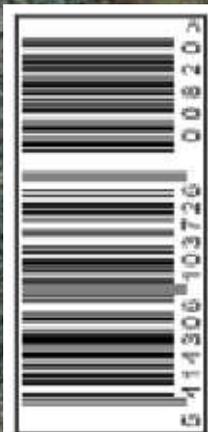
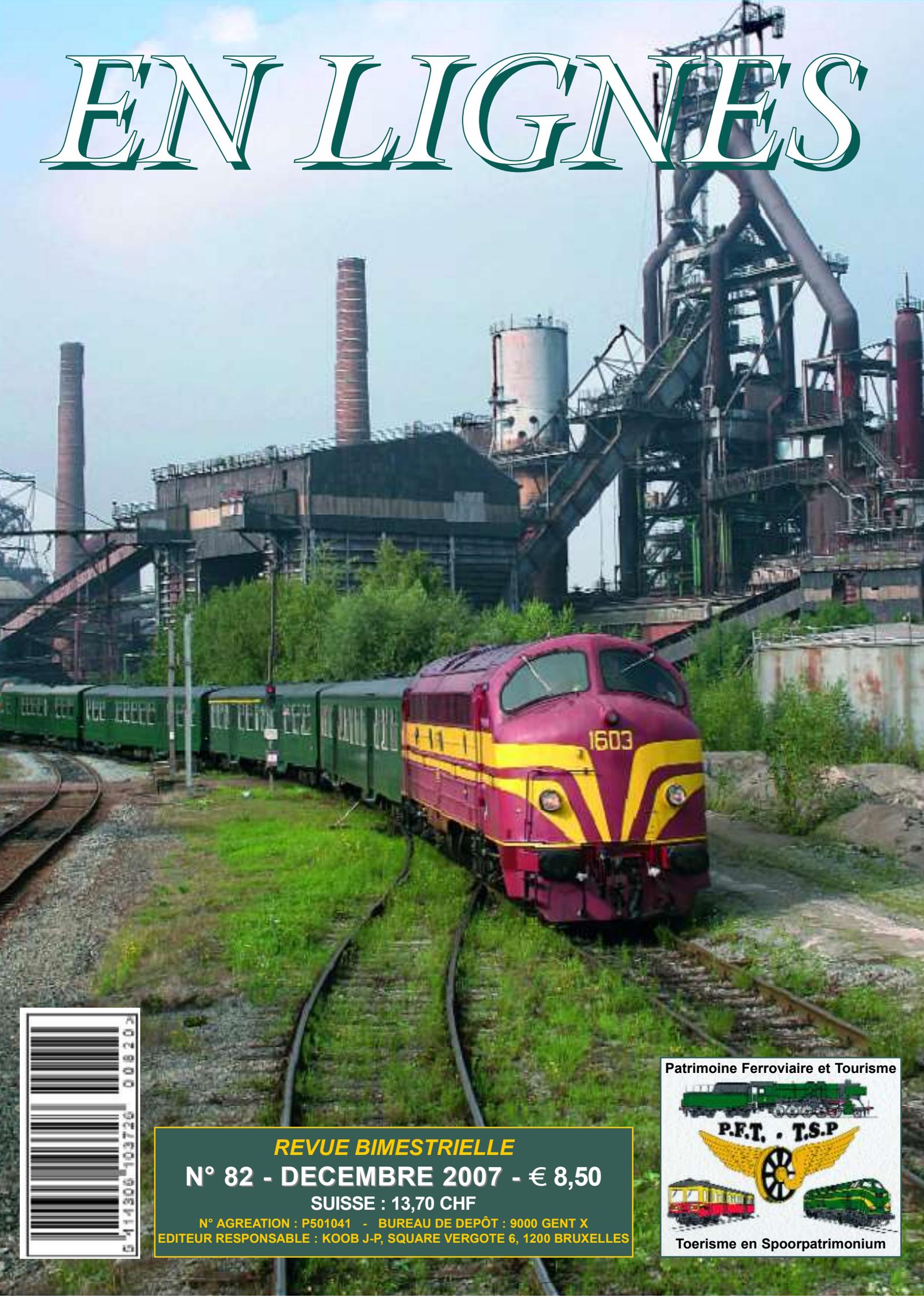


# EN LIGNES



**REVUE BIMESTRIELLE**  
**N° 82 - DECEMBRE 2007 - € 8,50**  
**SUISSE : 13,70 CHF**  
N° AGREATION : P501041 - BUREAU DE DEPÔT : 9000 GENT X  
EDITEUR RESPONSABLE : KOOB J-P, SQUARE VERGOTE 6, 1200 BRUXELLES

Patrimoine Ferroviaire et Tourisme

**P.F.T. - T.S.P.**

Toerisme en Spoorpatrimonium

# Editorial

Avec ce numéro se clôture déjà l'année 2007 qu'on ne pourra certainement pas qualifier de "grand cru". Les problèmes liés à l'interdiction de rouler sur le réseau belge ont entravé fortement les activités, au point que le premier voyage n'a pu avoir lieu qu'à la fin du mois d'août. La volonté délibérée de la SNCB d'augmenter de 100% les prix pour la mise en marche de trains spéciaux avec son matériel - même si celui qu'on utilise est souvent en bout de course ! - a anéanti les traditionnels voyages "d'adieu" organisés pour la fin d'une série de matériel. Heureusement, nous avons pu nous tourner vers la "ligne du Bocq" qui, grâce aux festivités liées à ses 100 ans, a connu un succès remarquable. Même si les entraves ont été - et seront encore - nombreuses, les amateurs du PFT ont, une fois de plus, pu les braver grâce à leur ténacité et leur volonté. Grâce aussi à vous, lecteurs, amateurs, bénévoles, sans qui une association - non subsidiée - comme la nôtre ne pourrait vivre. Pour 2008, les projets ne manquent pas; ils concerneront la mise en valeur du patrimoine à Saint-Ghislain, la restauration du matériel à Schaerbeek et, bien sûr, les circulations sur la ligne du Bocq sans oublier de nouvelles publications en préparation.  
Bonne année 2008 !



## 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** : appareil photo Canon EOS 300V de 2004 avec objet 28/75. Prix à convenir. ☎ +32.(0)14/72.05.86 après 19.00  
[ericpaulus@telenet.be](mailto:ericpaulus@telenet.be)

## PFT-agenda

- **Samedi 8 décembre** : bourse d'échange au Musée du rail de Saint-Ghislain, de 10 à 17 heures.
- **Dimanche 9 décembre** : Saint-Nicolas sera présent sur la ligne 128.  
Infos : +32.(0)477/98.91.23 ou [www.pftsp.be/cfbocq](http://www.pftsp.be/cfbocq)
- **Samedi 15 et 16 décembre** : "Tours de Bruxelles" en train vapeur avec la P8.
- **Les samedis et dimanches de janvier et février** : s'il y a de la neige : parcours photos avec le 4605 sur la ligne 128. Tous les renseignements sur notre site internet [www.pftsp.be](http://www.pftsp.be)
- **Du 25 octobre au 5 novembre 2008 (sous réserve de confirmation)** : grand voyage PFT-Transnico en Egypte (trains et tourisme).

## Rectifications

### EN LIGNES 77

page 20 : la puissance des E41 est de **2400** kW et non 1400 comme indiqué.

### EN LIGNES 81

page 36 : dans le tableau des statistiques, il faut remplacer dans la colonne "ventes" la 8218 par la **8232**

Lors des portes ouvertes au Musée du Rail à Saint-Ghislain les 8 et 9 septembre derniers, les visiteurs ont pu admirer pour la première fois la P8 en chauffe et la 1603 CFL.

### AVIS AUX CHEMINOTS SNCB

Grâce à un partenariat avec "Rail Facilities", une offre réservée aux cheminots est proposée en décembre. Consultez-la dans notre encart central avant de renouveler votre abonnement 2008 !

## NOUVEAU L'actualité du PFT sur Internet

Désormais, vous pouvez suivre toute l'actualité du PFT au jour le jour sur notre site internet entièrement remanié. Ainsi, vous pouvez connaître la date d'envoi de votre revue *EN LIGNES* à l'imprimerie, le jour de son dépôt à la poste, etc. Vous serez informés des travaux effectués sur le matériel ou sur la ligne 128. Le site annoncera les voyages spéciaux organisés sur la ligne 128 et les autres, hors programme. Vous y trouverez encore bien d'autres choses, le tout agrémenté de photos !

Pour y accéder, il suffit d'aller sur la page d'accueil de notre site :

[www.pftsp.be](http://www.pftsp.be)



# EN LIGNES

Revue bimestrielle éditée par l'ASBL

## PFT

### PATRIMOINE FERROVIAIRE ET TOURISME



Rédacteur en chef : Jean-Luc VANDERHAEGEN.

#### Comité de rédaction

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

#### Remerciements (par ordre alphabétique)

Patrice AIROLDI, Dominique ALLARD, Christian AUQUIERE, Armand BEERLANDT, William BOECKX, Bombardier, Roger CRIKELAIRE, Michel DE ESCH, Claude DEFECHEREUX, Henk DE JONGHE, Simon DERIDDER, Wim DE RIDDER, Hubert DESCHEPPER, Philippe GOUSSET, Thomas GUERY, Michel HANSENS, Laurent JOSEPH, Gilbert LAURENT, Tommy MAEREMANS, Bruno MALFAIT, Thierry NICOLAS, Eric PAULUS, Hans PAULUS, Steve ROD, Christian RUQUOY, Michel SIMAR, Philippe SCHOLL, la SNCB, Yves STEENEBRUGGEN, Christophe TOGNEE, Christian VANHECK.

#### 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 82 - DECEMBRE 2007



#### COUVERTURE AVANT :

##### PHOTO 82-01

La 1603 a effectué son premier voyage PFT le 25 août 2007. La voici avec ses voitures M2 devant le haut fourneau n°6 des Forges de Clabecq, lequel, en cours de démolition, vit malheureusement ses dernières heures... PFT.

#### COUVERTURE ARRIERE

##### PHOTO 82-02

Le 2 septembre 2007, la 2514 remorqua un train de wagons porte-autos vide entre Leuven et Ruisbroek. A Zaventem, le convoi est survolé par un Avro de Brussels Airlines en phase terminale d'atterrissage. Simon DERIDDER.

##### PHOTO 82-03

Le 28 septembre 2007, les 5182 et 5133 en cadrent un train de ballast à Canicatti, en Sicile. Michel HANSENS.

# S O M M A I R E

<b>PFT-Service - Editorial</b>	<b>2</b>
<b>Nouvelles du PFT</b>	<b>4</b>
<b>Images d'Azerbaïdjan</b>	<b>8</b>
<b>France : l'autre record</b>	<b>10</b>
<b>Actualité étrangère</b>	<b>12</b>
<b>La Ferrovia del Renon</b>	<b>16</b>
<b>L'expansion de CFL Cargo</b>	<b>20</b>
<b>Actualité belge</b>	<b>26</b>
<i>Statistiques</i>	26
<i>Locomotives électriques</i>	26
<i>Locomotives Diesel</i>	31
<i>Deux nouvelles 51 en Italie</i>	34
<i>TGV</i>	40
<i>Divers</i>	46
<i>Sociétés privées</i>	52
<b>Hier - aujourd'hui : Lot</b>	<b>58</b>
<b>Le fourgon Flamme 4010B1</b>	<b>59</b>
<b>Il y a</b>	<b>60</b>
<b>Les CFL en couleurs</b>	<b>62</b>
<b>PFT Boutique</b>	<b>14</b>



## Musée du Rail

Le Musée du rail de Saint-Ghislain a ouvert ses portes les 8 et 9 septembre à l'occasion des Journées du Patrimoine; la 64.169 a tenu la vedette, puisqu'elle a accueilli à son bord pas moins de 442 voyageurs adultes, auxquels il faut ajouter les enfants. Outre notre vapeur, tout le matériel disponible était exposé, avec possibilité pour les amateurs et curieux de monter à bord de certains engins. Au total, pour les deux jours, on peut estimer la fréquentation à 2500 visiteurs. Pas mal, si l'on considère que le thème des journées - le patrimoine militaire - ne rencontrait pas précisément les activités du PFT...

Vous l'aurez peut-être remarqué si vous passez en train à hauteur du musée : un magnifique signal mécanique à deux palettes garnit maintenant la voie 4 extérieure; sa restauration est l'œuvre de quelques jeunes bénévoles qui viennent mettre leurs talents - et leurs bras ! - au service du patrimoine. Ce signal a été reconstitué au départ d'un mât de l'an-



**PHOTO 82-04** Lors des journées portes ouvertes au musée du Rail de Saint-Ghislain, les visiteurs ont pu admirer un signal mécanique implanté sur la voie 4 du faisceau.

cienne gare de formation et des éléments mécaniques de signaux qui se trouvent encore à Flénu (ligne 98). Coup de chapeau à l'équipe !

D'autre part, si vous ne le saviez pas, le célèbre chandelier de Vonèche (ligne 166) côté Dinant, n'a pas été voué au chalumeau. Un amateur l'avait récupéré

et stocké en pièces détachées dans la région d'Ath. A défaut de pouvoir le mettre en valeur, il l'a cédé au PFT; la vénérable pièce a été acheminée le 15 septembre pour remise en état.

Vous souhaitez participer au Musée ? Contactez Philippe Scholl au +32.(0)477/26.99.79

**PHOTO 82-05** La P8 fut incontestablement la grande vedette des portes ouvertes à Saint-Ghislain les 8 et 9 septembre 2007. On proposa au public des accompagnements dans la cabine, ce qui attira bon nombre d'amateurs de sensations fortes. Pour la première fois, nos deux locomotives à vapeur se sont retrouvées réunies.  
Photos Philippe SCHOLL / PFT.





## PHOTO 82-06

Le train spécial PFT du 25 août est photographié dans le faisceau B de Clabecq avec, en toile de fond, le haut-fourneau n°6. PFT.



## VOYAGES

### Samedi 25 août

Premier voyage de la saison sur le réseau belge et premier depuis la parution de la nouvelle réglementation... Le PFT n'a pas voulu proposer un programme trop exigeant sans connaître les finesses et les pièges des nouvelles règles qui n'ont pas manqué se révéler tout au long de la préparation.

C'est ainsi qu'ont été mises en marche la 1603, dont c'est la première apparition "commerciale" sur le réseau, la

6077 et quatre voitures M2 de la SNCB-Holding.

Le périple a commencé - sous le soleil pourtant rare en ce mois d'août - par la ligne 82 Burst - Aalst, désertée de tout trafic le week-end; il s'est poursuivi par une visite à la ligne industrielle 287 Ath - Ghislenghien, utilisée pour la desserte de ce zoning tristement célèbre, puis de la ligne 87 Lessines - Ollignies, considérée comme raccordement pour les besoins spécifiques d'*Infrabel*. A Lessines, les Carrières *CUP* nous ont permis de photographier les deux locomotives

ex. série 80 qui manoeuvrent dans les installations, ainsi que les locotracteurs *Cockerill* déclassés.

Le train est ensuite parti vers Clabecq pour une probable ultime photo sous le haut fourneau 6, dont le démontage a commencé. La journée s'est terminée par un parcours sur la ligne 115 jusque Quenast, gare en cul-de-sac qui dessert les carrières *Gralex*, avant un retour, à l'heure, à Bruxelles.

Un bon voyage, une bonne ambiance et beaucoup de photos, le régal des amateurs...

**PHOTO 82-07** A la carrière *CUP* de Lessines, il fut possible de photographier toutes les locomotives du parc. De gauche à droite : les locotracteurs *Cockerill* n° 2 et 4, la RT 80-01, le locotracteur *Cockerill* n° 3 et la RT 80-02.

Photo PFT, 25 août 2007.





**PHOTO 82-08** ↑ - **PHOTO 82-09** ↓ *Sur ces deux vues prises le 22 septembre 2007, le 4605 est photographié sur le viaduc franchissant le Bocq situé juste à la sortie du tunnel de Durnal en direction d'Yvoir (sur ces photos, le tunnel se trouve à droite du viaduc, et Yvoir à gauche). Un site d'une beauté à couper le souffle que seul le passage des trains de la vallée du Bocq vient perturber. Un grand bol d'air pur vous attend à quelques encablures de Bruxelles et Namur...*

*PFT.*

**LA LIG  
VUE D**





## NE 128 U CIEL

**PHOTO 82-10** ↑ - **PHOTO 82-11** ↓ Le 25 août, le Cercle de Wallonie a organisé une journée de détente le long du Bocq. A Purnode, un hélicoptère leur a permis de survoler la région, ce qui a permis de réaliser ces deux vues aériennes. En haut, le 4605 vient de déboucher du tunnel de Purnode (à gauche) et franchit le Bocq; il s'engouffrera dans quelques mètres dans le tunnel de Lèche. La carrière Fivet est visible en haut à droite. En bas, le 4605 franchit une nouvelle fois le Bocq, entre les tunnels de Lèche et de Durnal. PFT.



# Images des chemins de fer d'Azerbaïdjan



**PHOTO 82-12** ↑ Les chemins de fer de l'Azerbaïdjan sont très méconnus des amateurs. Située dans le Caucase, cette ancienne province de l'Iran cédée en 1828 à l'Empire russe, est devenue indépendante en 1918. Intégrée en 1922 dans l'URSS, cet Etat trois fois plus grand que la Belgique, retrouvera son indépendance en 1991. Les Azerbaijan Dövlət Demir Yolu (ADDY) faisaient jusqu'alors partie des chemins de fer soviétiques, si bien que le matériel roulant est le même que celui que l'on trouve en Russie. Il comprend 152 locomotives électriques 3 kV (VL8, VL10, VL11, VL23, E4S, E2M62), 142 locomotives Diesel (2TE10M, 3TE10MTE3, TEM2, ChME3), 44 automotrices électriques, 300 voitures et 13.000 wagons. Au début des années 2000, la locomotive Diesel 2M62-0158 a été transformée en machine électrique et renumérotée E2M62-0158. Le 31 août 2007, cet engin unique quitte Qobustan en direction de l'ouest.

**PHOTO 82-13** ↓ Les ADDY possèdent d'autres raretés : des locomotives Diesel du type TE3. Les TE3 (Co'Co' + Co'Co') furent produites de 1953 à 1973 à 6809 unités (TE3-001-598, 1001-1406, 2001-7805), par Kolomna, Lugansk et Kharkov. Très peu de TE3 sont aujourd'hui encore en service dans les pays de l'ex. URSS. Masse totale : 2 x 127 t, puissance : 2 x 1472 kW, vitesse maximale 100 km/h. Le 31 août 2007, un train de voyageurs remorqué par la TE3-7152 passe dans les environs de Sorsulu. Yves STEENEBRUGGEN - Thierry NICOLAS.





**PHOTO 82-14** Tout comme les Chemins de fer ukrainiens (voir EL 80 page 44), les Chemins de fer d'Azerbaïdjan transforment des locomotives électriques doubles Bo'Bo' + Bo'Bo' en deux machines simples Bo'Bo'. Il s'agit d'engins du type VL11, renumérotés dans la série E4S. La E4S-333A se trouve en tête d'un train de voyageurs à Qobustan, le 31 août 2007.

**PHOTO 82-15** Le réseau des ADDY s'étend sur 2122 km à voie large (1,520 m), dont 1278 sont électrifiés en 3 kV continu. Des locomotives électriques doubles du type VL8 (Bo'Bo' + Bo'Bo') sont encore utilisées en trafic voyageurs. Ces imposantes machines furent produites par Novochoerkassk et Tbilissi à 1723 unités de 1953 à 1964 pour l'URSS. D'une masse totale de 184 t, elles développent une puissance de 4200 kW. Le 31 août 2007, un train de voyageurs international reliant Tbilissi (capitale de la Géorgie) à Baku (capitale de l'Azerbaïdjan), tracté par la VL8-1499, vient de quitter Umbaki. Thierry NICOLAS - Yves STEENEBRUGGEN.



## France

### Marchandises : l'autre record

La grande vitesse à la française ne concerne pas que les voyageurs : afin de contrer une concurrence toujours plus âpre des voies routière et aérienne, la SNCF a été amenée à imaginer et proposer des réponses pertinentes dans le domaine de la messagerie express et des produits périssables ou à haute valeur ajoutée (produits frais, fruits et légumes, petit colis, presse...). D'où le développement de relations à marche accélérée adaptées, éparses pour certaines, structurées en réseau pour d'autres. Ingrédients de base : des trains pouvant circuler à 140 (ME140), 160 (MV160), et même 200 km/h (MVGV).

Historiquement les plus nombreux, en particulier à partir de septembre 1997, les ME140 sont aussi ceux dont le déclin est aujourd'hui le plus marqué : pour cause de renoncement du *Sernam* (Service national de messageries) en juin 2001, puis de restructuration du transport combiné en juin 2005, leur nombre a littéralement fondu en quelques années. Ont ainsi disparu les 19 trains du *Sernam* qui rayonnaient autour de Villeneuve (Paris), puis toute

une panoplie de relations intermodales entre Lille et Valenton (Paris) d'une part, Vénissieux (Lyon), Marseille, Perpignan, Bordeaux, et St.Jory (Toulouse) d'autre part. En revanche, les mouvements ayant vocation à approvisionner le Marché national de Rungis au sud de Paris avec les fruits et légumes du Roussillon (Perpignan) via Toulouse et Limoges, actuellement au nombre de trois, paraissent inamovibles.

Un cran au-dessus, les MV160, dont les premiers exemplaires ont percé à la fin des années 80 sur Paris - Bordeaux pour les besoins du *Sernam*, ont connu un développement nettement plus limité. Schématiquement, ce saut qualitatif n'a finalement concerné que les radiales reliant Paris à la vallée du Rhône, Bordeaux et Toulouse, ainsi que l'axe Lille - Marseille. Une grosse avancée à petit prix, la circulation de trains de marchandises jusqu'à 160 km/h ne soulevant pas de difficulté particulière : les fameux wagons couverts G13 avec bogies Y37A ont vu le jour pour les besoins de la cause, tandis que les engins électriques aptes à cette vitesse sont légion. Enfin, les relations de type "saut de nuit" avec emprunt de LGV et circulation à 200 km/h ont pris leur envol en octobre 1997 sur les mêmes axes, soit à titre de création, soit comme substitut d'un MV160... moyennant certaines adaptations : montage du système d'espacement avec signalisation en cabine TVM 430 sur les engins d'une part, ce dont a bénéficié un lot de BB-22200,

montage d'anti-enrayeurs sur les wagons d'autre part, les G13 devenant alors des G02. Aménagements effectués respectivement par les ateliers de Lyon-Oullins et Montigny-les-Metz.

Au terme d'une décennie riche en rebondissements qui se solde par une rétraction de l'offre et un appauvrissement des performances, la liste des trains aptes à circuler au-delà de 140 km/h s'établit comme suit :

- MVGV n°4999 (4992 au retour) Paris - Orange (à 28 km au nord d'Avignon). Relation circulant via les LGV du Sud-est de Valenton à Aisy à l'aller (donc rejoignant la ligne classique à la BK 236) et de Valence à Mâcon au retour (des BK 493 à 337 LGV), c'est-à-dire là où leur passage n'interfère pas avec les périodes d'entretien. Dans les deux cas, passage par Dijon où s'effectue le seul arrêt pour échange de conducteur. Évolution fâcheuse, alors qu'il est déjà pénalisé par un rebroussement peu après le départ, et afin de lui redonner une ponctualité satisfaisante, le 4999 a vu sa marche détendue de 25 minutes en décembre 2004;
- MV160 n°4197 (4194 au retour) Paris - Castelnau (à 20 km au nord de Toulouse). Circulation via Bordeaux où s'effectue l'échange de conducteurs avec retrait/adjonction de wagons au passage. Cette relation, qui a emprunté la LGV Atlantique dans le sens Paris - Bordeaux d'abord comme MV160 puis comme MVGV, a finale-

**Le 319 fut l'un des MV140 ayant relié la gare de formation de Villeneuve (près de Paris) aux quatre coins de l'Hexagone pour le compte du Sernam (une filiale de la SNCF) selon une organisation mise en place à partir de septembre 1997. La suppression de l'ensemble au profit de la route en juin 2001 s'est traduite (pour la maison mère !) par la perte de 8200 km x trains. Fort d'une vingtaine de G13 emmenés par une BB-7200, le 319 du 10 août 2000 est immortalisé dix mois avant sa suppression (10 juin 2001) alors qu'il vient de franchir le point haut de la ligne Paris - Dijon.**

Gilbert LAURENT.



ment réintégré la ligne classique de bout en bout en décembre 2004 au terme de six années de pratique du 200 km/h, perte de 20 minutes à la clé;

- MV160 n°50010/11 (50000/1 au retour) Dourges - Avignon (ex-Lille - Marseille) via la Ceinture Est de Paris. Cette relation, qui se démarque par son amplitude (893 km), est destinée au transport des conteneurs, caisses mobiles et frigorifiques, et ne comporte qu'un seul arrêt à Laroche-Migennes (à mi-chemin entre Paris et Dijon) pour échange de conducteurs;
- MV160 n°50129 (50130 au retour) Melun - Avignon, train dédié au transport de la Presse parisienne. Particularité, pour l'anecdote : ne reçoit le signal de départ que si les opérations de chargement sont terminées. Résultat : alors que, faute de mieux, il est tracé de Melun à Montereau, soit sur 36 km, via la peu performante ligne d'Héricy à 105 km/h seulement, ses retards récurrents ont généralement pour effet de permettre une circulation sur ligne directe. Donc à 150-160 km/h !

Pour percutante qu'elle soit, l'annonce de vitesses aussi élevées pour des trains de marchandises doit être relativisée : il ne s'agit là que de vitesses limites, et la nécessité d'inclure des marges de régularité comme de tenir compte de paramètres circulatoires (charge remorquée et autres contraintes d'exploitation) font que les vitesses pratiquées sont plus ou moins en retrait. Cas d'école pour illustrer le propos, la ligne Paris - Dijon où, afin de préserver la capacité de l'infrastructure sur les 83 km ne comportant que deux voies (BK 173 à 256), les vitesses sont homogénéisées (donc plus ou moins tirées vers le bas) afin de faire cohabiter des convois de caractéristiques différentes. Ainsi, les 4999 (MVG) et 50010/11 (MV160) circulent-ils groupés avec des V160 (5771 Train Bleu pour Vintimiglia...) et des V140 (train-autos 24505...). A contrario, des écarts de vitesse peuvent apparaître en circulation isolée alors même que la limite imposée par l'infrastructure est commune (155-160 km/h) : sur cette même ligne les 50000/1 et 4992 sont tracés respectivement à 130-135 km/h (marche BB-26000/1000 t) et 150 km/h (marche BB-22200/300 t). Autre cas de figure : la circulation sur LGV où les déclivités sont telles (jusqu'à 35 ‰) que les différentiels entre les vitesses en pied et haut de rampe atteignent des sommets. Au final, si les vitesses moyennes sont réellement hors norme pour des convois de marchandises, elles n'ont rien de très ébouriffant

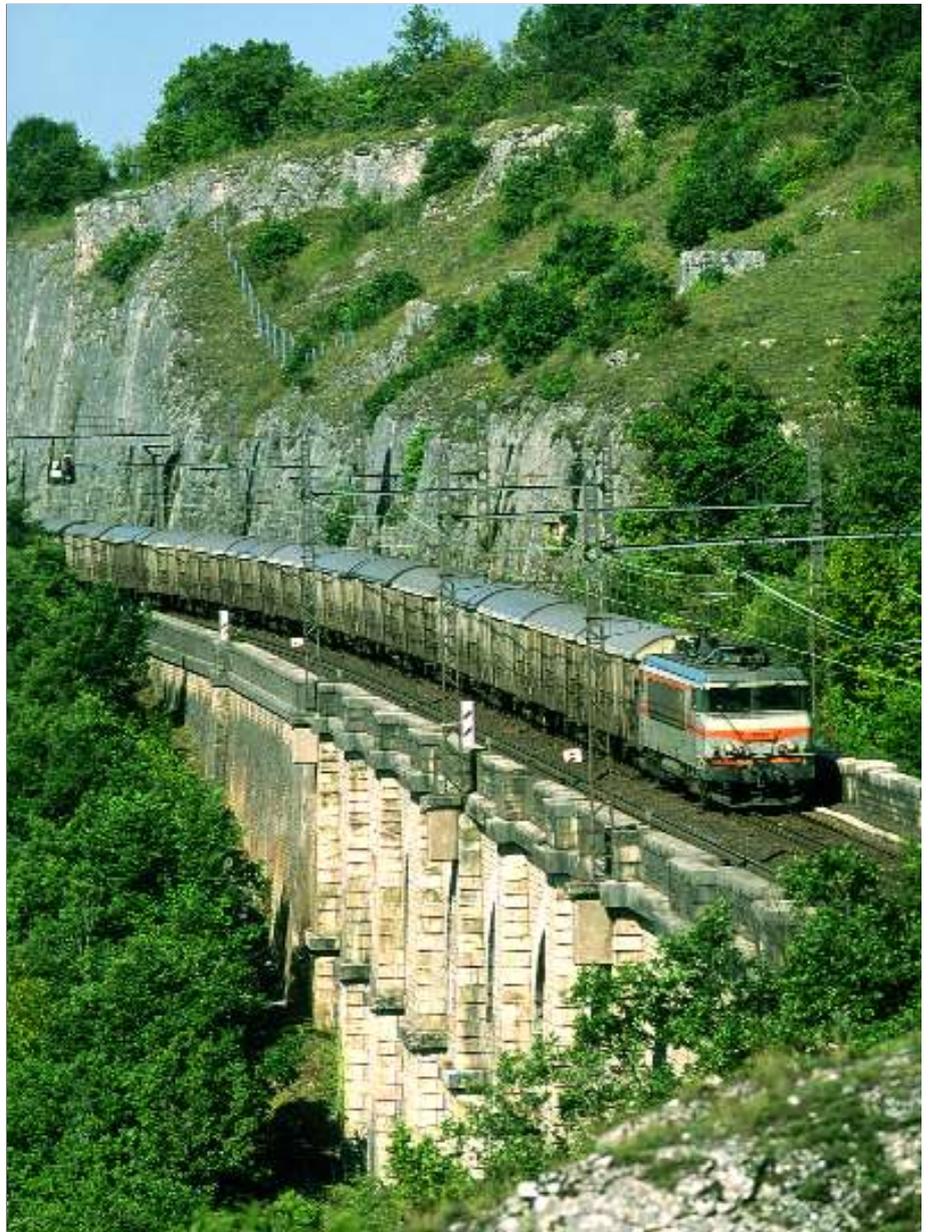
avec par exemple 117 km/h entre Paris et Orange et 102 entre Dourges et Avignon. Reste qu'il est permis de conclure cet aperçu par une appréciation plus flatteuse : pendant les meilleures années, Paris - Bordeaux était abattu en 4 heures pile, soit à 145 km/h de moyenne !

Considérés avec l'œil du chasseur d'images, ces convois, dont la circulation est essentiellement nocturne et n'est ponctuée que de très rares arrêts, ne constituent pas des proies faciles. Exceptions, avec des départs fixés à 13 h 35 de Brétigny et 14 h 25 de Melun (au sud de Paris), les 50037 (ME140 ex-MV160) et 50129 se prêtent parfaitement à la pratique de l'art photographique. Ce qui est déjà moins le cas du 50130 (arrivée Melun 9 h 10), comme des 50028/9 (ME140) et 50010/11 (dé-

parts Dourges 19 h 26 et 19 h 35). À l'autre bout du pays, avec des départs de Perpignan fixés à 16 h 40 et 17 h 10, les ME140 50040 et 50076 ne sont pas sans offrir d'autres opportunités.

*Gilbert LAURENT.*

Note : on l'aura remarqué, la tendance est aujourd'hui au "ralentissement" des marches, l'explication étant d'ordre économique : plus une relation est qualifiée en terme de rapidité, plus la charge à l'essieu et la masse totale remorquée doivent être réduites... donc plus le kilo transporté est facturé au prix fort. Or le contexte concurrentiel du moment incite à favoriser les paramètres prix et régularité plutôt que la rapidité...



**Dans la zone la plus accidentée de son parcours, le 319 pour Lyon du 24 août 2000 franchit le viaduc de Velars-sur-Ouche au terme de sa longue descente vers Dijon.**  
*Gilbert LAURENT.*

## Hongrie

### Les nouveaux autorails et automotrices des MAV

Depuis 2003, les Chemins de fer hongrois (MAV) mettent progressivement en service deux nouvelles séries d'autorails et deux nouvelles séries d'automotrices.

#### Automotrice 5341

Le 18 mars 2005, les MAV ont commandé chez *Stadler Bussnang* 30 automotrices quadruples électriques bifréquence 15 et 25 kV du type *FLIRT*. Une option pour 30 rames supplémentaires a été levée le 20 juin 2007.

Les 15 premières ont été construites en Suisse, les 15 suivantes sont assemblées chez *Ganz Transelektro 0 Székesfehérvár* en Hongrie (les caisses et bogies sont fournis par *Stadler-Suisse*). La première rame a été réceptionnée le 12 décembre 2006, la livraison se poursuivant à un rythme de deux automotrices par mois. Les seconde tranche sera livrée à partir du milieu de 2008. Elles sont numérotées dans la série 5341 001 à 060.

Les quatre voitures sont articulées sur cinq bogies dont les extrêmes sont moteurs (Bo'+2'+2'+2'+Bo').

La puissance totale s'élève à 1523 kW pour une masse en service de 138,8 t. La vitesse maximale est fixée à 140 km/h et leur capacité est de 211 places assises et 164 debout, toutes de 2e classe.

Les *Flirt* sont progressivement engagés depuis le 6 avril 2007 sur les lignes suburbaines de Budapest, vers Székesfehérvár, Tatabánya, Oroszlány et Püspöcsanak-Dunaujváros, en remplacement de rames tractées par des locomotives électriques de la série V43. Elles sont entretenues dans un nouvel atelier construit spécialement à Püspöcsanak, à 50 km au sud de Budapest.

Afin d'augmenter leur capacité, les MAV envisagent de commander entre 30 et 60 voitures intermédiaires afin de modifier 15 à 30 automotrices avec 5 ou 6 caisses au lieu de quatre.

#### Automotrice 5342

Au début de 2007, les MAV ont racheté aux Chemins de fer autrichiens, les 10 automotrices *Talent* de la série 4824 ÖBB. Les 4 premières, qui avaient déjà été livrées aux ÖBB (4824 001, 002,



**PHOTO 82-16** L'automotrice FLIRT 5341 003-1 prête au départ en gare de Budapest Deli. Les FLIRT de Stadler connaissent un succès grandissant et sont déjà présentes en Suisse, Allemagne, Hongrie, Italie, Pologne, Finlande et Algérie.



**PHOTO 82-17** Un train composé des automotrices Talent 5342 010-5 et 5342 009-7 quitte la gare de Oroszlány en direction de Budapest Deli.

Photos William BOECKX, 13 septembre 2007.

019 et 020), ont été renumérotées dans l'ordre 5342 001 à 004. Elles ont été livrées entre février et septembre 2007. Tous comme les *Flirt* 5341, les automotrices *Talent* sont quadruples, articulées sur 5 bogies dont les extrêmes sont seuls motorisés (Bo'+2'+2'+2'+Bo'). Elles fonctionnent sous 25 kV.

Les 5342 sont engagés sur la ligne Budapest-Deli - Tatabánya - Oroszlány.

#### Autorails 6341

La Russie a proposée à l'Etat hongrois de convertir une partie de sa dette his-

torique héritée de l'ex. URSS, en livrant une série de 40 autorails doubles à bogies. Numérotés dans la série 6341, ces engins ont été livrés de 2003 à 2005.

Construits par *Metrowagonmash* en Russie, ils furent expédiés en Hongrie par rail, ce qui a nécessité d'adapter leurs bogies pour passer de la voie large à la voie normale.

Chaque voiture est équipée d'un moteur Diesel MTU de 315 kW et d'une transmission hydrodynamique *Voith* accouplée à un seul deux bogies.

Ils sont pourvus de l'air conditionné.

Leur capacité est de 142 places assises; ils peuvent circuler à 100 km/h maximum.

Les 6341 sont actuellement tous basés au dépôt de Szentes.

#### **Autorails 6342**

En 2001, les MAV avaient commandé chez *Siemens* une série de 13 autorails doubles du type *Desiro*. Numérotés 6342 001 à 013, ces engins furent livrés durant les quatre derniers mois de 2003. Ils furent suivis par une seconde tranche de 10 unités, commandée en novembre 2004 et livrée de septembre 2005 à janvier 2006 (6342 014 à 023).

Les 6342 sont identiques aux autorails de la série 642 de la DB. Les seules différences concernent les systèmes de signalisation. Ils sont équipés de deux moteurs Diesel de 275 kW chacun - un par voiture - accouplés à une transmission mécanique. Les deux voitures sont articulées sur trois bogies, dont deux sont moteurs (B'+2'+B'). La masse est de 70 t à vide et de 89 t en charge. Le nombre total de places s'élève à 123 assises et 90 debout.

Les 6342 sont principalement engagés au départ de Budapest vers Esztergom et Salgotarjan.

**PHOTO 82-19** *Départ de Rakosrendezo vers Budapest-Nyugati d'un train en provenance de Esztergom, assuré par deux autorails Desiro; en tête, le 6342 010-3. Pierre HERBIET, 15 mai 2005.*



**PHOTO 82-18** *Le 15 septembre 2007, départ de Budapest Nyugati des autorails 6341 026-0 et 6341 032-8 à destination de Szentes. Ces deux engins ont été livrés en mars 2005. William BOECKX.*



#### **France : livraison des G1206 pour Seco-Rail**

Les 20 locomotives Diesel du type G1206 commandées chez *Vossloh* ont été livrées entre le 14 décembre 2006 et le 24 octobre 2007 (VSTF 5001762 à 781). Numérotées 1 à 20, elles sont principalement engagées à la remorque de trains de ballast. Elles devraient également atteindre la carrière CCM de Momignies en Belgique, en remplacement des 6019 et 6086.

Depuis le mois d'octobre, les 13, 14, 16, 17, 18 et 20 sont louées à *Railion Deutschland*. Elles sont classées dans la série 266.7 et affectées au dépôt de Seelze.

*La locomotive n°13 photographiée à Strasbourg le 5 juin 2007. Armand BEERLANDT.*

## Suisse

### Le tunnel de base du Lötschberg est ouvert

Le 9 décembre 2007 sera ouvert au trafic commercial le tunnel de base du Lötschberg. Cet ouvrage, long de 34,5 km, est une première phase dans la réalisation des Nouvelles Liaisons ferroviaires alpines (NLFA) destinées à augmenter la capacité du transport sur l'axe international nord-sud.

Pour rappel, afin de résoudre pour plusieurs décennies le transit des poids lourds dans les Alpes et reporter la majorité du trafic sur le rail, la Confédération helvétique a décidé la construction de ces NLFA, caractérisées par trois tunnels de base : le Lötschberg, le Saint-Gothard et le Ceneri.

Le tunnel de base du Lötschberg associé au tunnel du Simplon constitue pour l'instant la seule liaison ferroviaire plane à travers les Alpes. Il est équipé du système de signalisation européen ERTMS/ETCS et permet des vitesses allant jusqu'à 250 km/h ! Des trains de marchandises tarant 3250 tonnes pourront y rouler à 80 km/h; il raccourcit les temps de parcours de 20 à 30% par rapport au tunnel de faîte et procure une augmentation de capacité qui se rapproche de l'objectif visé : doubler la part du rail.

En ouvrant ce tunnel, la Suisse acquitte une première partie des obligations internationales auxquelles elle s'était engagée par les accords sur le transit avec l'Union européenne de 1992 et sur

**Une vue de la sortie sud du tunnel du Lötschberg, située à Ausserberg dans la vallée du Rhône en direction de Brig.**

les transports terrestres de 2002; il est de plus la pièce maîtresse du corridor fret Rotterdam - Genova.

Au niveau intérieur, le tunnel rapproche d'une heure le canton du Valais des grands centres de la Suisse alémanique et de Berne; ce canton pourra dès lors profiter également des bienfaits procurés par le concept Rail 2000.

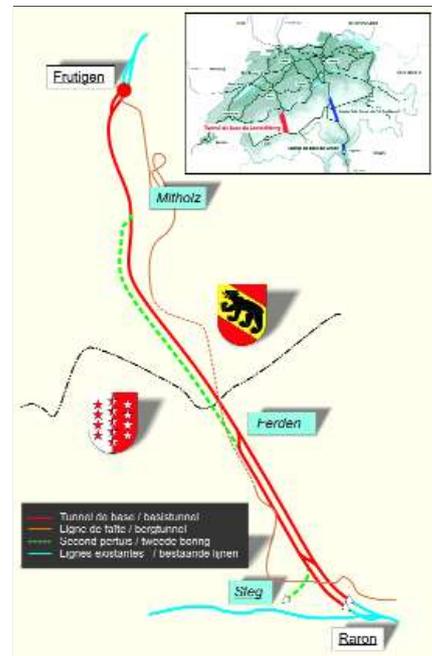
L'ouvrage n'est toutefois réalisé qu'en partie : des deux boyaux prévus à l'origine, un seul est percé en totalité ; le second est opérationnel sur un tiers du parcours et creusé sur une moitié mais non équipé. La dernière partie n'est pas creusée.

Le tunnel de base entre les portails de Frutigen et Raron mesure 34,6 km et l'ensemble du système de galeries 88 km ! L'altitude du portail nord est à 777 m, celle du portail sud à 634 m et le point culminant à 828 m. La déclivité ne dépasse pas 10,3 %.

D'autres chiffres impressionnants : 16.567.000 tonnes de déblais excavés, dont 40% réutilisés dans les produits en béton; le tunnelier mesure 142 m et pèse 1450 tonnes; 57 km de rails; 1390 km de câbles; 1450 relais électriques, deux postes de signalisation, 136 conteneurs de commande; 133 caméras vidéo; 56 km de mains courantes et 2500 lampes de secours.

Le service des trains prévoit 110 trains par jour : 36 de voyageurs (dont 4 relations *Cisalpino* vers l'Italie) et 74 de marchandises, à ajouter aux 66 qui continueront de passer par le tunnel de faîte (trains régionaux, trains d'autos Kandersteg - Goppenstein et 30 à 40 trains de marchandises).

Si la Suisse investit massivement dans le rail, il n'en va pas de même des aut-

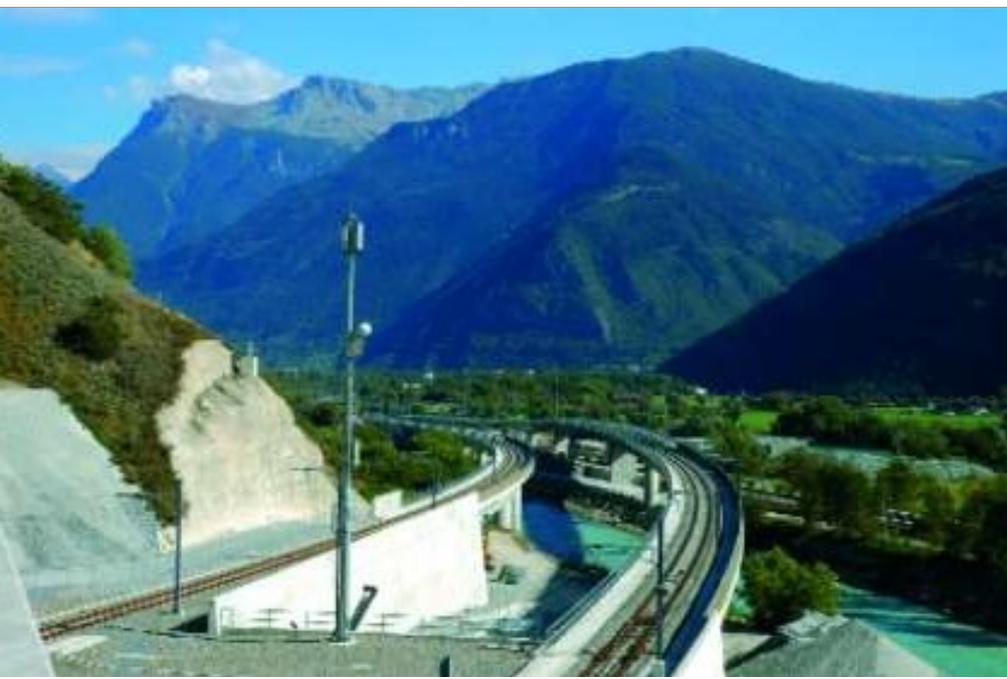


res partenaires, qui doivent améliorer sur leur réseau l'accès à cette nouvelle infrastructure.

Le coût total de l'ouvrage devrait avoisiner les 4,3 milliards de francs suisses (€2,84 milliards), financés par la RPLP (redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations), 0,1 % de la TVA et l'impôt sur les huiles minérales. L'achèvement complet de l'ouvrage coûtera un milliard de francs suisses en plus.

Voici quelques dates importantes dans la réalisation de l'ouvrage :

- 1992 : votation populaire (référendum) : 63,6% de oui ;
- 1998 : votation populaire sur la construction et le financement des infrastructures de transports publics : 63,5% de oui;
- 1999 : allumage dans le boyau du tunnel de base de la première charge d'explosif;
- 2000 : mise en service du tunnelier à Steg;
- 2001 : début des travaux à Ferden et mise en service du 2e tunnelier à Raron;
- 2002 : premier percement entre Ferden et Steg;
- 2003 : percements Mitholz - Frutigen, Raron - Lötschen (boyau ouest), Raron - Ferden (boyau est);
- 2004 : début de la pose de la voie;
- 2005 : percement principal Mitholz - Ferden;
- 2006 : début des tests;
- 2007 : remise de l'ouvrage à l'Office fédéral et réception par l'exploitant;
- 16 juin 2007 : ouverture au public;
- 9 décembre 2007 : ouverture au service commercial.



## RhB : la ligne de l'Albula / Bernina bientôt patrimoine mondial de l'UNESCO ?

En raison de leur valeur universelle exceptionnelle, les Chemins de fer rhétiques (RhB) et le paysage culturel de l'Albula / Bernina sont candidats à l'inscription au patrimoine mondial de l'UNESCO. La ligne de l'Albula / Bernina entre Thusis et Tirano est un magnifique exemple de technique novatrice au service de la mise en valeur des paysages alpins. C'est également l'un des plus spectaculaires chemins de fer à voie étroite du monde. Le dossier de candidature souligne la valeur exceptionnelle des RhB et du paysage culturel qu'ils traversent. "Les chemins de fer rhétiques dans le paysage culturel de l'Albula / Bernina" ont franchi une étape décisive vers l'inscription au patrimoine mondial le 21 décembre 2006, date à laquelle le dossier de candidature a été remis au siège de l'UNESCO, à Paris. La décision sera vraisemblablement prise à l'été 2008. Achevée en 1903, la ligne de l'Albula fut immédiatement considérée comme un



Pour promouvoir l'inscription de la ligne de l'Albula / Bernina au patrimoine mondial de l'UNESCO, la locomotive Ge 4/4 III 650 et l'automotrice 51 ont revêtu une décoration de circonstance. Ici, la Ge 4/4 III 650 à St-Moritz le 21 juillet 2007, en tête du Glacier Express 911 à destination de Chur et Zermatt. Hubert DESCHEP-

chef-d'œuvre. Quant à la ligne de la Bernina (St-Moritz - Tirano), achevée en 1910, elle n'a pas tardé à servir de modèle pour de nombreux projets ferroviaires, concrétisés ou non, dans la région alpine. Aujourd'hui, cette ligne est la transversale alpine la plus haute d'Euro-

pe (2253 m à Ospizio Bernina) et de l'un des chemins de fer à adhérence les plus pentus du monde. Son tracé avait été dessiné pour mettre en valeur les attractions touristiques et la beauté du paysage, si bien que les ouvrages d'art se fondent dans la topographie des lieux.

## TELEX.....

### ALLEMAGNE

● Pour la deserte du réseau S-Bahn de Nürnberg à partir de 2010, la DB a commandé chez *Bombardier* une première série de 42 automotrices doubles du type *Talent*. A terme, la série pourrait comporter 321 rames. Cette nouvelle génération de *Talent* dénommée "ET-Plattform TALENT 2" qui sera numérotée dans la série DB 428/438, sera flexible dans sa composition (de 2 à 6 caisses). Dans la version commandée pour Nürnberg, les voyageurs disposeront de 225 places assises, toutes en seconde classe, climatisées et particulièrement confortables. La puissance très élevée, 3030 kW, permettra des accélérations rapides et d'atteindre 160 km/h.



L'automotrice "Talent 2" pour le réseau S-Bahn de Nürnberg. Bombardier.

● La société *Rhenus Keolis* a emporté la franchise pour l'exploitation durant une période de 16 ans dès décembre 2009, des relations régionales express RE3 Düsseldorf - Oberhausen - Dort-

mund - Hamm et RE13 Venlo - Mönchengladbach - Düsseldorf - Hagen - Hamm. Le service sera vraisemblablement assuré par des nouvelles automotrices du type *FLIRT*.



● Le 19 août 2007 s'est tenu une grande journée portes ouvertes au centre d'essai *Siemens* de Wildenrath. De nombreux matériels produits par *Siemens* étaient présentés, parmi lesquels la locomotive Diesel ER 20-2007 (*Siemens* 21285/2007) (photo ci-dessus) et l'EuroSprinter E-189 929 appartenant à *Siemens* (photo ci-dessous).

Photos Hans PAULUS.



### SLOVENIE

● Le 12 septembre 2007, les Chemins de fer slovaques (SZ) ont commandé chez *Siemens* 12 locomotives (+ 8 en option) du type *Taurus* supplémentaires (série SZ 541 - voir *EL* 76 page 33).

### SUISSE

● Le 12 septembre 2007, BLS-Cargo a commandé chez *Bombardier* une série de 10 locomotives polycourant du type *TRAXX F140MS*.

### LUXEMBOURG

● C'est une mauvaise nouvelle que nous avons apprise le 16 septembre : des vandales ont mis le feu à l'autorail historique *Westwaggon* Z206/216. Les deux voitures ont entièrement été détruites par le feu et devront être démolies sur place. Cet autorail appartenant à l'AMTF (Fond de Gras) avait été acquis en 2003 à la défunte *Vennbahn*. Il subsiste heureusement deux autres *Westwaggon* préservés : le Z201/211 (CFV3V) et le Z208/218 (Monuments et Sites luxembourgeois).

### FRANCE - Proxirail

● Le ministre français des Transports Dominique Bussereau a signé un document pour la création d'un nouvel opérateur ferroviaire dénommé *Proxirail*. *Proxirail* sera spécialisé dans le transport de marchandises sur courte distance en wagon isolé, un service que la SNCF ne veut plus assurer. Dans un premier temps, il opérera dans le centre de la France. Le but est de grouper la desserte de divers raccordements et industries d'une même région pour ensuite l'amener au réseau national. *Proxirail* sera opérationnel dès 2008 et espère augmenter le trafic attendu de 1,7 millions de tonnes à 6 millions pour 2010.



## Italie : la Ferrovia del Renon (Rittner Bahn) fête ses 100 ans

Garrit JOOS

### Un peu d'histoire ...

En 1890 naquit l'idée de construire une ligne de chemin de fer à vapeur et à crémaillère entre la ville de Bolzano et le haut-plateau du Renon dans le sud-Tirol italien, sous l'influence des clubs de tourisme autrichiens. Ce tracé étant particulièrement difficile, la réalisation de cette idée fut repoussée pendant de longues années. En 1896, la société autrichienne "Stern & Hafferl" proposa un premier plan aux magistrats de la ville de Bolzano. Il s'agissait d'une ligne à crémaillère d'une vingtaine de kilomètres, exploitée en traction vapeur. Finalement, ce projet fut abandonné en faveur d'une ligne à crémaillère électrifiée, la ville de Bolzano

ayant l'intention de construire une centrale électrique. Il fallut attendre 1898 pour voir cette centrale en activité. L'idée de construire une ligne vers le haut-plateau ressurgit, toujours sous l'influence des clubs de tourisme et des associations de montagnards. Le 25 mars 1905, les magistrats de Bolzano donnèrent enfin leur accord pour le projet d'une ligne à voie métrique élec-

trifiée, à crémaillère *Strub*.

Début mars 1906, les premiers ouvriers de la société *Josef Riehl* piochèrent déjà en direction de Soprabolzano. Tout fut quasiment construit à la main par quelque 500 ouvriers en 14 mois ! Au fur et à mesure que la construction de la ligne progressait, la caténaire était immédiatement tendue et mise sous tension.

**PHOTO 82-20** ↑ *Le 13 août 2007, arrivée en gare de L'Assunta, terminus de la ligne, de la superbe motrice 105 "Alioth", originaire du réseau "Ferrovia Elettrica dell'Alta Anaunia" (Nesselsdorfer Wagenbau-Fabriks-Gesellschaft à Berne/1910).*

**Ci-contre** → *La motrice à deux essieux 12 date de l'origine du réseau (AEG/Graz 1907). Elle assure le plus souvent le trafic sur la courte section Soprabolzano - L'Assunta. Soprabolzano, 13 août 2007. Photos Garrit JOOS.*





Une locomotive électrique à crémaillère du réseau de Trieste - Opicina fut louée pour amener les matériaux sur place et y oeuvra pendant plusieurs semaines. En avril 1907, la première locomotive à crémaillère, construite à *Winterthur*, fut livrée. Du fait que le reste du matériel fut produit par une société qui n'avait aucune expérience dans la construction de matériel à crémaillère (*Grazer Waggon- und Maschinenfabrik*, exécution en sous-traitance par *Brünn-Königsfelder Maschinenfabrik*), de multiples défauts furent constatés, ce qui reporta l'inauguration du premier tronçon au 13 août 1907. L'exploitation fut confiée à la centrale électrique, "Etschwerke der Städte Bozen und Meran". Le système de crémaillère était du type "Strub". Pendant la Première Guerre Mondiale,

43 des 57 personnes qui travaillèrent sur la Ferrovie del Renon durent partir à la guerre, ce qui rendit l'exploitation extrêmement difficile. La déclaration de guerre de l'Italie à l'empire austro-hongrois n'a pas fait du bien à ce petit réseau; les recettes, l'entretien et l'équipage étaient réduits au minimum : deux allers-retours quotidiens. Le Traité de St.Germain (le 10 octobre 1920), après la Première Guerre Mondiale, stipula que l'Italie se vit attribuée une partie du Comté de Tirol. Avec ceci, la Ferrovie del Renon se retrouva sous la tutelle italienne... Entre 1923 et 1926, la ligne fut exploitée par la "Rittnerbahn" et, en 1927, la "Società Trentina di Elettricità" reprit la gestion du réseau. Cette société gérait aussi la *Fleimstalbahn*, la *Überetscher Bahn*, la *Mendelbahn* et le ré-

seau local *Dermulo-Fondo-Mendola*. Pendant la Seconde Guerre, le réseau fut poussé aux limites de ses capacités. Avant, c'étaient les touristes et les habitants de Bolzano qui prenaient le train pour se rendre à leur maison de vacances ou leur hôtel. Pendant la guerre, ce furent les soldats qui empruntèrent la ligne (un bataillon stationna à Soprabolzano à cet époque). Entre 1943 et 1945, la ville de Bolzano fut bombardée à intervalle régulier, et les habitants de la ville prirent "leur" petit train pour échapper à la violence des attaques aériennes. Il ne fut malheureusement pas épargné : la nuit du 10 sur 11 novembre 1944, la remise de Collalbo prit feu. Une motrice à quatre essieux fut détruite et l'autre gravement endommagée. Toutes deux furent toutefois réparées.

**PHOTO 82-21** La motrice n°2 vient de quitter le point d'arrêt de Costalovara et redescend la Rittnerbahn en direction de Collalbo. On appréciera le pittoresque de la ligne et les poteaux supports de caténaire en bois. Garrit JOOS, 13 août 2007.





**PHOTO 82-22** Le centenaire de la ligne fut fêté le 13 août 2007, 100 ans jour pour jour après son inauguration. A cette occasion, les deux motrices à 4 essieux (la 2 et la 105) furent mises en route. Elles stationnent ici dans la superbe gare de L'Assunta. Garrit JOOS.

En 1955, la "FEAR - Rittnerbahn" reprit la gestion du réseau. La section à crémaillère entre Bolzano Piazza Walther et L'Assunta fut remise en question. On décida finalement de la remplacer par un téléphérique dont les travaux de construction débutèrent en août 1964. La livraison des matériaux de construction fut acheminée via la section à crémaillère engendrant un trafic assez dense... Et le 3 décembre 1964, ce qui était à craindre arriva : un train de chantier entra en collision avec un train de voyageurs; ce dernier est venu s'écraser dans un vignoble en contre-bas. Cet accident entraîna la mort de 4 personnes et fit de nombreux blessés.

Le 15 août 1966, la section à crémaillère fut officiellement utilisée pour la dernière fois pour les voyageurs, mais servit encore quelques fois pour des trains de marchandises jusqu'au début de l'été 1967. Le reste du réseau, entre L'Assunta et Collalbo, est actuellement toujours en exploitation, malgré des années fort difficiles dues à la concurrence routière.

#### La ligne

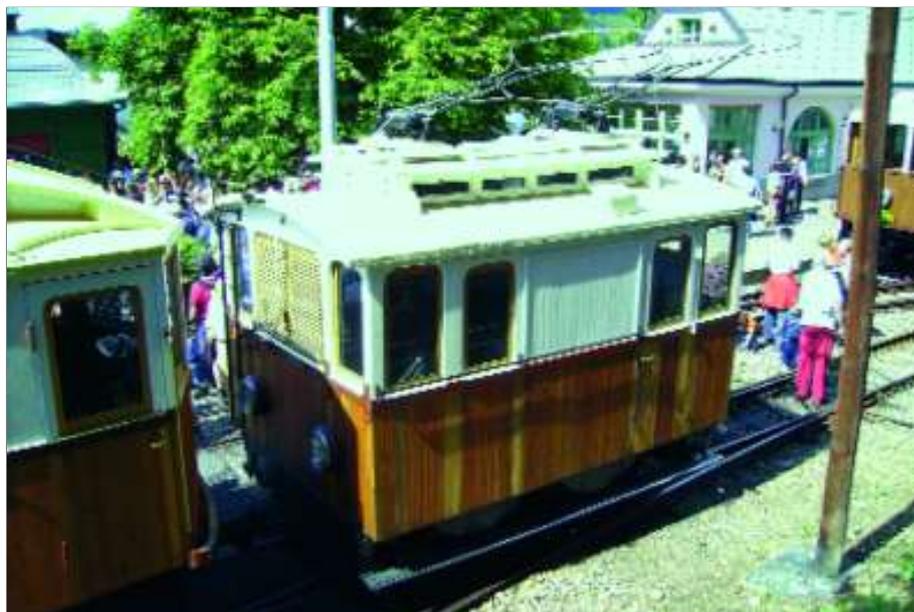
Des 11.764 m de voie d'origine, seuls 6.800 m subsistent actuellement, entre L'Assunta, Soprabolzano et Collalbo. Jusqu'en 1966, la caténaire avait une

tension de 750 V=. En 1967, la tension fut augmentée à 800 V= et, en 1988, à 850 V=.

La section Bolzano Piazza Walther - L'Assunta était en crémaillère (pente de 25,5 %). Le reste de la ligne (L'Assunta - Collalbo) est en adhérence normale, malgré quelques fortes rampes de 4,5 %.

#### Le matériel

Les motrices à deux essieux n°11 et 12 datent du début de l'exploitation de la ligne, construites par AEG et Graz en 1907. D'une puissance de 58 kW et d'une masse de 11,7 t, elles peuvent transporter 36 voyageurs assis à 25 km/h.



Deux des quatre locomotives d'origine du réseau ont survécu. La L4 est conservée par le "Tiroler Musems Bahnen" à Innsbrück, tandis que la L2 est restaurée extérieurement et attend d'être remise en ordre de marche. Elle est ici exposée à Collalbo. G. JOOS, 13-08-2007.

Actuellement, la 12 est souvent en service sur la courte section Soprabolzano - L'Assunta, qui n'est exploitée que les jours de fête en en période estivale. La 11 gagne son pain quotidien comme motrice de service, pour les travaux à la voie et la caténaire.

La motrice à quatre essieux (A1 1A) n°2 entra en service en 1908 (constructeurs AEG et Graz). Elle développe une puissance de 58 kW, pour une masse de 21 t. Sa capacité est de 60 places assises et sa vitesse maximale de 25 km/h. Détruite pendant la Seconde Guerre Mondiale, elle fut reconstruite mais perdit à cette occasion son aspect d'origine. Elle garda son châssis autrichien, avec une nouvelle caisse typiquement italienne. Malgré son aspect puissant, elle ne développe que 100 CV, ce qui en fait l'engin de traction le plus faible du réseau !

La motrice à quatre essieux (Bo' Bo') n° 105 "Alioth" n'est pas originaire du réseau. Elle fut mise en service en 1910 sur le réseau "Ferrovie Elettriche dell'Alta Anaunia". Dans les années 1920, elle s'attaquait aux fortes rampes sur la ligne Dermulo - Fondo - Mendola, réseau aujourd'hui disparu. Dans les années 1930, elle est venue renforcer le parc de la *Ferrovie del Renon*. Elle était tellement puissante (110 kW) que la voie ne l'appréciait pas toujours... En conséquence,

elle s'est vu amputée de deux des quatre moteurs de traction (passant alors de Bo'Bo' à A1 1A). Cette motrice est très représentative du matériel qui sillonnait jadis les réseaux à voie étroite en Italie : c'est un monument historique vivant de grande valeur ! Elle a une capacité de 40 places assises, une masse totale de 23,2 t, et peut circuler à 25 km/h.

La motrice n° 12 (bis), - "L'Allemande" - est à considérer comme celle qui permit de sauver le réseau. Elle fut livrée en 1958 à la "Überlandstraßenbahn Esslingen-Nellingen-Denkendorf-(Neuhausen)" près de Stuttgart en Allemagne. Après la fermeture de cette ligne en 1978, elle fut acquise en 1982 par la *Rittnerbahn*, mais ne reprit du service qu'en 1992, après modernisation. Avec ses 405 CV, c'est l'engin le plus puissant du réseau, et assure la plus grande partie du service.

Il existe une seconde motrice identique, numérotée 13, qui n'est pas en service et est garée dans le dépôt de Klobenstein.

A l'origine, quatre petites locomotives à crémaillère assuraient les services d'allège sur la défunte section à crémaillère. Véritables petits dinosaures, deux d'entre elles ont été conservées après la fermeture de cette section en 1967 : la L2 fut sauvegardée par quelques pas-

sionnés qui l'on restaurée extérieurement. Il est prévu de la remettre opérationnelle dans le futur. La seconde est la L4, conservée au "Tiroler Musems Bahnen" à Innsbrück.

Derrière leurs belles lattes en bois brun, elles cachent deux moteurs électriques de 150 CV chacun. Leur masse s'élève 16,3 t.

Actuellement, la gestion de la ligne est entre les mains de la *Società Automobilitistica dei Dolomiti* (SAD), une société qui exploite un vaste réseau d'autobus ainsi que la ligne à voie normale Merano - Malles, remise en service en 2005.

La SAD, très consciente de la valeur historique et le richissime passé de ce charmant petit réseau, a fêté son centenaire le 13 août 2007. La presse et le monde politique étaient omniprésents, les convois bondés, les vieilles motrices et "L'Allemande" ont craqué dans toutes leurs agrafes et boulons sous le poids de la population locale qui était venue honorer "son" petit train. Si vous passez à Bolzano, n'hésitez pas et faites une pause agréable en visitant cette ligne, vous ne le regretterez pas ! Les agents de la *Ferrovie del Renon* sont très sympathiques. De plus, cela vous permettra aussi de découvrir les fameuses pyramides de terre tellement typiques des Dolomites.

**PHOTO 82-23** La motrice n°12" vient de quitter la gare de Soprabolzano et "fonce" en direction de Collalbo. Ce véhicule provient d'un défunt réseau de tramways de la région de Stuttgart.

Garrit JOOS, 13 août 2007.



## Luxembourg

### L'expansion de CFL Cargo



#### CFL Cargo

CFL Cargo est née de la fusion entre la division fret des CFL et le département de transport interne des sites de production luxembourgeois d'Arcelor-Mittal, le numéro un mondial de la sidérurgie.

La société fut officiellement inaugurée le 20 décembre 2006 à Esch-Belval. A cette occasion, Fernand Ripinger, directeur-général de CFL Cargo, s'est vu délivrer la licence ferroviaire ainsi que le certificat de sécurité pour le réseau ferré luxembourgeois. S.A.R. le Grand-Duc Henri a rehaussé de sa présence cet événement d'importance pour l'avenir du fret ferroviaire luxembourgeois dans la perspective de la libéralisation totale de ce marché.

Ce projet a été réalisé pour les effets de synergies et d'économies d'échelle dont bénéficieront les deux parties, dans le cadre de l'ouverture du marché de fret le 1er janvier 2007. Arcelor Profil Luxembourg constituait jusqu'alors le principal

client fret des CFL (70 à 80% du volume transporté). Le capital de CFL Cargo est réparti à raison de 2/3 pour les CFL et 1/3 pour Arcelor-Mittal.

La combinaison de l'expérience de longue date des CFL comme opérateur ferroviaire et de l'expérience commerciale avancée d'Arcelor permet d'offrir aux clients un service performant, compétitif et orienté client, comprenant :

- un opérateur ferroviaire régional pour les opérations de desserte des clients locaux;
- la formation et l'éclatement de trains nationaux et internationaux au triage de Bettembourg;
- les opérations de desserte et la gestion complète d'embranchements particuliers;
- la gestion complète des activités de transport interne sur le réseau industriel d'Arcelor-Mittal Luxembourg;
- opérateur ferroviaire longue distance;
- l'organisation de transports ferroviaires internationaux;
- le service de traction de trains internationaux;
- la location de wagons et la mise à disposition de wagons adaptés aux besoins du client;
- la prestation de services pour d'autres entreprises ferroviaires;
- des prestations de visite technique de trains;
- la mise à disposition de personnel et de locomotives;
- l'édition des lettres de voiture, l'accomplissement des formalités administrati-

ves et douanières;

- les révisions et les réparations de wagons.

Le transport combiné peut être offert à travers le partenaire Container Logistics Bettembourg (CLB).

La création de CFL Cargo présente des avantages environnementaux significatifs. Elle permet en effet de limiter le trafic de poids lourds qui génère cinq fois plus d'émissions de CO2 que le trafic ferroviaire. La compétitivité améliorée permet un transfert de produits de la route au rail pour ainsi réduire la densité du trafic de poids lourds dans la région SaarLorLux, engendrant une décongestion du réseau routier et une baisse des problèmes de sécurité y liés.

Dès le départ, CFL Cargo a disposé des ressources humaines, matérielles et financières lui permettant d'acquérir de nouvelles parts de marché face à ces concurrents ferroviaires mais également routiers. A terme, un doublement des volumes de fret transportés est attendu.

Sa position stratégique au cœur de l'Europe permet à CFL Cargo de couvrir les grands axes européens nord-sud et est-ouest en collaboration avec ses filiales CFL Cargo Deutschland et CFL Cargo Danmark. De plus, CFL Cargo offre des services de trafic de desserte dans la grande région SaarLorLux et en Allemagne du Nord / Danemark.

Chaque jour, plus de 1000 wagons de CFL Cargo quittent la gare de triage de Bettembourg. Le trafic annuel s'élève à quelques 500 millions de tonnes/km.

**PHOTO 82-24** Le 12 avril 2007, la 1504 (Vossloh 1001131/2001) de CFL Cargo (une des six G1206 prises en location chez Angel Trains) remorque un train de brames inter-usines entre Esch-sur-Alzette et Differdange, ici en passage à Oberkorn. Serge MARTIN.

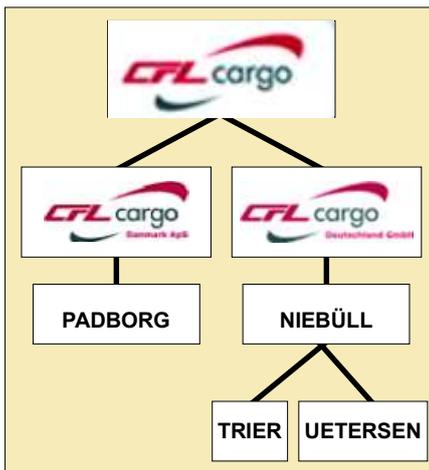


CFL Cargo, avec plus de 340 collaborateurs, un parc de quelque 40 locomotives et 3000 wagons fret, apparaît aujourd'hui comme un nouvel entrant incontournable sur le marché du transport fret de la région.

Le parc de traction comprend :

- des locomotives électriques des séries 3000 et 4000, toutes louées aux CFL (respectivement 4 et 3 journées de roulement pour CFL Cargo);
- les locomotives Diesel : 101 à 104 (ex. Arcelor-Mittal), 301 à 320 (19 unités, ex. Arcelor-Mittal), 1101 à 1106 (3 machines en roulement pour CFL Cargo), 1151 (ex. NEG 03 ex. V100 DR), 1501 à 1506, 1581 à 1582 (G1206 louées à *Angel Trains* depuis octobre 2007, munies du KVB) et les 14 machines 1800 subsistantes, louées aux CFL).

CFL Cargo a non seulement repris la totalité du transport ferroviaire de marchandises qui était assuré par *EuroLux-Cargo* (Luxembourg), mais également du *NEG Uetersen* (Allemagne) et du *Dansk Jerbane Aps* (Danemark), ainsi que le transport inter-usines qui était assuré par *Arcelor Profil Luxembourg* et *Arcelor Rodange*.



## CFL Cargo Deutschland

On se rappellera que les CFL ont acquis la société allemande *NEG (Norddeutsche Eisenbahngesellschaft Niebüll GmbH)* le 1er septembre 2001. Par cet achat stratégique, la filiale *EuroCargo-Lux* obtenait une licence pour la circulation sur le réseau allemand.

Le siège se trouve à Padborg, en bordure de la frontière allemande.

Le parc de traction se compose de : la

185 523-8 du type TRAXX (qui était louée auparavant par les CFL), trois G1206, une G1100 (numérotée 02), deux ex. V100 de la DR (numérotées 04 et 1151), deux locotracteurs à deux essieux, une 240B MaK numérotée 01 et une ex. V18 de la DR numérotée 311.009. Certaines locomotives ont déjà été repeintes dans les couleurs des CFL rouge/brun et gris.

*CFL Cargo Deutschland* est également actif à Trier (Ehrang), où il assure depuis mars 2002 (sous le nom du NEG) la remorque de trains interfrontaliers, et à Uetersen pour la desserte de la ligne vers Tornesch au nord-ouest de Hambourg.

**PHOTO 82-25** CFL Cargo Deutschland ne dispose que d'une seule locomotive électrique : la TRAXX 185 523-8 louée à Angel Trains, auparavant utilisée par les CFL au Grand Duché. Dans la soirée du 16 août, elle s'apprête à quitter Padborg vers l'Allemagne. P. HERBIET.





## CFL Cargo Danmark ApS

La société *Dansk Jernbane ApS (DJ)* fut fondée en 2004. Il s'agit d'un nouvel opérateur très performant opérant au Danemark. Depuis janvier 2007, le DJ a été repris par *CFL Cargo* et rebaptisé *CFL Cargo Danmark ApS*. La société offre des solutions fret pour le transport en trains complets ou de marchandises spéciales. Elle travaille en étroite collaboration avec *CFL Deutschland* pour le trafic interfrontalier non seulement vers l'Allemagne, mais également vers la Suède avec l'aide d'un partenaire suédois.

Le parc de traction de *CFL Cargo Danmark* est particulièrement intéressant. Il se compose en effet de 13 locomotives Diesel, dont 11 "gros-nez" (!) originaires des Chemins de fer danois (DSB séries MX et MY) :

- DL 1 (locotracteur allemand ex-DB 323 289);
- MX 43 (ex-OSJS, ex-DSB 1006);



**PHOTO 82-26** *CFL Cargo Deutschland* possède deux ex. V100 de la DR. La 04 que l'on voit ici fut construite par LEW et livrée à la DR le 31 janvier 1972. Après transformation, elle fut renumérotée le 11 mars 1982 112 430. A la reprise de la DR par la DB, elle reçut le numéro 202 430; elle fut ensuite mise hors service au dépôt de Görlitz le 22 janvier 2000 puis fut acquise par Alstom Service et équipée d'un nouveau moteur Diesel Caterpillar. Elle fut revendue en 2003 au NEG qui l'affecta d'abord à Ehrang. Niebüll, 18 août 2007. Pierre HERBIET.

**PHOTO 82-27** La 1806 a été mutée de Luxembourg à Padborg en mai 2007. Dans un futur proche, elle devrait être rejointe par d'autres 1800. Le 16 août, elle attendait sa prochaine mission aux côtés de la MX 101 (ex- OHJ-HTJ, ex- MX 1008 DSB) de CFL Danmark. Cette machine est toujours habillée de la livrée OHJ-HTJ (Ods-herreds Jernbane - Hong-Tollose Jernbane). Pierre HERBIET.



- MX 101 et MX 104 (ex. DSB 1008 et 1029);
- MY 1154 et 1158 (ex. NVJ, ex. DSB);
- MX 1030 (ex. Michael Frick, ex. DSB).

De plus, elle loue quatre autres machines :

- les MX M9, M10 et M11 du NJ (Nordjyske Jerbanen);
- et les MY 105 OHJ-HTJ (ex. MY 1145) et MY1146 du NJ.

Tout ce matériel est entretenu dans un atelier situé à Padborg en bordure de la frontière allemande, et appartenant à CFL Cargo Danmark.



**PHOTO 82-28** En plus des 11 "gros-nez", CFL Cargo Danmark possède la 1806 ex-CFL et le locotracteur DL1. Ce dernier est l'ex. 323 289 de la DB, machine radiée le 31 mai 1986 à Hannover, vendue au réseau danois Varde-Norre-Nebel Jerbane (VNJ n° KF16), puis au Privatbanen Sonderjylland (PBS n° DL1). La cabine d'origine a été remplacée par une nouvelle. Un autocollant CFL Cargo Danmark est apposé sur la paroi de la cabine, en bas à droite. Padborg, 16 août 2007. Pierre HERBIET.

**PHOTO 82-29** CFL Cargo Danmark loue 3 locomotives du Nordjyske Jerbanen : les M9, M10 et M11. Voici la M9 au dépôt de Padborg le 16 août 2007. Il s'agit de l'ex. MX 1041 (NoHAB 2481/1962) des DSB, réformée en 1986 puis vendue au Skagensbanen (SB) où elle reçut le n° M9. En 2002, le SB a fusionné avec le Hjørring Privatbahner pour former le Nordjyske Jerbanen, où elle garda le même numéro. Le logo de CFL Cargo Danmark est apposé au bas de la cabine (voir détail sur la photo ci-contre à gauche). Voir également la photo du haut page 22. Pierre HERBIET.





**PHOTO 82-30** L'ex. MY 1158 des Chemins de fer danois (DSB) fait aujourd'hui partie du parc moteur de CFL Cargo Danmark. Après sa réforme en 2001, elle reprit immédiatement du service pour le compte du VNJ. Le logo de CFL Cargo Danmark est visible, comme sur les autres machines, au bas des cabines de conduite. Padborg, 16 août 2007. Pierre HERBIET.

Depuis le mois d'août, CFL Cargo Danmark utilise également la locomotive 1806 des CFL. En attendant son homologation pour la circulation sur les réseaux danois et allemand, elle ne circule qu'en double traction en seconde position. Dans le futur, elle sera rejointe par d'autres 1800.

CFL Cargo Danmark est surtout actif sur les relations suivantes : Niebüll - Tonder - Bramming, Arhus Vejle - Fredericia, Fredericia - Bramming - Esbjerg, Padborg - Bramming - Esbjerg, Padborg - Herning, Fredericia - Odense - Nyborg, Aalborg - Randers - Arhus, Aalborg - Hjørring, Hjørring - Frederikshavn.



**PHOTO 82-31** Le 12 août 2004, la 03 du NEG (ex. DB 202 424, ex. V100 DR) basée à Trier, a transféré d'Ehrang à Koblenz les 202.020 PFT, 1604 et 1805 CFL, en vue de leur participation au grand rassemblement de "gros nez" à Odense les 14 et 15 août 2004. Le train est photographié à Moselkern, lors d'un arrêt technique. Pierre HERBIET.

**PHOTO 82-32** Le NEG exploite également le trafic voyageurs de la ligne Niebüll - Dagebüll Molle. Le 16 août, un train remorqué par la DL2 (ex. 211 233 de la DB, reconstruite) arrive à Niebüll. Le NEG appartient aux CFL mais ne fait pas partie de CFL Cargo. P. H.





**PHOTO 82-33** En mai 1999, le PFT a organisé un grand voyage au Danemark. La 202.020 du PFT et la 1604 CFL des Monuments et Sites participèrent à cet événement. Le 15 mai 1999, la M9 (voir photo page 23) du Skagensbahn remorquait en compagnie de la 202.020 un train spécial entre Skagen et Frederikshavn, ici dans les environs de Hulsig. On était alors très loin de s'imaginer qu'un jour la M9 ferait partie du parc des CFL !  
Photo PFT.

**PHOTO 82-34** Les 4000 des CFL assurent plusieurs trains pour CFL Cargo. Leur roulement comporte trois journées dédiées au fret. Le 19 septembre 2007, un train de billettes remorqué par la 4001 débouche de superbe tunnel de Eller, établi sur la ligne de la Moselle entre Koblenz et Trier.  
Michel HANSENS.



<b>SORTIES DE RÉVISION</b>	2340 : 10-07-07 LC	717 → 986 21-08-07	CFL : Chemin de fer Luxem- bourgeois
973 : 21-08-07 M CR	2351 : 17-07-07 LT	723 → 992 03-10-07	FAZ : Atelier Central Salzennes
985 : 04-10-07 M CR	2370 : 25-09-07 LT	724 → 993 06-09-07	FHS : Hasselt
986 : 21-08-07 M CR	2701 : 31-07-07 RG	726 → 995 09-07-07	FKR : Merelbeke
992 : 023-10-07 M CR	2708 : 04-07-07 RG	727 → 996 06-07-07	FM : Atelier Central Mechelen
993 : 06-09-07 M CR	2719 : 31-10-07 RG		FSD : Oostende
995 : 04-10-07 M CR	2744 : 24-08-07 GF	<b>MISES EN PARC</b>	FSR : Schaerbeek
996 : 07-09-07 M CR	2745 : 03-08-07 GF	7387 : xxxx-07 FSR	GCR : Charleroi-Sud
1184 : 12-10-07 RI	2748 : 14-09-07 GF + MUX	8233 : xxxxx -07 FSR	GF : attelage automatique GF
1203 : 31-08-07 RI	2751 : 05-10-07 GF + MUX		I / INF : INFRABEL
1327 : 17-07-07 RI	2759 : 0-10-07 RG + GF + MUX	<b>DÉMOLITIONS</b>	IFB : Inter-Ferry-Boats
1330 : 05-10-07 RI	3011 CFL : 21-08-07 RI	8510 : Saulnes (F) 07-07	It : Italie
1342 : 21-09-07 RI	3015 CFL : 16-10-07 RI		LC : révision confort
1343 : 11-07-07 RI	4105 : 19-10-07 Modifications	<b>VENTES</b>	LT : révision technique1
1353 : 27-07-07 RI	7866 : 04-10-07 ATB	8232 : Recylux 09-07	M CR : modernisation CityRail
1360 : 24-10-07 RI	7867 : 30-10-07 ATB		MKM : Stockem
2002 : 14-08-07 GR	<b>RENUMÉROTATIONS</b>	<b>ABRÉVIATIONS</b>	MUX : multiplexage
2102 : 17-07-07 GR	679 → 973 <sup>o</sup> 21-08-07	ATB : dispositif de sécurité	NK : Kinkempois
2119 : 03-07-07 RG	715 → 985 04-10-07	pour la circulation aux	RI : révision intermédiaire
2336 : 21-08-07 RI		Pays-Bas	RG : révision générale

## Locomotives électriques

### série 27

● Les 2742 à 2760 sont actuellement en cours d'équipement avec un attelage GF du côté du poste de conduite 1. En prévision d'une commande supplémentaire de 30 voitures-pilotes M6 Bx, dont certaines avec un attelage GF, la

SNCB envisage de modifier de la sorte plusieurs 27 supplémentaires.

● Il est prévu d'engager à partir du 9 décembre 2007 les 27 avec attelage GF sur la plupart des IC E Tongeren - Knokke / Blankenberge (le samedi et dimanche : Genk / Liège - Landen - Knokke / Blankenberge). Chaque train sera assuré par deux rames composées chacune

de cinq voitures M6 + une 27, avec attelages automatiques aux extrémités.

Au moment de boucler ce numéro, le Ministère des Transports n'avait toutefois toujours pas validé la réglementation concernant l'utilisation des M6 + 27 avec GF, si bien que leur intégration dans les IC E pourrait être postposée de quelques mois.

**Le 1er septembre, à la suite de la suppression de plusieurs trains en provenance de France et Belgique à destination de Kijfhoek, les locomotives furent acheminées à vide vers Kijfhoek. A partir de Roosendaal, elles furent placées en tête d'un train de travaux afin d'économiser un parcours. Passage à Zwijndrecht.**

Michel DE ESCH.





Cet été, le nombre de trains tractés par des locomotives des séries 11 et 20 qui sont tombés en détresse, ont battu tous les records ! Le 31 août, le Benelux 609 tracté par la 1181 tomba en panne à Antwerpen-Luchtbal. Secouru par la 2555, il fut d'abord transféré à Antwerpen-Noord. Cette photo a été prise à Ekeren, sur la ligne 27A en direction d'Antwerpen-Noord. Hans PAULUS.

**PHOTO 82-35** Le 26 août, l'EC 297 "Jean Monnet" Bruxelles - Basel n'est pas allé plus loin que Bruxelles-Schuman. Pas facile, le dimanche, de trouver un conducteur et une locomotive de secours. Finalement, c'est la 1181 qui fut réquisitionnée pour aller secourir la 2011. Supprimé, le train fut ramené près de deux heures plus tard à Forest-Voitures. Ce document montre l'arrivée à Bruxelles-Midi de la malchanceuse rame. La 2011 est visible en queue du train. Pierre HERBIET.





**PHOTO 82-36 ↑ - PHOTO 82-37 ↓** Le 22 août 2007, un train de pèlerins Verviers-Central - Lourdes a été mis en marche. Comme la rame était trop longue pour être reçue à quai en gare de Verviers - elle était en effet composée de 14 voitures de la SNCF dont plusieurs voitures-ambulances -, elle fut d'abord transférée jusqu'à Welkenraedt, encadrée par la 2722 en tête et la 2360 en queue. Les 12 premières voitures furent alors acheminées à Verviers par la 2722, tandis que les deux autres voitures restèrent à Welkenraedt en compagnie de la 2360. Après embarquement des voyageurs, les 12 voitures effectuèrent le trajet en sens inverse jusqu'à Welkenraedt, toujours tractées par la 2722. Les deux voitures restées sur place furent ensuite réaccouplées. Le train au complet prit alors la direction de Liège, encadré par les deux machines, la 2360 assurant cette fois la tête. A Liège, la rame changea de front afin de repartir vers Jeumont, en faisant arrêt à Huy, Namur et Charleroi-Sud. Avant son départ de Liège, la 2360 fut décrochée, la 2722 assurant seule la remorque jusqu'à Jeumont. Ci-dessus, passage à Heggen, tout près de Welkenraedt, des 12 voitures chargées en provenance de Verviers. Ci-dessous, passage au même endroit de la rame au complet, en direction cette fois de Liège. La 2722 est accouplée en queue.

Photos Christian AUQUIERE - Michel HANSENS.





**PHOTO 82-38** ↑ - **PHOTO 82-39** ↓ *Le 4 septembre 2007, la même rame française fut réutilisée pour assurer une autre train vers Lourdes au départ de Libramont. Elle fut acheminée à vide de Liers à Libramont via la ligne 43 Liège - Marloie, par les 2341 et 2314, ici en passage dans les environs de Biron. La seconde vue montre le train cette fois en charge, en route vers Lourdes, dans les courbes serrées de Grupont.*

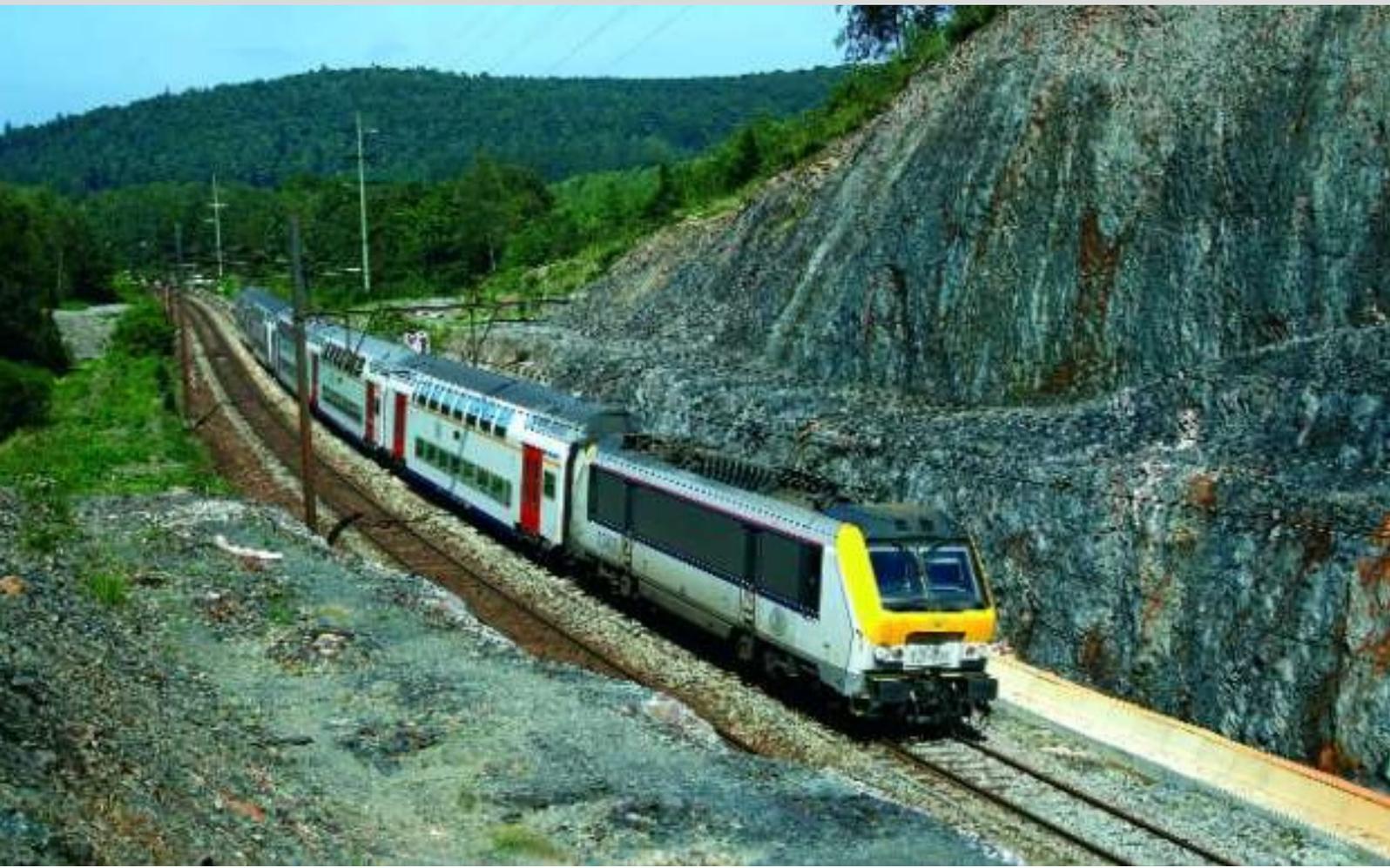
*Photos : Michel HANSENS.*



**PHOTO 82-40 → - PHOTO 82-41 ↓**  
**Le 30 août 2007, un train spécial a été mis en marche de Libramont à Bruxelles, avec plusieurs arrêts intermédiaires, pour le retour de vacances de scouts. La rame, composée de voitures-couchettes du type I5, était encadrée côté Libramont par la 2204 et côté Bruxelles par la 2505. La vue ci-contre montre la rame à vide photographiée entre Hatrival et Libramont. Ci-dessous, départ de la gare de Marloie de la rame en charge.**  
Serge MARTIN.



**PHOTO 82-42 ↓**  
**Entre Hatrival et Libramont, la SNCB a procédé à d'importants travaux de consolidation d'une tranchée dont les rochers menaçaient de dévaler sur la voie. Ce site est traversé par l'IC J 2112 Bruxelles-Midi - Luxembourg.**  
Serge MARTIN.



## Locomotives Diesel

### série 51

● Les 5105 et 5121 vendues à la société de travaux de voie *Ventura* ont quitté la Belgique le 21 septembre 2007 à destination de Paola dans le sud de l'Italie (voir pages 34 à 39).

● Le prochain départ de 51 à l'étranger concernera celui des 5101 et 5146 pour l'Algérie. Ces deux machines, accompagnées par la 5164 pour pièces, ont été transférées le 16 octobre 2007 de Montzen vers l'atelier de Kinkempois. Après le passage au tour en fosse, elles ont pris le chemin de l'atelier d'Antwerpen-Noord afin d'être remises en ordre de marche et repeintes dans la décoration Seco-Rail, avant leur départ par bateau pour l'Afrique.

### série 62/63

● Le 15 décembre 2007, TUC-Rail mettra hors service pour ses besoins pas moins de 13 locomotives de la série 62/63 : les 6204, 6221, 6246, 6253, 6254, 6256, 6260, 6268, 6277, 6281, 6283, 6294 et 6299. Toutes seront mises en vente. Il ne subsistera ainsi plus que 6 machines de ce type chez TUC-Rail : les 6244, 6250, 6296, 6297, 6315 et 6331.

### série 80

● La 8068 acquise par la société de travaux de voie italienne *Gleisfrei*, a quitté la Belgique le 27 août, par camion, à destination de l'Italie.



*Afin d'éviter une utilisation abusive, les locomotives Diesel placées en parc reçoivent des autocollants portant la mention "Locomotive en parc - ne pas utiliser". Ici, la 8233 de l'atelier de Schaerbeek.*

↓ *Les 55 ATB perdent progressivement leur équipement ATB, lequel est remplacé sur les 7866 à 7870 (voir EL 77 page 32). De ce fait, les services pour la société ERS ont été repris par deux 77/78 ATB. Le 7 octobre 2007, le train ERS 41605 Maasvlakte - Muizen - (Athus) passe à Zevenbergen, remorqué par les 7780 + 778 Michel DE ESCH.*





**PHOTO 82-43** *Le 30 septembre, deux trains militaires chargés de chars ont circulé respectivement au départ de Marche-en-Famenne et Leopoldsburg à destination du camp de Bergen-Hohen, entre Hamburg et Hannover. A la suite de la réforme des dernières voitures-couchettes du type I5, une voiture d'accompagnement du type Bcmkk<sup>234</sup> de Railion (voir à ce sujet EN LIGNES 66 page 39) était incorporée en tête des deux trains. Le premier train, remorqué par les 5519 et 5540, est photographié à Remersdael sur la ligne 24 entre Visé et Montzen.*

*Christian AUQUIERE.*

*Le second train en provenance de Leopoldsburg passe à Visé haut, tracté par les 5507 et 5530.*

*Michel DE ESCH.*





**PHOTO 82-44** *Le train 48555 Yves-Gomezée - Millingen circula deux fois par semaine en pleine nuit, remorqué par trois locomotives de la série 77/78. Le 5 septembre 2007, il accusait plusieurs heures de retard, ce qui permit de le photographier de jour. Il passe ici dans les environs de Java sur la ligne 125 Namur - Liège, remorqué par les 7749 + 7743 + 7737. Michel HANSENS.*

**PHOTO 82-45** *Il est devenu exceptionnel de voir circuler des 55 dans le sud du réseau. Le 5 septembre, un train de grumes à destination de Burgo Ardennes à Harnoncourt (Virton), fut tracté de Montzen à Stockem par deux 55, vu ici en passage à Bomal (ligne 43 Liège - Marloie). En tête, la 5533 qui a perdu récemment son équipement ATB-LZB 90 qui lui permettait de circuler sur les réseaux néerlandais et allemand. Michel HANSENS.*



# Deux nouvelles 51 en Italie

Le 21 septembre 2007, les 5105 et 5121 ont quitté la Belgique à destination de la Calabre, plus précisément Paola, dans le sud de l'Italie. Ces deux locomotives ont été acquises par la société de travaux de voie *Francesco Ventura*. De ce fait, ce n'est pas moins de 11 machines qui ont entamé une seconde carrière en Italie, sur les chantiers de voie. Il s'agit des :

- 5104 : Ventura (10-2004);
- 5105 : Ventura (10-2007);
- 5107 : Esposito (2006);
- 5121 : Ventura (10-2007);
- 5122 : Ventura (01-2004);
- 5127 : Ventura (11-2004)
- 5132 : Esposito (12-2005);
- 5133 : Ventura (11-2004);
- 5135 : Ventura (01-2004);
- 5175 : CLF (11-2004);
- 5182 : Esposito (11-2004).

Parties le 21 septembre, les 5105 et 5121 sont arrivées à Paola après 20 jours de voyage, le 10 octobre.



**PHOTO 82-46** *Passage à Raismes d'un train en provenance de Monceau, dans lequel étaient incorporées en tête de rame, les 5105 et 5121. Pierre HERBIET, 21 septembre 2007.*

**PHOTO 82-47** *Dans le triage de Somain, les deux 51 ont été accouplées dans un train à destination de l'Italie. La 427094 attend l'ouverture du signal de départ. Pierre HERBIET, 21 septembre 2007.*





**PHOTO 82-48**

Le 26 septembre 2007, les deux 51 se trouvaient en escale dans la gare frontalière de Modane. On se souviendra que c'est la 5105 qui assura le tout dernier train de sa série, le 14 juin 2003, entre Denderleeuw et Antwerpen-Petroleum (voir EN LIGNES 58 page 45). Après 5 ans de chômage, elle reprend donc du service pour certainement de longues années.

Thomas GUERY.

### A propos de Ventura

Francesco Ventura est la plus grosse société de travaux de voie du sud de l'Italie. Basée à Paola en Calabre, elle occupe plus de 1350 personnes, et opère essentiellement dans tout le sud de la botte italienne, en Sicile, dans les Pouilles et remonte jusqu'à Roma. Ventura possède plus de 110 locomotives, toutes acquises d'occasion. Parmi celles-ci figurent 16 machines rachetées à la SNCB, dont six 60 (6016, 6047, 6048, 6067, 6070, 6073), deux 75 (7502 et 7503), la 8033, et les sept 51.



↑ Le 29 septembre 2007, les 51 se trouvaient au crochet de la E652 120, dans le triage de Torino.

Thomas GUERY.

← Après 10 jours d'un très lent voyage, elles approchaient enfin du but. Les voici derrière la E655 546 en gare de Pisa Centrale, le 8 octobre 2007.

Thomas GUERY.

*Ces trois documents montrent l'arrivée des 5105 et 5121 à Paola le 10 octobre 2007. Sur les deux premiers, on voit les deux 51 manoeuvrées sur le raccordement de Ventura par la locomotive de manœuvre D245-2240 des FS.*



*Sur la photo du bas, les 5105 et 5121 retrouvent pour la première fois depuis 6 ans les 7502 et 7503. Les deux 51 sont arrivées en ordre de marche, si bien qu'elles purent très rapidement reprendre du service actif.*

*Photos Thomas GUERY.*





**PHOTO 82-49** *Ventura n'est pas la seule société de travaux de voie opérant dans le sud de l'Italie. On y trouve entre autres l'entrepreneur Salvatore Esposito. Le parc de traction de ce dernier recèle des engins fort intéressants. Ainsi, outre trois 51 et deux 62 ex. SNCB, on trouve quatre "gros nez" norvégiens de la série Di3 (622, 623, 630 et 631). Le 29 septembre 2007, la Di3-622 en double traction avec une ex. D341 des FS, transfère un train de renouvellement en Sicile, en passage à Canicatti. Photos Michel HANSENS.*





**PHOTO 82-51** ↑ - **PHOTO 82-52** ↓ *Encore deux vues du train de ballast encadrés par les 5132 et 5182. On se souviendra que la 5132 avait été reconditionnée par Rail & Tractions à Raeren en 2005. Avant de rejoindre l'Italie, elle fut d'abord utilisée à partir du 4 octobre 2005 sur un chantier de voie à Armentières dans le nord de la France. Après la terminaison de ces travaux fin novembre, elle prit le chemin de l'Italie (voir EN LIGNES 70 pages 37 à 39). Ses deux nez avaient été repeints par Rail & Tractions dans une nouvelle décoration particulièrement ratée. On remarquera qu'elle a reçu une troisième feu blanc installé entre les pare-brise. Ces deux documents ont été réalisés à Racalmuto le 28 septembre 2007.*

*Michel HANSENS.*



**PHOTO 82-53** →

*Ventura possède les 7502 et 7503, acquises à la SNCB en décembre 2002 et arrivées en Italie en janvier 2003. La 7503 subit actuellement une révision à Paola. Ses bogies étant déposés, elle repose sur des blocs en bois. Thomas GUERY, 10 octobre 2007.*



**PHOTO 82-54** ↓

*La 5133 de Ventura a reçu un grand numéro peint en blanc sur ses nez. Le 30 septembre 2007, elle manoeuvrait dans la gare de San Lucido Marina, située sur la grande transversale Napoli - Reggio di Calabria, à 5 kilomètres de la gare de Paola, en bordure de la Riviera calabraise (mer Tyrrhénienne). Une automotrice électrique Pendolino du type ETR 450 passe en voie principale vers le sud. Michel HANSSSENS.*



## TGV

### Bons résultats pour Thalys

Pour les six premiers mois de l'année, Thalys a enregistré une forte progression du nombre de passagers, tant sur Paris - Bruxelles (+ 9%) et Amsterdam (+ 4,7%) que vers Köln (+ 3,7%).

### Nouveaux horaires du 9 décembre 2007, suite

Voici quelques précisions concernant les principales modifications qui interviendront le 9 décembre 2007.

- **IC E Tongeren - Knokke/Blankenberge** (les samedis et dimanches : Genk/Liège - Landen - Knokke/Blankenberge) : la plupart des trains seront assurés par deux rames composées chacune de cinq voitures M6 + 27 avec attelage automatique aux extrémités. Comme dans le passé avec les automotrices du type 96, les deux rames seront découplées ou accouplées à Brugge (et également à Landen les week-ends). Les trains non assurés en M6 resteront provisoirement assurés par des automotrices du type 96. Cette affectation des M6 permettra de renforcer fortement la capacité des trains qui sont toujours pris d'assaut vers la côte belge en cas de beau temps. A noter que les rames de M6 ne seront pas considérées comme rames tractées, mais bien comme automotrices;
- **IR i De Panne - Landen** : tous les trains de cette relation seront assurés par des automotrices du type 96 (ces dernières étant libérées des IC E). Auparavant, le service était assuré en grande partie par des automotrices Break;
- **IR j Quévy - Bruxelles-National-Aéroport** : à la suite de nombreuses plaintes de voyageurs devant voyager debout lorsque les trains sont assurés par des automotrices du type 96, tous les trains seront à nouveau confiés aux automotrices Break;
- **trains L Brugge - Gent** : tous les trains seront assurés par des automotrices Break;
- **EC 296 "Jean Monnet"** Basel - Bruxelles : dans notre précédent EL page 52, il fallait lire le contraire : l'EC 296 circulera tous les jours sauf le samedi (jour où il ne circule pas) sous l'horaire de l'IC J 2133 supprimé.



**PHOTO 82-55** ↑ Plusieurs 800 sont ressorties de révision pourvues de nouveaux phares. A cette occasion, les portes des phares sont entièrement peintes en jaune (à comparer avec la photo de la 810 publiée dans le EL 64 page 35), comme ici la 806 à Erquelinnes, le 21 septembre 2007. Pierre HERBIET.

## Voitures

### Les M6 Bx sont en service

● Très timidement depuis la fin du mois d'août, les voitures-pilotes M6 Bx sont progressivement engagées sur les IC I Charleroi-Sud - Antwerpen-Centraal et IC N Bruxelles-Midi - Antwerpen-Centraal. Les conducteurs éprouvent beaucoup de difficultés à commander leur poste de conduite. Elles sont en effet pourvues d'un pupi-

tre fort semblable à celui des locomotives de la série 13, alors que la locomotive utilisée est une 27, ce qui est particulièrement déroutant.

● La SNCB envisage de commander 50 voitures supplémentaires du type M6. Trente seraient des voitures-pilotes Bx, ce qui porterait à 80 leur nombre total. Certaines seront pourvues d'un attelage automatique GF, ce qui nécessitera l'équipement de plusieurs 27 supplémentaires avec un attelage GF.

**PHOTO 82-56** Passage à Schaerbeek de l'IC N 4511 Bruxelles-Midi - Antwerpen-Centraal, mené par la voiture-pilote M6 Bx n°69040. Jean-Luc VANDERHAEGEN.





**PHOTO 82-57** Le samedi 25 et le dimanche 26 août, d'importants travaux de voie sur la ligne 37 (Liège-Welkenraedt) ont nécessité l'organisation d'un service à voie unique entre Chênée et Pepinster sans possibilité de croisement à Olne. En conséquence, les Thalys 9409, 9417 et 9433 Paris - Köln ont été détournés les deux jours entre Liège et Welkenraedt via les lignes 40, 24 et 39 par Visé et Montzen. Ci-dessus, le 26 août, passage à travers la gare de Montzen de la rame PBKA 4346 assurant le Thalys 9433. Michel HANSENS.

**PHOTO 82-58** Le 25 août, le TGV 9417 assuré par la rame PBKA 4344 vient de déboucher du tunnel à deux pertuis de Veurs. Christian VANHECK.





## La CTRL entre London et le tunnel est entièrement opérationnelle Philippe DE GIETER

*Le 14 novembre 2007, Network Rail a mis en service la nouvelle section à grande vitesse de la CTRL (Channel Tunnel Rail Link) entre Ebbsfleet et la gare de London Saint-Pancras (34 km) a été ouverte au service commercial. Désormais, Paris, Bruxelles et London sont reliés de bout en bout par des lignes à grande vitesse, avec à la clé un gain de temps d'une ving-*

*taine de minutes. En outre, les Eurostar ne sont plus reçus dans la gare de Waterloo, mais dans celle de London Saint-Pancras, dont les installations ont été entièrement modernisées.*

Alors qu'en France, entre Paris et Calais, les trains Eurostar pouvaient circuler à 300 km/h dès le début du service commercial le 14 novembre 1994, de l'autre côté du tunnel sous la Manche,

ils devaient emprunter le réseau existant, alimenté par troisième rail (750V). Ils étaient ainsi mêlés au trafic local, ce qui limitait leur vitesse moyenne à 100 km/h, et le nombre de sillons disponibles réduisait l'attrait du service pour les voyageurs. Les temps de parcours lors de l'inauguration étaient de 3h06 entre London et Paris et de 3h15 entre London et Bruxelles.



### **PHOTO 82-59** ↑

*Une image appartenant désormais au passé : passage à St Mary Cray de la rame 3206/3205 assurant l'Eurostar 9037 Paris Nord - London Waterloo, le 4 août 2007. La tension d'alimentation (750 V continu) est fournie par un troisième rail.  
Christian VANHECK.*

← *Le 13 octobre 1994, passage à Leuze de l'Eurostar royal (rame SNCB 3106/3105), lors de l'inauguration de la relation Bruxelles - London. A ce moment, la ligne à grande vitesse n'était opérationnelle qu'entre Lille et le tunnel sous la Manche.*

La première amélioration significative des prestations coïncida avec l'ouverture de la section à grande vitesse Esplechin (Antoing) - Lembeek le 14 décembre 1997, réduisant la durée du parcours London - Bruxelles à 2h40.

Après la finition des lignes nouvelles sur le continent, c'est en Angleterre que le chantier commença, et un premier tronçon, long de 74 km, déroulé entre la sortie du tunnel sous la Manche et le raccordement de Fawkham dans le Nord du Kent, a été mis en service le 28 septembre 2003, ce qui permit de réduire d'environ 15 minutes le temps de trajet entre Paris et London mais aussi entre Bruxelles et London, soit 2h25 min. Il s'agit non seulement de la première ligne à grande vitesse établie en Angleterre, mais également la première ligne d'importance construite depuis plus d'un siècle. Ce tronçon comprend un viaduc de 1,2 km sur la rivière Medway et un tunnel de 3,2 km de long et 13 m de diamètre sous les North Downs.

L'ouverture de cette section diminua de 2/3 les kilomètres à parcourir sous 750 V, ce qui réduisit d'autant les sollicitations des équipements électroniques des rames et donc les avaries. Ceci combiné à une meilleure séparation avec le trafic de banlieue de London engendra une amélioration spectaculaire de la ponctualité.



**PHOTO 82-60** Le 4 août 2007, passage à Shortlands de la rame Eurostar 3001/3002 assurant le 9030 London Waterloo - Paris Nord. Christian VANHECK.





**PHOTO 82-61** Le 10 juillet 2007, passage à Bromley South de l'Eurostar 9039 Paris - London, assuré par la rame 3010/3009. Les voyageurs qui empruntaient les Eurostar avant le 14 novembre 2007 se souviendront de l'ancien itinéraire sur lequel la vitesse était "poussive" et l'état de la voie occasionnait des mouvements de balancement, voire même des chocs dans les voitures.  
Christian VANHECK.

Au cours des circulations d'essais avant l'ouverture du tronçon à la circulation, un nouveau record britannique de vitesse sur rail a été établi à 334,7 km/h le 30 juillet 2003.

Le deuxième tronçon du projet, qui a été ouvert le 14 novembre 2007, s'étend sur 34 km depuis Ebbsfleet (près de Northfleet) jusqu'à la gare de Saint-Pancras. Il traverse un environnement urbain et est établi majoritairement en tunnel. Il comprend deux nouvelles gares (Ebbsfleet et Stratford à London), un tunnel de 3 km sous la Tamise près de Dartford, puis un tunnel à deux galeries jumelées de 19 km jusqu'au centre de London. En outre, depuis cette date, tous les trains Eurostar desservent désormais la gare de Saint-Pancras au lieu de la gare de Waterloo. La gare de Saint-Pancras est située de l'autre côté de la Tamise, en plein cœur de la ville. Pour l'occasion, elle a été entièrement modernisée. Les voyageurs désirant poursuivre leur voyage vers le nord du pays bénéficient désormais de correspondances facilitées.

La mise en service complète de la CTRL permet un gain appréciable de temps. Il faut 2h15 pour Paris - London et 1h51 pour Bruxelles - London.

Lors d'un parcours d'essais et de promotion le 4 septembre 2007, un Eurostar a relié la gare du Nord à Paris à London en 2 heures 3 minutes et 39 secondes, à comparer avec les 11 heures nécessaires pour effectuer le même trajet

lors de la mise en service du Night-Ferry, le 12 octobre 1936...

Le 20 septembre, un second parcours inaugural a cette fois relié Bruxelles à London en 1h43.

**du lundi au vendredi**

	Brü.-MIZ	Lille	Ebbsfleet	London
9109	06.59	07.35	-	07.55
9113	08.05	-	-	08.56
9117	08.59	09.35	09.45	10.03
9127	11.59	12.35	12.45	13.03
9141	14.59	15.35	-	15.56
9145	16.05	-	16.45	17.03
9149	17.01	17.38	-	17.58
9153	17.59	18.35	18.45	19.03
9157	18.59	19.35	-	19.56
9165	21.02	21.39	21.48	22.04

**samedi et dimanche**

	Brü.-MIZ	Lille	Ebbsfleet	London
9109	06.59	07.35	-	07.55
9121	09.59	10.35	10.45	11.01
9127	11.59	12.35	12.45	13.03
9141	14.59	15.35	-	15.56
9149	17.01	17.38	17.47	18.03
9153	17.59	18.35	18.45	19.03
9157	18.59	19.35	-	19.56
9165	20.59	21.35	21.45	22.03
9165	21.02	21.39	21.48	22.04

**du lundi au vendredi**

	London	Ebbsfleet	Lille	Brü.-MIZ
9106	06.00	06.15	-	08.56
9110	07.00	07.14	09.24	10.03
9114	08.05	-	-	10.56
9120	10.00	10.15	12.24	13.03
9132	13.00	13.15	15.24	16.03
9138	14.34	-	16.54	17.33
9146	16.35	-	-	19.26
9150	17.26	17.45	19.54	20.33
9154	18.35	-	-	21.33
9158	19.34	-	21.54	22.33

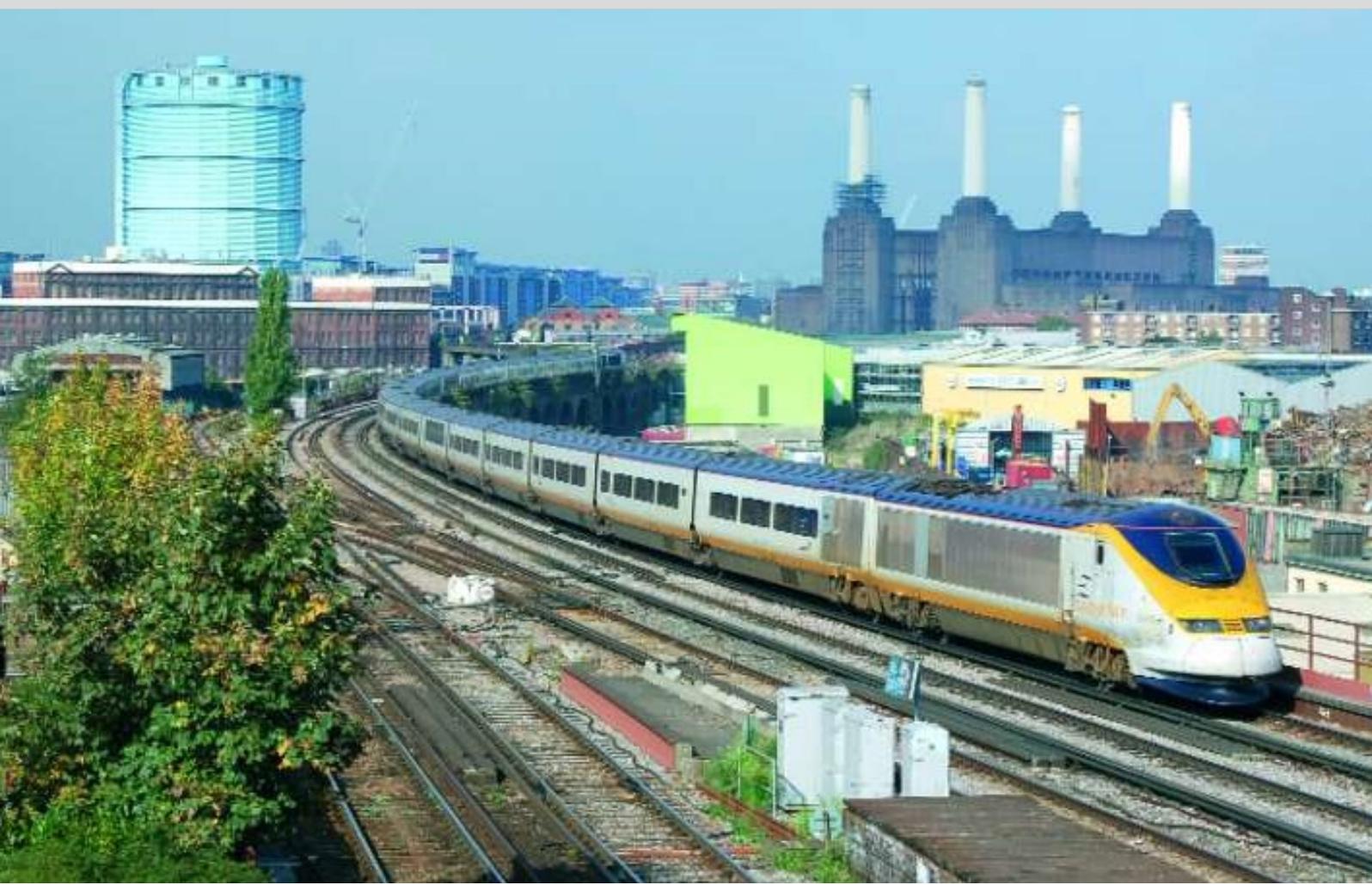
**samedi et dimanche**

	London	Ebbsfleet	Lille	Brü.-MIZ
9110	07.00	07.14	09.24	10.03
9114	08.00	08.15	-	10.56
9114	08.05	-	-	10.56
9120	10.00	10.15	12.24	13.03
9132	12.57	13.15	15.24	16.03
9132	13.00	13.15	15.24	16.03
9138	14.34	-	16.54	17.33
9144	16.04	-	-	19.03
9148	16.55	17.12	19.21	19.59
9154	18.31	-	20.51	21.33
9158	19.34	-	21.54	22.33



*Le 11 avril 2003, arrivée d'un Eurostar London Waterloo - Bruxelles-Midi à Ashford, à l'époque où la première section de la CTRL était en cours d'achèvement (visible à droite de l'image), pour sa mise en service le 28 septembre 2003. Michel HANSENS.*

**PHOTO 82-62** *La gare de Wandsworth Road offrait une image typique à l'arrivée à London, avec l'imposante centrale électrique de Battersea dominant le site. Cette centrale, qui a été immortalisée par les Pink Floyd sur la couverture de leur album 'Animals' sorti en 1977, est le plus grand édifice en briques d'Europe. Inaugurée en 1939, elle a été mise hors service en 1983. Depuis, elle est toujours en attente de réaffectation. Le 15 octobre 2007, passage à Wandsworth Road de la rame Eurostar 3020/3019 assurant le train 9132 London - Bruxelles. Christian VANHECK.*



### Réhabilitation de la ligne 242

Une fois n'est pas coutume, une ligne industrielle est en construction et qui plus est, dans le Borinage (région de Mons) ! Fermée au début des années 80, la ligne 242 reliait le "faisceau" de Criquelion, entre Saint-Ghislain et Tertre (ligne 100) à la darse Sud du canal Nimy - Blaton, à Ghlin. Cette ligne avait été construite au début des années soixante, lorsque ledit canal fut porté au gabarit de 1350 tonnes; la création du zoning industriel de Ghlin-Baudour, censé remplacer l'industrie charbonnière sur le déclin, avait entraîné la construction d'une infrastructure routière, fluviale et ferroviaire importante, avec notamment la création de deux lignes industrielles (242 et 247) desservant les

darses, sur lesquelles le transbordement péniche/train était possible.

Ce système n'a jamais été utilisé, faute de clients, d'autant que le canal n'a réellement été porté à 1350 tonnes sur tout le parcours qu'avec la mise en service de l'ascenseur à bateaux de Strépy-Thieu en 2002 !

Le dernier client de la ligne 242 fut *Socofer* (mitrilles), qui générait un trafic de un ou deux wagons par semaine.

Ecologie et mise au gabarit du canal aidant, le ferroviaire revient sur le devant de la scène... mais les partenaires ont changé.

L'importante société chimique *Kemira*, située et embranchée à Tertre, va recevoir des conteneurs par bateaux, qu'il faudra transporter jusqu'à l'usine. Pour éviter un charroi routier important, l'IDEA (intercommunale de développement), gestionnaire du parc industriel, a pris en charge la réhabilitation de la

ligne 242 depuis la darse sud jusqu'à un aiguillage déjà placé situé à hauteur de l'ancien faisceau "Criquelion". Les engins de terrassement sont à l'œuvre et la ligne est reposée à l'emplacement de son ancien tracé, sur une assiette complètement rénovée; elle devrait être opérationnelle en 2008.

Actuellement, on ne connaît pas encore l'opérateur qui assurera le transfert des wagons de conteneurs. Il est à espérer que d'autres entreprises utiliseront cette nouvelle infrastructure, qui pourrait générer un peu de trafic à la défunte gare de triage de Saint-Ghislain, bien calme...

### Démontage de la ligne 31

Fermée en 1984 avec le plan IC-IR, la ligne 31 vient d'être déconnectée des voies de la gare de Liers et démontée sur environ 200 mètres. Electrifiée dans le cadre de la desserte suburbaine de l'agglomération liégeoise en 1976, cette ligne locale n'a jamais vu passer les trains pour lesquels elle avait été conçue; il était en effet prévu que, à Ans, les trains semi-directs de la relation Bruxelles - Liège(Guillemins) soient accouplés ou découplés : une tranche directe étant tracée par Montegnée, l'autre par la ligne 31.

A voie unique, la ligne disposait d'une gare de croisement à Rocourt.

Le tronçon Liers - Rocourt - désélectrifié - a été maintenu jusqu'au début des années 2000 pour la desserte de l'arsenal militaire, le tronçon Ans - Rocourt ayant été abandonné dès la fermeture aux voyageurs.

### Réouverture du point d'arrêt de Hergenrath

A Hergenrath, sur la ligne 37 Liège - frontière allemande, le point d'arrêt, fermé le 1er juin 1988, est rouvert depuis le changement d'horaires. Une vingtaine de trains s'y arrêtent tous les jours, et le but est capter les travailleurs et navetteurs transfrontaliers. Un parking doit encore être aménagé.

### Le Diabolo sur les rails

Après plus d'un an de négociation, *Infrabel* et des investisseurs privés ont signé le 29 septembre 2007 un accord de partenariat public/privé pour le projet de "diabolo" autour de l'aéroport de Bruxelles-National. Il permettra de relier l'aéroport avec le réseau situé au nord de Bruxelles (Vilvoorde, Mechelen, Antwerpen). Le diabolo représente un investissement de € 540 millions. Les travaux ont démarré au mois d'octobre, pour une mise en service programmée pour juin 2012.



Les week-ends du 30 septembre au 28 octobre ont été mis à profit pour réaliser de gros travaux sur la ligne 50A entre Beernem et Oostkamp. Ces travaux, menés de front sur plusieurs chantiers, concernaient le remplacement des traverses, la modernisation des quais et de la signalisation ainsi que le remplacement d'un pont de taille modeste. L'horaire des trains IC de et vers la côte fut donc adapté en fonction du détournement par les lignes 75/73/66 (Gent/Deinze/Lichtervelde/Brugge); vers Bruxelles, les départs étaient avancés de 30 minutes jusque Gent et vers les destinations côtières, les trains arrivaient avec un retard de 30 minutes. La présence d'un train marchandises sur la ligne 73 est tout à fait exceptionnelle, comme ici le train DLC 41532 Aachen West - Zeebrugge à Pittem; ci-dessous - PHOTO 82-63 - le train 57983 Ronet-Zeebrugge du dimanche 30 septembre 2007 entre Kortekeer et Lichtervelde.

Bruno MALFAIT - Alain DEFECHEREUX.



## **Le Moscou - Frankfurt jusqu'à Amsterdam, Basel et München**

A partir du 9 décembre 2007, le train international Moscou - Köln - Frankfurt comportera des voitures-lits russes et bi-élrousses directes en provenance de Moscou et de Minsk à destination d'Amsterdam, Basel et München.

### **La nouvelle saison du Treski**

Durant le prochain hiver, la SNCB remettra en route le *Treski* vers l'Allemagne du Sud et l'Autriche. La grande nouveauté concerne l'incorporation de voitures-couchettes (€179 aller-retour), alors qu'auparavant l'offre ne proposait que des places assises (€120 en confort "Friends" et €139 en confort "Privacy"). Il circulera à l'aller les vendredis 21 et 28 décembre 2007, 1 et 8 février 2008; les retours s'opèrent les lendemains).

### **SIDEROS abandonné**

Depuis 2004, la SNCB et la SNCF voulaient adapter et rapprocher leurs activités logistiques liées à l'industrie sidérurgique afin d'offrir aux clients un service commun de haute qualité. Le document de constitution de la société momentanée "Sideros" - c'est le nom commercial donné à ce service - avait été signé le 7 janvier par Mme Idrac, présidente de la SNCF, et M. Descheemaeker, administrateur-délégué de la SNCB.

Vu les différentes restructurations en cours dans les deux sociétés mères qui ont modifié considérablement les conditions d'origine, il a été décidé, de commun accord, de mettre fin au projet au mois de septembre 2007. Les principales difficultés résident dans la mise au point de relations financières entre les deux sociétés impossibles à réaliser dans ce contexte, et l'établissement de relations équilibrées entre les deux partenaires se révélant extrêmement complexes. A l'avenir, des collaborations ponctuelles pourraient se faire entre les deux sociétés.

### **Le billet Train-Tram-Bus**

Attendu depuis longtemps, le billet unique Train-Tram-Bus devrait enfin être disponible d'ici 2010. Les quatre partenaires - la SNCB, les TEC, la STIB et De Lijn - avancent à grands pas dans sa réalisation. Le billet devrait se présenter sous forme d'une carte à puce baptisée "Smartcard". Elle devrait contenir des données sur l'identité du voyageur et les formules tarifaires des différentes sociétés. La carte pourrait également servir de porte-monnaie électronique rechargeable. Une société dénommée *Ubigo* sera créée pour gérer la Smartcard. Les quatre sociétés de transport ainsi que la SNCB-Holding détiendront chacune 20% des parts de *Ubigo*. Le coût total du projet est évalué à € 152,5 millions.



**PHOTO 82-64** ↑ - **PHOTO 82-65** ↓ Du 17 au 28 septembre, l'Office National des Pensions a fêté ses 40 ans par la mise en marche d'un train spécial qui a effectué une halte d'un jour dans 10 gares. La rame était composée d'une voiture-expo de la SNCB, d'une voiture K et des deux voitures-buffets du PFT. La 5166 de B-Holding était censée présenter une locomotive ancienne d'époque, à défaut d'autorisation reçue pour la 64.169... Ci-dessus, le train en gare de Kortrijk; ci-dessous, gros plan sur le pelliculage de la voiture AK. Henk DE JONGHE.



Ci-dessous ↓ Le 24 août, un transport exceptionnel a été mis en marche au départ de Marcinelle jusqu'à Marienborn près de Helmstedt, pour le transport d'un cylindre de laminoir. Le wagon allemand utilisé était du type Uaais (UIC 35 88 995 3 208-9), surbaissé à 12 essieux. Dominique ALLARD.

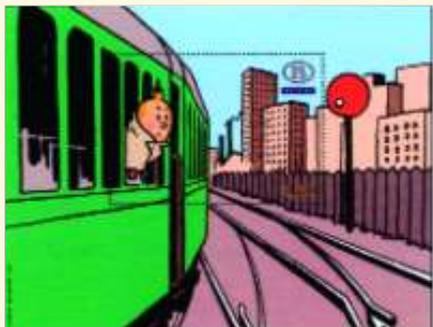


## Publications de nouveaux timbres-postes SNCB

La SNCB a édité deux nouveaux timbres-postes.

Le premier, d'une valeur de € 8,50, a été émis le 18 septembre, à l'occasion du 100<sup>e</sup> anniversaire de la naissance de Hergé. Il représente Tintin revenant de Russie à bord d'un train arrivant à Bruxelles-Nord.

Le second est un timbre double d'une valeur de € 2,50 + € 3,50 émis le 9 octobre avec, comme thème, le Trans-Europ-Express qui a été inauguré il y a 50 ans, en 1957. Le premier timbre représente la locomotive quadricourant 1801, le second une rame Diesel TEE du type VT11.5 de la DB.



### Lanaken bientôt de nouveau desservi par rail

Après plusieurs années d'études, la remise en service de la section Maastricht - Lanaken (6 km) de l'ancienne ligne 20 Maastricht - Beverst - (Hasselt) est enfin entré dans le concret,

avec le premier coup de pioche inauguré le 17 septembre par le ministre des transports néerlandais. Dès le mois de novembre débutera sur la partie belge du tracé la réalisation du faisceau de réception de Lanaken. Le coût des travaux est estimé à € 24,5 millions.

Cette ligne hors service depuis 17 ans (fermée à tout trafic le 25 septembre 1990 entre Maastricht et Lanaken, et le 15 octobre 1992 entre Lanaken et la bifurcation de Beverst), devrait voir circuler les premiers trains de marchandises dans deux ans, pour le compte de la papeterie Sappi (voir EL 42 page 45).



### Bientôt des 225 au départ d'Antwerpen-Noord.

**PHOTO 82-66** A partir du 9 décembre prochain, les conducteurs d'Antwerpen-Noord rouleront avec des locomotives Diesel de la série 225 de Railion. La 225 028-0 a séjourné quelques jours au début du mois de septembre à Antwerpen-Noord pour l'initiation des conducteurs. Son retour vers l'Allemagne s'est déroulé le 7 septembre, en double traction avec la 2010, en tête du train 44521 Antwerpen - Gremberg. Ce document montre l'arrivée du convoi à Montzen.

Michel HANSENS.

## Essais sur la LGV3

Pendant les trois premières semaines d'octobre, *Tuc Rail* a procédé à des essais dans le tunnel de Soumagne sur la LGV3 (Chênée - Walhorn). Ils concernaient tous les aspects techniques et physiques de la ligne, les trains, les installations et le personnel amené à travailler dans l'environnement de la voie. Le labo électronique de Mechelen et le CPS (Centre de Prévention et de Sécurité) ont participé à diverses mesures (pression, déplacement d'air, etc...), notamment sur une personne munie d'un testdummy et placée à proximité de la ligne vers l'Allemagne. Trois cas de figures furent expérimentés, chacun plusieurs fois:

- un train composé de la 1604 et de 8 voitures I6/I10 garé sur la voie A avec passage d'un *Thalys* sur la voie B entre 160 et 200 km/h;
- la voie A étant libre, passage d'un *Thalys* sur la voie B entre 160 et 200 km/h;
- la voie B étant libre, passage d'un *Thalys* sur la voie A entre 80 et 200 km/h.

## LGV4 : pas avant 2008?

Prévue pour juin, puis septembre et enfin décembre 2007, la mise en service de la L4 entre Antwerpen et la nouvelle gare de Noorderkempen ne serait, aux dernières nouvelles, pas ouverte avant avril ou mai 2008. En cause de ces reports consécutif : la mise au point extrêmement laborieuse de la signalisation ETCS...



Le 12 octobre 2007, le train composé de la 1604 et de 8 voitures I6/I10 à la sortie du tunnel de Soumagne, roule vers le viaduc de Battice. Dominique ALLARD.

Le train d'essai photographié dans le tunnel de Soumagne, au Bay-Bonnet, le 12 octobre 2007. Christophe TOGNEE.



## La 1602 à Athus

La circulation du train de mesure de B-Telecom est quasi quotidienne sur le réseau. Le 11 septembre, il a circulé sur l'Athus-Meuse. A cette occasion, la 1602 qui assurait sa remorque, a rencontré en gare de Athus, et vraisemblablement pour la première fois, la 4013 des CFL. Cette locomotive se trouvait en queue d'une rame réversible de voitures à deux niveaux du type DOSTO, en attente de départ vers Luxembourg avec un train régionalexpress.

Philippe GOUSSET.



## Beau succès pour "j'aime le train"

Le week-end des 15 et 16 septembre, le Groupe SNCB ouvrait au public les portes de certaines de ses installations normalement inaccessibles. Il était ainsi possible de découvrir l'atelier TGV de Forest (Bruxelles), les postes de signalisation de Bruxelles-Midi et Leuven, le tout nouveau Traffic Control, les gares de Liège-Guillemins et d'Antwerpen-Centraal, les ateliers Infrastructure de Bascoup, Schaerbeek et Roeselare, les ateliers de traction de Charleroi-Sud et Antwerpen-Noord, Kinkempois, etc.

Pour l'occasion, du matériel ancien préservé par la SNCB-Holding (Patrimoine ferroviaire) était présenté en gare de Bruxelles-Midi : les trains royaux de Léopold II et III, une voiture en bois du type GCI, la locomotive à vapeur 12.004, les locomotives Diesel 5166, 6041 et 5404 et la locomotive électrique 101.012 (2912).

Pour sa part, la vénérable vapeur 29.013 assurait des parcours spéciaux en boucle autour de la capitale, au crochet de voitures M2; la 201.010 assurait la pousse dans le tunnel de la Jonction.

Du matériel moderne était également exposé, tandis qu'un TGV faisait la navette entre Bruxelles-Midi et Liège-Guillemins.

Cette manifestation a drainé un public estimé à plus de 100.000 personnes. Une opération pleinement réussie...

**A Bascoup, le public était invité à visiter l'Atelier Central d'Infrabel en plein travail. Cet atelier est spécialisé dans la fabrication d'appareils de voie. A l'extérieur, plusieurs engins de travaux de voie étaient exposés.**

*Christian DOSOGNE, 15 septembre 2007.*



Sur la voie 3 de Bruxelles-Midi, les visiteurs pouvaient admirer les deux trains royaux de Léopold II et Léopold III, l'impressionnante 12.004, la 101.012, la 6041 et la 5404. Photo Christian DOSOGNE, 15 septembre 2007.





Le transfert des deux rames royales a été assuré par la 5166 de Schaerbeek à Forest-Voitures le 13 septembre, et par la 5404 lors de leur retour le 17 septembre.

↑ *Ci-dessus : arrivée à Bruxelles-Petite-Île de la rame royale de Léopold II au crochet de la 5166.*

→ *Ci-contre : retour à Schaerbeek du train royal de Léopold III.*  
*Photos Christian DOSOGNE.*

**PHOTO 82-67** ↓  
*Deux autorails de la série 41 assureraient toutes les 30 minutes des navettes entre l'atelier de traction de Charleroi-Sud, la gare de Charleroi-Sud et l'Atelier Central de Bascoup.*  
*Le 15 septembre, les 4105 et 4108 viennent de quitter Bascoup et se dirigent vers Piéton par la ligne 113.*  
*Laurent JOSEPH.*



# DLC fusionne avec CROSSRAIL



**PHOTO 82-68** Le 4 octobre 2007, passage à Langerwehe, entre Aachen et Köln du train DLC 41527 en provenance d'Antwerpen-Berendrecht, remorqué par la 185 567-5 de Crossrail. Michel HANSSSENS.



Le vaste jeu de *Monopoly* que se livrent sans relâche les opérateurs privés se poursuit, dans le but stratégique de consolider leur service, de les rendre plus compétitifs et d'obtenir des licences pour la circulation sur d'autres réseaux.

Ainsi, *DLC* a annoncé le 3 octobre 2007 sa fusion avec l'opérateur suisse *Crossrail*. Depuis près d'un an, *DLC* travaillait déjà en étroite collaboration avec cette entreprise.

La nouvelle société gardera le nom de *Crossrail* avec son siège à Wiler près de Berne, en Suisse. Les deux anciens administrateurs de *DLC* deviennent responsables des opérations (Jeroen Le Jeune) et de la logistique (Ronny Dillen), tandis que Paolo Alemanni s'occupera du volet financier et Tim Duncan de la présidence.

*Crossrail* devient ainsi le 3<sup>e</sup> transporteur suisse en importance. Avec cette fusion, *Crossrail* peut désormais parcourir tout l'axe nord-sud de l'Europe, au départ des ports belges, des Pays-Bas et de l'Allemagne, vers la Suisse et

l'Italie grâce à sa filiale *Crossrail Italia S.r.l.*

*Crossrail* a été fondée le 1<sup>er</sup> janvier 2006, en reprenant l'intégralité du trafic marchandises du réseau privé *Regionalverkehr Mittelland* (pour rappel, le trafic voyageurs du RM a été absorbé par le BLS le 24 juin 2006 - voir *EN LIGNES 74* page 28). *Crossrail* appartient au groupe financier australien *Babcock & Brown*.

*Crossrail* dispose maintenant de 37 locomotives, nombre qui devrait passer à plus de 70 d'ici à 2009. Le parc se compose actuellement des engins suivants :

- 4 locomotives électriques du type TRAXX F140AC2 (15 + 25 kV) 185 578 à 581, louées à *CB Rail*, autorisées en Suisse, Allemagne et Autriche;
- 3 locomotives électriques du type TRAXX F140AC2 (15 + 25 kV) 185 564, 566 et 567, louées chez *MRCE*, autorisées en Suisse et Allemagne;
- 4 locomotives électriques du type TRAXX F140AC1 (15 + 25 kV), louées au *RAG* : Re 482 002 à 005 (*RAG 223* à *226*), autorisées en Suisse et Allemagne (circulent entre Wiler et Duisburg);



Passage à Hochtenn d'un train remorqué par les 436 113-5 et 436 112-7 de Crossrail. Patrice AIROLDI, 14 avril 2006.

**Les Re 436 114 et 113 en passage le long des vignobles de Bossière. Les cinq Re 4/4 III sont les seules locomotives appartenant en propre à Crossrail, toutes les autres sont en leasing.**  
*Patrice AIROLDI, 28 avril 2006.*

- 2 locomotives électriques du type TRAXX F140AC2 (1,5 + 3 kV = et 25 kV), louées chez MRCE : E 484 901 et 902, autorisées en Suisse et Italie;
- 5 Re 436 111 à 115 (ex. Re 4/4 III 111 à 113, 141 et 161 de l'EBT (Emmenthalbahn, le réseau ayant donné naissance au RM après sa fusion avec le SMB et le VHB en 1997);
- la locomotive Diesel BB MaK du type G1202 ex. NIAG(D), numérotée Em 846 350);

et les 21 machines de DLC :

- 17 locomotives Diesel du type Class 66 (PB 03, 12, 13, 14, 15, 18, 19 et 20, DE6301 à 6309);
- 3 locomotives électriques TRAXX Re 482 008, 014 et 020 de CFF Cargo, autorisée en Allemagne et Suisse;
- la *Taurus* ES64U2 066 de MRCE Cargo, autorisée en Allemagne et Suisse.

→ **La Re 482 002-3 de CFF Cargo, louée au RAG et utilisée par Crossrail entre Wiler et Duisburg, attend son prochain service en compagnie de deux Re 436, au dépôt de Burgdorf, le 17 février 2006.**  
*Steve ROD.*

↓ **Arrivée à Kandersteg d'un train Crossrail remorqué par les 185 566-7 de MRCE + 185 575-1 de CB-Rail et poussé par la 185 581-6. Après le découplément de cette dernière, le train franchira le tunnel du Lötschberg.**  
*Dominique ALLARD, 23 septembre 2007.*



### en bref...

● Depuis le 27 août, rail4chem assure en pleine nuit un nouveau train au départ d'Antwerpen BASF à destination de Diepholz (D), via les Pays-Bas (Roosendaal et Bad Bentheim).

● DLC a pris en location 4 nouvelles locomotives Diesel de la Class 66 chez CB Rail : le 9 octobre les DE 6306 et 6307; le 16 octobre les 6308 et 6309, portant ainsi à 17 le nombre de Class 66 à son effectif. DLC a commandé 11 autres Class 66 livrables à la fin de 2008.



↑ Une des deux G2000 (500 1615) de Fret SNCF en tête du train 41844 Rotterdam - Antwerpen-Schijnpoort. Dordrecht-Zuid, 4 septembre 2007. Michel DE ESCH.



PHOTO 82-69 ← Le 17 août 2007, arrivée à Montzen d'une G2000 de ECR (Euro Cargo Rail - société acquise par Railion), tractée par la Class 66 PB20 de DLC, à destination de l'atelier de Kinkempois. Les essais effectués le 9 août (voir EL 81 page 53) n'ont pas donné entière satisfaction. Michel HANSENS.

PHOTO 82-70 ↓ Deux voies de la gare de Montzen sont réservées aux opérateurs privés. Régulièrement, des camions-citernes viennent ravitailler les locomotives. Le 30 août, la V201 (G 2000 - VSTF 5001 607 / 2005 prise en leasing chez MRCE) du Ruhrtalbahnhof circulant pour le compte de Transport, faisait le plein de gazoil. Michel HANSENS.



## 5502

**Constructeur :** La Brugeoise & Nivelles

**Livraison à la SNCB :** 09-06-1961

**Numérotation :** 205.002 : 09-06-1981  
5502 : 01-01-1971

**Dépôts successifs :** Kinkempois : 09-06-1961; Montzen : 04-09-1961; Kinkempois : 19-01-1962; Montzen : 19-04-1962; Kinkempois : 06-09-1974; Jemelle : 27-08-1982; Latour : 01-06-1986; Kinkempois : 28-05-1990

**Mise hors exploitation :** 01-09-2006

**PHOTO 82-71** *Hastière, 27 avril 1988.*  
Jean-Luc VANDERHAEGEN



## 7343

**Constructeur :** La Brugeoise & Nivelles

**Livraison à la SNCB :** 21-09-1973

**Numérotation :** 7343 : 21-09-1973

**Dépôts successifs :** Kinkempois : 05-10-1973  
Monceau : 30-04-1994  
Antwerpen-Noord : 31-12-2002  
Charleroi-Sud : 14-12-2003

**Mise hors exploitation :** 03-07-2006

**PHOTO 82-72** *Châtelet, 3 mars 2004.*  
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



## 7357

**Constructeur :** La Brugeoise & Nivelles

**Livraison à la SNCB :** 27-12-1973

**Numérotation :** 7357 : 27-12-1973

**Dépôts successifs :** Monceau : 27-12-1973  
Kinkempois : 14-03-1974  
Monceau : -11-1976  
Kinkempois : - -1983  
Hasselt : 12-02-1985

**Mise hors exploitation :** 03-07-2006

**PHOTO 82-73** *Monceau, 26 mars 1983.*  
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



## 7360

**Constructeur :** La Brugeoise et Nivelles, Nivelles

**Livraison à la SNCB :** 01-1974

**Numérotation :** 7360 : 01-1974

**Dépôts successifs :** Merelbeke : -01-1974  
Monceau/Charleroi-Sud : 30-04-1994  
Merelbeke : 06-04-2001  
Schaerbeek (Infrabel) : 20-02-2005

**Mise hors exploitation :** 03-07-2006

**PHOTO 82-74** *Clabecq, 11 février 2000.*  
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



## *“Tramfestival” du TTO*

A l'occasion de la journée du patrimoine en Flandre qui se tenait le 9 septembre 2007, le TTO (Toerisme, Transport en Ontspanning aan de Noordzee) organisait son deuxième festival annuel de tram “Tramfestival”, entre De Panne et Nieuwpoort. Le matin, un tram spécial composé de la motrice 9985 tractant deux remorques fut mis en marche pour aller chercher les amateurs à la gare SNCB de De Panne. Durant toute la journée, chaque demi-heure, un des trois trams historiques était engagé entre De Panne Esplanade et Koksijde. Notre photo montre l'arrivée du tram en gare SNCB de De Panne.

La 9985 a été livrée par les Usines de Braine-le-Comte en 1929 comme remorque 19166. Elle a été transformée en motrice en 1932 et renumérotée 9985.

Christian DOSOGNE.



## *Mise en route d'un tram historique à voie normale*

Les 22 et 23 septembre, le CFV3V a mis en marche un tram historique à voie normale entre Mariembourg et Treignes. Le convoi était composé de la locomotive à vapeur 808 (construite par Saint-Léonard à Liège en 1894 et utilisée jusqu'en 1960 sur la ligne Groenendael - Overijse), du fourgon C7502 et des baladeuses C1505 et C2000, ces dernières provenant du musée de Schepdael. Ce train vicinal qui a circulé tout le week-end, était uniquement accessible aux voyageurs habillés en tenues d'époque. Ambiance rétro à Treignes.

Christian DOSOGNE.





## **Deux nouvelles restaurations à l'ASVi**

Le traditionnel festival de l'ASVi se déroule chaque année le week-end du 15 août; il fut l'occasion de la première sortie de la motrice type N 10480 (construite dans l'atelier SNCV de Cureghem en 1954) depuis sa restauration. Elle a été équipée d'un pantographe lui permettant de circuler sur le réseau des TEC. Comme cette motrice n'a jamais été pourvue d'un panto mais bien d'une perche, elle a provisoirement été rebaptisée 10490 (ex. groupe de Louvain).

La seconde restauration concerne la motrice type S 9974, laquelle effectua sa première sortie sur l'entièreté du réseau TEC de Charleroi, jusqu'à Anderlues, le 14 septembre 2007.



**La motrice type N 10490 effectuait son premier voyage après sa sortie de restauration sur la ligne Lobbes - Thuin. Elle passe ici devant le cimetière de Thuin le 15 août 2007.**

**La motrice type S 9974 accompagnée de la remorque 19405, sur la ligne de pré-métro Charleroi - Anderlues, le 14 septembre 2007. Elle est photographiée à la station "Providence", située à proximité de la cokerie de Marchienne qui a cessé ses activités en novembre...**

*Photos : Christian DOSOGNE.*



*Hier*



La gare de Lot fut mise en service le 18 mai 1840 par l'Etat Belge, lors de l'inauguration de la section Bruxelles - Tubize (ligne de Mons). La vue du haut montre le passage à niveau de la gare au début des années 1900. A ce moment, la troisième voie n'existait pas encore. Au début des années 1960, ce passage à niveau fut remplacé par un pont routier lors des travaux d'électrification de la ligne. La vue de gauche montre ce site aujourd'hui, reconnaissable par la rangée de maisons subsistantes. Documents et photos Christian DOSOGNE.

Au début des années 1990, il fut décidé, dans le cadre de l'établissement d'une ligne TGV vers Paris, de construire deux voies supplémentaires rapides entre Bruxelles et Halle (future ligne 96N). Etant

96

LOT

donné que le bâtiment de la gare se trouvait sur le tracé, elle dut être démolie en février 1995. La photo du bas - PHOTO 82-75 - a été réalisée le 9 juillet 1991, lors du passage d'un train P composé de voitures à deux niveaux du type M5. Aujourd'hui - petite vue à droite - la ligne 96N a pris possession de l'emplacement de la gare. Photos Christian DOSOGNE - Jean-Luc VANDERHAEGEN.

*Aujourd'hui*



*Hier*



# FOURGON TYPE FLAMME

# 4010 B1

PORTRAIT

En 1910, l'Etat Belge mit en service une nouvelle série de fourgons-freins à vigie surélevée pour trains de marchandises, étudiés par le célèbre ingénieur Flamme. Au total, 619 véhicules furent commandés en plusieurs tranches entre 1910 à 1925 (30 commandés en 1910, 48 en 1912, 40 en 1913, 301 en 1914 et 200 en 1925). Ils portaient les numéros 11334 à 12062 (avec des trous).

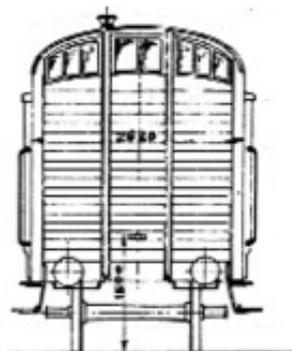
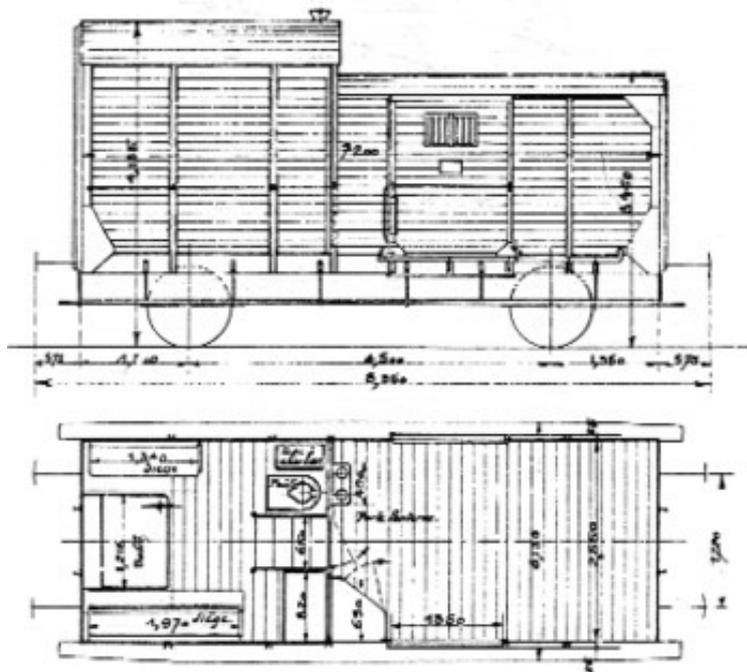
Leur aménagement intérieur comportait un grand compartiment pour les colis et bagage accessible par deux portes à double battant ou par deux portes coulissantes (11863 à 12062).

Un second compartiment plus petit était réservé au person-

nel d'accompagnement. Il était surélevé et accessible par un petit escalier. On y trouvait une table et deux banquettes, un poêle, un bac à charbon. Sur les véhicules construits à partir de 1913, un urinoir et un lavabo avait été installés. Des fenêtres permettaient d'observer le convoi par dessus des wagons.

La SNCB les classa dans le type 4010 a puis 4010 B1.

Ils furent utilisés dans les trains de marchandises et parfois dans les trains de voyageurs. Quelques unités reçurent encore la numérotation UIC dans la série 30 88 949 0 000-x à 099-x et devinrent le type 4010B1. Les derniers furent retirés du service vers 1971, n'ayant plus reçu de boîtes d'essieux à rouleaux.

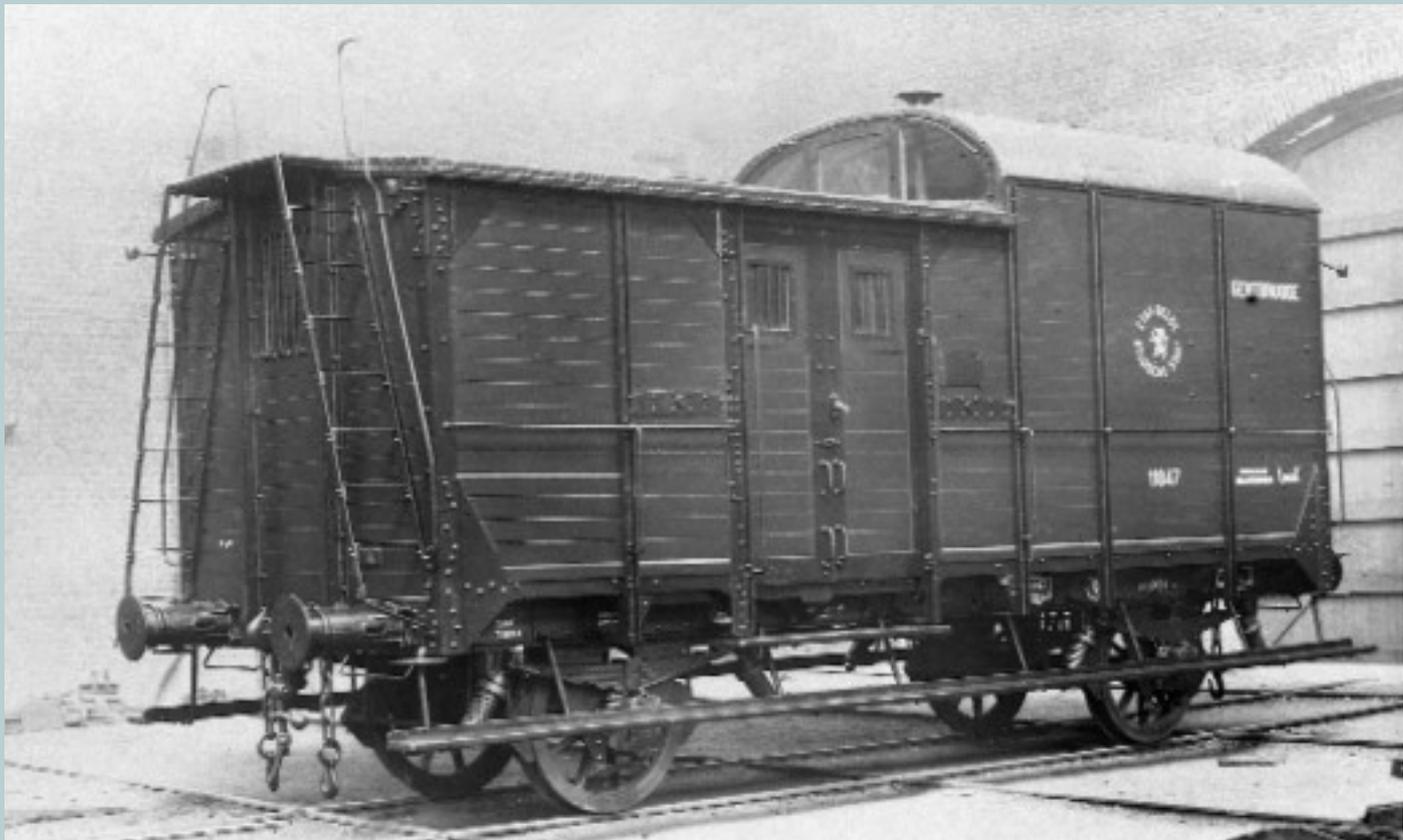


## type 4010 B1

Effectif :	619
Année construction :	1910 à 1925
N° Etat Belge :	11.334 à 12.062
Type SNCB :	4010 a puis 4010 B1
Masse moyenne à vide :	20,44 t
Longueur totale :	8,350 m
Largeur totale :	3,070 m
Hauteur totale :	3,645 m
Diamètre des roues :	1,010 m

Fourgon Flamme avec porte coulissante

Le fourgon Flamme 11847 photographié à sa sortie de construction devant les ateliers de construction des Forges, Usines et Fonderies de et à Haine-Saint-Pierre en 1919. Il possède sur chacune de ses parois latérales une porte à double battant. Collection PFT.



**il y a 40 ans ...**



*Après la réforme des automotrices datant de 1935, huit d'entr'elles furent acquises par la Régie des Postes et transformées de 1967 à 1968 en rames postales. Seules les deux voitures motrices avaient été conservées. Numérotées 221.801 à 808, ensuite, en 1974, 951 à 958 et enfin, en 1986, 001 à 008, elles survécurent jusqu'en 1989. La 221.801 sortit la première de l'Atelier Central de Mechelen le 1er décembre 1967. Notre document montre l'arrivée à l'atelier de traction électrique de Schaerbeek de la 221.802, le 3 mars 1968.*

*Photo : Bruno DEDONCKER, collection PFT©.*

**PHOTO 82-76** *Le 12 novembre 1977, la SNCB mit hors écritures les cinq dernières automotrices du type 1939 : les 001, 002, 004, 005 et 006. Toutes étaient déjà garées hors service depuis le mois d'août 1976. A noter que la 009 (prototype de 1946) et la 050 (prototype de 1951) furent mises hors service simultanément. Cette photo, prise à Schaerbeek le 28 septembre 1977, montre la 004 et la prototype 050. Les autres automotrices sont garées sur d'autres voies non visibles sur ce cliché.*

*Jean-Luc VANDERHAEGEN.*

**il y a 30 ans ...**



**il y a 30 ans ...**



**PHOTO BD-262** Pour faire face à l'extension continue du réseau électrifié, la SNCB mit en service à partir de 1967 une nouvelle série d'automotrices doubles. Elle était fort semblable à la série précédente de 1962 (151 à 270), se distinguant par les pantos uni-jambistes et les doubles phares. Cette série fut produite en plusieurs tranches jusqu'en 1979 : 601 à 640 (1967), 641 à 664 (1970-1971), 665 à 730 (1971 à 1975), et 731 à 782 (1978-1979). A partir de la 665, la traditionnelle commande de l'équipement de démarrage par servo-moteur JH et résistances fut remplacée par une commande électronique à thyristors. Gros plan sur la première automotrice 228.601 à Oostende en août 1967. Elle avait été livrée quelques jours auparavant, le 23 juillet 1967, à Kinkempois.

Photo : Bruno DEDONCKER, collection PFT©.

**PHOTO 82-77** Le car-wash de Schaerbeek fut mis en activité en 1977. Le 21 décembre 1977, une rame internationale composée de la 2218 et de voitures yougoslaves passe dans l'installation de lavage, tractée par la 8055. Jean-Luc VANDERHAEGEN.

**il y a 30 ans ...**



# *Les CFL en couleurs il y a 50 ans...*



**PHOTO BD-267 - PHOTO BD-268** Ces deux documents montrent le même train de coke, franchissant le viaduc de Pfaffentaler (longueur 252 m) à Luxembourg le 14 mars 1957. En haut, on voit la tête du train, remorquée par une locomotive à vapeur du type 5600 (identique aux 52 allemandes), allégée par une nouvelle locomotives Diesel de la série 850/900 (Brissonneaux & Lotz 1956-0959). Sur la photo du bas, on aperçoit une seconde locomotive du type 5600 accouplée en queue de la rame et poussant le train. La section Dommeldange - Luxembourg (+/- 4,6 km) de la ligne de Nord, établie en forte rampe de 12,5‰, nécessitait d'alléger les lourds trains de marchandises, en particulier les rames de coke

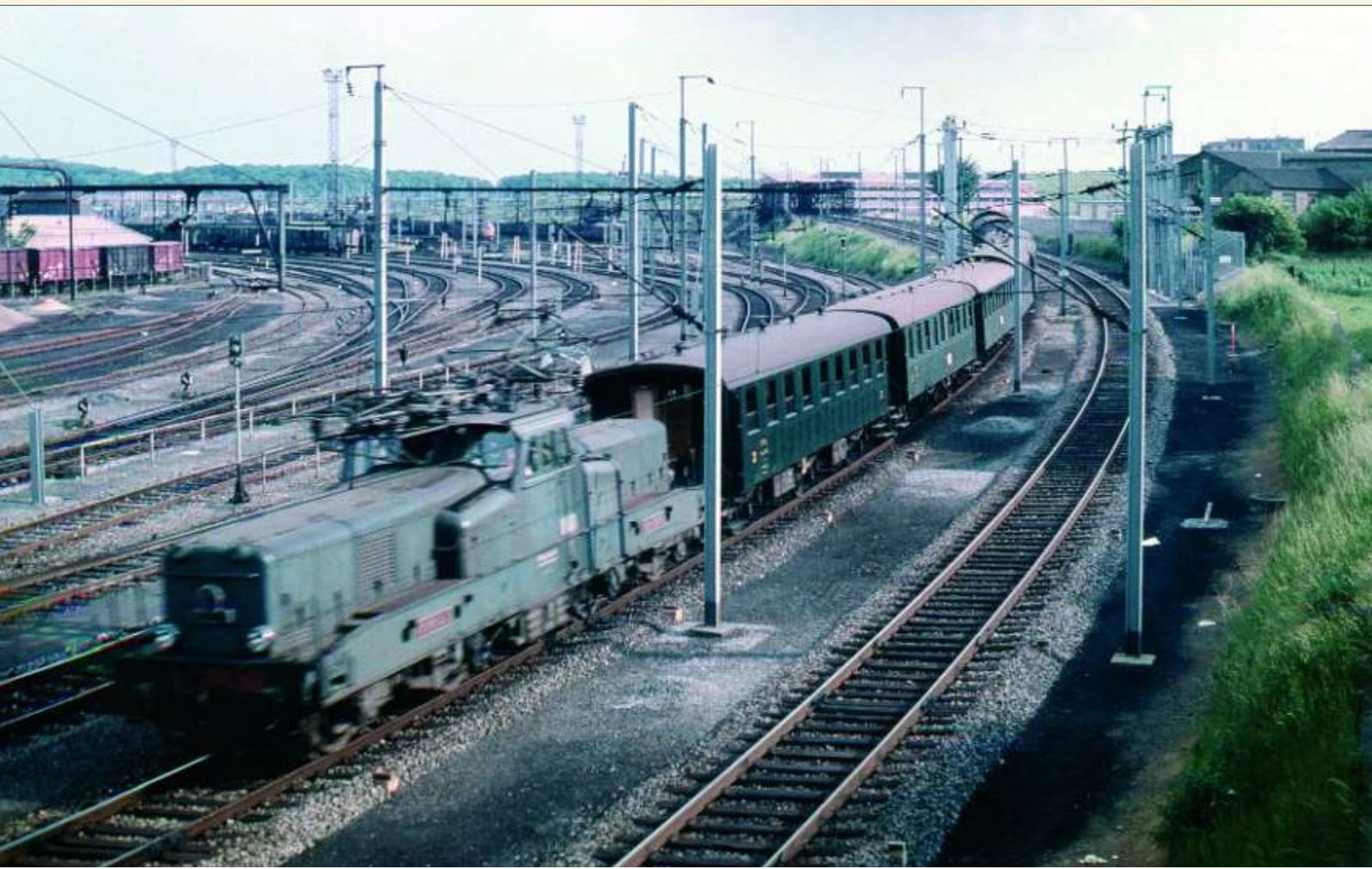
Collection Bruno DEDONCKER / PFT ©.





**PHOTO BD-269** Nous voici en gare d'Athus vers 1957. A droite, un train CFL composé d'un autorail de la série Z 151 à 160 accouplé à une remorque de la série RZ 1050 à 1061, stationne sur la voie 3. A gauche, sur la voie 1, un autorail Brossel du type 553 de la SNCB attend son prochain départ vers Virton. Derrière l'autorail CFL, on aperçoit la locomotive à vapeur 26.057 du dépôt de Latour, qui évolue dans le faisceau marchandises. Collection Bruno DEDONCKER / PFT ©.

**PHOTO BD-270** Au début des années 1960, un omnibus composé d'une locomotive de la série 3600 et de voitures à trois essieux arrive à Luxembourg. Ces voitures proviennent du réseau Prince Henri (série C 410 à 465 pour les trois premières voitures visibles). Ce type de voitures a été construit en plusieurs tranches de 1905 à 1934, les dix premières par les ateliers de La Dyle en Belgique. Lors de la création des CFL en 1946, les 44 voitures subsistantes de ce type furent renumérotées dans la série CFL 3136 à 3179. Les dernières furent réformées en 1967, lors de la mise en service des dernières voitures Wegmann. Collection Bruno DEDONCKER / PFT ©.



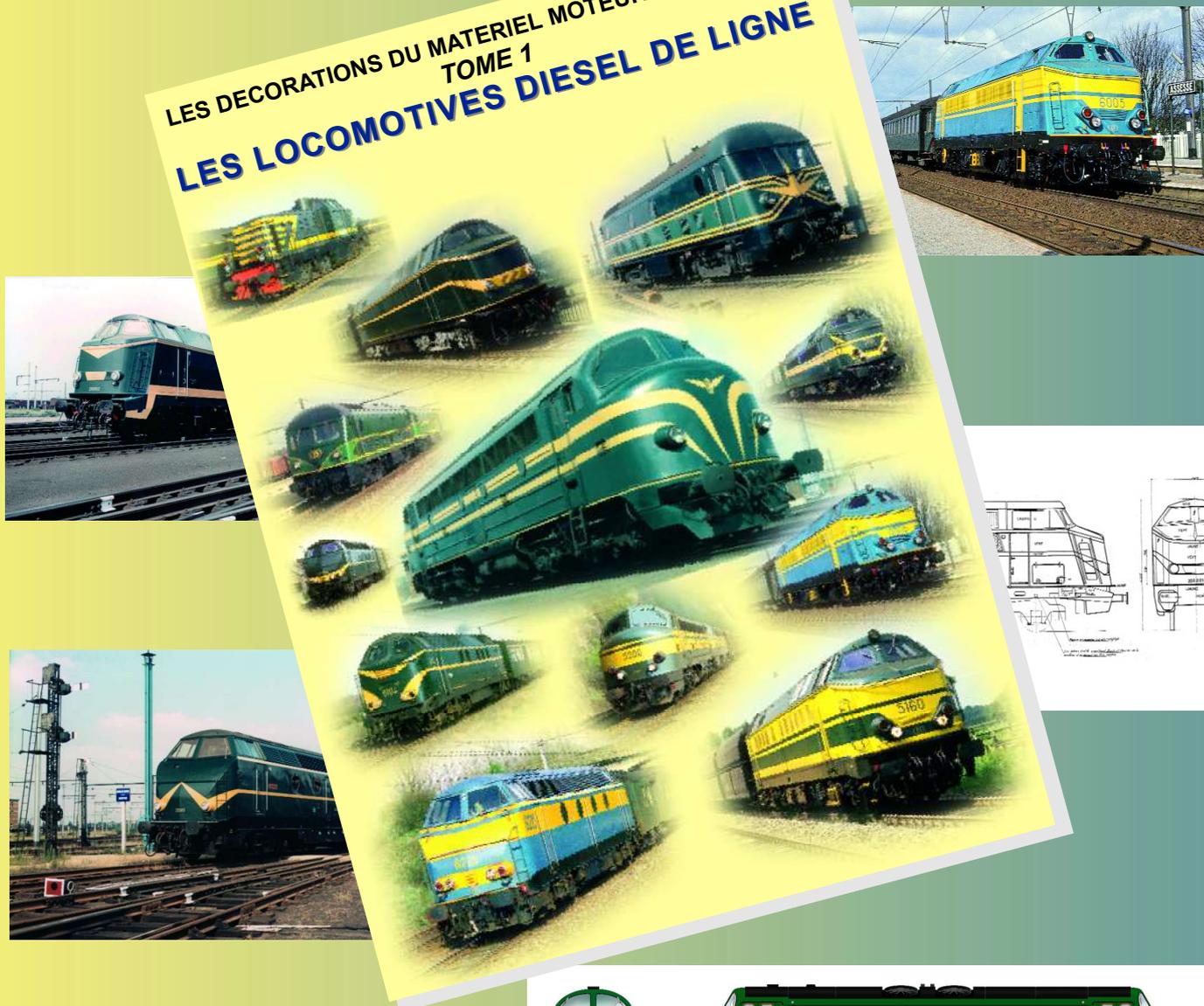
# LES DÉCORATIONS DU MATÉRIEL MOTEUR DE LA SNCB

## TOME I

# LES LOCOMOTIVES DIESEL DE LIGNE

LES DÉCORATIONS DU MATÉRIEL MOTEUR DE LA SNCB  
TOME 1  
LES LOCOMOTIVES DIESEL DE LIGNE

**Nouveautés !**



La livrée des locomotives a toujours fasciné le monde des amateurs, et Jean-Luc Vanderhaegen en particulier, le réalisateur d'une véritable encyclopédie traitant le sujet.

Le premier tome de cette importante recherche concerne les locomotives Diesel de ligne.

En 288 pages toutes en couleurs, le livre se divise en cinq chapitres principaux, dans lesquels on retrouve la décoration d'origine, la livrée verte, la livrée verte " 1970 ", la livrée jaune et enfin la livrée bleue.

Un dernier chapitre reprend en schéma toutes les livrées portées par chaque locomotive !

Chaque décoration est décrite avec soin et 500 photos et schémas, en couleurs, agrémentent les descriptions.

Le livre est présenté au format A4, avec couverture cartonnée rigide et reliure au fil de lin. Le prix de vente est fixé à € 59, + frais de port éventuels.



Format A4 - papier brillant - couverture cartonnée rigide - plus de 500 photos, plans et schémas en couleurs -  
€ 59 - 1905 g - communication : "DECORATION 1"

# LOCO 2008

L'édition 2008 du calendrier LOCO propose onze photos en couleurs et une en noir et blanc de matériel belge et luxembourgeois :

- locomotive Diesel 1819 des CFL à Vielsalm;
- autorails 4404 + 4403 à Oudenaarde;
- automotrice 203 à Goffontaine;
- locomotive Diesel 6229 sur la ligne 60 Dendermonde-Bruxelles;
- locomotive Diesel 904 CFL sur la ligne Ettelbrück - Colmar-Usines;
- automotrice Benelux à Lage-Zwaluwe;
- 4605 et 4506 à Dorinne-Durnal sur la ligne 128;
- locomotive électrique 122.038 sur camion pour l'expo 58;
- 7313 à Feluy-Zoning;
- locomotives Diesel 6086 + 6019 du CCM à Momignies;
- locomotive Diesel 6406 à Zichem;
- locomotive à vapeur 64.169 du PFT au tunnel de Purnode.

Format A3 - papier brillant - reliure spiralée

€ 10 - frais d'envoi : € 4,60 - communication : "LOCO 2008"



## 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 2008"; pour l'étranger, vous pouvez vous référer aux modalités reprises en page 3, en faisant parvenir la somme de € 42. Le premier numéro de 2008 paraîtra en février. Pouvez-vous procéder à votre réabonnement **AVANT LE 31 DECEMBRE 2007**. 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.

## UN NOUVEAU DVD *LES VOYAGES PFT*

Notre membre et amateur Geert Maes nous a concocté un DVD reprenant toutes les sorties organisées par le PFT entre 2002 et 2005 ; parmi celles-ci, on retrouve les voyages d'adieu aux locomotives séries 16, 22/25, 51, 54, 59, 62, 80, 84,85, aux automotrices postales, aux lignes 109 et 141, ainsi qu'à la Vennbahn. Sont aussi à l'honneur les locomotives restaurées par le PFT - 5941 et 7005 - ainsi que le Musée du rail de Saint-Ghislain et le Chemin de fer du Bocq.

87 minutes de réel plaisir à (re)vivre des moments inoubliables !

Le DVD, présenté sous pochette plastifiée, est vendu au prix de € 25 + frais de port (poids 150 gr) ; pour obtenir cet article, il suffit de verser la somme de € 25 + frais d'envoi sur le compte 001-1201789-35 du PFT en mentionnant en communication " DVD PFT ", ou de se référer aux modalités reprises en page 3 du *EN LIGNES*.

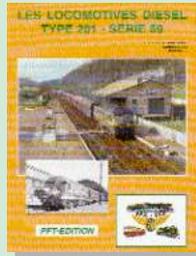


€25

# Livres PFT-éditions



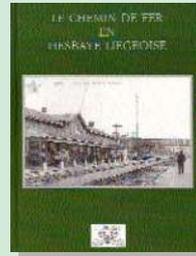
**IC-IR 1984-2004**  
 Le "Plan IC-IR" en image, avec toutes les gares supprimées ou rouvertes durant cette période.  
 A4 - 216 pages  
 400 photos  
 € 35,00 - 1250 g



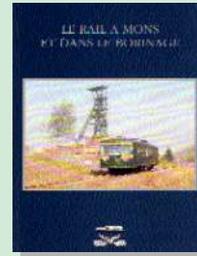
**LES LOCOMOTIVES DIESEL TYPE 201/SERIE 59**  
 L'histoire complète des célèbres 59 de la SNCB.  
 A4 - 280 pages  
 540 photos



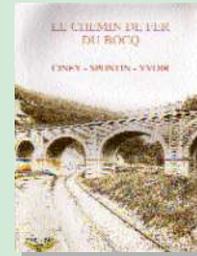
**PROMENADE FERROVIAIRE AU PAYS D'ATH**  
 Description de toutes les lignes de l'étoile d'Ath.  
 A4 - 268 pages  
 242 photos - 30 plans  
 € 10,00 - 860 g



**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



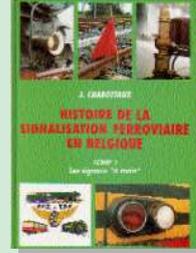
**LA LIGNE 128 CINEY-YVOIR**  
 La ligne 128 de hier à aujourd'hui.  
 A4 - 82 pages  
 107 photos  
 € 16,95 - 550 g



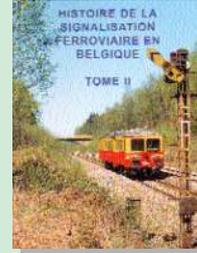
**NOS CHEMINS DE FER 1 Les polycourant**  
 Recueil photo ayant pour thème les locomotives polycourant belges et étrangères circulant sur le réseau belge.  
 132 pages - 126 photos couleurs - couverture cartonnée  
 € 27,00 - 750 g



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



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



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



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



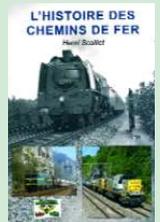
**SNCB 75 NMBS**  
 Ouvrage bilingue retraçant en images les 75 ans d'histoire de la SNCB (1926 à 2001).  
 21 x 27 cm - 176 pages  
 166 photos N-B et couleurs  
 € 35,00 - 1250 g



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



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

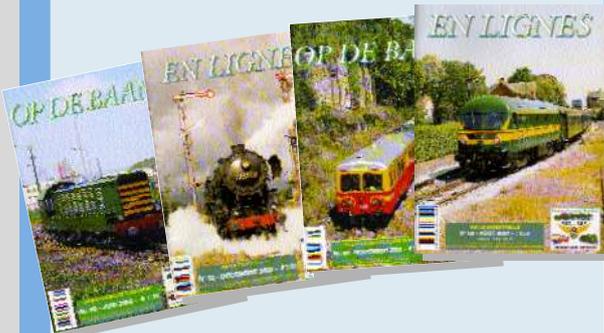


**L'HISTOIRE DES CHEMINS DE FER**  
 raconté par H. Scaillet  
 A5 - 208 pages  
 200 illustrations  
 € 20 - 600 g

## En Lignes

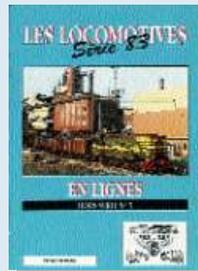
### EN LIGNES

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

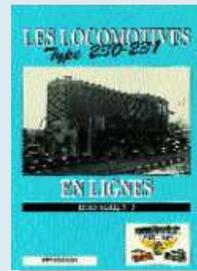


- numéros 19 à 20 par numéro : € 3,97 100 g
- numéros 41 à 45 par numéro : € 7,50 210 g
- numéros 46 à 52 par numéro : € 7,50 260 g
- numéros 53 à 58 par numéro : € 7,00 260 g
- numéros 59 à 81 par numéro : € 8,50 260 g
- reliure pour EN LIGNES € 11,50 550 g

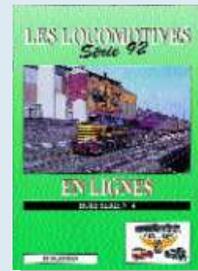
### EN LIGNES - hors série



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



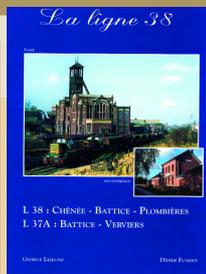
**hors série n°3**  
**LES LOCOMOTIVES TYPE 230-231**  
 A4 - 60 pages  
 80 photos  
 € 12,27 - 210 g



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

# Livres (PFT et autres éditions)

- 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
- BRUXELLES - TERVUREN (Ediblanchart) € 57,00 1250 g
- Architecture des gares (tome I) € 46,64 1050 g
- Architecture des gares (tome II) € 46,64 1050 g
- Balade vicinale en Belgique € 45,00 1095 g
- La ligne de Han-sur-Lesse à la grotte de Han € 49,00 1300 g
- La ligne 38 (G. LEJEUNE, D. FUNKEN) € 23,00 750 g

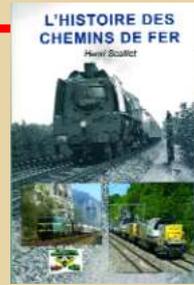


**LA LIGNE 38**  
L'histoire de la ligne Chênée - Plombières et Battice - Verviers. Format A4, 182 pages, plus de 300 photos. Prix : € 23 + frais de port (750 g). Communication : L38

## NOUVEAUTÉS

### L'HISTOIRE DES CHEMINS DE FER

Henri Scaillet raconte à sa façon l'histoire des chemins de fer, en décrivant en détail les situations qu'il a connues. Le livre comporte 208 pages en noir et blanc, illustrées de 200 photos et dessins - voir page 2.



## Photos

### Photos EN LIGNES

Les photos publiées dans EN LIGNES et portant un numéro (par exemple PHOTO 82-24) peuvent être obtenues au format 10x15 cm en couleurs, sauf les numéros suivis de la mention NB (par exemple PHOTO 82-29 NB) qui sont des photos noir et blanc. ATTENTION : numéro(s) à préciser à la commande sur carte postale, lettre, courriel ou fax. Date limite de commande : le 28-11-2007; date de livraison: +/- 15-01-2008. Les photos des EN LIGNES précédents ne sont plus disponibles !

Renseignements et commandes :

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

- Prix par photo € 1,00 7 g

### Photos BD (Bruno DEDONCKER)

Les photos de Bruno DEDONCKER publiées dans les EN LIGNES, et portant la mention PHOTO BD-xxx, peuvent être obtenues au format 13x18 cm sur papier noir-blanc brillant. Numéro(s) à préciser sur carte postale, lettre, courriel ou fax. Pas de date limite, toutes les photos sont disponibles. Liste des photos disponible sur notre site Internet : [www.pftsp.be](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° 36 : Locos à vapeur préservées par la SNCB € 10,00 75 g
- N° 38 : Les signaux mécaniques de Florenville € 10,00 75 g
- N° 40 : La gare de Schaerbeek-Formation € 10,00 75 g
- N° 42 : Locomotives séries 52-53-54 en vert "1970" € 10,00 75 g
- N° 44 : La locomotive 8275 € 10,00 75 g
- N° 47 : Les 60/61 en vert "1970" (15 photos) € 15,00 105 g
- N° 48 : L'atelier de Bertrix € 10,00 75 g
- N° 49 : Les 62/63 en vert "1970 Salzinnes" € 10,00 75 g
- N° 50 : Les 62/63 en vert "1970 Latour" € 10,00 75 g
- N° 51 : Voyage d'adieu des locos série 80 € 10,00 75 g
- N° 52 : Les 62/63 en vert "1970 Kortrijk" € 10,00 75 g
- N° 53 : Automotrices postales (15 photos) € 15,00 105 g
- N° 57 : Locotracteurs série 91 € 10,00 75 g
- N° 59 : Les 5122 et 5135 en Italie € 10,00 75 g
- N° 60 : Vapeurs chinoises € 10,00 75 g
- N° 61 : Les 62 en activité au Luxembourg € 10,00 75 g
- N° 62 : Les autorails avant le plan IC-IR - série 1 € 10,00 75 g
- N° 63 : Les autorails avant le plan IC-IR - série 2 € 10,00 75 g
- N° 64 : Les autorails avant le plan IC-IR - série 3 € 10,00 75 g
- N° 65 : Les 3600 CFL € 10,00 75 g
- N° 66 : Les 7301 à 7335 € 10,00 75 g
- N° 67 : Les locotracteurs de la série 91 € 10,00 75 g
- N° 69 : Fourgons-générateurs (voir EN LIGNES 70) € 10,00 75 g
- N° 70 : Les voitures Wegmann CFL € 10,00 75 g
- N° 71 : La 2302 (voir EN LIGNES 72) € 10,00 75 g
- N° 72 : Trains TEE (voir EN LIGNES 73) € 10,00 75 g
- N° 73 : La 5117/5001 (voir EN LIGNES 74) € 10,00 75 g
- N° 74 : Locomotives série 22 en vert € 10,00 75 g
- N° 75 : La ligne 141 Court-St-Etienne - Genappe € 10,00 75 g
- N° 76 : Matériel belge en Italie (voir EN LIGNES 77) € 10,00 75 g
- N° 77 : Essais avec divers matériel (voir EN LIGNES 77) € 10,00 75 g
- N° 78 : La 8020 des CUP € 10,00 75 g
- N° 79 : Essais de la TRAXX en Belgique € 10,00 75 g
- N° 80 : La P8 et la 1603 CFL sur la L128 € 10,00 75 g
- N° 81 : Les automotrices Benelux € 10,00 75 g

### PHOTO-THEME 82

Les 12 locomotives de la série 11 en tête de rames Benelux.

Prix € 10 + frais de port (75 g.)

Communication PHOTO-THEME 82



## Articles divers

### Pin's

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

### Cartes postales

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

### Calendriers LOCO

- Années disponibles : 1979, 1980, 1982-1989, 1991-1993, 1995, 1997, 1998, 2003, 2005, 2007 :  
par calendrier : € 5,00 frais d'envoi € 4,60

- LOCO 2008** : €10 envoi : €4,60

### DVD

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



**La 26.101**

**NOUVEAU !**

**Les voyages PFT**



## Commande Frais d'envoi

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

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

#### BELGIQUE

- jusque 100 g € 1,05
- jusque 250 g € 1,70
- jusque 350 g € 1,70
- jusque 500 g € 2,70
- jusque 1000 g € 2,70
- jusque 2000 g € 3,70
- jusque 5000 g € 7,80

#### ETRANGER

- € 1,90
- € 4,50
- € 4,50
- € 7,90
- € 7,90
- sur demande suivant pays
- sur demande suivant pays

■ ARTICLE EN VOIE D'ÉPUISEMENT

