51 à Montzen, dans un éventuel espoir de revente.

### PHOTO 76-10 ↓

Le 22 avril 1982, la 5101 remorque un direct Kortrijk-Schaerbeek. Le train emprunte la courbe de raccord entre la ligne 50 et 50A à Essene-Lombeek. Pierre HERBIET.



PHOTO 76-09 ↑ Le 28 avril 1998, la 5101 transféra exceptionnellement une rame Belux entre Bruxelles-Midi et Roosendaal. Pierre HERBIET.



# RETRO 5001

## DEUX FAUSSES 5001

A deux reprises, on "maquilla" une locomotive de la série 51 en "5001".

La première réapparition d'une pseudo 5001 se déroula en septembre 1992, à l'occasion de journées "portes ouvertes" organisées à Kinkempois. C'est la 5145 qui devint durant quelques jours la 5001, opération réalisée par le personnel de l'atelier de Kinkempois, avec de la couleur bleue pour locomotives de la série 27.

En mai 2006, la firme de modèle réduit *Méhana* entra en contact avec le PFT dans le but de voir une de nos 51 repeinte, à l'occasion de la sortie en HO de la 5001. Il fut décidé de repeindre la 5117.

Celle-ci a été acquise par le PFT dans le seul but de servir de banque de pièces pour l'entretien des autres 51. C'est ainsi que naquit pour la seconde fois une fausse 5001.

Elle fut présentée simultanément avec le modèle réduit à l'atelier de



**PHOTO 76-11** La 5001 - alias la 5145 - aux côtés des 5129, 201.001 (5901) et 211.006 (6406), à Kinkempois, le 19 septembre 1992. Serge MARTIN.

Kinkempois le week-end des 10 et 11 juin 2006.

La 5001, qui n'est pas tournante, devrait subsister au moins un an dans la superbe livrée bleue de la 5001, avant de perdre ses cabines qui seront re-

placées sur la 6003.

En 2007, à l'occasion du centenaire de la ligne du Bocq, elle sera présentée en tête de trains. Un rendez-vous à ne manquer sous aucun prétexte !

**Jean-Luc VANDERHAEGEN.**

**PHOTO 76-12** La 5117 maquillée en 5001 lors des Journées Portes Ouvertes à Saint-Ghislain, les 9 et 10 septembre 2006. PFT.



## France

### Des autorails SNCF au biocarburant

En région Poitou-Charentes l'après-pétrole est déjà en marche. En effet, sous l'impulsion de Ségolène Royal, Présidente de la Région Poitou-Charentes, d'atteindre l'objectif fixé par le protocole de Kyoto, un programme "après-pétrole" avec des mesures concrètes dans le domaine de l'environnement ont été prises. Dans cette démarche, il a été décidé de modifier à titre expérimental 8 autorails X 73500 du dépôt de Saintes pour un fonctionnement avec de l'agrocaburiant (B30 de TOTAL, composé de 30% de biocarburant pur et de 70% de gazole). Ils circulent sur des lignes bien spécifiques, avec ravitaillement possible à Saintes et Angoulême.

Le projet a été présenté par la SNCF le 14 septembre 2006, en gare de Poitiers.

### Pays de Loire : la Région investit dans le rail.

Lors du vote du budget régional de la Région Pays de Loire, début juillet 2006, il a été décidé de profiter de l'embellie économique, et notamment d'une augmentation des recettes de la taxe professionnelle, pour investir massivement dans les transports en commun. Dix automotrices à deux niveaux ont été commandées pour les trains express régionaux ; leur livraison est attendue à partir de 2007. Par



**PHOTO 76-13** Le 19 juin 2006, arrivée à Saint Germain au Mont d'Or des X73540 et X73668 (en livrée TER Rhône Alpes) assurant le TER 886622 Lyon - Roanne. Notons au passage que, depuis janvier 2004, en Région Poitou-Charentes, les efforts de développement du rail ont permis d'enregistrer une hausse de la fréquentation de 18%. Christian VANECK.

ailleurs, sept trams-trains vont également être achetés pour la ligne Nantes - Châteaubriant, dont les premiers trajets sont annoncés pour 2010.

On sait qu'en France, depuis de nombreuses années déjà, les Régions peuvent reprendre et développer des liaisons ferroviaires abandonnées par la SNCF.

C'est ainsi que la ligne Nantes - Pornic, qui n'était plus que saisonnière, a été rouverte en permanence, avec succès. Et l'on parle de plus en plus d'une réouverture de Nantes - Paimboeuf.

Quant à la ville de Nantes même, pionnière la matière de tramways puisqu'el-

le fut la première ville de France à renouer avec ce mode de transport, elle continue à développer son réseau.

### LGV Rhin-Rhône : c'est parti !

Les travaux de construction de la LGV Rhin-Rhône ont officiellement démarré le 3 juillet 2006. Longue de 140 km, elle reliera Villers-les-Pots (sur la ligne Dijon-Dole) à Petit-Croix (entre Belfort et Mulhouse). Deux gares seront établies, une à Auxon-Dessus à 10 km de Besançon, la seconde à Meroux à 10 km de Belfort.

### VOITH - MAXIMA 4000

Parmi les nouveautés très attendues à la grande foire ferroviaire InnoTrans de Berlin qui s'est déroulée du 19 au 22 septembre dernier, figurait la nouvelle locomotive Diesel prototype "MAXIMA 4000" de Voith. Cette CC de 3600 kW (4000 CV) est équipée d'une transmission hydraulique, ce qui rend le milieu intéressé extrêmement sceptique quant à la tenue d'un tel équipement pour une puissance aussi élevée.

La MAXIMA 4000 est destinée au trafic lourd de marchandises. Une version voyageurs (160 km/h) est également en cours de développement.

La MAXIMA 4000 à InnoTrans à Berlin. Tomas FEYERBACH, 22 septembre 2006.



## France

### **Caravelles : un cheptel qui chancelle**

**Tourmente sur les rails de France : les EAD (Éléments Automoteurs Diesel), alias les "Caravelles", engins typiques à deux caisses dont une remorque-pilote, qui ont dominé le parc autorails pendant plusieurs décennies, sont en passe d'être marginalisés. Mots clés de cette nouvelle donne : concurrence et déchéance.**

Évoquer cette lignée d'autorails, c'est d'abord brasser des nombres à trois chiffres. Consistance, en version simplifiée, de cette famille nombreuse et composite dont l'intégration au parc SNCF se sera étalée sur près de deux décennies (de 1963 à 1981) :

- 274 éléments de 295 kW à transmission mécanique (X 4300/4500) ;
- 114 éléments de 295 kW à transmission hydraulique (X 4630) ;
- 47 éléments de 412 kW à transmission hydraulique (X 4750), lot dont les rangs furent renforcés en 1996/98 par 7 des 8 ex-rames postales ;
- 13 éléments triples (1 remorque centrale) de 590 kW (2 x 295 kW) à transmission hydraulique (X 4900).

Soit un total de 455 autorails dont 388 limités à 120 km/h (version 295 kW), le solde étant autorisé à 140 km/h.

Quinze dépôts se seront partagés leur entretien, certains de façon très éphémère (Laon, Evreux, Montargis, Nice), cette tâche étant aujourd'hui partagée par les neuf établissements que sont Metz, Epernay, Longueau (Amiens), Sotteville (Rouen), Rennes, Nantes,

**Le 27 juin 1994, arrivée à Laon d'un train composé de deux EAD X 4300.**  
Gilbert LAURENT.



**Des Caravelles à trois caisses : vue de l'X 4901, le 15 avril 1997 à Pontorson, en limite des Régions Basse-Normandie et Bretagne, en charge d'un mouvement Caen - Rennes. Cette série, qui est intégralement passée en chaîne de modernisation depuis, a cessé tout service au long cours et reste confinée en Haute-Normandie en général et sur la ligne Rouen - Dieppe en particulier. Menu : une dizaine de rotations quotidiennes, dont la moitié en UM, cette proportion grimpe à 85 % les vendredis. La Basse-Normandie n'est pas en reste : les compositions à 6 caisses faisant appel à trois X 4750 sont toujours d'actualité sur la rocade Caen - Tours (départs Caen à 16 h 25 les ☉ et 16 h 21 les ☽, départs Tours à 9 h 47 les ☉ et 20 h 08 les ☽). Gilbert LAURENT.**

Tours, Nevers et Lyon-Vaise. Et ce, c'est dire leur omnipotence, au bénéfice (et au grand dam) de 14 des 20 Régions que compte l'Hexagone.

Aptes à l'UM3, donc pouvant offrir des compositions à 6 caisses, voire 7 en cas de présence d'un X 4900, ces autorails à la silhouette anguleuse caractéristique ont surtout brillé par leur inconfort notoire... et une nervosité toute relative qui les situe aux antipodes des X 2800 (voir EL 72). Aussi, ces piètres grimpeurs ne se sont-ils frottés aux lignes vraiment pentues qu'avec la plus grande parcimonie. Entre autres exceptions qui confirment la règle : Dôle - Pontarlier dans le Jura (rampes de 20 ‰), Nice - Cuneo dans les Alpes du sud (25 ‰)...

Comme ils en avaient vocation, et à l'exception notable du sud-ouest, ils ont essaimé dans tout le pays, s'appropriant ici et là quelques relations à rallonge sur des transversales, telles Caen - Rennes et Marseille - Briançon (252 et 315 km respectivement), comme sur certaines radiales à l'exemple de Paris - Tours via Vendôme (248 km), Paris - Boulogne (255 km), Paris - Granville (328 km), et surtout Paris - Lyon via Nevers et Paray-le-Monial (509 km). Assez peu pressentis pour intervenir en trafic international, ils ont néanmoins effectué des incursions dans tous les pays limitrophes, avec notamment des apparitions à Mouscron, Tournai, Luxembourg, Trier, Saarbrücken, Offenbourg, Neuenburg, Genève, Cuneo, Vintimiglia, et Port-Bou.

Pour ces engins parfaitement surannés, et bien que le parc actuel se trouve modernisé (à des degrés divers) dans la proportion des deux tiers, l'histoire s'accélère.

En cause : la livraison à jet continu des A-TER, X-TER, AGC, BGC et autres ZGC, livrés ou à livrer au cours de la décennie, le tout représentant (en l'état actuel des commandes) près de 1000 engins et plus de 2300 caisses. La faute (ou le mérite, au choix de chacun) en revenant aux Régions qui investissent massivement dans tous ces nouveaux matériels.

Résultat : les amortissements annuels, limités à 2,5 % en moyenne au cours des exercices 2000 à 2004, ont touché 8 % du parc en 2005 et près du double

**Ci-contre à droite : le 8 juillet 1992, passage à hauteur de la cabine du Cateau d'un autorail X4300.** Gilbert LAURENT.

en 2006. En d'autres termes, la compression du parc qui atteignait 11 % début 2000 a franchi le seuil de 20 % dès la mi-2003, celle du quart fin 2004, celle du tiers fin 2005, et approchera 50 % fin 2006. Fort logiquement, les appareils à transmission mécanique (soit 60 % de la famille EAD initiale) paient le plus lourd tribut : à ce jour, trois sur quatre sont passés de vie à trépas. Incidemment, la proportion d'éléments aptes à 140 km/h, initialement inférieure à 15 %, a presque doublé pour atteindre 28 %. Et tout ceci n'est qu'un début, car si la série était réputée ne devoir s'effacer qu'au cours de la décennie 2010 - 2020 voilà une dizaine d'années, la réalité sera bien différente.

C'est toutefois un régime de faveur qui attend les appareils à transmission hydraulique : les opérations de révision vont perdurer, avec à la clé une espérance de vie significative. Ainsi les effectifs ne devraient-ils véritablement régresser qu'à partir de 2010, pour s'effondrer vers 2012-2015. En revanche, les appareils à transmission mécanique vont s'effacer à raison d'une quarantaine en 2007, puis d'une vingtaine l'année suivante. Et seul un dernier carré d'une vingtaine devrait connaître 2009. Au final, à cette époque pas si lointaine, deux Caravelles sur trois manqueront à l'appel.

Ces mal aimés du parc français, dont six exemplaires ont entamé une seconde carrière en Roumanie, amorcent donc leur dernière ligne droite. Les inconditionnels des Caravelles, s'ils existent, ont du souci à se faire...

**Gilbert LAURENT.**

**Longtemps souverains, les X 4300 de Metz (dont une partie vient de gagner Epernay), qui étendaient leurs tentacules sur tout l'est de la France des Ardennes à l'Alsace et aux portes de la Bourgogne (Chalindrey), avec incursion à Paris-Est le samedi, sont en bout de course. Et pourtant : signe de leur vitalité passée, une journée de roulement dédiée à l'axe Conflans-Jarny - Châlons - Reims portait il y a peu encore sur 9 trains un jour de base pour un total de 840 km ! Changement de ton : ce parc qui comportait 54 engins début 2006, n'en comporte déjà plus que le tiers ! Sur cette vue prise à l'ouest de Reims le 5 septembre 2002, deux appareils modernisés "Champagne-Ardenne" en livrée "Bleu Isabelle" parviennent à Fismes en marche 839224.** Gilbert LAURENT.



**En date du 9 juillet 2006, le nombre de mouvements assurés entre Paris-Nord et Laon par les Caravelles de Longueau a brutalement chuté de 38 par semaine (soit 1 train sur 4) à... un seul (départ Laon à 17 h 11 les ☉). Disparaissaient par la même occasion les 2 derniers mouvements hebdomadaires assurés en UM3 les ☽ et ☿ au profit d'AGC (X 76500) de la Région Picardie. Incidemment, le nombre de journées de roulement des X 4630 dégringolait de 21 à 10 un jour de base, leur service s'en trouvant limité à l'axe Abbeville - Amiens - Reims ainsi que Laon - Hirson. Trois semaines avant cette date fatidique (16 juin 2006), le TER 849954 Laon - Paris va s'engager dans le tunnel de Vauxaillon dans sa composition du vendredi, avec ici, dans l'ordre : X 4500 modernisation "légère" en livrée "Vert Perroquet", X 4500 non modernisé remplaçant un X 4630 défaillant, et X 4630 modernisation "lourde".** Gilbert LAURENT.



## Arrivées des premiers autorails GTW pour Arriva Nederland

Arriva, qui a pris en décembre 2005 la succession de *Noordned* pour l'exploitation de 77 kilomètres de lignes régionales autour de Leeuwarden et Groningen, dans le nord des Pays-Bas, a commandé à *Stadler* 43 autorails diesel-électriques du type GTW. Ces rames, 16 doubles et 27 triples, sont destinées à remplacer le matériel actuel, constitué d'autorails DH1 (série 3100), DH2 (série 3200) et DM90 (série 3400) pris en location auprès de NS-Holding.

Ces autorails sont aptes à 140 km/h et développent 700 kW. Les rames double série 200 offrent 92 places assises en seconde et 8 en première, les triples série 300, 16 et 140 places respectivement.

La première rame a été livrée le 8 août et a aussitôt entamé une campagne d'essais intensive. Depuis la mi-octobre, les premiers GTW sont engagés entre Groningen et Leer, en Allemagne, remplaçant aussi les autorails DB de la série 614 qui assuraient la cor-



**PHOTO 76-20** L'autorail 303 à Groningen, le 24 septembre 2006. Philippe DE GIETER.

respondance dans la gare frontière de Nieuweschans (voir *EL* 72 page 17). Les rames GTW, existant en version diesel et électrique, à voie normale et à voie métrique, avec ou sans crémaillère et en version double, triple et même quadruple, sont produites par *Stadler* à

Bussnang, en Suisse et le concept connaît un grand succès. Plus de 300 rames sont en service, en Suisse bien sûr, mais aussi en Allemagne, France, Autriche, Italie, Grèce, Slovaquie, Espagne, et même aux Etats-Unis (New Jersey Transit et CapMetro).

## en bref...

### POLOGNE

● Les PKP ont commandé à *Stadler* une série de 14 automotrices quadruples du type "FLIRT" destinées aux relations régionales. C'est la première fois que *Stadler* obtient une commande en Pologne. La livraison est prévue entre l'automne 2007 et la fin de 2008.

### LUXEMBOURG

● La Commission européenne a approuvé le 9 octobre 2006 la création de *CFL Cargo*. Les CFL sont actionnaires à 66% de la nouvelle entreprise, le restant étant détenu par ARCELOR devenu entretemps ARCELOR-MITTAL. Ce groupe sidérurgique assure entre 70 et 80% du chiffre d'affaires fret des CFL. *CFL Cargo* continuera à servir ses anciens clients, tandis que les 339 agents affectés au fret CFL doivent être repris par *CFL Cargo*.

### ALLEMAGNE

● Fin septembre, *Siemens* a vendu sa filiale "Dispokol" à la société japonaise *Mitsui Rail Capital Europe* (MRCE). Le parc de traction de MRCE s'accroît ainsi d'une centaine de locomotives. De plus, *Mitsui* a commandé à *Siemens* 50 machines d'une valeur de € 168 millions, livrables à partir de 2009.



La DJ3-0001 à Dalian, juillet 2006. VOITH.

### CHINE

● Les Chemins de fer chinois ont mis en service en août 2006 la première des 240 nouvelles locomotives de la série DJ3. Ces Co'Co' de 150 t, pouvant rouler à 120 km/h et délivrant une puissance de 7500 kW, sont destinées au trafic marchandises, en particulier les trains de charbon entre les mines du sud-est et du nord du pays vers les principaux centres industriels. Elles sont produites dans l'usine de Dalian à raison de 20 unités par mois ! La dernière sera fournie fin 2007. Elles ont la particularité de disposer d'une transmission par engrenages fournie par *Voith* à Heidenheim (D).

### PAYS-BAS

● Pour assurer le trafic sur les lignes non électrifiées des provinces du Limbourg et Noord-Brabant (Nijmegen -

Roermond), *Veolia Transport Nederland* a commandé le 4 octobre dernier chez *Stadler* 10 autorails doubles GTW 2/6 de 124 places assises et 6 autorails triples GTW 2/8 de 193 places assises. Ces 16 nouveaux trains, d'une valeur de € 50 millions, seront livrés fin 2007. Ils seront équipés d'un moteur Diesel accouplé à une génératrice, laquelle fournira l'énergie aux moteurs de traction triphasés asynchrones. Ils disposeront d'un système d'information par vidéo, un WC, des emplacements pour deux chaises roulantes et six vélos.

Rappelons que *Veolia* a décroché une concession d'une durée de dix ans qui débute le 10 décembre 2006, pour l'exploitation des relations régionales dans le Limbourg et le Noord-Brabant. En attendant la livraison du nouveau matériel, *Veolia* louera des engins aux NS.

### AUTRICHE

● Le premier coup de pioche pour le percement du tunnel de base sous le Brenner a été donné le 30 juin 2006. Cet ouvrage, long de 56 km, reliera Sill Gorge (près de Innsbrück) à Aica en Italie (près de Fortezza). Il comportera deux tunnels parallèles à voie unique et sera parcourable à 220 km/h. Le trafic devrait avoisiner 400 trains par jour dont 300 de fret. Sa mise en service est prévue pour 2015.

## Slovénie

### Les Taurus sont en service

Les Chemins de fer slovènes - *Slovenske Železnice* (SZ) - ont mis en service dans le courant du mois d'août les premières locomotives "Taurus".

Pour rappel, les SZ avaient commandé le 29 juillet 2004 à *Siemens* une série de 20 locomotives (+ 20 en option) du type "Taurus" - *EuroSprinter* tri-courant (15 kV + 25 kV ca, et 3 kV cc), identiques aux 1216 des ÖBB (Chemins de fer autrichiens).

Numérotées 541 001 à 010 et 541 101 à 110, elles sont essentiellement utilisées en trafic marchandises et sont aptes à circuler en dehors de la Slovénie, en Autriche, Italie, Hongrie et même en Allemagne.

Leur puissance atteint 6000 kW, pour une masse de 85 t et une vitesse limite de 200 km/h.

La valeur du contrat pour les 20 premières machines s'élève à €77,8 millions.

Les SZ se sont ainsi dotés de la "Mercedes" du rail.



**PHOTO 76-16** Les Chemins de fer slovènes appliquent une nouvelle livrée à dominante rouge sur l'ensemble de son matériel (voir EL 69 p. 21). Même les séries anciennes sont concernées, comme ici la 342-023. Ces engins furent construits à 40 unités de 1968 à 1970 par Ansaldo en Italie, pour les Chemins de fer yougoslaves (JZ). Puissance 1760 kW - vitesse 120 km/h. Après la scission de la Yougoslavie, toutes sont restées sur le réseau slovène et ont conservé leur numéro (342-001 à 040). Plusieurs locomotives ont été revendues en occasion en Italie (12 au FNM et 6 au FER).

**PHOTO 76-17** La 541-001 en tête d'un train de produits chimiques. Les deux photos ont été prises à Jevenica, non loin de Ljubljana, sur la ligne Maribor - Divaca, l'épine dorsale du réseau, le 7 septembre 2006. Michel HANSENS.



## Espagne

### TRAVCA

Les sociétés *TEAM* et *Talgo*, avec le support du ministère espagnol des Sciences et Technologies, ont élaboré une locomotive prototype capable de circuler à 260 km/h et de modifier l'écartement des ses roues (1,435 m et 1,668 m). Dénommée TRAVCA (Tren de alta velocidad con cambio de ancho), cet engin bicourant 3 kV continu et 25 kV 50 Hz, développe une puissance de 3600 kW unihoraire et 3200 kW continu. Sa masse totale s'élève à 72 t. Sa vitesse limite est fixée à 260 km/h sur les voies normales et 220 km/h sur les voies à écartement large.

Le changement d'écartement s'effectue automatiquement, à 15 km/h.

L'assemblage est réalisé dans l'atelier *Talgo* de Las Matas.

La première locomotive, baptisée "*Virgen del Buen Camino*" et numérotée 130-001, effectue actuellement une vaste campagne d'essais.

Ces machines remorqueront des rames *Talgo* pendulaires de la septième génération, notamment entre Madrid et Cadiz.

### RENFE : livraison des 334

Les Chemins de fer espagnols ont entamé durant l'été 2005 la reconstruction complète de 28 locomotives de la série 333 (voir *EN LIGNES* 53 page 30).



La 334-003 à Villaverde Bajo, en août 2006. Elle arbore la nouvelle décoration de la RENFE, robe qui est progressivement appliquée à l'ensemble du parc. Ignacio Martin YUNTA, juillet 2006.

Elles reçoivent notamment un nouveau moteur Diesel GM 12N710G de 2502 kW, un nouvel alternateur, un équipement de chauffage électrique des trains, de nouveaux bogies à deux essieux en remplacement des bogies à trois essieux, et deux nouvelles cabines de conduite.

Elles pourront remorquer des trains *Talgo* à 200 km/h sur des relations non entièrement électrifiées au départ de Madrid vers Badajoz, Cartagena, Irun

via Aranda de Duero, et Coruna/Vigo via Zamora, en remplacement des locomotives de la série 354.

Ces travaux de transformation sont réalisés par *Vossloh* dans son usine espagnole de Albuxech, et sont basés sur la nouvelle locomotive de grande puissance EURO 4000 étudiée par cette firme (voir *EN LIGNES* 71 page 65).

Ces machines sont renumérotées dans la nouvelle série 334.

La première locomotive TRAVCA, en tête d'un mouvement d'essais à El Pardo.

Ignacio Martin YUNTA, juillet 2006.



## Suisse

### ■ Rail Traction Service

La nouvelle société privée dénommée *Rail Traction Service* (RTS), fondée le 19 décembre 2005, a réceptionné sa première TRAXX le 30 septembre 2006. Il s'agit de la 185 569-1 (Bombardier 2006) prise en leasing chez MRCE.



### ■ Hongrie : la M40 113

Construites par *Ganz-Mavag*, les Bo'Bo' de la série M40 sont apparues sur le réseau hongrois en 1966. Elles furent construites à 82 exemplaires, en cinq sous-séries :

- les M40.001 à 009 (1966) équipées d'un moteur Diesel Ganz-Mavag 12JVF 17/24 de 605 kW, sans chauffage ;
- les M40.101 à 120 (1967) équipées d'un moteur Diesel Diesel Ganz-Mavag 16VFE 17/24 de 740 kW, pourvues d'une chaudière à vapeur pour le chauffage ;
- les M40.201 à 240 (1968 à 1970) identiques aux M40.1, mais équipées d'un autre modèle de chaudière ;
- les M40.901 à 905 (1966-1967) identiques aux M40.1 mais sans chaudière et lestées pour assurer le trafic marchandises ;
- les M40.5001 à 5008 (1966-1967), identiques aux M40.1 mais à écartement large pour les services vers l'URSS (aujourd'hui Ukraine). Après remise à voie normale durant la période 1971-1979, elles furent renumérotées M40.906 à 913 (en désordre).

Depuis 2002, quelques machines sont transformées, soit avec un nouveau moteur *Caterpillar* 3512B-Di de 1280 kW et une transmission mécanique (renumérotées dans la sous-série M40.400), soit avec un moteur *Caterpillar* 3416DI-TA SC de 640 kW pour le service des manoeuvres.

Actuellement, il subsiste une trentaine de M40 à l'effectif des MAV, réparties dans les dépôts de Zahony, Hatvan, Szombathely, et Nagykanizsa.

**PHOTO 76-19** La M40.113 du dépôt de Zahony a la particularité d'avoir été repeinte dans la décoration d'origine des MAV à l'occasion de l'ouverture du musée national des chemins de fer de Budapest le 14 juillet 2000. Le 27 juillet 2006, elle remorquait un train local sur la ligne Zahony - Matészalka, ici à l'arrivée en gare de Vasarosnamény. Yves STEENEBRUGGEN.



## Allemagne, Espagne, Suède : on bat des records de vitesse

Au milieu de l'année, plusieurs records de vitesse ont été réalisés sur trois réseaux.

Le premier s'est déroulé en Espagne, durant la nuit du 24 au 25 juin. Une rame à grande vitesse *Siemens* de la série S-103 (basée sur les ICE 3 de la DB) de la RENFE (Chemins de fer espagnols) a atteint la vitesse de 385 km/h entre Alcala de Henares et Guadalajara, sur la ligne à grande vitesse Madrid - Lleida. Trois semaines plus tard, dans la nuit du 15 au 16 juillet, la même rame a dépassé les 400 km/h pour atteindre très exactement 403,7 km/h. Le précédent record datait du 26 juin 2004, détenu par une rame "Canard" de la série S-102 (*Talgo/Bombardier* - voir EL 68 p. 24). Le 26 juillet, ce fut au tour de la Suède de battre son record de vitesse, à l'aide l'automotrice X52 9062. La vitesse de 281 km/h fut atteinte entre Skövde et Töreboda. D'autres essais au-delà de 300 km/h sont prévus prochainement.

Le 2 septembre, la "Taurus" 1216 050 (EuroSprinter de *Siemens* ES64U4) des ÖBB (Chemins de fer autrichiens) est devenue la locomotive la plus rapide au monde en atteignant les 357 km/h sur la LGV nouvelle bavaroise entre Ingolstadt et Nürnberg (D).



Une foule très nombreuse s'était déplacée le 2 septembre 2006 le long de la ligne à grande vitesse Nürnberg - Ingolstadt pour assister au record de vitesse établi par la 1216 050. Sur l'avant de la machine, un chiffre 3 est déjà apposé, signifiant qu'elle dépassera les 300 km/h. Après le record, on ajoutera les chiffres 57 pour faire 357 km/h.

Tomas MEYER-EPPLER.

Le 2 septembre, la 1216 050, devenue la locomotive la plus rapide au monde, est présentée en gare de Kinding en compagnie des anciennes détentrices du record, les BB 9004 et CC 7107 de la SNCF.

Tomas MEYER-EPPLER.



## Luxembourg

Comme indiqué dans notre précédent numéro, les CFL louent depuis le 26 avril dernier à *Angel Trains Cargo* une locomotive Diesel du type G1700 (*Vossloh* 1001212/2003). Numérotée 1701, elle assure principalement la remorque de trains de scories entre Belval et Ettelbrück. Sa location devrait prendre fin dans le courant du mois de décembre.

**Le 16 juin 2006, la 1701 passe à Schieren en tête d'un train de scories.**  
Emile BECKER.



### Départ des Moulinex pour la Roumanie

Le 8 juin 2006, passage à Ehrang près de Trier, de la 185 549 de r4c - *European Bulls* remorquant les automotrices électriques "Moulinex" 256 + 261 + 253 + 255 des CFL, en route vers la Roumanie. Trois wagons du type Tms étaient incorporées dans le convoi comme poids-frein. Un second convoi suivit le 12 juin 2006.

Les deux trains ont été formés dans le port de Mertert. Le transfert des deux rames de Mertert à Ehrang a été assuré par une locomotive Diesel du NEG.

Emile BECKER.



### Espagne : une seconde génération de "Canards"

Faisant suite à la mise en service en 2005 des 16 rames à grande vitesse de la série S 102, baptisées "Canards" en raison de la forme caractéristique des motrices (voir *EN LIGNES* 68 page 24), les Chemins de fer espagnols (RENFE) ont commandé à *Bombardier* en 2004 une série de 22 nouvelles rames désignées S 130, dont les motrices sont dérivées des S 102.

Ces rames, formées de neuf voitures et encadrées par deux motrices, pourront filer à 250 km/h, fonctionner sous 3 kV continu et 25 kV alternatif, et circuler aussi bien sur les lignes à voie large (1,668 m) que sur celles à voie normale. Elles sont destinées au trafic à longue distance.



**La première des 44 nouvelles motrices, la S 130 001, en cours d'essai sur le circuit de Wil-denrath. La Re 484 005 de CFF Cargo est accouplée en queue afin de servir de poids-frein.**  
Dr. Guenter BARTHS.

<b>ENGINS RADIÉS</b> 2206 : 01-10-06 GCR 2230 : 01-10-06 GCR 2233 : 01-10-06 GCR 2240 : 01-10-06 GCR 2243 : 01-10-06 GCR  <b>SORTIES DE RÉVISION / RÉPARATION</b> 1204 : 22-06-06 RI 1305 : 24-01-06 RI + accident 1309 : 11-08-06 RI 1310 : 31-05-06 RI 1316 : 21-09-06 RI 1321 : 15-06-06 RI 1324 : 25-04-06 RI 1332 : 25-08-06 RI 1337 : 09-03-06 RI 1345 : 06-02-06 RI 1348 : 11-07-06 RI	1354 : 07-04-06 RI 1357 : 02-10-06 RI 2004 : 05-07-06 RG 2015 : 20-02-06 RG 2316 : 04-05-06 RG 2322 : 10-05-06 LT 2323 : 04-07-06 LC 2332 : 03-10-06 LC + accident 2357 : 23-08-06 LT 2358 : 16-06-06 LT 2362 : 19-09-06 RG 2367 : 10-05-06 LC 2604 : 04-08-06 LT 2609 : 06-10-06 LT 2622 : 17-01-06 LT 2635 : 29-05-06 LT 2703 : 16-05-06 RG 2716 : 24-04-06 RG 2720 : 23-12-05 RG 2722 : 08-08-06 MUX	2723 : 23-06-06 MUX 2725 : 10-05-06 MUX 2730 : 31-05-06 MUX 2743 : 08-09-06 RG + MUX 2746 : 13-02-06 RG 2752 : 14-07-06 RG 2754 : 01-08-06 RG + MUX 5519 : 07-07-06 RI 7808 : 28-07-06 accident (collision à Zeebrugge avec la PB14 de DLC le 22-08-05)	<b>ABRÉVIATIONS</b> FAZ : Atelier Central Salzennes FHS : Hasselt FKR : Merelbeke FNND : Antwerpen-Noord FSD : Oostende FSR : Schaerbeek GCR : Charleroi-Sud I / INF : INFRABEL IFB : Inter-Ferry-Boats It : Italie LC : révision confort LT : révision technique1 M : modernisée MKM : Stockem MUX : multiplexage NK : Kinkempois RI : révision intermédiaire RG : révision générale (1) voir pages 54-55
		<b>MUTATIONS</b> 6247 : FKR → GCR 23-08-06	
		<b>VENTES</b> 4404 : Iris-Production 06-06 (1) 4410 : Iris-Production 06-06 (1) 5105 : 09-06 Ventura (It) 5121 : 09-06 Ventura (It)	

## séries 22/25 : c'est fini !

Le couperet est finalement tombé : les locomotives des séries 22 et 25 perdront leur roulement au nouveau service qui entrera en vigueur le 10 décembre prochain. Leurs services seront repris en grande partie par les locomotives de la série 23, pour lesquelles un nouveau roulement B3 de 13 journées a été créé. Nous publions ce graphique ci-dessous.

Tous les trains circulent du lundi au vendredi (ER / RE = rame à vide du train xx / rame à vide pour le train xx); il n'y a pas de service prévu les samedi et dimanche.

<b>A370</b> : 7996 De Panne 07.13 - Gent-St-Pieters 08.24 à vide Gent-Zeehaven 69404 ①②③④⑤ Gent-Zeehaven 10.11 - Zeebrugge 12.37 69401 ①②③④⑤ Zeebrugge 13.48 - Gent-Zeehaven 14.50 à vide Zeebrugge 69403 ①②③④⑤ Zeebrugge 17.43 - Gent-Zeehaven 18.49	<b>A371</b> : 7097 Dendermonde 07.28 - Leuven 08.25 ER 7079 Leuven 09.10 - Schaerbeek groupe R 10.00 RE 8397 Schaerbeek groupe R 15.42 - Leuven 16.30 8397 Leuven 17.20 - Mechelen 17.52 8097 Mechelen 18.07 - Dendermonde 18.33	<b>A372</b> : 7967 Zottegem 06.26 - Bruxelles-Midi 07.44 - (Forest-Voitures) 5308 Bruxelles-Midi 07.55 - Dendermonde 08.40 5328 Dendermonde 09.22 - Bruxelles-Midi 10.04 RE 8007 Forest-Voitures 16.38 - Etterbeek 17.23 8007 Etterbeek 17.26 - Kortrijk 19.11 (à vide Zottegem)	<b>A373</b> : 7074 Aalst 07.34 - Bruxelles-Midi 08.14 8067 Bruxelles-Midi 16.22 - Aalst 17.10	<b>A374</b> : 7995 De Panne 06.25 - Gent-St-Pieters 07.37 7075 Gent-St-Pieters 07.42 - Denderleeuw 08.22 RE 8995 Denderleeuw 15.52 - Gent-St-Pieters 16.30 8995 Gent-St-Pieters 16.26 - De Panne 17.41	<b>A375</b> : RE 7741 La Louvière-Sud 06.05 - Binche 06.20	<b>7741</b> Binche 06.56 - Schaerbeek 08.18 <b>8741</b> Schaerbeek 16.55 - Binche 18.18 <b>ER 8741</b> Binche 18.40 - La Louvière-Sud 18.49	<b>A376</b> : 7514 Tournai 06.57 - Schaerbeek 08.14 <b>8511</b> Schaerbeek 17.31 - Tournai 18.47	<b>A377</b> : 7010 Sint-Niklaas 07.17 - Schaerbeek 09.00 <b>8010</b> Schaerbeek 17.20 - Sint-Niklaas 18.49	<b>A378</b> : 7021 Aalst 06.16 - Etterbeek 07.15 <b>15012</b> Etterbeek 07.30 - Schaerbeek 07.57 <b>RE 8066</b> Schaerbeek 14.55 - Bruxelles-Midi 15.09 <b>8066</b> Bruxelles-Midi 15.47 - Gent-St-Pieters 17.04 <b>8996</b> Gent-St-Pieters 17.27 - De Panne 18.01	<b>A379</b> : 7100 Châtelet 06.18 - Mechelen 08.29 <b>7258</b> Mechelen 08.31 - Bruxelles-Midi 08.59 <b>8757</b> Bruxelles-Midi 16.09 - Charleroi-Sud 17.40 <b>ER 8757</b> Charleroi-Sud 18.00 - Châtelet 18.10	<b>A380</b> : 7282 Aarschot 06.54 - Berchem-Antwerpen 08.01 <b>8281</b> Berchem-Antwerpen 16.58 - Aarschot 18.06	<b>A381</b> : 7283 Aarschot 07.53 - Antwerpen 08.11 <b>8280</b> Berchem-Antwerpen 16.26 - Aarschot 17.05	<b>A382</b> : 7215 Hasselt 06.44 - Berchem-Antwerpen 07.51 <b>8215</b> Antwerpen-Luchtbal 16.28 - Aarschot 17.19
--	--	--	--	---	--	---	---	---	---	--	---	---	---

## Locomotives électriques

### série 13

● Depuis le 4 septembre 2006, les 1301 à 1339 sont spécialisées au roulement marchandises SIBELIT, tandis que les 1340 à 1360 ne sont plus affectées qu'au trafic voyageurs.

### séries 13 et 3000 CFL

● Depuis le 4 septembre 2006, le roulement E8 pour la traction des IC composés de voitures à deux niveaux M6 entre Bruxelles et Luxembourg compte 3 journées au lieu de 2.

Auparavant, les deux journées étaient assurées par les 3005 et 3007 CFL. La troisième journée a été reprise au roulement des locomotives de la série 20. Ce roulement de trois jours est assuré par les deux machines CFL en pool avec une locomotive de la série 13.

En pratique, les 20 n'ont disparu de la traction des IC Bruxelles-Midi - Luxembourg qu'à partir du 8 septembre. En outre, il arrive toutefois encore de voir une 20 sur les IC J en remplacement d'une 13 ou d'une 3000 indisponible.

### séries 13 et 15

● Depuis septembre, ce n'est plus la 1503 qui est utilisée pour remorquer sous 25 kV les trains de mesures de B-Telecom, mais bien une locomotive de la série 13.

C'est la 1341 qui, la première, fut utilisée pour assurer ce service le 27 septembre 2006, entre Schaerbeek et Poperinge. Lors du parcours aller, une avarie à la 1341 la contraignit à arrêter le parcours à Kortrijk. Tout le reste de la semaine, le train de mesures fut ainsi contraint au chômage technique...

### série 20

● A partir du 10 décembre l'EC "Iris" 97 Bruxelles-Zürich et l'EC "Vauban" 90 Interlaken - Bruxelles ne seront plus remorqués par une 20, mais bien par une 27 (il s'agira de la machine remorquant de nuit l'INT 242/243 Berlin-Paris, récupérée le jour pour tracté l'Iris vers Luxembourg et le Vauban au retour vers Bruxelles).

### séries 22/25

● Cinq locomotives - et non six comme initialement programmé - ont été mises hors exploitation le 1er octobre 2006. Il s'agit des 2206, 2230, 2233, 2240 et 2243.

● Rappelons qu'un premier lot de 23 locomotives des séries 22 et 25 a été vendu à un opérateur polonais (voir *EN LIGNES 75* page 32).

Le 10 octobre, les 2203, 2220, 2235 et 2245 qui se trouvaient garées depuis leur réforme à l'ancien atelier de Monceau, ont été transférées à l'atelier de Charleroi-Sud en vue d'y être remises en ordre de marche. Elles furent suivies le 13 octobre par les 2211 et 2241, et fin octobre, par toutes les autres 22 qui s'y trouvaient encore.

Les premiers travaux de remise en ordre de marche ont débuté à l'atelier de Charleroi-Sud sur la 2235, ensuite sur la 2203.

### série 23

● Les opérations de révision générale (RG) sur les 23 seront prolongées de deux ans, jusqu'en 2010. Les dernières locomotives qui subiront une RG en 2010 dépasseront donc largement l'âge canonique de 60 ans !

### série 25.5

● Alors que les locomotives de la série 11 ne seront pas libérées du service Benelux avant le 8 décembre 2007 (voir page 48), plusieurs 25.5 devraient encore subir une révision intermédiaire (L2) en 2007 à l'AC Salzinnes.



**PHOTO 76-64** Le dégagement des 2203, 2220, 2235 et 2245 à l'ancien atelier de Monceau a nécessité l'intervention du train de secours de Charleroi-Sud.

**PHOTO 76-65** Passage à hauteur du haut fourneau CARSID de Marcinelle du train de transfert des quatre 22 de Monceau à Charleroi-Sud.

Philippe GOUSSET, 10 octobre 2006.



## série 27

● La 2742 est sortie le 9 octobre de l'Atelier Central de Salzennes, équipée d'un attelage automatique GF du côté du poste de conduite 1. Elle a directement été dirigée vers Brugge où les premiers essais d'accouplement avec une voiture M6 ont été réalisés.

Entretemps, la 2750 est à son tour en cours de transformation à Salzennes pour recevoir l'attelage automatique.

## série 3000 CFL

● Trois locomotives de la série 3000 des CFL ont subi leur première révision intermédiaire à l'Atelier Central de Salzennes. Il s'agit des engins suivants :

3004 :	09-03-06
3008 :	13-04-06
3009 :	16-05-06



*Le 27 septembre 2006, la 1341 est tombée en panne lors de la remorque du train de mesures B-Telecom. Elle attend ici en gare de Kortrijk les éléments de secours pour son rapatriement vers Schaerbeek.*

*Bruno MALFAIT.*

**PHOTO 76-24** Suite à une détresse (encore...) d'une locomotive de la série 13 (la 1335) à Eupen le 18 août 2006, l'IC A 540 Eupen - Oostende dut être assuré au pied levé par la 1601. Le train passe ici dans les environs de Momalle.

*Michel HANSENS.*





**PHOTO 76-23**

Le 12 septembre 2006, la 1358 démarre de Bruxelles-Schuman en tête de l'IC J 2116 Bruxelles-Midi - Luxembourg. Ce site sera profondément modifié par la réalisation du tunnel vers Josaphat.

Christian VANHECK.

**PHOTO 76-22**

Depuis le 8 septembre 2006, les locomotives de la série 20 n'assurent plus la remorque des IC J Bruxelles-Midi - Luxembourg composés de voitures à deux niveaux du type M6. Le 29 juillet 2006, passage à Groenendael, dans la forêt de Soignes, de l'IC J 2112 à destination de Luxembourg.

Serge MARTIN.



**PHOTO 76-21** En gare d'Ottignies, le 17 juin 2006, croisement de deux engins CFL : à droite, la 3005 louée par la SNCB en tête de l'IC J 2110 Bruxelles-Midi - Luxembourg; à gauche, la 325 assurant l'IC 2431 Liers/Dinant - Bruxelles-Midi et la 646 assurant la correspondance comme train L 6582 Ottignies - Bruxelles-Midi.

Christian VANHECK.

Le 15 mai 2006, un train de locomotives formé de quatre 25.5 - les 2552, 2555, 2551 et 2556 - fut rapatriée de Kijfhoek à Antwerpen-Noord. Il a été immortalisé non loin de Roosendaal.  
Raph v. MEER.



#### PHOTO 76-66

La 2742 est sortie le 9 octobre de l'Atelier Central de Salzennes. Elle a immédiatement rejoint par ses propres moyens l'usine Bombardier de Brugge, afin de pouvoir entamer les premiers essais d'accouplement avec la première voiture-pilote à deux niveaux du type M6. Rappelons que la machine n'est pourvue de l'attelage GF que du côté du poste 1.

La 2742 devant l'entrée de l'usine Bombardier de Brugge, le 24 octobre 2006.  
Emile VERSCHUREN.

## Locomotives Diesel

### série 51

● Après un long voyage, la 5107, acquise par la société de travaux de voie *Esposito*, est arrivée en Sicile.

En septembre, la 5105, vendue à *Ventura*, a été transférée de Montzen, où elle était garée, à l'atelier d'Antwerpen-Noord afin d'y être remise en ordre de marche avant son départ vers l'Italie.

La 5121 a également été vendue à *Ventura*. Garée depuis plusieurs années dans l'ancien atelier de Monceau, on devait la transférer le 10 octobre vers l'atelier de Charleroi-Sud, simultanément avec les 2203, 2220 et 2245. L'opération n'a pu se réaliser tellement une végétation abondante avait pris possession

**PHOTO 76-25** La 5308 garée dans le faisceau d'Antwerpen-Luchtbal, après sa collision survenue le 12 octobre 2006 dans le tunnel de la Jonction Nord-Sud. La machine a été transférée à l'Atelier Central de Salzennes le 27 octobre.  
Walter PINET, 20 octobre 2006.

des lieux ! Il faudra l'intervention des bûcherons pour la sortir de son repaire le 13 octobre !

### série 53

● Le 12 octobre dernier, la 5308 a été fortement endommagée lors d'une collision avec des wagons dans le tunnel de la jonction sous Antwerpen. La machine

était garée à l'extérieur du tunnel. Pour une raison à déterminer, la machine a dérivé toute seule sur cette section en forte pente (23%) et est allée s'encasturer dans un train de travaux garé dans le tunnel. Une immobilisation insuffisante est sans doute à l'origine de l'incident. Au vu des dégâts et de son âge, la machine sera radiée et son moteur Diesel et sa génératrice électrique récupérés.



## série 55

● A partir du 10 décembre, les 55 ATB assureront des trains entre Muizen et Maasvlakte pour le compte de l'opérateur ERS. Ces trains circuleront de nuit, à l'exception du 41605 Maasvlakte 10.30 - Muizen 14.43 qui ne circulera que le dimanche. A cette fin, une 55 ATB est utilisée depuis le 25 septembre dans le port de Rotterdam pour l'initiation des conducteurs ERS.

## série 62/63

● La 6247 d'Infrabel a été mutée le 23 août de Merelbeke vers l'atelier de Charleroi-Sud. Elle est engagée essentiellement pour la traction du train de renouvellement de voie P811S qui est utilisé en Wallonie.

## série 73

● Un nouveau recul dans l'utilisation des 73 devrait intervenir avec l'horaire d'hiver. B-Cargo s'orienterait vers un arrêt définitif de la série à court terme, et un arrêt de toutes les locomotives à bielles (73, 74 et 82) dans les deux ans.



**PHOTO 76-27** La 7355 affectée à l'atelier de Schaerbeek à la particularité de posséder des chiffres de couleur jaune au lieu de blanche sur les parois latérales de la cabine de conduite. Schaerbeek, 22 septembre 2006.

Simon DERIDDER.

**PHOTO 76-97** En vue de la rénovation d'un pont à Goffontaine, la 5205 a acheminé le 8 août 2006, quatre grues de Kinkempois à Pepinster. La rame est composée, dans l'ordre, de deux grues Gottwald de 10 t venant de Kinkempois, et de deux grues Gottwald de 100 t en provenance de Charleroi-Sud et de Schaerbeek.

Michel HANSENS.



## série 74

● On pourrait bien assister dans le courant du mois de décembre 2006 au début de l'amortissement des premières locomotives de la série 74. Il s'agirait vraisemblablement de l'arrêt des 7409 et 7410, qui arrivent à la limite de kilométrage avant révision.

## série 98

● A partir du 11 décembre 2006, le véhicule rail-route 9802 sera affecté aux manoeuvres dans le port de Schaerbeek, en remplacement d'une locomotive de la série 73 ou 82.

Du côté de B-Cargo, aucune décision n'a encore été prise quant à l'achat d'une série d'engins de ce type (voir *EN LIGNES* 72 page 38).

La firme *Mol* (le constructeur de ce véhicule) a présenté le 9802 à la foire *InnoTrans* de Berlin du 19 au 22 septembre 2006.



*Depuis peu, les 77 ATB remorquent une nouvelle navette de conteneurs entre le port d'Antwerpen (Angola) et Neuss, en Allemagne (43564 ②③④⑤ Neuss 08.35 - Angola 14.35 - 43565 ②③④⑤ Angola 19.51 - 02.36 - 43562 ⑥ Venlo 11.41 - Antwerpen-Noord 14.13). Ce train est tracé via Roosendaal et Venlo. Ce document montre le 43562 circulant le samedi, remorqué par les 7776 et 7781, lors de son passage à Oosterwijk le 5 août 2006.*

*Michel DE ESCH.*

*Lorsqu'une locomotive de la série 55 ATB n'est pas disponible, la traction du train 47612 ①③⑤ Genk-Ford 07.11- Sloe 11.55 est confiée à deux machines de la série 77 ATB. Ce fut le cas le 12 juillet, avec les 7783 en 7782, ici sur la ligne d'embranchement vers le port de Sloe, près de 's Heerenhoek.*

*Michel DE ESCH.*



## Automotrices

### Automotrice 106 TBL2

● Nous pouvons confirmer que c'est bien la 219 qui sera utilisée pour remplacer l'automotrice laboratoire 106 TBL2. Cette dernière avait été accidentée à l'atelier de Kinkempois le 4 février 2005. Actuellement, la 219 est toujours intégrée dans le service normal.

### TGV - Eurostar

A partir du 1er janvier 2007, l'atelier TGV de Bruxelles-Midi assurera la maintenance de 20 rames TGV pour le compte de la SNCF. Il s'agit des rames 4510 à 4529. En contrepartie, Bruxelles-Midi cédera l'entretien de ses trois rames Eurostar à l'atelier du Landy à Paris. Ce surplus de travail nécessite l'engagement de 60 techniciens supplémentaires.

A noter que la quatrième rame Eurostar SNCF (3101/4102) est garée depuis plus d'un an à l'atelier TGV de Bruxelles-Midi. Alors que les autres



**PHOTO 76-28** La 901 a perdu ses bandes décoratives blanches. En outre, sa peinture bordeaux est fortement délavée. Schaerbeek, 22 août 2006. Jean-Luc VANDERHAEGEN.

rames ont été modernisées tant sur le plan technique que sur celui de l'aménagement intérieur, la 3101/3102 est toujours dans sa version originale. Sa modernisation n'est pas envisagée, vu

le coût de l'opération et le surplus de rames Eurostar. Il a même été suggéré de la réaffecter en trafic intérieur sur un train P entre Bruxelles - Oostende et retour.

**PHOTO 76-29** Le 31 juillet, l'automotrice 944 a subi une avarie à son pantographe à Beersel sur la ligne 26. Un autorail ES a dû intervenir pour réparation de la caténaire, tandis que l'automotrice fut rapatriée à l'atelier de Schaerbeek par la 7391. Simon DE RIDDER.



## Autorail

### ES 400

● Au milieu de l'année, les éléments mobiles se trouvant sur la toiture de six autorails de la série ES 400 ont été modernisés. Les travaux concernent les points suivants :

- remplacement de l'ancien pont-levant par une nouvelle plate-forme principale, laquelle peut non seulement se lever, mais également pivoter ;
- le placement de deux petites plate-formes auxiliaires ;
- placement de deux bras de levage télescopiques ;
- placement de deux coffres à outils placés sur des ponts levants.

L'investissement s'élève par autorail à € 140.000.

Les six autorails transformés sont ceux ayant reçu un nouveau moteur Diesel Mercedes. Il s'agit des :

- ES 401 (Schaerbeek) - ex-4307
- ES 402 (Mons) - ex-4325
- ES 403 (Tournai) - ex-4328
- ES 404 (Arlon) - ex-4319
- ES 406 (Gent) - ex-4306
- ES 410 (Kinkempois) - ex-4315



**PHOTO 76-30** *Après sa modification, l'ES 401 embarque sur la remorque routière, pour rejoindre la gare de Libramont. Jean-Luc VANDERHAEGEN, 19 septembre 2006.*



**PHOTO 76-31** ↗ *Le convoi routier était coincé entre l'atelier CML et une prairie. Sortir de cette position semble impossible. Pourtant, en deux manoeuvres, le camion était sur la route, grâce à la possibilité de faire virer les roues arrière de la remorque.*

**PHOTO 76-32** ↓ *L'ES 401 en route vers la gare de Libramont. A gauche, on aperçoit les caténaires de la ligne 162 vers Arlon; à droite, le talus de la ligne 163 Libramont - Bastogne. Jean-Luc VANDERHAEGEN, 19 septembre 2006.*



Ces travaux ont été réalisés par la société CML "Constructions Métalliques de Libramont". Il s'agit d'une petite entreprise spécialisée dans le montage de plate-formes élévatrices, de bras télescopiques et de grappins, d'équipement d'engins rails-route, du montage de dérouleuses de caténaires.

Etant donné que cette entreprise n'est pas raccordée au rail, il a fallu transférer par camion chaque autorail entre la gare de Libramont et les ateliers CML, qui sont distants d'un kilomètre environ.

**PHOTO 76-33** ↗

*Passage de justesse sous le pont de la ligne 163 Libramont - Bastogne. Durant sa carrière, cet autorail a eu souvent l'occasion de passer par dessus...*



**PHOTO 76-34** →

*Le même jour, après le déchargement de l'ES 401, c'est au tour de l'ES 406 de Gent de monter par ses propres moyens sur la remorque routière pour se rendre chez CML, opération toujours très spectaculaire.*

**PHOTO 76-35** ↓

*Manoeuvre délicate en bordure de la ligne 162. Le convoi doit tourner à 90° en marche arrière pour pouvoir négocier le virage. C'est la société P. Van Egdom - Mariën en C° d'Heist op den Berg qui a assuré le transfert des six autorails. Cette société est spécialisée dans le transport de matériel ferroviaire. C'est aussi elle qui transporte les nouveaux trams de la STIB entre l'usine Bombardier et Brugge et le dépôt de Haren. Libramont, 19 septembre 2006. Jean-Luc VANDERHAELEN.*



## Ligne 4

Jusqu'au 20 octobre, Infrabel a effectué des essais sur la ligne nouvelle Belgique - Pays-Bas entre Antwerpen et le "Hollands Diep", à l'aide d'une rame Thalys. Le but était de tester tous les équipements de la ligne - voie, caténaire, signalisation - à la vitesse maximale de 330 km/h pour obtenir son homologation. Etaient particulièrement surveillés les équipements de signalisation ERTMS et le GSM-R.

La mise à disposition est programmée pour le 1er avril 2007, en retard de quelques mois sur les premiers planings. Après une période de rodage et d'initiation pour le personnel, notamment la formation des conducteurs de train à la connaissance de la nouvelle ligne, et pour procéder à l'homologation du matériel Bruxelles-Amsterdam, ce sera en juin 2007 qu'elle entrera en service commercial, en concordance avec les traditionnelles adaptations d'horaires d'été, mais uniquement sur le tronçon Antwerpen-Centraal - Noorderkempen, gare située sur le territoire de Brecht, près de la frontière hollandaise.

Seize allers-retours journaliers seront planifiés entre Antwerpen-Centraal et Noorderkempen. Le temps de parcours sera de 15 minutes seulement grâce à la mise en service du niveau -2 de la nouvelle gare d'Antwerpen-Centraal. Ce service très attrayant devrait en convaincre plus d'un de laisser la voiture au garage et opter pour le train. Etant donné que la ligne 4 a été électrifiée en 25 kV, le service ne pourra être assuré que par du matériel bicourant. Il semblerait qu'il pourrait être réalisé par des rames de voitures du type I11 tractées par une série de trois locomotives du type TRAXX de *Bombardier*. Il est en effet prévu que la SNCB loue trois des douze machines de ce type que prendra en leasing la société néer-



**PHOTO 76-36** Les trains venant du nord d'Antwerpen via le tunnel, arriveront au niveau -2 de la nouvelle gare d'Antwerpen-Centraal, laquelle comprendra 4 voies.

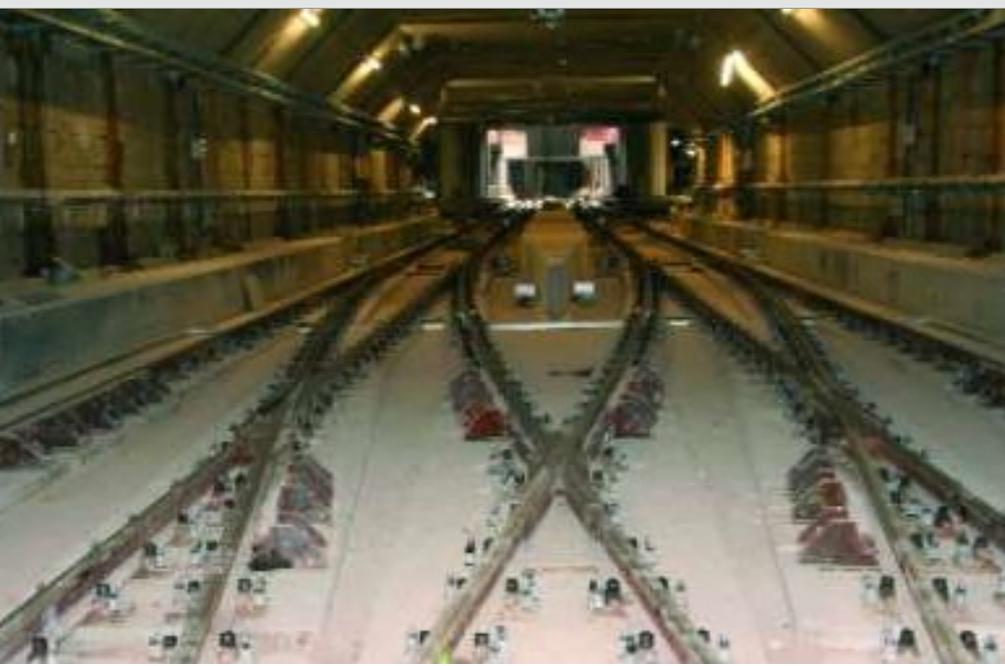
landaise *High Speed Alliance* (HSA), pour une durée de 5 ans.

Rappelons que HSA est l'opérateur néerlandais qui a conclu un contrat d'une durée de 15 ans avec les autorités néerlandaises pour l'exploitation de la ligne à grande vitesse vers la Belgique. Les Chemins de fer hollandais (NS) sont actionnaires majoritaires de HSA (à 90%), KLM détenant 10% des parts.

En décembre 2007, la traditionnelle offre de trains Benelux sera revue. Un nouveau service, en collaboration avec HSA, reliera Bruxelles et Amsterdam 16 fois par jour, dans les deux directions. Pour le client, cela signifie un gain de temps de près de 25 minutes. D'après le planning actuel, c'est en décembre 2008 que les nouveaux trains à grande vitesse, commandés en mai 2004 chez *Ansaldo-Breda*, seront mis en service sur la ligne Bruxelles - Amsterdam. Ces trains effectueront 16 allers-retours quotidiens en 1h46.

En ce qui concerne la relation avec Amsterdam, quelques éléments doivent encore être discutés avec HSA. La SNCB est cependant convaincue qu'un accord entre les deux parties est imminent.

Outre les trains offerts conjointement par la SNCB et HSA, des *Thalys* continueront bien évidemment à circuler sur l'axe Paris-Bruxelles-Amsterdam. En tant qu'actionnaire de *Thalys*, la SNCB considère les deux offres comme complémentaires. Les billets pourront ainsi être échangés entre les deux types d'offres. *Thalys* exploitera la nouvelle ligne à grande vitesse à partir d'avril 2008, à 300 km/h et offrira 6 allers-retours quotidiens. Cette offre sera progressivement étoffée. En mai 2010, *Thalys* sera en mesure d'offrir 10 allers-retours quotidiens.



**PHOTO 76-37** ← **PHOTO 76-38** ↑  
Deux vues prises depuis le niveau -2 de la nouvelle gare d'Antwerpen-Centraal. Ci-dessus, à hauteur des quais, vue direction nord; on voit bien les 4 niveaux : +1 (gare actuelle), 0 (niveau ne comprenant que des commerces), -1 (4 nouvelles voies en impasse) et -2 (tunnel). Ci-contre à gauche, à l'arrivée en venant de la tête sud du tunnel. A l'intérieur du tunnel, les voies sont posées sur une dalle de béton; il n'y a donc pas de ballast. Walter PINET.

## Vennbahn : ultime circulation

Le 4 octobre dernier, pour la dernière fois, la Vennbahn a été parcourue par un train entre Malmedy et Trois-Ponts (ligne 45). Il s'agissait du dernier convoi transportant des radiers en béton destinés à la réfection du viaduc de la Galoppe à Remersdael (ligne 24 Visé-Haut - Montzen - voir *EL 68* p. 42 et 69 p. 41). La ligne devrait rapidement être mise en adjudication pour démontage.

**PHOTO 76-39** → Ce sont les 7758 et 7765 qui ont assuré cette ultime circulation, ici photographiées à Masta lors du parcours à vide vers Malmedy.

**PHOTO 76-40** ↓ Passage du train sur le site de la gare de Stavelot. P. HERBIET.



## Bruxelles-Midi : mise en service du nouveau viaduc

La dernière section en travaux de la ligne 96N a été mise en service le 29 octobre. Afin de dérouiller les voies en attendant le service commercial qui débutera le 10 décembre 2006, plusieurs parcours sont déviés via cet itinéraire. Il s'agit du TGV-balai (depuis le 30 octobre) et des trains P 7513 et 8513 Mouscron - Schaerbeek (depuis le 6 novembre).

## Réélectrification de la ligne 25

Depuis le début du mois d'octobre, la dernière section de la ligne 25 encore pourvue des anciens poteaux de caténaire entre Schaerbeek et Haren est en cours de réélectrification. Il ne subsistera plus que quelques anciens poteaux à l'atelier de traction électrique de Schaerbeek.

Le 3 octobre, l'abri de Groenendael a été déplacé vers son nouvel emplacement situé quelques 30 mètres en retrait. L'opération a nécessité des moyens colossaux. Une dalle de béton à d'abord été coulée sous l'abri ; on a ensuite procédé au retrait des terres situées sous la dalle tout en posant des piliers de soutènement. Une remorque routière motorisée a ainsi pu prendre place sous l'ensemble pour transférer l'abri sur son socle définitif.  
Christian DOSOGNE.





### ***Ballastage de la L3***

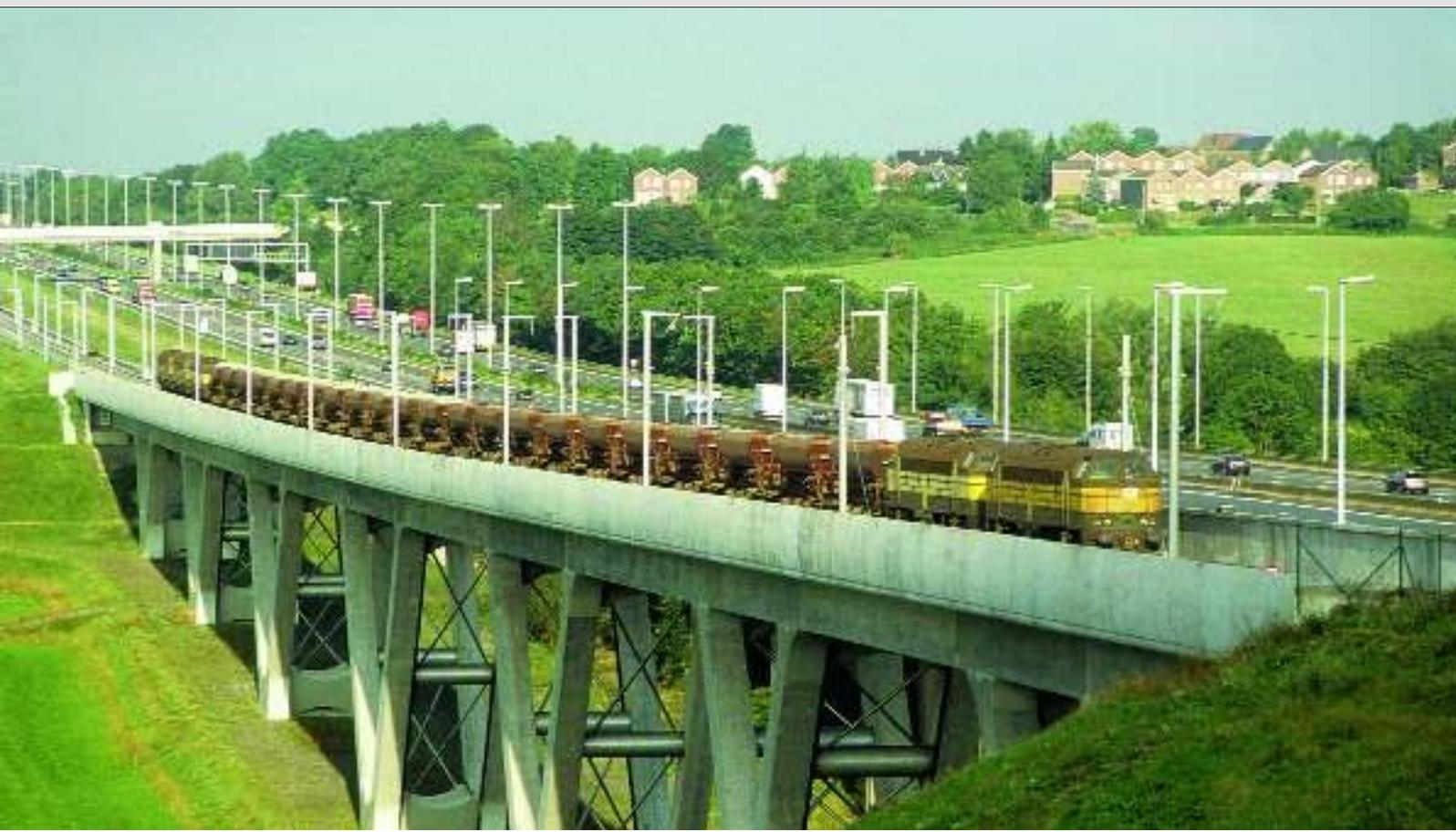
***Durant tout l'été et l'automne, les trains de ballast en provenance de la carrière de Quenast ont oeuvré sur la L3 entre Chênaie et Welkenraedt. Les fortes rampes de la ligne ont le plus souvent nécessité l'utilisation de cinq locomotives pour remorquer les lourdes rames.***

***Ci-contre, le 2 août 2006, passage à Herve d'une rame encadrée par quatre locomotives.***



***Sur les deux vues suivantes, on voit fort bien la forte rampe de la L3. Pas moins de cinq machines sont nécessaires pour remorquer ces trains. Ci-contre, dans les environs de Micheroux, le 13 juillet. Ci-dessous, le 11 août, sur le viaduc de Herve. Le train roule en direction de l'Allemagne, mené par la 5401.***

***Photos : Georgy LEJEUNE.***



## Visite de la L3

Durant le week-end des 16 et 17 septembre 2006, TUC-Rail a organisé des trains spéciaux entre Liège-Guillemins et Elsaute (entre Battice et Welkenraedt) sur la ligne 3.

Le 16 septembre, le train n'était accessible qu'au personnel de TUC-Rail et à leur famille. Il était composé d'une rame de huit voitures du type M4 modernisées, encadrée côté Welkenraedt par la 5510, et côté Liège par la 5306.

Le lendemain, le dimanche 17 septembre - qui était aussi la journée Train-Tram-Bus (TTB) -, le même train était accessible aux personnes munies d'un billet TTB. Il effectua deux allers-retours sur la ligne.

### **PHOTO 76-41** ↗

*Lors du voyage de retour vers Liège, la 5306 en tête du train, approche de l'entrée du tunnel de Soumagne.*

### **PHOTO 76-42** →

*Arrivée du train sous l'imposante verrière de la nouvelle gare de Liège-Guillemins.*

### **PHOTO 76-43** ↓

*Le train débouche du tunnel de Soumagne en direction de Welkenraedt. A gauche, on voit la base travaux d'Ayeneux.*

*Photos : Michel HANSSENS, 17 septembre 2006.*





*La première voiture-pilote M6, numérotée 65.001, a été expédiée de l'usine Bombardier de Brugge vers la chambre climatique de Wien en Autriche. Geoffrey MAILLARD a surpris la voiture lors de son escale à Aachen West le 31 octobre 2006.*

### **Dry Port de Charleroi**

Après six ans d'existence, le Dry Port de Charleroi a inauguré en septembre la plate-forme trimodale, alliant la route, le rail, et maintenant l'eau. Rappelons qu'il est situé à Montignies-sur-Sambre, en bordure de la ligne 130 Charleroi - Namur et de la Sambre (voir *EL 46* p. 36).

Depuis sa création le 18 septembre 2000, le Dry Port de Charleroi ne cesse d'augmenter son volume de transport. Ainsi, en 2000, 3500 conteneurs ont été transbordés de la route vers le rail. En 2006, ce chiffre est passé à 25.000 et, pour 2007, les responsables tablent sur un volume de 30.000 conteneurs, représentant 750.000 tonnes de marchandises et autant de camions en moins sur les routes.

Dans trois mois, un hall relais pour marchandises complétera la plate-forme, tandis que l'ensemble des installations sera

raccordé au rail pour la fin de 2007.

### **Reprise des trains de betteraves vers Moerbeke**

Après un an de suspension, le trafic de betteraves entre Poperinge et la sucrerie de Moerbeke, appartenant au groupe sucrier *Iscaal Sugar*, a repris le 22 septembre 2006. En 2005, ce trafic avait été supprimé et transféré par la route vers la sucrerie de Veurne. C'est suite à la fermeture de cette dernière que le trafic a été réinstauré vers Moerbeke. Nous communiquons ci-dessous les horaires des trains assurés par deux locomotives de la série 77/78 en unité multiple (entre parenthèses, les dates de circulation en décembre 2006) :

**39960** (1, 4-8, 11-15, 18-22, 26-29)

Poperinge 08.40

Kortrijk-Goederen 09.25

**39963** (1, 4-8, 11-15, 18-22, 26-29)

Kortrijk-Goederen 10.02

Poperinge 10.54

**39962** (1, 4-8, 11-15, 18-22, 26-29)

Poperinge 12.39

Kortrijk-Goederen 13.21/14.41 (fusion avec le train 39960)

Moerbeke 16.20

**39962** (9, 16 et 23)

Poperinge 07.58

Kortrijk 08.50 P

Moerbeke 10.05

**39961** (1, 8, 11-18, 18-22, 26-29)

Moerbeke 18.00

Kortrijk-Goederen 20.55/06.04

Poperinge 06.53

<sup>6</sup>**39961** (2, 9, 16 et 23)

Moerbeke 12.05

Kortrijk-Goederen 13.40/05.30

Poperinge 06.50

**39964** (1, 4-8, 11-15, 18-22, 26-29)

Gent-Noord 10.35

Moerbeke 10.55

**39965** (1, 4-8, 11-15, 18-22, 26-29)

Moerbeke 11.30

Gent-Noord 11.50

### **Augmentation des tarifs**

Comme chaque année, la SNCB procédera à une adaptation de ses tarifs le 1er février 2007, qui se traduira par une augmentation moyenne de 3,12%. C'est plus particulièrement les cartes domicile-travail qui subiront une hausse moyenne de 4,86% (le plus souvent intégralement prise en charge par l'employeur), alors que les autres produits ne subiront qu'une adaptation modérée : cartes-train scolaire (+ 1,97%), Rail Pass (+ 0,75%), billet classique (+ 1,74%). Restent inchangés : le Go Pass pour les jeunes (€ 45 pour 10 trajets), le billet Senior (€ 4), la Key Card (€ 15 pour 10 trajets), la carte de ré-

**PHOTO 76-61** *A la suite d'un déraillement à Feignies (entre Quévy et Aulnoye), la relation internationale 242/243 Berlin-Paris et retour fut détournée durant plusieurs jours via Braine-le-Comte, Luttre, Marchienne-au-Pont - Erquelinnes et Jeumont. Le 12 août, passage de l'INT 242 Berlin-Paris à Landelies (ligne 130 bis Charleroi-Erquelinnes).*

Michel HANSENS.



## Nouvelles du Treski

La fréquentation du "Treski", le train de ski vers le Tyrol autrichien pendant l'hiver 2005/2006, a été de 2000 voyageurs. Vu que ces chiffres sont en deçà des espérances, la SNCB ne fera plus circuler le *Treski* que 4 fois cet hiver, et ce au départ de Bruxelles-Midi et non plus d'Oostende. Il sera mis en marche au départ de Bruxelles les vendredi 22 et 29 décembre 2006, 16 et 23 février 2007; avec retour les 30 décembre 2006, 6 janvier, 24 février et 3 mars 2007. Le train ne comporte que des places assises. Le prix est soit de € 119 en Comfort Friends, soit de € 139 en Comfort Privacy (compartiment de 6 places).

22.15	Bruxelles-Midi	09.47
22.24	Bruxelles-Nord	09.39
22.50	Leuven	09.17
23.46	Liège-Guillemins	08.29
00.09	Verviers	08.08
09.04	München Oost	23.42
09.31	Rosenheim	23.05
10.13	Kufstein	22.42
10.31	Wörgl	22.31
10.53	Hopfgarten	22.05
11.10	Kirchberg in Tirol	21.48
11.21	Kitzbühel	21.37
11.38	St-Johann i. T.	21.26
11.56	Fieberbrunn	21.17
12.22	Saalfelden	20.50

12.40 Zell am See 20.36

## Un train-tram pour Hasselt - Maastricht en 2012 ?

Un projet étudié dans le cadre de l'ambitieux plan *Spartacus* visant à améliorer les transports en commun dans le Limbourg (voir *EN LIGNES* 68 page 46) fait état de la mise en service envisagée pour 2012 d'un train-tram rapide entre Hasselt et Maastricht via la ligne 20 (Beverst - Lanaken - Maastricht). Le coût du projet s'élève à quelques € 55 millions.

Les deux villes seront reliées avec une fréquence d'un train toutes les 30 minutes. Le temps de parcours sera de seulement 26 minutes (contre 61 minutes aujourd'hui en bus express).

Dans une seconde phase, deux autres lignes seront créées entre Hasselt et Maasmechelen via le campus de Diepenbeek et Genk. La durée du trajet sera de 38 minutes (19 minutes jusqu'à Genk).

## La fin des Thalys vers CDG et Marne-la-Vallée

Dès le 1er avril 2007, *Thalys* ne desservira plus l'aéroport de Roissy-Charles de Gaulle, ni Marne-la-Vallée (F). La raison invoquée est le manque de rentabi-

lité et la réaffectation des rames sur des liaisons plus rentables.

Les voyageurs à destination de Roissy et de Marne-la-Vallée disposeront toujours de TGV, avec une offre même plus grande : 7 TGV au lieu de 5 *Thalys*, dont 4 avec arrêts à Lille et 3 directs.

## La nouvelle gare de Gembloux

Les travaux de construction de la nouvelle gare de Gembloux ont débuté au début du mois de septembre. La construction du bâtiment proprement dit commencera au début de 2008. En 2009, la gare actuelle sera démolie. Une nouvelle passerelle pour piéton permettra de rejoindre les quais. Elles remplacera l'actuel passage sous voies. Deux nouveaux parking totalisant 950 places seront aménagés, ainsi qu'un abri pouvant accueillir 250 vélos.

Ces travaux iront de pair avec le réaménagement des voies pour permettre une vitesse de 160 km/h (actuellement, la vitesse de la traversée de Gembloux est limitée à 80 km/h).

La fin des travaux est programmée pour 2010.

Avec ses 12.000 voyageurs quotidiens, la gare de Gembloux se classe en septième place dans le palmarès des gares

**PHOTO 76-60** A l'occasion de la journée Train-Tram-Bus qui s'est déroulée cette année le dimanche 17 septembre, certains IRm Luxembourg - Liers furent renforcés à l'aide de voitures Wegmann, lesquelles font partie du parc historique des CFL. Départ d'Angleur de l'IRm 117 Liers - Luxembourg, dont la rame est formée de deux voitures Wegmann, une I10 orange, deux I6 et une I10 en nouvelle livrée grise. Serge MARTIN.



## Silence, on tourne !

Une terrible collision frontale entre les autorails 4404 et 4410 de la SNCB s'est produite le 23 septembre 2006 près de la gare de Bascharage-Sanem (L).

Heureusement, il ne s'agissait que d'une scène de fiction pour le tournage d'un téléfilm austro-luxembourgeois intitulé "*Freigesprochen*", réalisé par la société IRIS-Production en collaboration avec RTL.

Le scénario du film comprend en effet un plan montrant une catastrophe ferroviaire qui est censée s'être produite en Autriche.

Pour tourner cette scène, le réalisateur avait racheté les 4404 et 4410 de la SNCB. Avant leur départ de l'atelier de Stockem, les deux autorails avaient été entièrement repeints pour l'occasion, le premier dans une livrée bleue, grise et blanche, le second dans la décoration crème et rouge-bordeaux de la voiture-restaurant "*Rendez-Vous*" du GAR, y compris l'ensemble des inscriptions !

Le transfert des deux autorails de Stockem à Bettembourg s'est déroulé le 15 septembre 2006.

Les scènes pour lesquelles les autorails ont été utilisés ont été tournées les 23 et 24 septembre 2006 sur l'embranchement menant au camp militaire américain WSA à Bascharage-Sanem.



La scène est particulièrement bien réussie et réaliste. Elle simule une collision frontale entre les deux autorails sur une ligne à simple voie. Un incendie à même été simulé.

Après le tournage, les deux autorails ont été ferrailés sur place.

**Serge PLETGEN.**

La réalité a malheureusement pris le dessus sur la fiction le 11 octobre dernier, quelques jours après la rédaction de cet article. Deux trains sont entrés en collision frontale entre Bettembourg et Thionville, peu après le passage de la frontière. On déplore 6 tués et plusieurs blessés. Le train venant de Luxembourg à destination de Nancy était assuré par l'automotrice à double étage 2207 des CFL; le convoi venant de Thionville était un train fret remorqué par une machine électrique PRIMA.

*Les deux autorails (4404 et 4410) que l'on voit sur l'ensemble de ces photos ne sont pas, comme on pourrait le croire, en cours de démolition, mais ont bel et bien utilisés pour simuler une catastrophe ferroviaire en Autriche ! Cette scène montre le travail des équipes de secours. Ci-dessous, un blessé gît encore sur le sol devant l'autorail "Rendez-Vous", tandis qu'une voiture de la presse est visible à l'extrême droite.*

*Photos Richard SCHREINER.*



## Des 67400 de la SNCF à Quenast

Depuis le mois de septembre, un train de ballast destiné aux chantiers de la LGV Est (F) circule au départ de la carrière de Quenast et est remorqué par deux locomotives Diesel de la série 467400 du dépôt de Longueau de la SNCF, accouplées en unité multiple.

Il s'agit en fait du train qui circulait depuis plus d'un an au départ de Lessines. Il semblerait que le ballast fourni par la carrière de Lessines n'est plus de qualité suffisante, probablement à la suite de l'exploitation d'une veine de roche de qualité médiocre. C'est pour cette raison que ce trafic a été reporté à la carrière de Quenast.

Ce train circule en principe du lundi au samedi sous l'horaire communiqué ci-après. Un changement de front est nécessaire à Clabecq pour pouvoir atteindre Quenast et vice-versa. :

### **48759**

(Aulnoye) Quévy 06.55 - Clabecq 07.58/08.34 - Quenast 08.50

### **47858**

Quenast 09.50 - Clabecq 10.06/26 - Quévy 11.25 - (Aulnoye)

Le samedi, les deux parcours sont limités à Clabecq.

**PHOTO 76-45** → *Le 14 septembre, après avoir tracté le 48759, les 467598 et 467595 manoeuvrent à hauteur de la gare de Quenast.*  
Pierre HERBIET.



← **PHOTO 76-44**

Le 15 septembre, départ de Clabecq vers Quenast de la rame vide 48759, après changement de front. Locomotives 467595 + 467598.

Pierre HERBIET.



→ **PHOTO 76-47**

Affluence en gare de Quenast le 14 septembre, où se côtoient un loco-tracteur Cockerill de la carrière, les deux machines françaises et la 5501 TVM venue chercher un train de ballast pour Bressoux.

Pierre HERBIET.



↑ **PHOTO 76-48**

Le train 47858 vient de quitter Quenast et se dirige vers Clabecq. En tête, les 467595 et 467539. Ripain, 21 septembre 2006. Jean-Luc VANDERHAEGEN.

← **PHOTO 76-46**

Arrivée à Clabecq du train chargé 47858. Après changement de front, la rame prendra la route de la France via Quévy.

Pierre HERBIET, 15-09-06.

→ **PHOTO 76-49**

En gare de Clabecq, le 21 septembre 2006, les 467595 et 467539 manoeuvrent pour se remettre en tête du 47858 lors du changement de front.

Jean-Luc VANDERHAEGEN.



## Desserte des lignes 165 et 167

Comme on le sait, après plus de 20 ans de suppression, la SNCB réinstaurera un service voyageurs sur l'axe Virton - Rodange - Athus - Arlon à partir du 11 décembre prochain.

Les gares de Aubange, Halanzy et Mesancy ne seront toutefois pas encore desservies. Le réaménagement de leurs quais ne sera en effet pas prêt avant, au plus tôt, juin 2007, ce qui a eu pour effet de mettre en colère les voyageurs, les autorités locales et les syndicats. Ces derniers menacent de boycotter les cérémonies d'inauguration du 11 décembre, et de faire grève.

Du côté d'Infrabel, on explique cette situation par le fait des lenteurs administratives (respect de la législation sur les marchés publics) et du délai d'exécution estimé entre 15 et 18 mois. Leur construction nécessite de nombreux aménagements : travaux de terrassement, de drainage, reconstruction des accès aux voiries, adaptation du réseau de câbles, implantation de l'éclairage, pose des équipements de sonorisation, de signalétique, d'accueil des voyageurs... Des solutions provisoires ont bien été étudiées mais rejetées : quais provisoires en bois trop dangereux (risques d'incendie lors du passage de trains de marchandises), ou en métal (incompatibles avec la tension 25 kV de la ligne)...

La cadence de base de la desserte des lignes 165/167 Virton - Athus - Arlon sera d'un train toutes les 2 heures. Il s'agit des trains L Libramont - Bertrix - Virton prolongés vers Athus et Arlon via Rodange, avec l'horaire suivant :

**Libramont** : 07.51 - 09.51 - 11.51 - 13.51 - 15.51 - 17.51 - 19.51

**Virton** : 08.31/32 - 10.31/34 - 12.31/33 - 14.31/33 - 16.31/34 - 18.31/33 - 20.31/37

**Rodange** (tête à queue) : 08.54/09.03 - 10.55/11.03 - 12.54/13.03 - 14.54/15.03 - 16.55/17.00 - 18.56/19.03 - 20.58/21.03

**Athus** : 09.09/12 - 11.07/08 - 13.07/08 - 15.07/08 - 17.04/05 - 19.07/08 - 21.07/08

**Arlon** : 09.32 - 11.22 - 13.22 - 15.22 - 17.19 - 19.09 - 21.22.

### en sens inverse :

**Arlon** : 06.30 - 07.36 - 09.38 - 11.38 - 13.34 - 15.34 - 17.30 - 19.38 - 20.38

**Athus** : 06.44/46 - 07.50/53 - 09.52/53 - 11.52/53 - 13.48/49 - 15.48/49 - 17.44/54 - 19.52/53 - 20.52/56

**Rodange** : 06.50/55 - 07.57/08.07 - 09.57/10.07 - 11.57/12.07 - 13.53/14.07 - 15.53/16.07 - 17.58/18.02 - 19.57/20.07 - 21.00/21.07

**Virton** : 07.16 - 08.28 - 10.28 - 12.28 - 14.28 - 16.28 - 18.28 - 20.28 - 21.28

L'horaire sera renforcé par plusieurs



Le 16 août 2006, passage à Lobbes d'un train de pèlerinage vers Lourdes.  
Dominique ALLARD.

mouvements aux heures de pointes :

**5954** Virton 05.30 - Rodange 05.51/06.05 - Athus 06.09/10 - Arlon 06.24

**5956** Dinant - Virton 07.32/33 - Rodange 07.54/08.03 - Athus 08.07/08 - Arlon 08.22

**5966** Bertrix 17.02 - Virton 17.32/33 - Rodange 17.54/18.05 - Athus 18.09/12 - Arlon 18.26

### en sens inverse :

**7678** (le mercredi) Arlon 12.24 - Athus 12.38/40 - Virton 13.01

**8477** Arlon 16.19 - Athus 16.33/34 - Rodange 16.38/42 - Virton 17.03.

**8478** Arlon 18.26 - Athus 18.40/41 - Rodange 18.45.

En outre, les CFL assureront trois relations supplémentaires entre Luxembourg et Virton, assurées par des rames réversibles (voitures à deux niveaux + locomotive série 4000 CFL) ou des automotrices à deux niveaux de la série 2200 :

(Lux) - **Rodange** 17.43 - 18.18 - 18.45 - 19.00  
**Virton** 18.04 - 18.39 - 19.06 - 19.21

### en sens inverse :

**Virton** 06.21 - 06.45 - 07.05

**Rodange** 06.42 - 07.06 - 07.26 - (Lux)

En vue de l'homologation de la circulation des automotrices Z 2200 des CFL, la 2208 a été testée à Graide les 28 et 29 octobre (voir photo sur la couverture arrière).

## Nouvelle relation Bruxelles-Maastricht

Au moment de boucler ce numéro, il n'était toujours pas certain que la nouvelle relation internationale Bruxelles - Maastricht sera opérationnelle en

décembre prochain.

En effet, l'homologation des locomotives de la série 13 pour circuler sur le tronçon frontalier Visé - Maastricht n'était toujours pas finalisée. Une solution provisoire consisterait à faire circuler ces trains avec des locomotives de la série 21 ou 27 via la ligne 36 classique.

Avec cette nouvelle relation, qui mettra Bruxelles à 1h30 de Maastricht et Paris à seulement 3 heures (4 heures aujourd'hui), les autorités espèrent doubler dans les deux ans le nombre de voyageurs quotidiens vers la Belgique, soit de quelque 700 à au moins 1450. En cas de succès, cette relation deviendra définitive.

A noter que le train P7002 Oostende - Etterbeek est supprimé entre Bruxelles et Etterbeek et est intégré à partir de Bruxelles dans la relation vers Maastricht. Il est ainsi renuméroté 407 (Oostende 05.56 - Maastricht 08.54). En sens inverse, le P8008 Etterbeek - Oostende devient le 438 Maastricht 17.07 - Oostende 20.02.

En marge de la création de cette nouvelle relation, le point d'arrêt de Eisdén, situé après la frontière belge aux Pays-Bas, sera fermé le 10 décembre 2006 et desservi à titre d'essai durant deux ans par bus vers Maastricht (4 x par heure) et Visé (2 x par heure).

Les raisons invoquées sont l'impossibilité de desservir Eisdén par la nouvelle relation internationale, et le fait que le niveau exigé de 50 voyageurs par jour n'est pas atteint (411 voyageurs actuellement).

## **Bientôt un dépôt de conducteur SNCF à Antwerpen-Noord !**

Fret SNCF aménage actuellement un dépôt de conducteurs pour son personnel à Antwerpen-Noord. La concurrence vis-à-vis de B-Cargo se fera donc de plus en plus rude dans les prochains mois...

## **DLC loue deux locomotives électriques TRAXX des CFF**

Depuis le mois de septembre 2006, DLC a pris en leasing la locomotive électrique Re 482 008-0 (TRAXX de *Bombardier*) des CFF (Chemins de fer fédéraux suisses). Elle a été suivie peu après par la Re 482 014-8. Les deux machines ont conservé leur décoration CFF Cargo, mais avec logo DLC.



**PHOTO 76-50** Jusqu'à présent, les locomotives d'IFB (Inter Ferry Boats) rachetées à la SNCB et repeintes en bleu ne portaient pas de numéro. C'est désormais fait : elles reçoivent en effet leur numéro d'origine SNCB, comme ici la 9122 utilisée chez Kemira à Tertre. Pierre HERBIET, 18 septembre 2006.

La Re 482 008-0 de CFF-Cargo louée à DLC, en tête d'un train de conteneurs à Bonn, le 12 octobre 2006. Cette locomotive fut mise en service par CFF Cargo le 13 juin 2002. Rappelons que CFF Cargo possède 40 machines de ce type (Re 482 000 à 039), identiques aux locomotives bifréquences (15 et 25 kV) 185 de Railion. Winfried HAURER.



Cette fois, l'avenir des locomotives électriques des séries 22 et 25 en Belgique semble compromis, puisqu'elles perdront leur roulement le 10 décembre 2006. En attendant, et comme prévu, un nouveau lot de 22 et 25 a été radié. Il s'agit des 2206, 2223, 2233, 2240 et 2243, mises hors exploitation le 1er octobre 2006.

Pendant ce temps, dans le cadre de la vente d'un premier contingent de 23 machines des séries 22 et 25 en Pologne, plusieurs 22 ont été dégarées à Monceau et expédiées à Charleroi-Sud

Quais afin de les remettre en état de marche avant leur départ pour l'Est. Espérons que le chauffage des cabines sera amélioré, car les conducteurs polonais risqueraient bien de geler lors des rudes hivers que connaît le pays...

En traction Diesel, la 5308, endommagée lors d'une collision dans le tunnel d'Antwerpen-Centraal le 27 octobre dernier, sera réformée dans les prochains jours. Son moteur Diesel sera récupéré pour pouvoir réparer des machines de

la série 55.

Selon certaines sources, *B-Cargo* désirerait se séparer dans les deux ans de toutes les locomotives à bielles subsistantes : séries 73, 74 et 82. Avec le nouveau service du 10 décembre, il faut s'attendre à des pertes de service qui affecteront probablement plusieurs 73. En outre, les 7409 et 7410 arrivées à la limite de révision seront vraisemblablement radiées dans les prochaines semaines.

## 7323

**Constructeur :** La Brugeoise et Nivelles

**Livraison à la SNCB :** 05-04-1966

**Numérotation :** 273.023 : 05-04-1966  
7323 : 01-01-1971

**Dépôts successifs :** Monceau/Charleroi-Sud : 05-04-1966

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

**PHOTO 76-51**

**Châtelet, 22 avril 1994.**  
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



## 7324

**Constructeur :** La Brugeoise et Nivelles

**Livraison à la SNCB :** 14-04-1966

**Numérotation :** 273.024 : 14-04-1966  
7324 : 01-01-1971

**Dépôts successifs :** Monceau/Charleroi-Sud : 14-04-1966

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

**PHOTO 76-52**

**Châtelet, 3 mars 2004.**  
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



## 7325

**Constructeur :** La Brugeoise et Nivelles

**Livraison à la SNCB :** 21-04-1966

**Numérotation :** 273.025 : 21-04-1966  
7325 : 01-01-1971

**Dépôts successifs :** Monceau/Charleroi-Sud : 21-04-1966

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

**PHOTO 76-53**

**Clabecq, 20 août 1998.**  
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



# 7326

**Constructeur :** La Brugeoise et Nivelles

**Livraison à la SNCB :** 06-12-1966

**Numérotation :** 273.026 : 06-12-1966  
7326 : 01-01-1971

**Dépôts successifs :** Monceau/Charleroi-Sud : 06-12-1966

**Mise hors exploitation :** 12-12-2004

**PHOTO 76-54** *Monceau, 11 juillet 1998.*  
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



# 7327

**Constructeur :** La Brugeoise et Nivelles

**Livraison à la SNCB :** 13-12-1966

**Numérotation :** 273.027 : 13-12-1966  
7327 : 01-01-1971

**Dépôts successifs :** Monceau : 13-12-1966  
Haine-St-Pierre : 07-10-1980  
Monceau / Charleroi-Sud : 20-04-1985

**Mise hors exploitation :** 12-12-2004

**PHOTO 76-55** *Châtelet, 16 mai 1993.*  
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



# 7331

**Constructeur :** La Brugeoise et Nivelles

**Livraison à la SNCB :** 12-01-1967

**Numérotation :** 273.031 : 12-01-1967  
7331 : 01-01-1971

**Dépôts successifs :** Monceau : 12-01-1967  
Haine-St-Pierre : 07-02-1977  
St. Ghislain : -06-1984  
Monceau / Charleroi-Sud : 19-11-1985

**Mise hors exploitation :** 12-12-2004

**PHOTO 76-56** *Châtelet, 8 août 2003.*  
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



# 7372

**Constructeur :** La Brugeoise et Nivelles

**Livraison à la SNCB :** 28-05-1974

**Numérotation :** 7372 : 28-05-1974

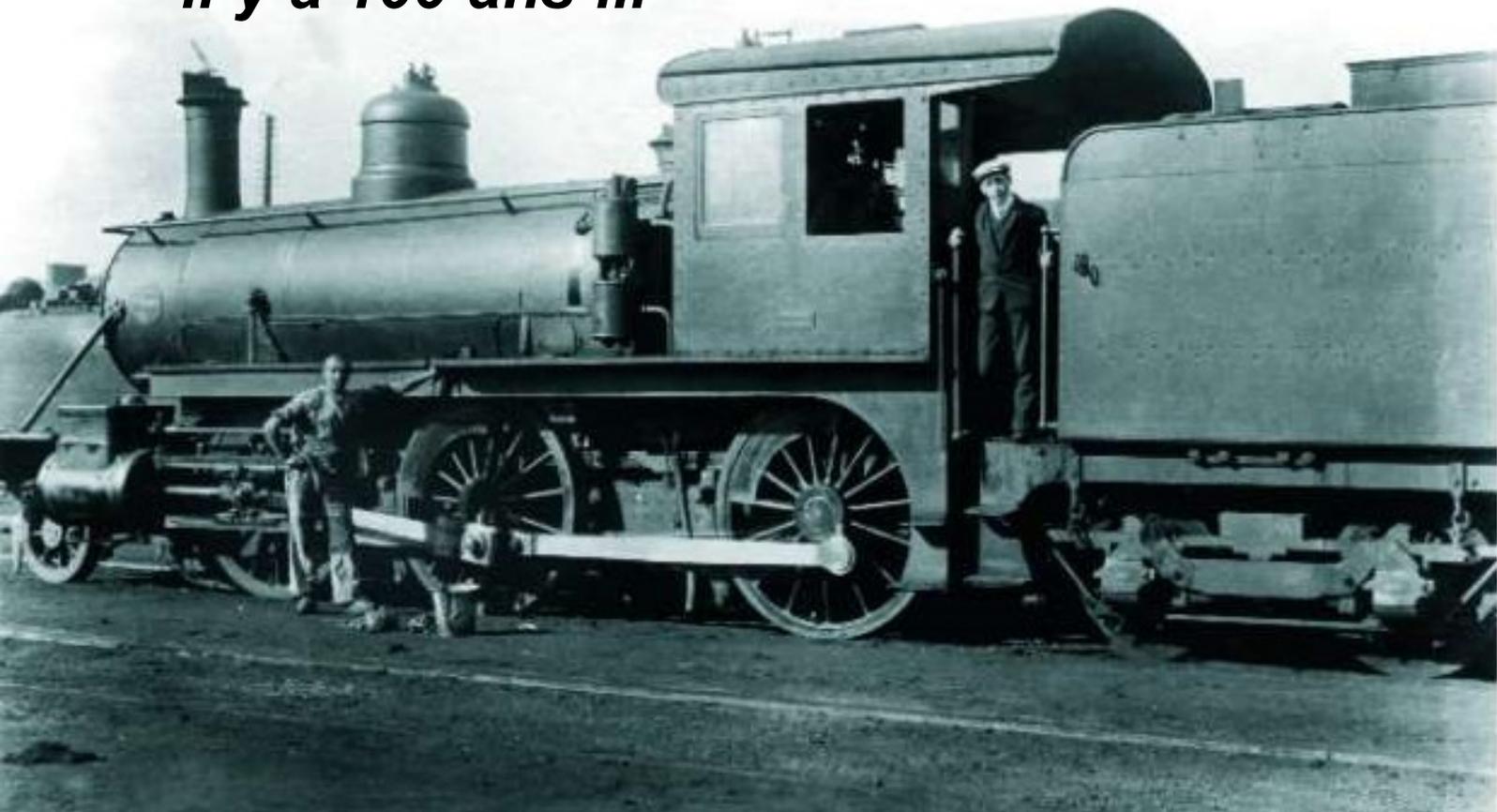
**Dépôts successifs :** Monceau : 28-05-1974  
Hasselt : 01-11-1985  
Merelbeke : 01-06-1993  
Hasselt : 01-05-1994

**Mise hors exploitation :** 19-01-2005 (déstandardisation)

**PHOTO 76-57** *Baulers, + 2701, 30 octobre 1981.*  
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



*il y a 100 ans ...*



*En 1900, l'Etat Belge mit en service une petite série de 12 locomotives 1-3-0 du type 31. Construites par Baldwin à Philadelphie en 1900, elles ne pouvaient masquer leur origine américaine. Les types 31 étaient affectées à Schaerbeek, Antwerpen-Stuyvenberg et Antwerpen-Berchem. Elles remorquaient essentiellement des trains de messageries entre Bruxelles et Antwerpen, ainsi que des omnibus entre Antwerpen et les Pays-Bas. De construction légère, peu puissantes et très gourmandes, la plupart fut réformée pendant la Première Guerre mondiale ; les dernières terminèrent leur vie en 1920 à Antwerpen. Il y a 100 ans, plus exactement le 14 octobre 1906, la 2820 (Baldwin 18109) du dépôt de Schaerbeek posait devant le photographe. Cette machine fut mise en service le 9 novembre 1900.*

*Collection PFT.*

*Le samedi 20 novembre 1981, la 7213 assura la traction d'un train de travaux à Vilvoorde. A la suite d'un problème d'eau pour le refroidissement du moteur Diesel, la machine dut rejoindre au milieu de la journée l'atelier de Schaerbeek pour se réapprovisionner. La photo montre la 7213 à côté de la 5105, prête à retourner vers Vilvoorde.*

*Pierre HERBIET.*

*il y a 25 ans ...*



*il y a 25 ans ...*



**PHOTO 76-58** *La livraison des 58 locomotives de la série 1600 des Nederlandse Spoorwegen (NS) s'est étalée de mai 1981 à avril 1983. Construites par Alstom à Belfort (F), elles furent expédiées vers les Pays-Bas via la Belgique, avec escale à Stockem et à Antwerpen-Schijnpoort. Le 22 décembre 1981, la 1622 attend à Antwerpen-Schijnpoort d'être incorporée dans un convoi à destination des Pays-Bas. Mise en service le 16 janvier 1982, elle fut renumérotée 1826 par NS Reizigers le 6 janvier 2003.* Jean-Luc VANDERHAEGEN.

**PHOTO 76-59** *La ligne 163 Gouvy - Bastogne fut parcourue pour la dernière fois dans son entièreté par un train SNCB le 5 décembre 1986. Il s'agissait d'un parcours à vide du 4324 entre la remise de Montzen et l'atelier de Bertrix, pour entretien. Voici cette ultime circulation lors de son passage à Bourcy.* PFT

*il y a 20 ans ...*



*Hier*



*Aujourd'hui*



La première gare d'Etterbeek fut ouverte le 25 septembre 1880. A ce moment, la ligne du Luxembourg n'appartenait déjà plus à la Grande Compagnie du Luxembourg, mais bien à l'Etat Belge depuis 1873. Le bâtiment de cette première gare existe aujourd'hui toujours, visible le long des voies (à droite sur les deux documents). Après l'établissement du boulevard Général Jacques au début du 19e siècle, une nouvelle gare beaucoup plus grande fut construite vers 1908, le long du boulevard, à cheval au-dessus des voies. Bombardée en 1943, ce beau bâtiment sera démoli et remplacé vers 1958 par le modeste édifice que l'on connaît toujours aujourd'hui (voir photo ci-contre à gauche et ci-dessous).  
Collection DEXIA - Photo Alicia DOSOGNE, 5 juin 2006.

161

**ETTERBEEK**

Les deux gares-ponts vues le long du boulevard Général Jacques. Ci-dessous, le premier bâtiment datant de 1908 est visible à gauche. A sa droite, on voit l'Hôtel du Phare. Aujourd'hui, sur la photo de droite, la gare de 1958 est à peine visible, derrière le tram. Le boulevard est maintenant la proie du trafic automobile et des embouteillages quasi permanents...  
Collection DEXIA - Photo Christian DOSOGNE, 5 juin 2006.

*Aujourd'hui*



*Hier*



# LOCO 2007

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

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

Format A3 - papier brillant - reliure spiralée  
 € 10 - 550 g - communication : "LOCO 2007"



€10

## VOTRE ABONNEMENT EN LIGNES - OP DE BAAN

Voici déjà le dernier *EN LIGNES* de l'année ; le moment est donc venu de vous réabonner... Resté inchangé, le prix de l'abonnement est fixé à € 36 pour un envoi en Belgique, et à € 42 pour une expédition vers l'étranger. Nous insistons sur le fait que, seuls les abonnements procurent une rentrée financière intéressante, les canaux de distribution ponctionnant une bonne part du prix de vente. Nous ne pouvons donc que vous conseiller la formule de l'abonnement...

Une fois encore, nous rappelons que les bénéfices provenant de la vente des revues *EN LIGNES* et *OP DE BAAN* sont intégralement utilisés à la réalisation des objectifs de l'association : la sauvegarde, la préservation et la mise en marche sur le réseau de matériel ferroviaire belge ainsi que sa présentation au Musée du Rail de Saint-Ghislain, et la réactivation de la ligne 128. Le PFT tient ici à remercier toutes les personnes qui ont collaboré de près ou de loin à la rédaction des *EN LIGNES* pour l'année écoulée, et cela d'autant plus que cette participation se fait - nous ne le répéterons jamais assez - entièrement bénévolement.

Pour vous abonner ou prolonger votre abonnement, il suffit, pour la Belgique, de verser la somme de € 36 sur le compte 001-1201789-35 du PFT- Bruxelles en mentionnant en communication "abonnement 2007"; pour l'étranger, vous pouvez vous référer aux modalités reprises en page 3, en faisant parvenir la somme de € 42. Le premier numéro de 2007 paraîtra en février. Pouvez-vous procéder à votre réabonnement **AVANT LE 31 DECEMBRE 2006**. Nous insistons sur cette date, car **SEULES** les personnes ayant payé leur abonnement au plus tard à cette date se verront attribuer une carte d'abonnement, qui donne droit à une réduction de 10 % sur l'ensemble des articles de la PFT-Boutique lors des Portes Ouvertes à Saint-Ghislain ou de manifestations extérieures où se trouve un stand PFT. Merci pour les bénévoles... et pour la confiance que vous accordez au PFT et à ses animateurs.

## NOS CHEMINS DE FER 2

### AUTORAILS 1980-2005 - tome 1

Voici le deuxième recueil de photos de notre nouvelle collection "Nos chemins de fer". Il est consacré aux autorails de la SNCB photographiés durant la période 1980-2005. Il sera publié en deux tomes. Le premier tome reprend les autorails des séries 40, 41, 43, 44 et 45. L'ouvrage comprend 106 photos couleurs, avec légendes bilingues français/néerlandais.



€25

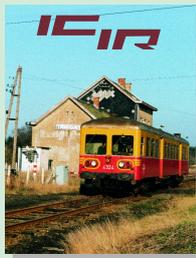
Autorails - Motorwagens  
 1980-2005 - tome 1 - deel 1

NOS CHEMINS DE FER - ONZE SPOORWEGEN - 2

Format oblong 21 x 15 cm - couverture cartonnée rigide - reliure au fil de lin. Parution : décembre 2006.  
 € 25 + frais d'envoi (poids 600 g). Communication : "Autorails 1". Voir les modalités de paiement reprises en page 3.

# Livres

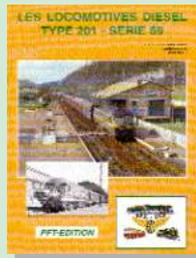
PFT-Editions



## IC-IR 1984-2004

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

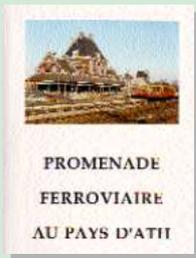
A4 - 216 pages  
400 photos  
€ 35,00 - 1250 g



## LES LOCOMOTIVES DIESEL TYPE 201/SERIE 59

L'histoire complète des célèbres 59 de la SNCB.

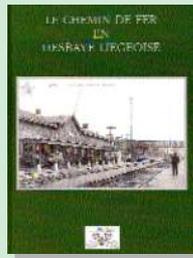
A4 - 280 pages  
540 photos



## PROMENADE FERROVIAIRE AU PAYS D'ATH

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

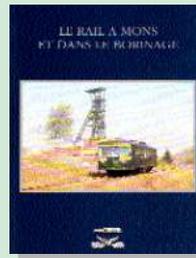
A4 - 268 pages  
242 photos - 30 plans  
€ 18,60 - 860 g



## LE CHEMIN DE FER EN HES-BAYE LIEGEOISE

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

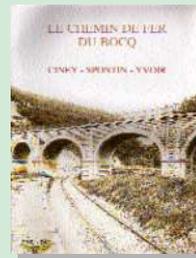
A4 - 168 pages  
276 photos  
€ 23,55 - 750 g



## 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



## NOS CHEMINS DE FER 1 Les polycourant

Recueil photo ayant pour thème les locomotives polycourant belges et étrangères circulant sur le réseau belge.

132 pages - 126 photos couleurs - couverture cartonnée  
€ 27,00 - 750 g



## NOS CHEMINS DE FER 2 Autorails 1980-2005 volume 1

Recueil photo ayant pour thème les autorails SNCB durant la période 1980-2005. Ce premier tome reprend les séries 40-41-43-44 et 45.

112 pages - 106 photos couleurs - couverture cartonnée  
€ 25,00 - 700 g



## HISTOIRE DE LA SIGNALISATION tome I

Ce premier tome traite de tous les signaux mobiles.

A4 - 191 pages  
278 photos et plans  
€ 24,50 - 950 g



## HISTOIRE DE LA SIGNALISATION tome II

Ce deuxième tome traite de 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.

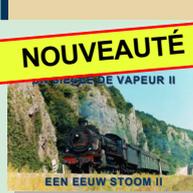
A4 - 48 pages  
€ 6,50 - 250 g



## 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



## UN SIECLE DE VAPEUR - Tome II

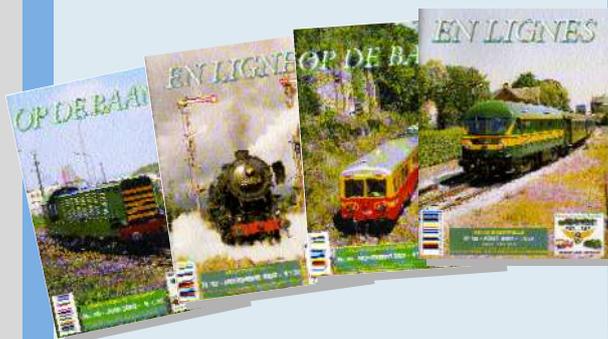
Recueil photo présenté en 5 chapitres : 1835 à 1930; 1931-1945; 1946-1966; vapeurs industrielles et vicinales; vapeur aux Pays-Bas, France, Allemagne et Luxembourg.

21 x 27 cm - 134 photos N-B € 27,00 - 750 g

# En Lignes

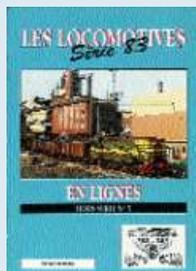
## EN LIGNES

- abonnement 2007 (débuté au 01-01-2007)
  - 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 75 par numéro : € 8,50 260 g
- reliure pour EN LIGNES € 11,50 550 g

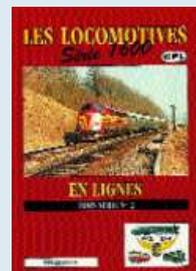
## EN LIGNES - hors série



### hors série n°1

#### LES LOCOMOTIVES SERIE 83

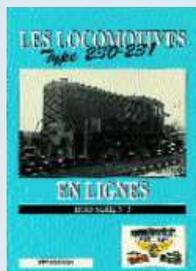
A4 - 50 pages  
100 photos  
€ 9,75 - 255 g



### hors série n°2

#### LES LOCOMOTIVES SERIE 1600 CFL

A4 - 80 pages  
120 photos  
€ 14,75 - 255 g



### hors série n°3

#### LES LOCOMOTIVES TYPE 230-231

A4 - 60 pages  
80 photos  
€ 12,27 - 210 g

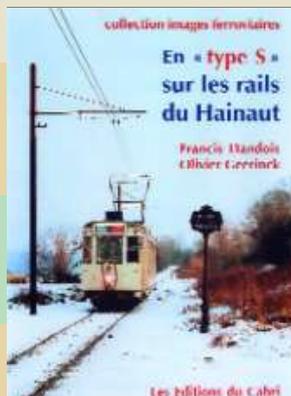


### hors série n°4

#### LES LOCOMOTIVES SERIE 92

A4 - 80 pages  
100 photos  
€ 14,75 - 255 g

- Indicateur de 1935 (PFT-Edition) € 19,70 750 g
- Le rail bruxellois en images (PFT-Edition) € 11,20 750 g
- Vapeur en Belgique - tome I (par Phil Dambly) € 48,34 1390 g
- Vapeur en Belgique - tome II (par Phil Dambly) € 48,34 1905 g
- La ligne du Luxembourg (Ed. CFFL) € 24,60 765 g
- Les locos polycourant de Paris-Bruxelles - volume I € 36,69 400 g
- volume II € 36,69 550 g
- Les Vicinaux du groupe de Leuven € 24,54 800 g
- En Belgique sur les rails d'autrefois (Ed. du Cabri) € 32,23 750 g
- Les Vicinaux du Brabant -€ 42,14 1300 g
- Les locomotives à vapeur types 64 et 81 € 32,23 850 g
- BRUXELLES - TERVUREN (Ediblanchart) € 57,00 1250 g
- Architecture des gares (tome I) € 46,64 1050 g
- Architecture des gares (tome II) € 46,64 1050 g
- Balade vicinale en Belgique € 45,00 1095 g
- La gare et la Ville € 19,00 850 g
- 150 jaren Spoorwegen in Kempen € 30,00 800 g



**NOUVEAUTÉ**

Les Editions du Cabri présentent :  
**“LES TYPES S DE LA SNCV”**  
€ 39 - 750 grammes

## Photos

### Photos EN LIGNES

Les photos publiées dans EN LIGNES et portant un numéro (par exemple PHOTO 76-24) peuvent être obtenues au format 10x15 cm en couleurs, sauf les numéros suivis de la mention NB (par exemple PHOTO 76-29 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 31-01-2007; date de livraison: +/- 15-03-2007. Les photos des EN LIGNES précédents ne sont plus disponibles !

Renseignements et commandes :

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

- Prix par photo € 1,00 7 g

### Photos BD (Bruno DEDONCKER)

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

- Prix par photo € 3,72 7 g

### Photos-thèmes

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

- N° 6 : Les automotrices ex. SNCB en Italie € 10,00 75 g
- N° 30 ■ : Un samedi-midi à Lot (EL 38 p. 12) € 30,00 75 g
- N° 31 : Voyage PFT au Danemark (15 photos) € 15,00 105 g
- N° 36 : Locos à vapeur préservées par la SNCB € 10,00 75 g
- N° 38 : Les signaux mécaniques de Florenville € 10,00 75 g
- N° 40 : La gare de Schaerbeek-Formation € 10,00 75 g
- N° 42 : Locomotives séries 52-53-54 en vert "1970" € 10,00 75 g
- N° 44 : La locomotive 8275 € 10,00 75 g
- N° 47 : Les 60/61 en vert "1970" (15 photos) € 15,00 105 g
- N° 48 : L'atelier de Bertrix € 10,00 75 g
- N° 49 : Les 62/63 en vert "1970 Salzinnes" € 10,00 75 g
- N° 50 : Les 62/63 en vert "1970 Latour" € 10,00 75 g
- N° 51 : Voyage d'adieu des locos série 80 € 10,00 75 g
- N° 52 : Les 62/63 en vert "1970 Kortrijk" € 10,00 75 g
- N° 53 : Automotrices postales (15 photos) € 15,00 105 g
- N° 56 : Les locomotives série 64 € 10,00 75 g
- N° 57 : Locotracteurs série 91 € 10,00 75 g
- N° 59 : Les 5122 et 5135 en Italie € 10,00 75 g
- N° 60 : Vapeurs chinoises € 10,00 75 g
- N° 61 : Les 62 en activité au Luxembourg € 10,00 75 g
- N° 62 : Les autorails avant le plan IC-IR - série 1 € 10,00 75 g
- N° 63 : Les autorails avant le plan IC-IR - série 2 € 10,00 75 g
- N° 64 : Les autorails avant le plan IC-IR - série 3 € 10,00 75 g
- N° 65 : Les 3600 CFL € 10,00 75 g
- N° 66 : Les 7301 à 7335 € 10,00 75 g
- N° 67 : Les locotracteurs de la série 91 € 10,00 75 g
- N° 68 : Trains sur la ligne 39 (voir EN LIGNES 69) € 10,00 75 g
- N° 69 : Fourgons-générateurs (voir EN LIGNES 70) € 10,00 75 g
- N° 70 : Les voitures Wegmann CFL € 10,00 75 g
- N° 71 : La 2302 (voir EN LIGNES 72) € 10,00 75 g
- N° 72 : Trains TEE (voir EN LIGNES 73) € 10,00 75 g
- N° 73 : La 5117/5001 (voir EN LIGNES 74) € 10,00 75 g
- N° 74 : Locomotives série 22 en vert € 10,00 75 g

### PHOTO-THEME 75 : ligne 141

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

- 75-01 : 6088 + 6047 à Bousval
- 75-02 : 6050 + 6010 à Genappe
- 75-03 : 6047 + 6041 à Court-St-Etienne
- 75-04 : 6010 + 6050 à Genappe
- 75-05 : 6281 à Ways
- 75-06 : 5206 à Noirhat
- 75-07 : 5147 à Noirhat
- 75-08 : 5212 à Ways
- 75-09 : 7814 + 7812 à Genappe
- 75-10 : 6217 à Ways

## Articles divers

### Pin's

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

### Cartes postales

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

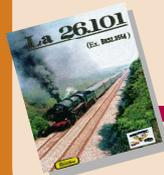
### Calendriers LOCO

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

**LOCO 2007 :** **VOIR PAGE 65**

### DVD

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



La 26.101 en DVD

## Commande Frais d'envoi

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

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

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

ARTICLE EN VOIE D'ÉPUISEMENT

