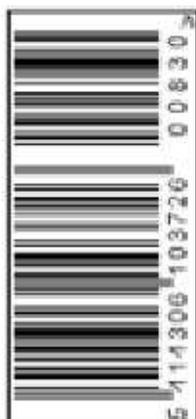


# EN LIGNES



**REVUE BIMESTRIELLE**  
**N° 83 - FEVRIER 2008 - € 8,50**  
**SUISSE : 13,70 CHF**  
N° AGREATION : P501041 - BUREAU DE DEPÔT : 9000 GENT 1  
EDITEUR RESPONSABLE : KOOB J-P, SQUARE VERGOTE 6, 1200 BRUXELLES



# Editorial

2008 sera sans conteste une année importante dans l'histoire du PFT, puisque l'association - votre association ! - a été fondée en 1988.

Il y a 20 ans, une poignée de mordus s'est réunie en association pour former le PFT-TSP, qui a voulu, dès l'origine, rassembler les amateurs de tout le pays. Rapidement, les bulletins de communication *En Lignes pour les francophones* et *Op de Baan pour les néerlandophones* ont été créés. Que de chemin parcouru depuis le tirage des photocopies et leur assemblage jusqu'à l'impression toute en couleurs et l'expédition automatique d'aujourd'hui ! Vingt ans de passion au service du patrimoine ferroviaire : une collection de matériel inégalée, des livres à profusion, des productions en nombre. Tout ceci, c'est grâce à vous, à votre soutien - beaucoup sont abonnés depuis le numéro 1 ! - qui encourage les équipes à aller toujours de l'avant. 2008 devrait être, au contraire de 2007, un bon cru.

Merci à tous ceux qui ont renouvelé à temps leur cotisation; merci à ceux qui ont acquis le nouveau livre sur les livrées des locomotives, un ouvrage de référence extraordinaire. Son succès est tel que le stock s'épuise rapidement. Ne tardez donc pas à l'acquérir.

Les bénéfices engendrés par les activités du PFT ne servent que le patrimoine ferroviaire : acquisitions, exploitation touristique de la ligne 128 et mise en valeur du matériel préservé au musée

de Saint-Ghislain.

Bonne lecture !



## 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** : vends *Voies Ferrées* état neuf de 1 à 115 (09/80 à 09/99), et la revue *Trains* (USA) de 1994 à 2004 (manque une dizaine de numéros non parus) - demande € 4 par numéro.

☎ +32.(0)2/376.25.07, le soir si possible.

**A VENDRE** : locomotive électrique Märklin 103 113-7 DB. Etat impeccable avec emballage € 90. Contacter M. Petihan, Route de Schoris 52 (courrier), ☎ 086/38.90.92 (surtout le matin) ou 04/241.26.40 (après-midi).

**RECHERCHE** : dans le cadre d'une recherche sur la ligne Piéton-Leval, je souhaite consulter des indicateurs de l'Etat Belge entre 1870 et 1879 : qui peut m'aider ou me mettre sur une piste ?

[andre\\_biaumet@yahoo.fr](mailto:andre_biaumet@yahoo.fr)

[andre.biaumet@b-rail.be](mailto:andre.biaumet@b-rail.be)

## Rectifications

### EN LIGNES 80

**pages 25-26** : plusieurs lecteurs nous ont contacté concernant les engins utilisés à la remise de Ciney. Au dernier alinéa de la page 25 il faut remplacer type **31** par type **41**. Au troisième alinéa page 26, il faut **supprimer les autorails Brossel type 552**; ils ne sont jamais allés à Ciney, mais bien à St.Niklaas. De 1950 à 1956, des locomotives des types suivants étaient affectées à Ciney (entre parenthèses, le nombre de journées à assurer) : en 1950, 1951 et 1952 : 41 (3) et 81 (3); en mai 1954 : 81 (2), départ des types 41 au profit des types 96 (3); en mai 1955 : 81 (2), 96 (2); en juin 1956 : 81 (2), retour des types 41 (2) en remplacement des types 96.

### EN LIGNES 82

**page 15** : dans l'actualité en bref, 2e colonne en bas sous le titre Slovaquie, il faut remplacer à la 2e ligne Chemins de fer slovaques par slovénes.

**page 52** : la photo du haut montre le train **40165** Genk-Zuid - Novara et non **41527**.

**page 46** : la première gare d'Hergenrath fut fermée le 1er juin 1956. Le bâtiment fut démolé en 1976.

## PFT-agenda

- **Les samedis de janvier et février** : en cas de présence de neige, parcours photos avec le 4605 sur la ligne 128. La confirmation de la mise en marche sera communiquée par mail ou téléphone aux inscrits. Inscriptions sur [www.pfttsp.be](http://www.pfttsp.be) ou par courrier.
- **Le samedi 16 et dimanche 17 février** : "tours de Bruxelles" avec la P8 (64.169).
- **Le samedi 29 mars** : navettes Statte - Marchin avec la P8 (64.169).

**Le grand voyage en Egypte qui était programmé en octobre 2008 est annulé. Les conditions de liberté et de sécurité, y sont totalement incompatibles avec notre organisation. Un voyage de remplacement est à l'étude.**

## Saint-Ghislain

### Grande bourse d'échange

La prochaine bourse d'échange sera organisée le **26 avril 2008** et non le 10 mai comme annoncé erronément sur le calendrier PFT 2008.



# 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, Alessandro ALBE, Dominique ALLARD, Christian AUQUIERE, Armand BEERLANDT, William BOECKX, Roger, Marco COZZA, Gwenn CORBISIER, Roger CRIKELAIRE, Michel DE ESCH, Claude DEFECHEREUX, Pierre DE GREEUW, Henk DE JONG; Simon DERIDDER, Wim DE RIDDER, Hubert DESCHEPPER, Michel DUHAUT, Philippe GOUSSET, Tomas GUERY, Michel HANSSENS, INFRABEL, Laurent JOSEPH, Gilbert LAURENT, Georgy LEJEUNE, Tommy, MAEREMANS, Bruno MALFAIT, Tomas MEYER-EPPLER, Georges NEVE, Thierry NICOLAS, Charles OCSINBERG, Eric PAULUS, Hans PAULUS, Christian RUQUOY, Michel SIMAR, Guy SMETZ, la SNCB, Yves STEENE-BRUGGEN, Daniel THIELEMANS, 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 - Belgique  
☎ 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 2008

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 2008". L'abonnement débute avec le premier numéro de l'année, quelle que soit la date de l'abonnement.

#### Modalités de paiement

- si vous habitez la Belgique, il suffit de verser la somme 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.

# EN LIGNES 83 - FEVRIER 2008



#### COUVERTURE AVANT :

**PHOTO 83-01** Le 26 janvier 1984, en gare de Bertrix, la 5319 affronte une violente tempête de neige, en tête d'un train de produits chimiques Solvay pour la France. Cette locomotive fut la dernière de sa série à être munie des cabines et nez d'origine.  
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



#### COUVERTURE ARRIERE

**PHOTO 83-02** Lors de notre voyage du 27 octobre, un croisement fut organisé à hauteur de la cokerie de Marchienne avec la motrice N10490 de l'ASVI en route vers Anderlues. PFT.

**PHOTO 83-03** Le 30 octobre 2007, une locomotive du type BB 63000 de SECO-RAIL croise les 6086 et 6019 garées en gare de Momignies. Pierre HERBIET.

# S O M M A I R E

**PFT-Service - Editorial** 2

**Nouvelles du PFT** 4

**Images d'Arménie** 8

**Les carrières CUP** 10

**Actualité étrangère** 20

**Actualité belge** 30

*Statistiques* 30

*Locomotives électriques* 30

*Locomotives Diesel* 34

*Automotrices* 38

*Voitures - wagons* 39

*Divers* 40

*Sociétés privées* 46

*Carrières CCM* 50

*Fiches de radiations* 54

**Matériel belge en Italie** 56

**Hier - aujourd'hui : Tailfer** 59

**Il y a** 60

**Portait : voitures jumelées** 64

**PFT Boutique** 66



## Voyages

**Samedi 27 octobre**

Le deuxième (!) et dernier voyage de la saison s'est déroulé le samedi 27 octobre dernier, entre Bruxelles et Couvin. Pour faciliter l'organisation depuis la mise en application de la nouvelle réglementation, c'est une composition identique à celle du 25 août qui fut alignée : les 1603 et 6077 avec une rame de voitures M2 de la SNCB-Holding. Parti de Bruxelles-Midi, le train a d'abord rejoint Monceau et la ligne 260, où une rencontre fortuite a pu être réalisée avec la motrice type N 10490 de l'ASvi, en balade sur le réseau métro de Charleroi. Ensuite, les lignes 147 et 130 ont été empruntées pour rejoindre Jemeppe-sur-Sambre et Châtelet, où une photo a pu être réalisée dans les anciens si-

gnaux mécaniques. Enfin, la ligne 132, qui court dans l'Entre-Sambre-et-Meuse, et sa prolongation vers Couvin (ligne 134) ont été parcourues.

Un voyage sans grande originalité qui a permis de découvrir des lignes qui n'ont plus été visitées depuis quelques années.

### **Week-end des 3 et 4 novembre**

Pendant 10 jours, la SNCB-Holding organisait une exposition sur le cinquantième anniversaire des TEE en gare de Bruxelles-Nord, dont le musée était exceptionnellement ouvert. Le PFT avait prêté sa 1805, qui se retrouvait ainsi, pour deux jours, en compagnie d'autres locomotives prestigieuses (voir page suivante).

### **Week-end des 15 et 16 décembre**

Vous avez été nombreux à nous demander les raisons de l'annulation de ces deux journées programmées autour

de Bruxelles avec la P8. La raison est simple : un point de la nouvelle réglementation concernant la visite technique du matériel n'était pas assez précis. Il imposait en fait une visite complète de tous les engins mis en marche, dont le coût n'aurait pu couvrir les recettes.

Mais pas de regrets : on reprogramme ça pour la Saint-Valentin !

### **Dimanche 2 décembre**

L'action se passe sur la ligne 128 entre Ciney et Purnode. Le grand Saint-Nicolas, patron des enfants, a honoré de sa présence le parcours en autorail mis en marche tout spécialement pour lui. Chocolat chaud et gâteaux ont ravi les 70 participants qui ont pu prendre place à bord du 4605. L'accueil chaleureux de tout ce monde a été assuré par le grand tenancier de la gare de Dorinne qui ne cesse de soutenir, comme il l'a toujours fait, les activités de la ligne du Bocq et du PFT en général. Merci à lui...

**Le 27 octobre, la 210.077, quatre voitures M2 et la 1603 se laissent photographier le long de l'Eau d'Heure, juste après la gare d'Ham sur-Heure, sur la ligne 132 Charleroi - Mariembourg - (Couvin). Les contraintes liées à la nouvelle réglementation nous ont obligés à proposer deux fois d'affilée le même matériel.**

*Photo PFT.*





## Musée du Rail

C'était la toute grande foule le samedi 8 décembre dernier pour la bourse d'échange de modèles réduits au Musée de Saint-Ghislain. Deux-cent cinquante mètres de tables avaient trouvé un locataire, qu'il soit commerçant ou amateur. Quelques modélistes avertis avaient relevé de leur présence cette belle journée.

Ceux qui sont passés par Saint-Ghislain ont remarqué notre 202.020 évoluant sur les voies de l'atelier. C'est que son moteur a pu être réparé grâce à quelques techniciens bénévoles de haut niveau. Sans nul doute sera-t-elle à nouveau des prochains voyages, même si sa mécanique doit malgré tout être épargnée.

D'autres travaux ont aussi débuté : le détubage de la 26.101, qui permettra d'avoir une idée précisée de la suite des opérations, la peinture de la face abîmée de la 5941, la préparation d'une voiture M1 pour la saison 2008, etc.

Si les travaux à Saint-Ghislain vous intéressent, n'hésitez pas à contacter Philippe Scholl au +32.477/26.99.79.

## Matériel

A Schaerbeek, la 5183 a reçu sa peinture primer; il reste à appliquer la couche de finition et procéder aux divers réglages.

Une de nos voitures K est en chantier; elle est adaptée pour être incorporée dans un train "haut de gamme", avec buffet, sonorisation, etc. Sans nul doute que cette voiture sera aussi prisée que la voiture-buffet...

Si les travaux de restauration à Schaerbeek vous intéressent, n'hésitez pas à contacter Pierre Herbiet, au +32.473/39.35.54.

## Ligne 128

Après une saison à la fois mouvementée et très réussie, les bénévoles de la 128 ont décidé... de ne pas s'arrêter !

L'autorail 4605 n'a pas regagné sa base de Saint-Ghislain, mais peut être affrété pendant tout l'hiver; espérons que la première sortie soit celle prévue sous la neige, à laquelle une quarantaine de passionnés se sont inscrits.

Sur le terrain, les travaux d'entretien et de déboisement se poursuivent sans relâche. Le tunnel de Spontin doit être "peigné" avant la saison 2008, ce qui signifie que les briques de voûte qui menacent de tomber doivent être arrachées et remplacées par un béton pro-

jeté. Ce travail nécessite l'emploi de matériel spécifique, dont la "Comet" acquise par le PFT il y a quelques années. Vous voulez prêter main forte à la 128? Contactez Alain Defechereux au +(0)32 477 98 91 23.

## Et en 2008 ?

L'expérience de 2007 en matière d'organisation de voyages nous a amené à modifier quelque peu notre manière de travailler. Ainsi, le délai de quelques se-

maines nécessaire au traitement des demandes et les spécificités liées aux visites techniques nous amènent à organiser nos sorties "en batterie". Nous essaierons, comme toujours, d'associer l'originalité et les possibilités techniques et financières... pour votre plus grand plaisir !



**PHOTO 83-05** A l'occasion du 50e anniversaire de la création des TEE, la SNCB avait organisé les 3 et 4 novembre 2007 sur la voie 1 de Bruxelles-Nord une exposition de matériel. Etaient présents : les 1501, 1601, 1805 du PFT, 5166, 5404 et les deux voitures TEE préservées par la SNCB à Haine-Saint-Pierre. L'acheminement du matériel fut assuré par la 201.010 du Patrimoine Historique de la SNCB. Passage à Mons de la 201.010 remorquant la 1805 du PFT, la 5404 et la 5166.

**PHOTO 83-06** La 1805 sur la voie 1 de Bruxelles-Nord, suivie des deux voitures TEE, de la 5404 et de la 5166.  
Photos PFT / Tommy MAEREMANS.





## Notre collection s'agrandit

Saint-Nicolas nous a une nouvelle fois gâté en cette fin d'année 2007. Nous avons en effet reçu deux nouvelles locomotives : un locotracteur *Cockerill* semblable aux 91 de la SNCB, et une petite machine à vapeur à deux essieux (020 T) construite par *La Meuse*. Ces engins nous ont été aimablement offerts par un de nos abonnés. Qu'il en soit ici chaleureusement remercié.

Le locotracteur *Cockerill* fut construit en 1954 sous le numéro 3405. Jusqu'en 2000, il était utilisée chez *Prayon Rupel* à Willebroek.

Cette machine est en état de marche, même si son aspect tant extérieur qu'intérieur n'est pas très frais. Elle a directement été transférée de Warnant à Spontin le 13 novembre 2007, et est désormais utilisée pour assurer les trains de travaux sur le *Chemin de Fer du Bocq*.



↑ PHOTO 83-04 - ↓ PHOTO 83-07 *Chargement de la locomotive à vapeur La Meuse sur une remorque routière à Warnant, et départ vers notre abri musée de Saint-Ghislain.*  
PFT / Christian AUCQUIERE.



**PHOTO 83-08** *Le 13 novembre 2007, arrivée du locotracteur Cockerill à Spontin. Le camion positionne la remorque routière sur la voie pour permettre le déchargement de la locomotive.*  
PFT / Christian AUCQUIERE.



**PHOTO 83-09** Le 2 décembre 2007, le Grand Saint-Nicolas nous a fait honneur de sa présence au Chemin de Fer du Bocq. Après un parcours sur la ligne 128 avec le 4605, les enfants sages reçurent du chocolat chaud, un cougnon et des bonbons en gare de Dorinne-Durnal. Mais reconnaissez-vous ces trois figurants qui font partie de l'équipe active du PFT ?

**PHOTO 83-10** Saint-Nicolas avait apporté avec lui le locotracteur Cockerill pour l'équipe PFT du Chemin de Fer du Bocq. Quant à l'équipe PFT de Saint-Ghislain, elle a reçu la locomotive à vapeur 020 T "La Meuse".  
Photos PFT.



# Images des chemins de fer en Arménie



**PHOTO 83-11** ↑ Depuis la chute de l'URSS en 1992, les Chemins de fer arméniens (*Armiaskana Zeleznaia Dorgo*) sont laissés quasi à l'abandon. Le matériel et l'infrastructure se trouvent dans un état plus que lamentable, comme en témoigne cette série de photos. En 2007, le gouvernement a fait un appel d'offres international pour une concession de 30 ans (+ 20 ans en option) pour l'exploitation et la modernisation du réseau, l'Etat arménien n'ayant pas l'argent nécessaire pour maintenir le réseau. Deux offres ont été reçues : une de Russie et une d'Inde. Le vainqueur devait être connu vers le 15 janvier 2008. Le 23 août 2007, la misérable VL8-564 remorque un train de marchandises en provenance de Erevan, la capitale de l'Arménie, vers Artanish, ici à Shorzha. Yves STEENEBRUGGEN.

**PHOTO 83-12** ↓ Le 21 août 2001, la VL8-115 attend le départ en gare de Ararat. A l'arrière plan à gauche, on voit les montagnes proches de la frontière avec l'Azerbaïdjan. Ces deux VL8 n'ont certainement jamais été ni repeintes, ni nettoyées, ni révisées depuis leur construction. Sur les parois latérales, des fenêtres sont manquantes, d'autres sont remplacées par de simple tôles... Th. NICOLAS.





**PHOTO 83-13** Le réseau arménien s'étend sur 845 km, est établi à l'écartement large de 1,520 m et est entièrement électrifié en 3 kV continu. L'Arménie possède une frontière commune avec la Turquie, l'Iran, la Géorgie et l'Azerbaïdjan. Le 23 août 2007, dans les environs de Masis, l'automotrice ER2-8002, en bien piteux état, passe devant le Mont Ararat, situé en Turquie. Le sommet enneigé de ce massif volcanique culmine à 5165 m. Selon la Bible, l'arche de Noé s'y serait arrêté. Yves STEENEBRUGGEN.

**PHOTO 83-14** La VL10-825 est un des rares engins en bon état. Le 22 août 2007, elle tractait un train de marchandises à Tilik, le long de la frontière turque. Le village visible en haut à gauche se trouve en Turquie. En raison des relations historiquement tendues, la frontière avec la Turquie est totalement hermétique; il n'y a aucun point de passage possible. Le parc électrique comprend 38 locomotives du type VL8, 36 du type VL10 et 66 automotrices ER2. Les Chemins de fer arméniens devraient prochainement être rachetés par une société russe. Thierry NICOLAS.





## CARRIÈRES UNIES DE PORPHYRE

***Au mois de septembre 2007, la carrière CUP (Carrières Unies de Porphyre) de Lessines mit en service la seconde locomotive originale de la série 80 de la SNCB. Il nous a paru intéressant de retracer brièvement l'histoire du bassin carrier de Lessines et des réseaux de chemin de fer industriels qui le desservait. Véritable système sanguin de l'exploitation des carrières, ces réseaux s'étendaient à leur apogée sur une centaine de kilomètres !***

Lessines possède un important gisement de porphyre. En Belgique, ce type de roches n'est présent qu'à Que-nast, Bierghes, Bois-de-Lessines et Lessines. Le porphyre est une roche magmatique extrêmement dure, d'origine volcanique, provenant du refroidissement du magma, datant dans ce cas-ci de 435 millions d'années. En ces temps reculés, le magma profita de fissures dans l'écorce terrestre pour remonter vers des couches de schistes, où il forma d'immenses poches dénommées "sills". Le magma s'est alors refroidi et solidifié sans jamais avoir atteint l'air libre. La suite de l'histoire est constituée d'une série de mouvements tectoniques qui ont poussé l'encaissant schisteux vers la surface de l'écorce terrestre. Là, les schistes ont subi une érosion à la suite de laquelle les noyaux durs que forment les "sills" de Porphyre ont af-

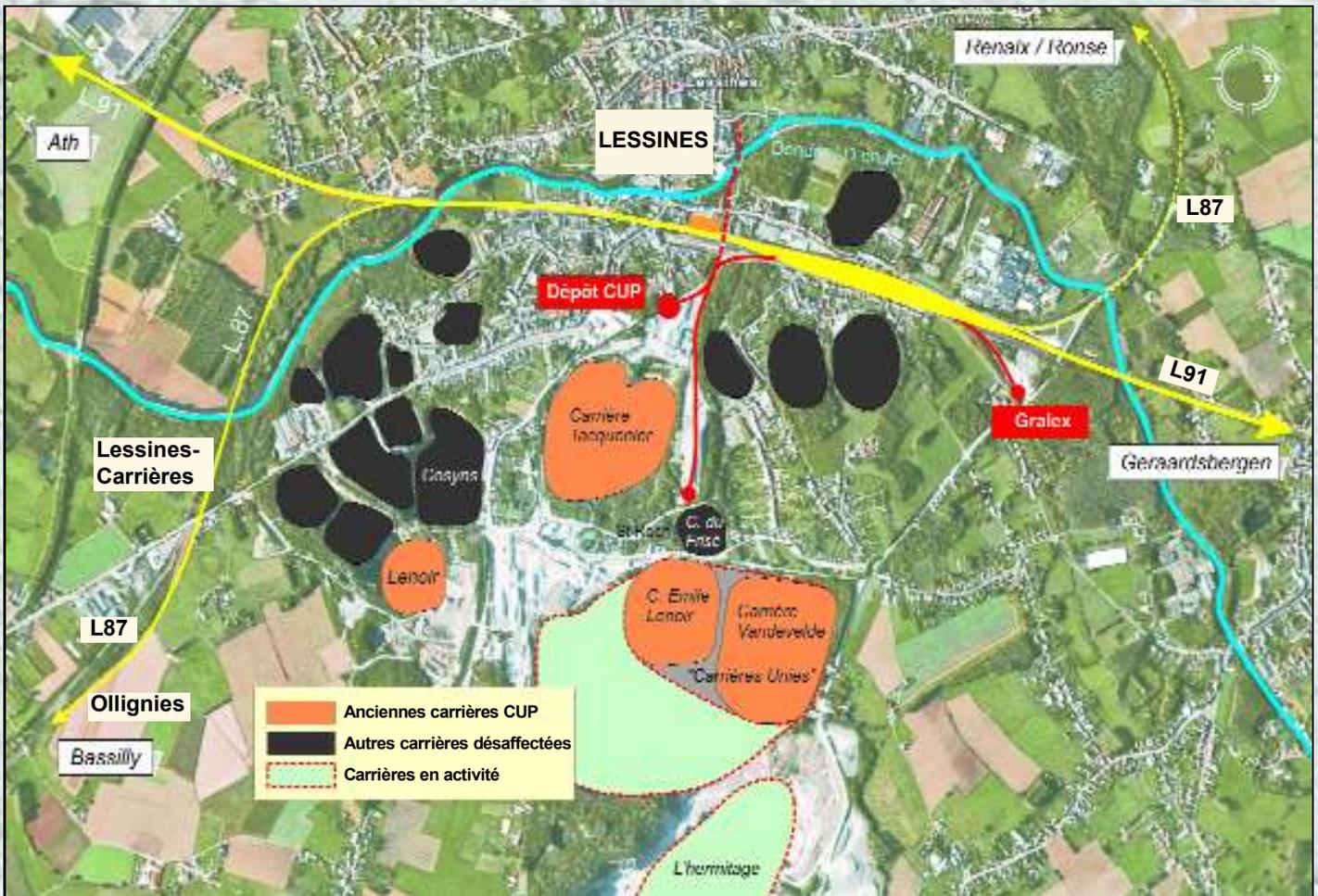


***A la carrière Tacquenier, le chantier d'épénçage (taille de pavés) et le chargement des pavés dans des wagons appartenant à la carrière. Les pavés sont mis en tas en fonction de leurs dimensions et de leur qualité. Dans le fond, on voit la rampe d'accès au concasseur et les wagonnets traînés par chaîne remontant du fond de la carrière.***

***PHOTO 83-15 ↑ Le même site aujourd'hui ! Le 14 octobre 2007, la RT 80.02 (ex. 8034) manoeuvre une rame de ballast sous les trémies de chargement. L'angle de la prise de vue est toutefois différent.***

*Carte postale Van Cromphout, Lessines, collection : Michel DUHAUT.*

*Jean-Luc VANDERHAEGEN.*



Toutes les autres roches exploitées en Belgique sont d'origine sédimentaires (le granit, le calcaire, le grès, le marbre, etc.).

Le gisement exploité à Lessines et Bois-de-Lessines s'étend sur une surface exploitable variant entre 3 et 4 km carrés. La profondeur de l'extraction atteint aujourd'hui 110 mètres.

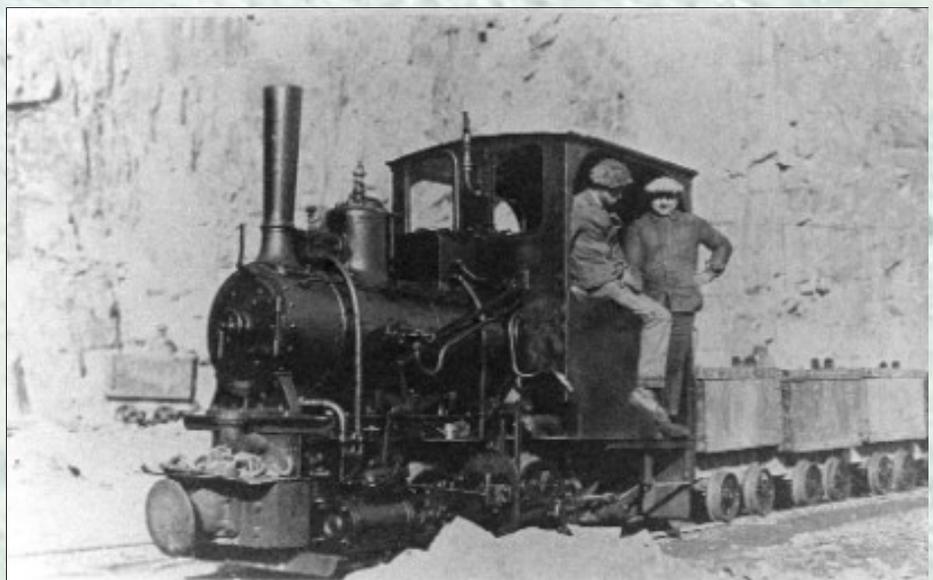
Le porphyre était déjà utilisé au Moyen-Age; mais c'est grâce à l'évolution des techniques et des moyens d'extraction contemporains qu'a pu se multiplier et développer l'exploitation des carrières de Lessines. On peut citer :

- l'introduction de la machine à vapeur, qui donna réellement le "coup de fouet" à l'exploitation. Une des premières machines à vapeur fut installée au siège Tacquenier en 1833 et assurait la remontée des produits par les plans inclinés;
- la première canalisation de la Dendre à la fin du 17e siècle, qui favorisa le transport vers la Flandre et les Pays-Bas au moyen de bateaux de 80 t;
- la mise en service de la ligne Ath - Geraardsbergen le 9 avril 1855 (construite par la "S.A. du Chemin de fer de Dendre et Waes" et exploitée dès le début par l'Etat Belge), qui permit de

vendre des pavés dans tout le Royaume et les pays limitrophes;  
 - la deuxième canalisation de la Dendre achevée en 1867, qui porta le tonnage des bateaux à 300 t;  
 - la mise en exploitation en 1880 de la ligne Bassilly - Lessines (Etat Belge).  
 Quelques chiffres permettent de mieux

se rendre compte du développement des carrières :

- en 1812, 300 ouvriers extrayaient 6400 t de pierre et 3.629.500 de pavés;
- en 1895, on comptait 2580 ouvriers occupés dans 8 sièges d'exploitation, extrayant 442.500 t de pierre et 16,9 millions de pavés;



*A la carrière Tacquenier, avant 1914, le trainage mécanique par chaîne des wagnnets ne desservait pas encore le 1er étage. Des petites locomotives étaient utilisées pour amener les wagnnets au pied du plan incliné montant du 2e étage. Collection M. DUHAUT.*

- en 1913 : les 24 carrières alors actives totalisaient 4575 travailleurs pour une production annuelle de 2.000.000 de t de pierre et 31,47 millions de pavés.

A la veille de la Seconde Guerre, on ne comptait plus que 2.000 ouvriers. Cette situation s'explique d'une part par la grande crise économique, et d'autre part à la suite de méthodes d'exploitation plus modernes nécessitant moins de main d'oeuvre.

Après la guerre, on assista à une période de déclin qui se solda par la fermeture progressive, de 1949 à 1955, de la plupart des sièges d'extraction.

Il ne subsistait alors plus que deux groupes : les CUP et la carrières de l'Ermitage (les carrières de l'Ermitage provenaient de la fusion des Nouvelles Carrières et de la carrière de l'Ermitage, dont les sièges d'extraction étaient contigus). Les CUP furent créées le 4 juillet 1919 par regroupement de cinq carrières : Tacquenier, Lenoir Frères, Lenoir Emile, Saint-Roch (2 sièges), et les carrières de Bierghes. La carrière Vandevelde ne sera reprise par les CUP qu'en 1949.

De nouvelles méthodes d'exploitation ramenèrent le nombre d'ouvriers à seulement 450 en 1958, année où fut abandonnée la fabrication de pavés. A ce moment, il ne subsista plus que deux sièges d'extraction à Bois-de-Lessines : les CUP (qui exploient également la carrière de Bierghes) et la carrière de l'Ermitage (exploitée par les Carrières de Porphyres de Quenast - Gralex). La carrière CUP actuellement en exploitation est constituée des anciens sièges de Vandevelde et de Lenoir Emile, qui ne forment aujourd'hui plus qu'une seule et énorme carrière. Aujourd'hui, ces deux sociétés ne comptent plus qu'une centaine d'ouvriers.

Pratiquement toutes les carrières de Lessines possédaient un réseau de chemin de fer industriel, parfois très étendu. Bien avant l'arrivée du "grand" chemin de fer à Lessines, des voies étaient déjà utilisées dans ces carrières.

La première ligne fut mise en activité en 1839 à la carrière Gosez (future carrière Notte). Il s'agissait d'une ligne à voie étroite permettant d'évacuer la production vers la Dendre.

Les réseaux des carrières se répartissaient généralement en quatre parties :

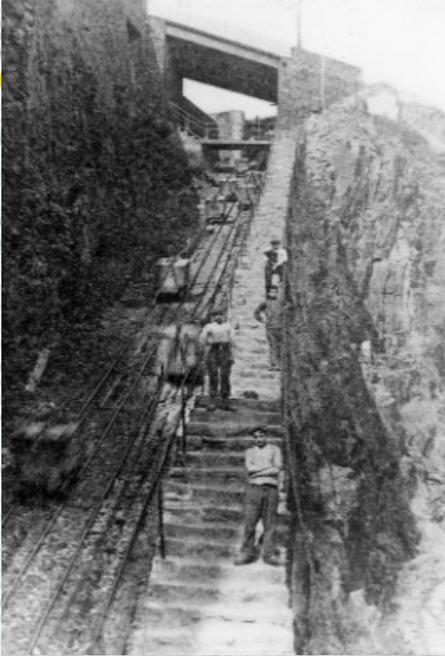
- un réseau pour les travaux de terrassement;
- un réseau au fond de la carrière servant à la remontée des produits et desservant les chantiers;
- un réseau en surface reliant les différents chantiers et les rivages de la Dendre;



*Ces deux vues montrent le fond de la carrière Tacquenier et Cosyns et permettent de voir les nombreuses voies mobiles se dispersant en éventail le long du front d'exploitation, utilisées pour évacuer les pierres vers les appareils de remontées et les chantiers de production. La vue du bas a été réalisée vers 1920. Collection Michel DUHAUT.*



*Cette vue réalisée au fond d'une carrière, au pied d'un nouveau front de taille, nous permet de bien voir l'ensemble des voies Decauville, les plaques tournantes et aiguillages assurant la dispersion vers les postes de chargement. A gauche, un petit plan incliné permet de hisser les wagonnets à l'aide d'un treuil. CP Hanon, collection M. DUHAUT.*



*Un des plans inclinés du siège Tacquenier. Après de la fusion des 5 carrières qui formèrent les CUP, les sièges de Saint-Roch et Emile Lenoir furent reliés aux ascenseurs du siège Tacquenier par des tunnels à double voie. Ce système de traînage mécanique atteignait alors environ 10 km, sur lesquels évoluaient un millier de wagonnets. Les wagonnets chargés montent sur la voie de gauche.* Collection Michel DUHAUT.

-une ou plusieurs lignes raccordées au "grand" chemin de fer en gare de Lessines ou Lessines-Carières.

Les voies utilisées au fond des carrières et pour les travaux de terrassements étaient généralement à l'écartement de 60 cm, parfois 75 cm, et du type portatif. Des petites plaques tournantes permettaient de répartir les wagonnets vers les différents lieux d'exploitation.

En 1886, le siège Tacquenier installa un système de traction mécanique à chaîne flottante pour tirer les wagonnets. Lors de la fusion des carrières, ce réseau atteignait +/- 10 km, sur lequel un millier de wagonnets se déplaçaient à une vitesse de 1 m/sec. Il reliait les différents étages d'exploitation aux chantiers de surface à l'aide de plans inclinés.

En 1855, dès que le "grand" chemin de fer atteignit Lessines, toutes les carrières cherchèrent un moyen pour s'y raccorder. Pour celles qui étaient proches de la gare, le problème fut facilement réglé. Pour les autres, il fallut trouver des accords d'arrangement avec les autres carrières, ou établir une ligne parfois longue de plusieurs kilomètres. Cela donna naissance à des conflits aussi âpres que nombreux...

*Le système mécanique de traînage par chaînes à la Carrière Tacquenier. Le wagonnet chargé visible à l'avant-plan descend une pente. A l'endroit où il doit reprendre la remontée, la chaîne passe sous la poulie pour être mise à hauteur de la griffe d'entraînement.* Collection Michel DUHAUT.



*Le complexe de voies au pied des ascenseurs du siège Tacquenier des CUP, le 14 septembre 1953. Deux fois quatre voies amènent les wagonnets lâchés par la "chaîne" sans fin au pied des ascenseurs, lesquels comportaient quatre cages. Quatre wagonnets chargés étaient introduits simultanément dans une cage et poussaient quatre wagonnets vides se trouvant dans la cage, lesquels sortaient par l'arrière de celle-ci. Ces wagonnets vides rejoignaient les voies de circulation placées en contrebas visibles au milieu de la photo, et passaient sous les voies et le système d'entraînement par chaîne qui reprenait les wagonnets vides. Toutes les circulations entre la chaîne et les ascenseurs se faisaient par gravité; des freins de voie assuraient le ralentissement et l'arrêt des wagonnets.* Collection PFT.



*Le plan incliné de la carrière Brassart était muni de deux voies transversales. Le câble tracteur est visible entre les rails. Ce câble plat s'enroulait sur un tambour de grand diamètre de la machine motrice. Les wagonnets sont poussés sur le bac de l'ascenseur.* Collection Michel DUHAUT.



Au total, le bassin carrier possédait 6 raccordements en gare de Lessines et 3 à Lessines-Carières. Aujourd'hui, il ne subsiste plus que 2 raccordements (nous reviendrons beaucoup plus en détails sur ces raccordements dans un prochain numéro) :

- les CUP, qui génèrent un trafic très important de ballast;
- les Carrières de Porphyre de Quenast (Gralex) qui, depuis 1988, ne possède en fait plus qu'une courte voie de chargement des wagons, le ballast étant amené de la carrière par camion. Depuis quelques années, ce raccordement n'est plus utilisé.

Au fil des ans, la gare de Lessines dut subir de nombreuses modifications pour permettre d'absorber le trafic sans cesse plus grand des carrières. Le nombre de wagons traités permet de se faire une idée du trafic : 86.095 en 1908, 116.807 en 1910 et 131.274 en 1912. Il est intéressant de signaler qu'avant 1940, Lessines était la gare qui, juste après le port d'Antwerpen, expédiait le plus gros tonnage journalier, ce qui en faisait une gare de première classe.

Située sur la ligne 87 Bassilly - Lessines - (Renaix), la gare de formation de Lessines-Carières fut mise en service en 1881. Elle possédait originellement 6 voies, portées à 9 en 1920 et 13 plus tard. Elle connut également un trafic considérable. Avec le déclin des carrières après 1950, la gare perdit progressivement de son importance. Parallèlement, les installations furent simplifiées jusqu'à ne plus garder aujourd'hui que la voie principale encore utilisée pour desservir la société Dupuis à Ollignies, qui fournit des traverses en béton à la SNCB.

Il est intéressant de signaler que, après les destructions de la Première Guerre mondiale, deux projets furent envisagés. Le premier était la construction d'une vaste gare de formation à Lessines-Carières, où tout le trafic aurait été concentré. Le second prévoyait l'établissement en pleine campagne, à hauteur de Papignies, d'une nouvelle gare de formation pour, là aussi, concentrer tout le trafic. D'autres projets avortèrent également, comme celui de 1924 prévoyant la construction d'un atelier de wagons à Houraing et la construction d'une remise à locomotives à proximité de l'ancienne bifurcation de la ligne 90 avec la ligne 87 vers Renaix (une petite remise à deux voies a cependant existé durant quelques années, elle est mentionnée en 1926).



**La carrière Vandevelde possédait deux plans inclinés à chariots porteurs à voie transversale unique. Deux passerelles reliées par un système de chaîne et de poulies permettaient d'assurer la continuité de la voie en comblant le vide laissé par le chariot se trouvant en bas. Une de ces passerelles est suspendue au treuil visible à gauche.**  
*Carte postale Hanon, collection Michel DUHAUT.*



**Le concasseur de la carrière Tacquenier. Les wagonnets venant du fond de la carrière et amenés par chaîne, arrivent dans l'installation. A l'avant-plan, on voit deux wagons-bennes récupérant les déchets. Des wagons Etat Belge sont en cours de chargement.**  
*Collection Michel DUHAUT.*

↓ Vers 1905, Orenstein & Koppel à Berlin livra à Lenoir Frères deux 020 T à voie normale, pourvues de deux types de tampons pour pouvoir remorquer des berces et les wagons de l'Etat Belge. Cette photo montre "Joséphine". La seconde était baptisée "Marianne".  
*Collection Michel DUHAUT.*



## Le parc de traction

Les CUP ont possédé une vingtaine de locomotives à vapeur. Cette liste non exhaustive a été établie sur base de témoignages d'anciens ouvriers principalement et sujette à caution, la mémoire étant souvent imprécise ou incertaine après autant d'années :

a) Plusieurs 020 *Cockerill* à chaudière verticale :

- "Cécile", écartement étroit provenant de Lenoir Frères, affectée au service du fond;
- " ? " écartement standard, provenant de Saint-Roch;
- " ? " écartement standard, provenant de Saint-Roch.

Les six suivantes proviennent de la carrière Vandevelde :

- type II n° 1105 / 1881, voie métrique;
- type III n° 1980 / 1897, voie métrique;
- type III n° 3021 / 1922 "Germaine", , voie métrique
- type III n° 3191 / 1927 "Paula", , voie métrique;
- type IV n° 2032 / 1898, voie 1,435;
- type IV n° 2339 / 1902, voie 1,435.
- "Adèle" provenant de Vandevelde, affectée à Lenoir Emile, utilisée pour les manoeuvres et chauffage des tanks à goudron,

b) huit locomotives à 2 essieux (020 T) :

- "Princesse Emma", constructeur ? , provenant de Lenoir Emile ou Frères, écartement étroit puis 1,435 m, radiée peu après 1922;
- "Marthe" et "Louise", constructeur ? , provenant de Lenoir Frères, radiées après la première Guerre;
- "Marcelle" et " ? " construites par les FUF en 1912 pour Tacquenier;
- "Marianne" et "Josephine", construites par O&K vers 1905 pour Lenoir Frères;
- "Thérèse" construite en Allemagne pour Lenoir Emile, écartement étroit porté plus tard à 1,435 m.

c) cinq machines 030 T :

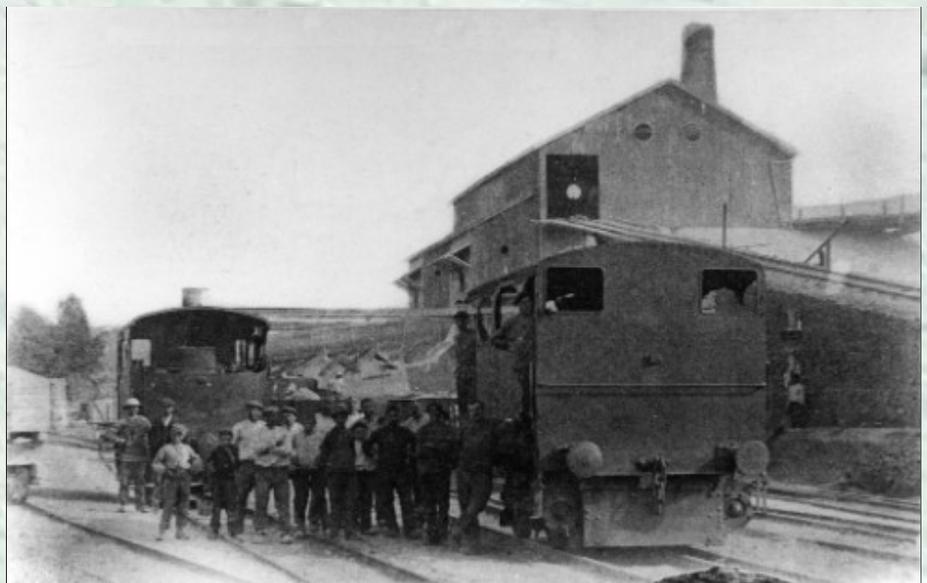
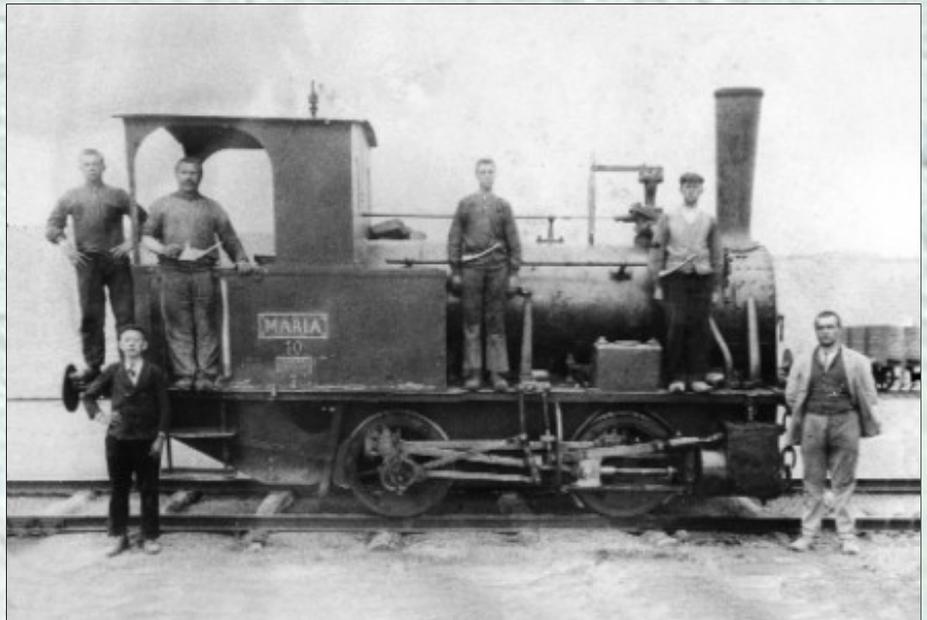
- "Victoire", "Louis Lenoir", "Emile Lenoir", construites par *Tubize* pour les CUP, masse 42,4 t;
- " ? " construction américaine, en service durant la première Guerre, cédée après au siège de Bierghes;
- "Louise", construite par *Energie* en 1946 pour les CUP (siège Lenoir Emile). Il s'agit d'une machine de conception allemande du type *KDL7* non livrée durant la seconde Guerre.

↗ Voici une autre 020 T de Tacquenier, plus petite, baptisée "Maria". Nous ignorons son constructeur. Elle n'était plus en service lors de la création CUP.

La carrière Vandevelde possédait six locomotives *Cockerill* à chaudière verticale. Voici une machine du type IV à voie normale (à droite) et une machine du type III à voie métrique (à gauche), photographiées devant le concasseur.  
CP L. Brynart, collection Michel DUHAUT.



↑ Le parc de traction des carrières était très diversifié. Voici la 020 T baptisée "Germaine", à voie normale, construite par les Forges, Usines et Fonderies d'Haine-Saint-Pierre (FUF) en 1898 pour la carrière Tacquenier. Elle porte les deux types d'attelage et de tampons. Elle n'était plus en service lors de la création des CUP. Collection Michel DUHAUT.





Parmi les locomotives Cockerill à chaudière verticale, on trouvait deux machines du type III à écartement métrique. Elles portaient les noms de "Germaine" (Cockerill 3021/1922) et "Paula" (Cockerill 3191/1927). Après la reprise de Vandevelde par les CUP en 1949, elles furent encore utilisées quelques années pour acheminer vers Deux-Acren les terres du siège Emile Lenoir, en pleine expansion à cette époque. Ces deux photos furent réalisées le 12 octobre 1951. Ci-dessus, les deux locomotives sont ensemble; ci-dessous : "Paula" fait le plein d'eau.

Photos George NEVE, collection Michel DUHAUT.





En 1955, les locomotives à vapeur furent remplacées par trois locotracteurs *Cockerill* semblables aux 91 de la SNCB (à l'époque type 230). Numérotés 2 à 4 aux CUP, ils portaient les numéros de construction 3504 à 3506

Les carrières CUP possédaient un atelier central comprenant une section locomotives et wagons, lequel était situé près de la Dendre. Il pouvait effectuer de gros travaux, comme le remplacement des bandages de roues, le retubage des chaudières, le remplacement des plaques tubulaires, etc. Lors de la suppression de la traversée à niveau de la gare de Lessines, une nouvelle remise à 3 voies fut construite en 1986-1987.

↖ **Le locotracteur n°2 manoeuvre des wagons de ballast sous les traversées de chargement aujourd'hui disparues.**

*Michel DUHAUT, 4 avril 1987.*

← **Le locotracteur n° 3 sur le passage à niveau du raccordement CUP vers la gare de Lessines le 18 août 1986.**

*Michel DUHAUT.*

↓ **Au même endroit dans les années 1960, le locotracteur 2 amène une rame vers la gare de Lessines, dont le bâtiment est visible à l'arrière. Les wagons sont chargés de moellons servant à construire des digues aux Pays-Bas.**

*Daniel THIELEMANS.*



**Le 18 août 1986, le trafic nécessitait l'engagement simultané des locotracteurs n° 2 (à gauche) et n° 3 (à droite).**  
Michel DUHAUT.

Lorsque la traction à vapeur fut abandonnée, l'entretien des locotracteurs Diesel ne s'effectua plus à l'atelier central près de la Dendre, mais bien aux ateliers du siège Lenoir Emile. L'atelier central servit encore durant de nombreuses années après la disparition de la traction vapeur.

Aujourd'hui, le réseau des CUP ne s'étend guère plus que sur 1 km.

Après 40 ans d'utilisation, les CUP décidèrent remplacer leurs trois locotracteurs. La société *Rails & Traction* de Raeren proposa de leur vendre deux anciennes locomotives de la série 80 de la SNCB, entièrement révisées et repeintes dans une magnifique livrée à fond bleu. Il s'agit des 8020 et 8034. La première, renumérotée RT.80.01, a été transférée de Raeren à Lessines les 19 et 20 décembre 2006 (voir *EN LIGNES 76* page 1 et *EN LIGNES 77* page 59). La seconde reçut un tout nouveau moteur Diesel *Caterpillar*. Numérotée RT.80.02, elle fut acheminée vers Lessines le 18 juin 2007. Toutes les deux sont munies d'un dispositif de télécommande à distance.

Mise en service dans le courant du mois de septembre, la RT 80.02 assura seule le service jusqu'à la fin du mois de décembre 2007. Depuis lors, les deux machines sont utilisées alternativement, soit avec l'équipe du matin, soit avec l'équipe de l'après-midi.  
*A suivre...*



↑ **PHOTO 83-16**

**A la fin des années 1980, les trois locotracteurs furent repeints dans une livrée entièrement jaune.**

**Le 23 mai 2005, le n°2 pénètre dans la gare de Lessines avec une rame de wagons du type Fcpps pour le transport de ballast Railpro à destination des Pays-Bas. Ces trois locomotives sont hors service depuis plusieurs mois et devraient dans le futur reprendre du service en Algérie.**  
Jean-Luc VANDERHAEGEN.

← **PHOTO 83-17**

**La locomotive n° 3 en gare de Lessines le 21 septembre 2004.**  
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



**PHOTO THEME 78** *Les CUP aujourd'hui : la RT 80.01 (ex. 8020 SNCB) manoeuvre une rame de ballast Infrabel le 16 février 2007.*

**PHOTO 83-18** *La RT 80.02 (ex. 8034) devant les trémies de chargement, le 14 octobre 2007.*

*Jean-Luc VANDERHAEGEN.*



## France

### Les voitures USI et UIC poussées vers la sortie

Elles ont dominé le parc français avant l'ère Corail, exercé un quasi monopole sur tous les grands axes, puis largement contribué aux services régionaux... et finalement capitulé le 10 décembre 2007. Ce sont les voitures à places assises des séries USI et UIC (dont 84 sont devenues des K4 à la SNCB - voir *EL 68*), qui constituaient à l'origine un parc de 1507 véhicules, dont 803 USI et 704 UIC. Une chute brutale, bien que prévisible, qui s'inscrit dans le mouvement de libération massive d'éléments Corail eux-mêmes rendus disponibles par la mise en service du TGV Est.

De fait, et plus précisément depuis l'automne 2007, la production journalière des quelque 200 survivantes était au plus bas : avec 23800 km/voitures, chiffre résultant du cumul des parcours effectués par 96 voitures assurant une moyenne quotidienne de 46 trains, le recul atteignait 40 % sur un an. Tandis que les Régions étaient touchées de façon très inégale...

Avec deux mouvements sur trois et 57 % de la production à son actif, c'est



**Un train régional au long cours : ce 27 septembre 1997, comme chaque samedi, le 77779 Lille - Reims (ici entre Laon et Reims) étalait sa cohorte de B10t USI et une A4B6u Corail. Une rame tous usages basée à Metz qui assurait le lendemain un train de permissionnaires international Lille - Wittlich (entre Trier et Koblenz), ainsi que le mouvement de retour le vendredi.**  
Gilbert LAURENT.

la Région Rhône-Alpes qui se taillait la part du lion, avec pour résultat une présence soutenue autour de Chambéry et plus particulièrement en direction d'Annecy, Bourg-St.Maurice et Modane. Loin derrière, la Région Centre alignait 30 voitures assurant une moyenne de 11 trains circulant sur Paris - Orléans et Tours - Angers, alors que par ailleurs les Régions Alsace, Midi-Pyrénées et Auvergne, qui se partageaient 7 % des

services, n'avaient droit qu'à la portion congrue. Également concerné par cet effritement, le secteur de Lyon avait été préalablement déserté en décembre 2006, suivi en juillet 2007 par les Régions Pays de Loire (Nantes - Les Sables et Nantes - Le Croisic), Aquitaine (zones de Bordeaux et Hendaye) et Franche-Comté (axe Dijon - Besançon - Mulhouse). Conséquence de ces désertions en cascade : désormais, seule une

**Composition diversifiée (B10t et A2t2B2t3 USI, 2 B10 UIC) emmenée par une antique bicourant BB25500 pour ce 891265 Sens - Dijon vu à hauteur de la BK 220 de la ligne Paris - Dijon le 30 août 2005, soit trois mois avant le "rajeunissement" du matériel.** Gilbert LAURENT.



trentaine de B10t USI modernisées (donc en livrée grise) conservées à Chambéry afin de constituer un parc de réserve sont appelées à rouler de façon significative afin de desservir les vallées alpines lors des pointes hivernales.

De leur côté, les couchettes UIC, dont un solde de 48 exemplaires figurait à l'effectif à l'automne 2007, devraient connaître un sort identique en décembre 2008. Moyennant quoi les mouvements de pointe qui convergent vers Bourg-St.Maurice au cours du présent hiver devraient tenir lieu de baroud d'honneur à cette série qui a comporté 623 exemplaires, dont 175 Ac4Bc5x et 448 Bc9x.

Au final, voilà de quoi donner un coup de vieux aux Corail qui, bien que modernisées à des degrés divers, et après la disparition récente des voitures-lits MU et T2 (EL 81), sont en passe de devenir les voitures les plus anciennes de l'Hexagone...

Gilbert LAURENT.



### **La réseau français confronté à "l'invasion" étrangère**

→ Une TRAXX allemande MRCE louée par Euro Cargo Rail (ECR), suivie d'une Class 66 anglaise d'EWS (ECR) escalade

la rampe de 8 ‰ qui conduit à Liart, sur la rocade Aulnoye - Charleville - Thionville le 29 août 2007. Ce train de charbon vide en provenance d'Allemagne via Forbach se dirige vers Dunkerque. Cette TRAXX, construite par Bombardier en 2005, fut d'abord prise en leasing par Railion en 2006, puis passa à ECR en 2007.

Gilbert LAURENT.

↓ Immortalisée en Champagne le long du canal de l'Aisne à la Marne le 3 février 2007, la 66010 d'Euro Cargo Rail (ECR) est en tête d'un train d'eau minérale à destination de la Grande-Bretagne. Le convoi est formé à Ambérieu (au nord-est de Lyon) par regroupement de tranches en provenance d'Évian (sur les rives du lac Léman) et de Riom (près de Clermont-Ferrand), et circule via Dijon, Chaumont, Reims, Amiens, Boulogne et Calais. Soit un périple de 970 km pour la première tranche et 1120 km pour la seconde, le meilleur temps étant établi sur la liaison Calais - Évian effectuée en 18 heures.

Gilbert LAURENT.



## Autriche

### Un réseau méconnu : Mixnitz - St. Erhard AG

Dans la province de Styrie, entre Graz et Bruck a.d.Mur, subsiste un petit réseau industriel à voie étroite (750 mm) reliant Mixnitz à St. Erhard.

Son origine remonte au début des années 1900. Dès 1906, on entama l'extraction de magnésite au pied du Hochlantsch à Breitenau, une montagne dont le sommet culmine à 1720 m. La magnésite est un minerai entrant dans la composition des revêtement réfractaires des hauts fourneaux et fours d'aciéries. L'Autriche est parmi les plus gros producteurs au monde.

Le minerai était traité dans une usine établie à Breitenau, à proximité de Sankt-Erhard.

La production augmenta rapidement, si bien que l'évacuation des produits arriva à ses limites. C'est pour cette raison que l'on envisagea en 1910 l'idée d'établir une ligne à voie étroite. Celle-ci servirait non seulement à transporter les



marchandises, mais également les ouvriers travaillant à l'usine de Breitenau. C'est ainsi que naquit le "Lokalbahn Mixnitz - St. Erhard" (LbMStE).

Les travaux de construction ne durèrent qu'un an et le premier train put circuler le 12 septembre 1913.

La ligne, longue de 10,855 km, a un dénivelé de 173 m avec des rampes atteignant 30‰. C'est pour cette raison qu'elle fut électrifiée dès son origine, en 800 V =.

Le trafic était assuré par deux petites locomotives de 122 kW, à deux essieux, genre "boîte à sel", construites par AEG

à Berlin et numérotées E1 et E2.

Le trafic était constitué, d'une part, de trains de marchandises de produits finis entre St. Erhard et Mixnitz et, en sens inverse, de charbon pour l'usine de Breitenau et, d'autre part, d'un service voyageur. Ce dernier était assuré par deux petites voitures à deux essieux, rejointes en 1914 par deux autres un peu plus grandes. Ce parc fut renforcé en 1924 avec l'arrivée de deux autres voitures.

A l'origine, l'exploitation du réseau était assurée par la grande compagnie du *Südbahn*. A partir du 1er janvier 1924, le

**PHOTO 83-19** Le 6 août, un train chargé descend la ligne en direction de Mixnitz, tracté par la E3. La E3 et la E4 développent une puissance de 150 kW pour une masse de 30 t. Michel HANSENS.



**PHOTO 83-20** Arrivée d'un train vide au terminus de la ligne à St. Ehard, remorqué par le E4. Le fourgon accouplé en queue de la rame à déraillé dans les aiguillages, mais il sera très rapidement remis sur rail ! A gauche l'usine de traitement du minerai.

Südbahn fut incorporé dans le BBÖ (Bundesbahnen Österreich), mais pour seulement trois années. Le 1er janvier 1927, le réseau fut en effet repris par la Steirermakischen Landesbahn (St.LB). C'est actuellement toujours cette société qui assure sa gestion, tandis que le propriétaire n'a pas changé depuis sa création : le Veitscher Magnesitwerke AG.

Deux nouvelles locomotives à bogies (Bo'Bo') construites par ÖAM (Österreichisch-Alpine Montangesellschaft) et BBC furent acquises en 1957 (E3) et 1963 (E4).

Le trafic voyageurs fut supprimé le 31 juillet 1966.

Aujourd'hui, ce petit réseau tout mignon à miraculeusement survécu. Les quatre locomotives sont toujours en état de marche. Le trafic est généralement assurées par les E3 et E4.

**PHOTO 83-21** → La E4 manoeuvre à Mixnitz, en bordure de la ligne (Wien) - Bruck a.d. Mur - Graz. Une automotrice de la série 4010 passe en direction de Graz, avec la voiture-pilote 6010 022-9 en tête.

**PHOTO 83-22** ↓ Toujours la E4, photographiée non loin du terminus de la ligne à Mixnitz. On remarquera les poteaux en bois.

Photos : Michel HANSENS, 6 août 2007.





**PHOTO83-23** La société Eichholz Verkehr und Logistick possède 10 "gros nez" danois de la série MY des DSB (MY 1125, 1127, 1131, 1138, 1142, 1143, 1147, 1149, 1151 et 1155). Progressivement, toutes les machines sont repeintes dans des livrées historiques. Dans notre EN LIGNES 81 page 5, nous avons montré la MY 1147 revêtue de la livrée de démonstration de General Motors. Plus récemment, la MY 1155 a reçu l'ancienne robe des Di3 norvégiennes. Le 17 août 2007, elle remorquait la MY 1148, la onzième MY acquise récemment par Eichholz, ainsi que quatre bogies et deux moteurs Diesel de rechange. Pierre HERBIET.

**Grand Nordic**

**PHOTO 83-24** La société privée suédoise "Inlandsbanan AB" possède trois MX originaires des Chemins de fer danois. Acquisées en septembre 2004, elles sont numérotées TMX 1013, 1014 et 1015. Les TMX 1013 et 1015 ont été peintes dans la décoration du "Grand Nordic", et utilisées pour la remorque de trains charters au départ d'Östersund vers Gällivare et Mora. Le 9 juillet 2007, la TMX 1016 évoluait sur la plaque tournante du dépôt de Östersund. Michel HANSENS.





**PHOTO 83-25** Ofofbanen AS (OBAS) fut la première société privée active en Norvège (voir EL 59 pages 20-21). Elle possède entre autres, quatre gros-nez norvégiens, les Di3-621, 623, 629 et 632 ex-NSB (plus la Di3. 603 pour pièces). Le 6 juillet 2007, passage à Strindmoen des Di3.623 + 629 remorquant une rame de grumes vides en provenance de la papeterie de Skogn et se dirigeant vers la gare de Formofoss (ligne Trondheim - Bodo) où elle sera chargée.  
Michel HANSENS.

**PHOTO 83-26** Ofofbanen possède également sept locomotives électriques de la série EL 13 des Chemins de fer norvégiens (NSB). Ces machines furent construites par Thune et NEBB à 37 exemplaires entre 1957 et 1966 (NSB EL 13.2121 à 2144 et 2151 à 2163). Leur puissance est de 2650 kW, pour une vitesse maximale de 100 km/h et une masse totale de 72 t. Le 5 juillet 2007, passage à Oppdal de la EL 13.2124 remorquant un train complet d'autos en provenance de Trondheim vers Oslo. Cette locomotive fut acquise par le Ofofbanen en 2003.  
Michel HANSENS.



## Pays-Bas

● Parmi les 100 locomotives Siemens de la série 189, 26 ont été pourvues des équipements requis pour la circulation sur le réseau néerlandais classique (ATB) et sur la Betuweroute (ETCS niveau 2). Leur livrée a également été légèrement modifiée (élargissement des bandes de visibilité blanches sur les faces frontales). Nul doute qu'après les 189 de DB, des locomotives type ES64F4 de Dispolok et d'opérateurs privés, identiques aux 189, seront également modifiées. Bombardier ne compte bien sur pas rester sur le côté et sa Traxx (série 186) est en cours d'homologation pour la circulation sur la Betuweroute.

Outre la traction des trains de fret entre Rotterdam et Duisburg, les 189 de la DB vont progressivement remplacer les locomotives diesel série 232 et les électriques série 1600 sur le réseau classique des Pays-Bas. A partir de février 2008, les 189 devraient même prendre en charge les trains de voyageurs de DB Autozug circulant depuis décembre (Amsterdam - Basel - Zürich, Amsterdam - Salzburg - Wien, Amsterdam - München, Amsterdam - Berlin - Dresden - Praag, Amsterdam - Kopenhagen, Amsterdam - Milano et Amsterdam - Warszawa - Minsk - Moscou). Les 1600 ainsi libé-



**PHOTO 83-27** Le 5 octobre 2007, passage à Barneveld-Nord d'un train IC Amsterdam - Deventer encadré par les 1714 et 1749. Philippe DE GIETER.

rées seront alors vendues à NS-Reizigers ou elles renforceront l'effectif des 1800, de manière à faire face à l'augmentation du nombre de trains assurés en rame tractée.

● Pour faire face à une hausse constante du nombre de voyageurs (+12% sur les 2 dernières années), les NS ont commandé pour 700 millions d'euros de nouveau matériel (automotrices à deux niveaux et Sprinter). Pour remédier à court terme aux problèmes de capacité, NS-Reizigers engage depuis décembre

2006, sur la relation 1500 Amsterdam - Amersfoort - Deventer, une série de 50 voitures InterRegio des types Bm 234/235 et Am 203, prises en leasing auprès de la Deutsche Bahn et dénommées ICL dans le jargon NS. Elles circulent en rames encadrées par deux locomotives des séries 1700 et 1800. Pas moins de 104 voitures supplémentaires, cette fois du type Intercity, viennent progressivement les rejoindre depuis septembre et seront utilisées sur les relations Amsterdam - Amersfoort - Deventer et Arnhem - Utrecht - Den Haag.

### Connexion : les Proto en service

Depuis le 23 septembre 2007 - soit 20 mois après la commande, ce qui est un délai de mise au point très court pour du matériel d'un nouveau type - Connexion engage ses automotrices "Protos" (voir EN LIGNES 81 page 35) entre Amersfoort et Ede-Wageningen (Valleilijn). Connexion exploite cette relation depuis décembre 2006 pour le compte de la Province de Gelderland. Ces cinq automotrices, numérotées 5031 à 5035, ont été livrées entre le 26 juillet et le 25 novembre 2007 par Fahrzeugtechnik Dessau (une filiale de la société russe Transmasholding située en Allemagne) et remplacent les automotrices Plan V 836 à 840 qui étaient prises en location auprès de NS Financial Services.



**PHOTO 83-28** La "Proto" 5032 de Connexion assurant un train Amersfoort - Ede-Wageningen arrive à Barneveld-Nord le 5 octobre 2007. Philippe DE GIETER.

## Russie

### Les nouvelles locomotives arrivent

Comme mentionné dans nos précédents numéros, les Chemins de fer russes (RZD) élaborent un vaste programme de construction de nouvelles locomotives de tous types afin de renouveler leur parc de traction vieillissant. Plus de 8000 locomotives Diesel et 7500 locomotives électriques seront construites dans les prochaines années (voir *EN LIGNES 75* page 27). En 2008, pas moins de 500 machines seront mises en service. Rien que pour la période 2008 à 2011, les Chemins de fer russes investiront 10,5 milliards d'euros, et ce uniquement pour du matériel roulant ! Ce chiffre colossal comprend également une commande de plus de 40.000 wagons chez *Uralvagonzavod* à Nizhny Tagil pour un montant de € 1,93 milliard. Nous avons déjà présenté quelques unes d'entre elles, en voici quelques autres, qui viendront renouveler la flotte des Chemins de fer russes.

**EP200** : ces machines électriques 25 kV ont la particularité de disposer de deux bogies comportant chacun deux groupes de deux essieux (Bo'Bo' Bo'Bo'). Avec leur grande puissance - 8000 kW -, elles remorqueront des trains de voyageurs à 200 km/h (voir même 250). Leur masse totale s'élève à 180 t.



La première EP200 à sa sortie de construction. Photo : Transmasholding.

**EP1M** : dérivées des EP1 (voir *EN LIGNES 70* page 16), les Bo'Bo'Bo' des types EP1M et EP1P sont spécialement adaptées pour remorquer des trains de voyageurs lourds jusqu'à 24 voitures sur de longues distances, ainsi que des trains de marchandises légers. Les EP1P seront affectées dans l'est de la Sibérie où elles seront engagées vers Primorskaya, en bordure de la mer du Japon. Cette ligne est établie dans une région très humide po-

sant de gros problèmes d'adhérence. De plus, elle présente des rampes très raides. Les EP1M et EP1P sont construites par Novo-



La EP1M 383 à Novochoerkassk. Photo : Novochoerkasky.

**2TE25A** : il s'agit d'une grosse locomotive Diesel double (Co'Co' + Co'Co') de 2 x 2500 kW, d'une masse totale de 288 t (2 x 144 t), pouvant circuler à 120 km/h. La transmission est électrique avec moteurs de traction asynchrones. Elle est destinée au trafic marchandises sur les lignes aux conditions climatiques extrêmes.



La 2TE25A-001 à sa sortie d'usine à Briansk. Les 2TE25A sont baptisées "Vityas" (Chevalier). Photo Briansk.

**2ES6** : faisant suite à la construction en 2007 d'une locomotive prototype, les RZD ont commandé le 25 juillet 2007 une série de 25 unités. Il s'agit de locomotives doubles Bo'Bo' + Bo'Bo', 3.000 V continu destinées au trafic marchandises. Elles seront construites par *Uralsky zavod Zheleznodorozhnogo Mashinostroenia* (UZZhM), et livrées de 2008 à 2009.



La 2ES6-001 fut présentée à une exposition de matériel moderne à Moskwa-Riszskaya le 31 juillet 2000. Ph. D.G.

**E5K** : ces locomotives 25 kV à une seule caisse (Bo'Bo') dérivent des locomotives doubles du type 2ES5K (voir *EN LIGNES 75* page 27). Construites par *Novochoerkassk* pour le compte de *Transmasholding*, elles sont destinées à prendre la relève des Co'Co' du type VL60k datant de 1957 à 1967, remorquant des trains de marchandises légers. Elles disposent d'une puissance de 3300 kW pour une masse de 100 t et une vitesse de 110 km/h. Commandées à 109 exemplaires, les 10 premières ont été mises en service fin 2007, les autres suivront jusqu'en 2011.



La Bo'Bo' E5K-001. Photo : Transmasholding.

**EP2K** : locomotives Co'Co' pour trains de voyageurs sur lignes électrifiées en 3 kV continu. Puissance 4800 kW, masse totale 135 t, vitesse maximale 160 km/h. La EP2K est construite par *Kolomensky Zavod* (Kolomna). Le développement et la production sont assurés par plus de 30 sociétés. Les deux locomotives prototypes ont été livrées en 2005 (EP2K-001) et mai 2007 (EP2K-002). Une première tranche de 103 est en cours de construction; une seconde commande de 91 unités sera livrée entre 2008 et 2011. Elles prendront la relève des Co'Co' du type ChS2 de construction tchèque (voir *EN LIGNES 80* p. 34).



La EP2K-001.200 à sa sortie de construction. Photo : Transmasholding.

## Maroc

### Bientôt le TGV...

Le rêve marocain devient enfin réalité. Le 22 octobre 2007, le Président français Nicolas Sarkozy et le roi Mohammed VI du Maroc ont signé un accord de principe pour la construction d'une ligne à grande vitesse (320 km/h) entre Tanger - Rabat - Casablanca.

La première section entre Tanger et Kenitra devrait être opérationnelle pour 2013. Le service sera assuré par 18

rames TGV Duplex; l'accord définitif doit être signé en 2008.

Cette ligne est le premier élément d'un vaste projet prévoyant l'établissement d'un réseau à grande vitesse de 1500 km à construire d'ici 2035. Ce réseau comprendra deux axes : Tanger - Casablanca - Marrakech - Agadir et Rabat - Fez - Oujda. Les temps de parcours seront considérablement réduits : Tanger - Rabat en 1h20 au lieu de 4h45; Tanger - Casablanca en 2h10 au lieu de 5h00; Casablanca - Marrakech en 1h15 au lieu de 3h30.

Le Maroc, après avoir été le premier pays d'Afrique à circuler à 160 km/h à partir du milieu des années 1980, sera

aussi le premier à développer un réseau de lignes à grande vitesse.

### ... et des PRIMA

Parallèlement à la construction du TGV, Alstom a reçu le 23 octobre 2007 une commande ferme pour la fourniture aux Chemins de fer marocains (ONCF) de 20 locomotives du type PRIMA de 6000 kW, d'une valeur de € 74 millions. Elles seront utilisées non seulement en trafic voyageurs, mais également marchandises. Alstom assurera leur maintenance durant 2 ans, jusqu'en 2010.

## Allemagne

### Une vie mouvementée

Les locomotives ont parfois une carrière surprenante, comme ici la V200 053 puis 220 053 de la DB. Mise en service en 1957 et réformée le 27 janvier 1983, elle reprit du service en Suisse aux CFF en 1986, sous le numéro Am 4/4 18466. Radiée une deuxième fois le 30 novembre 1996, elle fut sauvagée en 1997 par le *Gesellschaft zur Erhaltung von Schienenfahrzeugen* e.V. (GES). En 1999, elle fut revendue au *Elbe-Weser Verkehrsbetriebe* (EVB) où elle fut renumérotée 288, puis 417.01 à partir de 2002. En juin 2007, elle changea à nouveau de propriétaire, le *Brothalschmalspureisenbahn Betriebs-GmbH* (BEG), où elle a retrouvé son numéro d'origine !



**PHOTO 83-29** La 220 053 du BEG en tête d'un train d'aluminium à Köln-Gremberg. Walter PINET, 17 août 2007.



### Une Traxx pour NIAG et des Fals B-Cargo

Six locomotives basées sur la 145 DB ont été livrées en 2000 à *Lokoop*, une joint-venture du *SOB* et du *MThB*, et classées dans la série Re 486. La faillite du *MThB* en 2002 entraîna celle de sa filiale, et les Re 486 furent vendues aux CFF où elles furent renumérotées dans la série Re 481. La 481 004-0 (ex. 486 654-7) fut alors louée par les CFF au *RAG*, où elle porta le numéro 207. Le 1er août 2005, la société de leasing *MRCE* racheta les six Re 486 et reprit à son compte le contrat de location avec le *RAG*. Depuis avril 2007, après une révision et un changement de livrée, l'ex 486 654-7 circule pour *NIAG* sous le numéro 14.

**PHOTO 83-30** La locomotive 14 du NIAG en tête d'un train de charbon vide circulant entre Heilbronn et Orsay. On remarquera la rame composée de wagons du type Fals loués à B-Cargo. Köln-Gremberg, 17 août 2007. Walter PINET.

## TELEX.....

### NORVEGE

● En vue de remplacer les 6 Class 66 louées chez *CB Rail* depuis 2003 (voir *EL 60* p. 20) et utilisées entre Trondheim et Bodo, *CargoNet*, la division fret des Chemins de fer norvégiens, va louer chez *Allco Rail Europe* à partir du mois de février 2008 une locomotive Diesel *Vossloh* du type EURO 4000 de 3178 kW. *CargoNet* n'est en effet pas satisfait des Class 66 qui sont notamment trop peu puissantes.



**EURO 4000** (voir *EL 71* p. 65)

● *Angel Trains* a commandé chez *Vossloh* 18 locomotives Diesel du type Euro 4000, + 12 en option. De son côté, la société australienne de leasing *Alco Rail Europe* a commandé deux EURO 4000 qui seront engagées en Scandinavie (voir ci-dessus Norvège).

### POLOGNE

● L'opérateur régional *Koleje Mazowieckie Opts* (appartenant à 95 % à la province de Wojewodztwo et 5 % aux PKP) opérant dans la région de Varsovie, a passé commande le 24 juillet 2007 chez *Bombardier* de 37 voitures à deux niveaux, dont 11 avec poste de conduite. La valeur du contrat s'élève à € 55 millions, pour une livraison prévue en 2008. Onze rames seront constituées, comprenant chacune 3 voitures dont une pilote. Elles circuleront dans la banlieue de Varsovie, en remplacement des 20 automotrices EN 57 louées aux PKP. Les voitures seront fort semblables à celles des CFL, avec air conditionné, plancher surbaissé, écrans d'informations, espaces multifonctionnels, facilités pour les personnes à mobilité réduite. La traction de ces trains n'est pas encore bien définie, *Koleje Mazowieckie* envisage d'acquies des locomotives d'occasion.



Vue d'artiste des nouvelles voitures à 2 niveaux pour le *Koleje Mazowieckie*.

### ALLEMAGNE

● La DB a commandé chez *Alstom* 25 autorails du type LINT. Numérotés dans la série 648.3, ils seront engagés dans le courant de 2009 dans la région du Schleswig-Holstein.

● Le 7 novembre 2007, en application du règlement CE sur les concentrations, la Commission européenne a autorisé le projet d'acquisition d'*English Welsh & Scottish Railway Holdings (EWS)* par *Deutsche Bahn*. La décision de la Commission est subordonnée à l'engagement de la DB de réaliser les projets d'extension d'EWS et de fournir un accès non discriminatoire à certaines activités de formation et installations d'entretien d'EWS en France. Au vu de cet engagement, la Commission est parvenue à la conclusion que l'opération envisagée n'entraverait pas de manière significative l'exercice d'une concurrence effective dans l'Espace économique européen (EEE) ou une partie substantielle de celui-ci.

### EURO CARGO RAIL

● *Euro Cargo Rail*, la filiale française d'EWS (société acquises par la DB - voir ci-dessus), va lancer de nouvelles relations de feroutage au départ des régions industrielles d'Angleterre et de l'Ecosse vers la Belgique, l'Allemagne, la France, la Suisse et l'Italie. Depuis le mois de janvier, ECR fait circuler 3 fois par semaine une relation entre Muizen et Daventry. A partir de février, ECR devrait démarrer une autre relation, 6 fois par semaine, entre Duisburg et Manchester, via la Belgique. Au mois de mars, Milano sera relié 5 fois par semaine à Manchester. Toutes ces relations circuleront via le tunnel sous la Manche, qui verra ainsi son trafic fret dynamisé. *Eurotunnel* a diminué le péage par train de 6000 à 3000 livres Sterling. Il faut dire que le trafic fret annuel à travers le tunnel sous la Manche, qui atteignait 3 millions de tonnes il y a dix ans, est tombé à 1 million de tonnes.

### VOITH

● *Voith* a décroché ses premières commandes pour sa locomotive à transmission hydraulique "MAXIMA 4000" (voir *EL 76* p. 29). Le contrat porte sur 15 MAXIMA 3000 et 40 MAXIMA 4000 pour la société de leasing *Ox-traction*. En outre, une MAXIMA 4000 devrait prochainement entamer des essais d'homologation en Belgique et aux Pays-Bas.

### FRANCE - ROUMANIE

● Après avoir vendu des BB 25500, la SNCF a cette fois vendu les BB 25204, 25232 et 25109 en Roumanie.

### BULGARIE

● Les premières automotrices électriques 25 kV du type *Talent* commandées par les Chemins de fer Bulgares (BDZ) chez *Siemens* sont en cours de livraison. Le contrat porte sur 10 rames quadruples et 15 rames triples. Toutes ont une puissance de 1300 kW et peuvent atteindre 140 km/h.



Le 19-11-2007, présentation par *Siemens* de l'automotrice 30-003 des BDZ au circuit d'essai de *Wegberg-Wildenrath* en Allemagne. *Tomas MEYER-EPPLER*.

### AUTRICHE

● En faisant la meilleure offre, soit € 398 millions, les Chemins de fer autrichiens (ÖBB), via leur division fret *Rail Cargo Austria/GySEV (RCA)*, ont remporté la course pour l'acquisition de *MAV Cargo*, la division fret des Chemins de fer hongrois.

### FRANCE

● Le 2 septembre 2007, Fret SNCF a lancé un appel d'offres pour la fourniture de 80 locomotives Diesel de ligne (dont 35 en option) de 2000 kW minimum, pouvant circuler à 120 km/h, et aptes aux réseaux français, belge, néerlandais et allemand.

● *Veolia Cargo SAS France* a commandé chez *Bombardier* 9 TRAXX + 12 en option, dont certaines aptes à circuler en Belgique.

### ANGEL TRAINS CARGO

● Le 24 septembre 2007, *Bombardier* a décroché une commande de 60 TRAXX pour *Angel Trains Cargo*. Le contrat, d'une valeur de € 230 millions, comprend des machines à courant continu (DC), alternatif (AC) et multi-système (MS). Avec cette commande, le parc d'*Angel Trains* comprendra 195 TRAXX réparties à raison de 70 AC (séries 145 et 185), 20 DC (E 483 pour circulation en Italie) et 105 MS.

### CBRAIL

● La société de leasing *CBRail* a commandé chez *Bombardier* 15 TRAXX AC et MS, dont cinq destinées au corridor Allemagne - Autriche - Bulgarie, cinq pour le corridor Allemagne - Suisse - Italie et cinq pour Allemagne - Autriche - Belgique - Pays-Bas.

## RECTIFICATIONS

EL 76 page 38 et EL 77 page 28. Il faut rectifier les dates suivantes :

- 2223 : **09-01-07** GCR
- 2249 : **05-01-07** NK

Dans EL 82 :

- renumérotation 726 : supprimer
- sortie de révision 995 : supprimer

## ENGINS RADIÉS

2305 : 05-07-05 FNND  
2554 : 13-07-07 FNND  
5308 : 12-06-07 MKM  
6306 : 09-12-07 NK

## SORTIES DE RÉVISION

989 : 20-12-07 M CR  
994 : 17-12-07 M CR  
1334 : 13-11-07 RI  
2108 : 28-11-07 GR  
2350 : 06-12-07 LT  
2366 : 24-09-07 LC  
2630 : 03-12-07 LC

2747 : 23-11-07 RG + GF  
2757 : n 12-12-07 GF  
7868 : 21-11-07 ATB-PZB  
7869 : 27-11-07 ATB-PZB  
3010 CFL : 07-12-07 RI

## MUTATIONS

355 : FHS → NK 09-12-07  
356 : FHS → NK 09-12-07  
357 : FHS → NK 09-12-07  
415 : FKR → FHS 09-12-07  
665 à 676 : NK → GCR 09-12-07  
772 à 782 : GCR → NK 09-12-07  
4108 : FHS → GCR 09-12-07  
4110 : GCR → MKM 09-12-07  
4111, 4112 : MKM → FKR 09-12-07  
4115 : MKM → FKR 09-12-07  
4116 : GCR → FHS 09-12-07  
4121, 4122 : MKM → FKR 09-12-07  
4124 à 4128 : MKM → FKR 09-12-07  
4154 : FKR → MKM 09-12-07  
4157 à 4165 : FKR → MKM 09-12-07  
6236 : FKR → FNND (I) 09-12-07  
6306 : NK → PATRI 09-12-07

7734 : NK → FNND 09-12-07  
7770 : FKR → NK 09-12-07  
7823 : FKR → GCR 09-12-07  
7832, 7833 : FKR → FNND 09-12-07  
8235 : NK → FNND 26-12-07  
8237 : FNND → NK 26-12-07  
8248 : NK → FNND 09-12-07  
8257 : NK → FNND 26-12-07  
8258 : FNND → NK 09-12-07  
8259 : FNND → NK 26-12-07  
8261 : FSR → NK 09-12-07  
8269 : FSR → NK 09-12-07

## SORTIES DE PARC

7349 : GCR 26-12-07

## RENUMÉROTATIONS

720 → 989 : 20-12-07  
725 → 994 : 17-12-07

## ABRÉVIATIONS

ATB-PZB : équipement pour la circulation sur les réseaux néerlandais et allemand

CFL : Ch. de Fer Luxembourgeois  
FAZ : Atelier Central Salzinnes  
FHS : Hasselt  
FKR : Merelbeke  
FM : Atelier Central Mechelen  
FNND : Antwerpen-Noord  
FSD : Oostende  
FSR : Schaerbeek  
GCR : Charleroi-Sud  
GF : attelage automatique GF  
GR : grande révision  
I / INF : INFRABEL  
IFB : Inter-Ferry-Boats  
It : Italie  
LC : révision confort  
LT : révision technique1  
M CR : modernisation City Rail  
MKM : Stockem  
MUX : multiplexage  
NK : Kinkempois  
PATRI : Patrimoine historique SNCB  
RI : révision intermédiaire  
RG : révision générale

## Locomotives électriques

### série 11

● Etant donné que l'homologation des locomotives TRAXX n'est toujours pas achevée en Belgique pour ce qui concerne le trafic voyageurs (en effet, les TRAXX sont déjà autorisées en trafic marchandises, même si la SNCB ne s'en sert pas....), les 11 continuent provisoirement depuis le 9 décembre 2007 à assurer la traction des IC "B" Bruxelles Midi - Amsterdam Centraal. En outre, depuis le changement d'horaire, ces trains circulent sous des numéros de trains dans la tranche 9200 au lieu de la tranche 600 attribuée auparavant. La tranche 9200 est une série de numéros normalement dédiée aux trains à grande vitesse (9000 = Eurostar Paris - London, 9100 = Eurostar Bruxelles - London, 9300 et

9400 = Thalys, 9800 = TGV Bruxelles Midi - France hors Paris). Cette renumérotation est réalisée dans la perspective, encore lointaine, de la circulation des trains Benelux par L4 et HSL-Zuid qui est prévue, actuellement, pour octobre 2008.

### série 16

● Depuis le 10 décembre 2007, le roulement des 16 s'est vu gratifier d'une journée supplémentaire pour la remorque d'un second train P entre Welkenraedt et Bruxelles-Midi. Voici le nouveau roulement :

**D991** 7402 Welkenraedt - Bruxelles-Midi

8002 Schaerbeek - Oostende

**D992** 7009 Oostende - Schaerbeek

8402 Bruxelles-Midi - Welkenraedt

**D993** 7003 Oostende - Schaerbeek

8005 Schaerbeek - Oostende

**D994** 7400 Welkenraedt - Bruxelles-Midi

8400 Bruxelles-Midi - Welkenraedt

### série 27

● La SNCB a décidé de modifier toutes les locomotives de la série 27 pour la marche en multiplexage (MUX). Initialement, seules les 2721 à 2760 devaient être pourvues de cet équipement. Les 2701 à 2720 seront modifiées d'ici la fin de 2008. Pour plus de détails sur le système MUX, voir *EN LIGNES* 75 page 33.

● Comme programmé, les 27 avec attelage automatique GF ont été engagées le 9 décembre 2007 sur les IC E Tongeren - Knokke/Blankenberge (Liège/Genk - Knokke/Blankenberge les samedis et dimanches), avec accouplement ou découplage des deux rames à Brugge (le week-end à Brugge et Landen). Elles tournent dans le nouveau graphique ML comportant 12 journées (ML01 à 12). Au 9 décembre, seules 6 rames de cinq voitures M6 couplées à une HLE 27 à attelage GF étaient en service. Les six autres services du diagramme ML étaient toujours assurés en automotrices. Leur mise en service s'est toutefois révélée tellement laborieuse que des retards supérieurs à 30 minutes ont été légion. Au vu de la persistance des retards, la SNCB a décidé de suspendre provisoirement les accouplements/découplages prévus. De ce fait, des rames non scindées assurent l'entièreté de la relation en semaine entre Tongeren et Knokke, une automotrice assurant la navette entre Brugge et

**PHOTO 83-32** Le 14 octobre 2007, la 20 devant remorquer l'EC 97 "Iris" Bruxelles - Interlaken est tombée une fois de plus en panne. C'est la 1341 qui fut appelée à la remplacer, ici en passage à Genval avec plus de 40 minutes de retard. Pierre HERBIET.



## ROULEMENT DES LOCOMOTIVES DE LA SÉRIE 20

Le nouveau roulement des locomotives de la série 20 comporte 19 journées, soit une de plus que le précédent service. Les quatre premières journées sont dédiées au trafic voyageurs sur la ligne du Luxembourg (assurées exclusivement par les 2001 à 2007). Les autres journées (A005 à A019) sont dédiées au trafic fret essentiellement sur l'axe Antwerpen - Montzen.

- A001** 91 ①-⑦ Bruxelles-Midi - Luxembourg (à vide Arlon)  
**47753** ①-⑤ Arlon 12.51 - Luxembourg 13.17  
**49742** ①-⑤ Luxembourg 14.30 - Stockem 15.09  
 (à vide Luxembourg)  
**96** ①-⑦ Luxembourg - Bruxelles-Midi
- A002** 97 ①-⑦ Bruxelles-Midi - Luxembourg  
**90** ①-⑦ Luxembourg - Bruxelles-Midi
- A003** 7600 ①-⑤ Jemelle - Bruxelles-Midi  
**8602** ①-⑤ Bruxelles-Midi - Jemelle  
**48644** ①-⑤ LJ 18.43 - MML 18.52
- A004** 296 ①-⑤⑦ Luxembourg - Bruxelles-Midi  
**295** ①-⑤⑦ Bruxelles-Midi - Luxembourg

Autres parcours intéressants :

- 44236** ②-⑤ Montzen 08.40 - Châtelet 11.08  
**44241** ②-⑤ Châtelet 13.00 - Montzen 15.02  
**47040** ④ Montzen 12.04 - Zeebrugge-Ramskapelle 15.41  
**49993** ④ Zeebrugge-Ramskapelle 17.51 - Montzen 22.00  
**47750** ⑥ Montzen 09.20 - Zeebrugge 12.59  
**40551** ⑥ Zeebrugge 15.49 - Montzen 19.37

### série 20

● Les 2001 à 2007 ont été équipées du Memor 2+ CFL. Depuis le 9 décembre 2007, le système est opérationnel et doit obligatoirement être activé sur le réseau luxembourgeois.



**PHOTO 83-31** Une tournée d'inspection des caténaires sur l'ensemble du réseau a été menée par la 1341 munie de pantographes adaptés pour l'occasion. La rame utilisée était formée de la voiture de mesure ES800 accouplée du côté de la 1341, et deux voitures I11 dont une pilote afin de permettre à ces parcours de circuler en réversibilité, ce qui est une première. Le 19 novembre 2007, passage à Beez d'un parcours Schaerbeek - Visé via Namur et Liège. Christian AUQUIERE.

## ROULEMENT DES LOCOMOTIVES DE LA SÉRIE 25.5

Le roulement des 25.5 a perdu une journée, passant de 4 à 3. Nous communiquons ci-après les trains de jour :

- B551** 44826 ②-⑥ Kijfhoek 08.03 - Schijnpoort 09.30  
**44805** ②④⑥ Schijnpoort 16.16 - Kijfhoek 16.44  
 (④⑥ en double avec B552)
- B552** 48808 ①③④⑤⑥ Kijfhoek 11.03 - Schijnpoort 12.35  
**44805** ③④⑥ Schijnpoort 16.16 - Kijfhoek 16.44  
 (④⑥ en double avec B551)
- B553** 40372 ②④⑥ Kijfhoek 06.02 - Schijnpoort 07.59

**PHOTO 83-99** Depuis le 9 décembre, la plupart des IC E Knokke/Blankenbergen - Tongeren (ou Genk/Liège le week-end) sont assurés par des rames réversibles composées de deux sections comportant chacune 5 voitures M6 + une 27 avec attelage GF. Passage à Zichem avec 40 minutes de retard de l'IC E 1509. Ch. DOSOGNE, 19 décembre 2007.



## série 28 - Traxx

● Les trois TRAXX louées à *Angel Trains* - les 186 123, 124 et 125 - ont été numérotées assez curieusement pour du matériel polycourant 2801 à 2803 (numérotation justifiée par le fait qu'elles ne feront que du trafic intérieur !). Depuis la mi-août 2007, elles sont toutefois autorisées à circuler sur le réseau belge, mais uniquement en trafic marchandises; cette possibilité n'a jamais été exploitée en trafic commercial. Une nouvelle campagne de tests a débuté en novembre avec la 186 124 (locomotive sortant d'usine et effectuant ses tout premiers tours de roues) pour valider des modifications diverses concernant notamment la commande de traction. Le week-end des 17 et 18 novembre, elle a procédé à des essais de compatibilité électromagnétique au Bois du Coucou. Les 22 et 23 novembre, la 186 124 remorqua plusieurs fois un train d'essai entre Tournai et Saint-Ghislain; du 3 au 7 décembre, elle fut testée entre Florenville et Bertrix.

Par ailleurs, la mise au point de l'ETCS sur la ligne 4 entre Antwerpen-Luchtbal et Noorderkempen a encore pris du retard, si bien que la mise en route de la nouvelle relation Antwerpen-Centraal - Noorderkempen est reportée à avril, mai ou même décembre 2008 !

### DES TRAXX POUR B-CARGO

A la suite à son appel d'offre, *B-Cargo* a signé un contrat avec la société de leasing *Angel Trains* pour la location pour une période de 10 ans de 40 locomotives polytension du type TRAXX F140MS de *Bombardier*. La première est attendue en juillet 2008, la dernière en juillet 2009. Elles seront aptes pour la circulation sur les réseaux belge, allemand, autrichien et néerlandais (y compris la Betuwelijn). L'entretien sera assuré par la SNCB sous la supervision de *Bombardier*.



**PHOTO 83-33** La Traxx 186 124 lors des nouveaux essais de compatibilité électromagnétique au Bois du Coucou entre Silly et Ath, le 18 novembre 2007. Philippe GOUSSET.



Le 22 novembre, la 184 124 évolue en gare de Tournai afin de se mettre en tête de la rame d'essai pour réaliser plusieurs parcours vers Saint-Ghislain. Pierre HERBIET.

↓ Le 3 décembre, la 184 124 en provenance de Virton passe à la sortie de la gare de Florenville en direction de Bertrix. La rame est composée de 10 voitures des types I6 et I10, et d'une voiture de mesures française; la 1359 est accouplée en queue pour assurer les parcours de retour vers Virton. Michel HANSENS.



## ROULEMENT DES LOCOMOTIVES DE LA SÉRIE 23

Le roulement B3 comporte 13 journées voyageurs pour des locomotives de la série 23. Des 22 et 25 sont toujours susceptibles d'intervenir dans ce roulement. Il n'y a pas de service les samedis et dimanches.

<b>B370</b>	<b>7996</b> Adinkerke - Gent-St. P. à vide Gent-Zeehaven <b>69404</b> Ⓜ-Ⓜ Gent-Zeehaven 09.25 - Zeebrugge 11.40	<b>B376</b>	<b>7514</b> Tournai - Schaerbeek <b>8511</b> Schaerbeek - Tournai
<b>B371</b>	<b>7097</b> Dendermonde - Leuven <b>7079</b> Leuven - Schaerbeek <b>RE8397</b> Schaerbeek 15.42 - Leuven 17.03 <b>8397</b> Leuven - Mechelen <b>8097</b> Mechelen - Dendermonde	<b>B377</b>	<b>7010</b> Sint-Niklaas - Schaerbeek <b>8010</b> Schaerbeek - Sint-Niklaas
<b>B372</b>	<b>8066</b> Bruxelles-Midi - Gent-St. P. <b>8906</b> Gent-St. P. - Adinkerke	<b>B378</b>	<b>7021</b> Aalst - Etterbeek - (Schaerbeek) <b>8066</b> (Schaerbeek) - Bruxelles-Midi - Gent-St.P. <b>8996</b> Gent-St.P. - Adinkerke
<b>B373</b>	<b>7074</b> Aalst - Bruxelles-Midi <b>8067</b> Bruxelles-Midi - Denderleeuw <b>8955</b> Denderleeuw - Geraardsbergen (- Aalst)	<b>B379</b>	<b>7722</b> Châtelet - Schaerbeek <b>8723</b> Schaerbeek - Châtelet
<b>B374</b>	<b>7995</b> Adinkerke - Gent-St. P. <b>7075</b> Gent-St. P. - Denderleeuw (- Gent-St. P.) <b>8995</b> Gent-St. P. - Adinkerke	<b>B380</b>	<b>7282</b> Aarschot - Antwerpen-Luchtbal <b>8281</b> Antwerpen-Luchtbal - Aarschot
<b>B375</b>	<b>7741</b> Binche - Schaerbeek <b>8741</b> Schaerbeek - Binche	<b>B381</b>	<b>7283</b> Aarschot - Antwerpen-Schijnpoort <b>8280</b> Antwerpen-Schijnpoort - Aarschot (- Hasselt)
		<b>B382</b>	<b>7215</b> Hasselt - Antwerpen-Luchtbal <b>8280</b> Antwerpen-Luchtbal - Aarschot (- Hasselt)
		<b>B383</b>	<b>7092</b> Dendermonde - Bruxelles-Midi <b>8095</b> Bruxelles-Midi - Dendermonde

### *La 1601 à Aachen Hbf*

#### **PHOTO 83-34** →

Le 26 novembre 2007, dans le but de réorganiser le roulement des rames des INT 242/243 Berlin - Paris perturbé suite aux mouvements sociaux en France, une rame DB Nachtzug fut transférée à vide de Forest à Aachen Hbf par la 1601. A Aachen Hbf, la 1601 fut côtoyée par la Re 482 020-5 des Chemins de fer Fédéraux Suisses.

Philippe GOUSSET.



#### **PHOTO 83-35** ↓

Passage à Neerwinden sur la ligne 36 entre Tienen et Landen.

Christian AUQUIERE.



## Locomotives Diesel

### série 77/78

● Le mercredi 21 novembre 2007, alors qu'elle assurait, en compagnie d'une seconde 77 ATB-PZB, la traction du train 46252 Gent - Almhult (train de pièces Volvo), la 7782 est tombée en détresse, vers 11.00, entre Oldenzaal et Bad Bentheim suite à une avarie à un cardan de bogie. Comble de malchance, l'autre voie était justement hors service sur cette section suite à des travaux de renouvellement. La ligne est donc restée interceptée jusqu'à 23.00, le temps d'évacuer la 7782 vers Hengelo. Le 26 novembre, les deux bogies de la 7782 ont été échangés contre des bogies de réserve à Hengelo. La 7782 a finalement été rapatriée vers l'atelier de traction d'Anvers-Nord le 3 décembre, tractée par les 7780 et 7771.

### série 62/63

● La 6306 de Kinkempois a été cédée au Patrimoine Historique de la SNCB. Rappelons qu'elle est la dernière locomotive Diesel SNCB pourvue d'une chaudière à vapeur.

● Pour assurer les trains de secours et de services sur la L3 et la L4, la SNCB a l'intention de modifier 6 locomotives de la série 62/63 au lieu de 6 machines de la série 55.

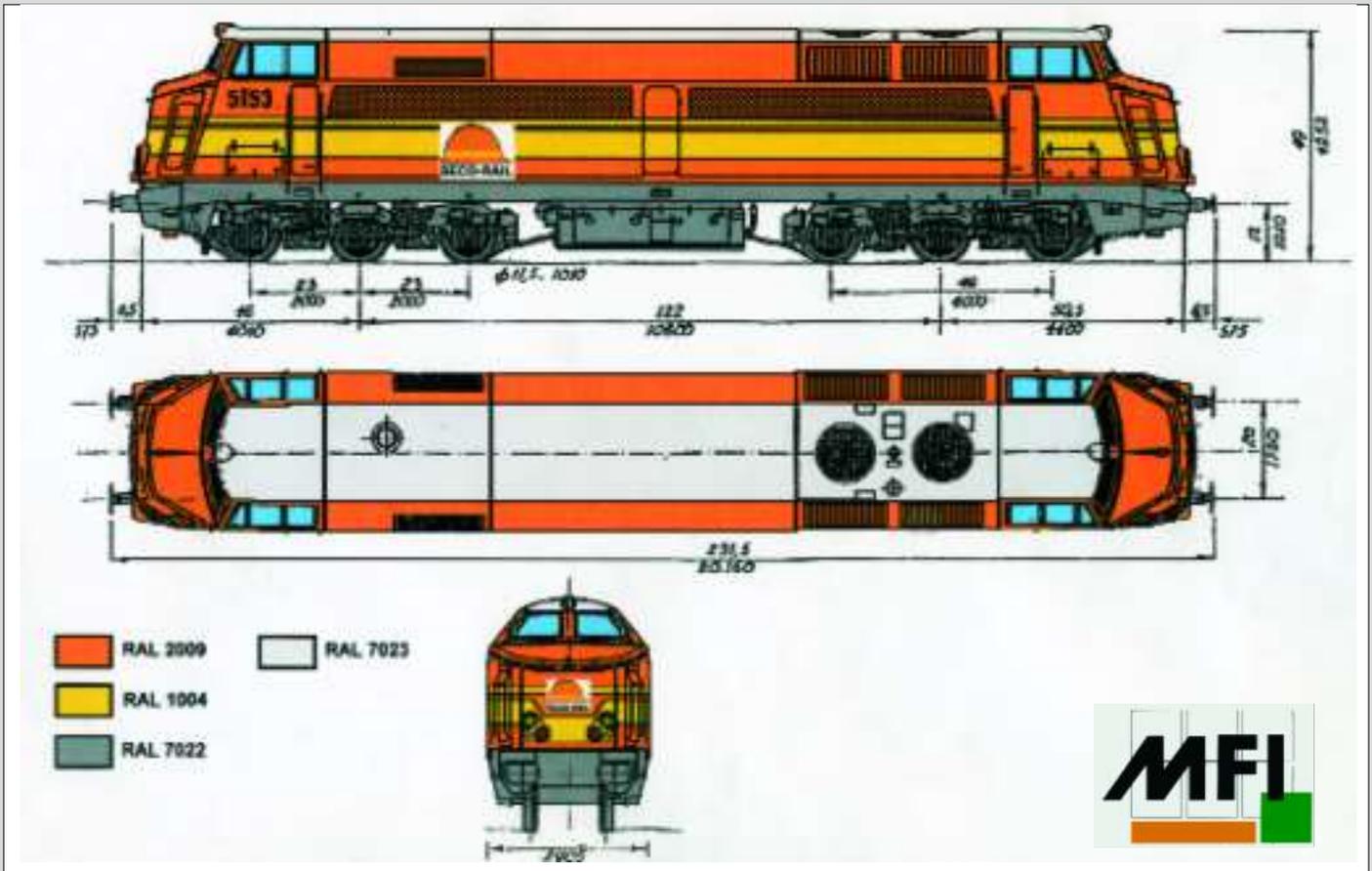
## ROULEMENT DES LOCOMOTIVES DE LA SÉRIE 77/78 ATB

Le nouveau roulement des 77/78 ATB a gagné trois journées, passant de 15 à 18, grâce à l'apport de 5 locomotives supplémentaires (les 7866 à 7870 ayant récupéré l'équipement ATB des 55 ATB - voir EN LIGNES 81 page 43). Les deux grandes nouveautés sont leur engagement jusqu'au triage de Gremberg (Köln) en triple traction avec deux 77/78 ATB encadrant une 77/78 de la sous-série 7771 à 7870, et vers Osnabrück. Voici les trains de jour (U : en unité multiple) :

<b>GN01 + 02</b>	<b>48570U</b> ①-⑦ Osnabrück 02.27 -Gent-Zeehaven 10.01 <b>48602U</b> ②-⑥ Gent-Zeehaven 11.38 - Sluiskil (NI)13.00 <b>48603</b> ②-⑥ Sluiskil (NI)14.00 - Gent-Zeehaven 15.50 <b>46254U</b> ⑥ Gent-Zeehaven 15.12 - Bad Bentheim 21.19 <b>46253U</b> ⑦ Bad Bentheim 16.18 - Gent-Zeehaven 23.01 <b>48571U</b> ①-⑤ Gent-Zeehaven 17.32 - Osnabrück 01.19
<b>GN03 + 04</b>	<b>46255U</b> ②-⑥ Bad Bentheim 00.49 - Gent-Zeehaven 06.20 <b>45602</b> ①-⑤ Gent-Zeehaven 07.22 - Sluiskil (NI) 09.06 <b>45601</b> ①-⑤ Sluiskil (NI) 09.51 - Gent-Zeehaven 11.48 <b>83634</b> ①-⑤ Gent-Zeehaven 13.45 - Sas-van-Gent 14.17 <b>45603</b> ①-⑤ Sas-van-Gent 15.00 - Gent-Zeehaven 15.43 <b>46256U</b> ①-⑤ Schijnpoot 18.30 - Bad Bentheim 00.18
<b>GN05 + 06</b>	<b>46252U</b> ②③④⑤ Gent-Zeehaven 05.17 - Bad Bentheim 11.19 <b>46259U</b> ②③④⑤ Bad Bentheim 13.19 - Gent-Zeehaven 20.26
<b>GN07 + 08</b>	<b>43568U</b> ②-⑥ Duisburg Ruhrort 04.27 - Antwerpen-Noord 10.30 <b>48569U</b> ①-⑤ Antwerpen-Noord 14.05 - Duisburg Ruhrort 20.09 <b>48556U</b> ①-⑤ Moers 21.52 - Yves-Gomezée 03.58
<b>GN09 + 10</b>	<b>48555U</b> ①-⑤ Yves-Gomezée 14.51 - Monceau 15.45/18.08 - Moers 02.57 <b>48585U</b> ⑥ Yves-Gomezée 13.51 - Maastricht 17.19 <b>48585U</b> ⑦ Venlo 14.09 - Moers 16.48
<b>GN11 + 12</b>	<b>47612U</b> ①③⑤ Hasselt 07.41 - Sloe (NI) 11.25 <b>49613U</b> ①③⑤ Sloe (NI) 12.32 - Hasselt 15.59 <b>47612U</b> ②③④⑥ Genk-Ford 17.20 - Sloe 21.25
<b>GN13 + 14</b>	<b>44600U</b> ②③④⑤ Antwerpen-Noord 09.28 - Kijfhoek 11.19 <b>41615U</b> ②③④⑤ Kijfhoek 12.10 - Antwerpen-Noord 13.26 <b>41605U</b> ⑦ Maasvlakte (NI) 10.50 - Muizen 14.35 <b>41612U</b> ①-⑤ Antwerpen-Berendrecht 15.12 - Maasvlakte (NI) 17.36
<b>GN15 + 16</b>	<b>44521U</b> ②-⑥ Antwerpen-Noord 10.19 - Montzen 13.34/35 - Welkenraedt 13.57 - Aachen Hbf 14.16/20 - Gremberg 15.40 (en triple traction) <b>44561U</b> ① Kinkempois 09.01 - Aachen West 10.39 (en triple traction) <b>44538U</b> ②③④⑤ Gremberg 17.30 - Antwerpen-Noord 22.15 (en triple traction) <b>44522U</b> ① Aachen West 14.31 - Antwerpen-Noord 17.49 (en triple traction)
<b>GN17 + 18</b>	<b>44571U</b> ②③④⑤ Kinkempois 03.10 - Gremberg 06.48 (en triple traction) <b>44238U</b> ②-⑥ Gremberg 08.20 - Kinkempois 11.49 (en triple traction) <b>44563U</b> ②-⑥ Kinkempois 14.00 - Montzen 15.00/08 - Welkenraedt 15.29 - Aachen Hbf 15.50/53 - Gremberg 17.40 (en triple traction)

*Le 14 décembre 2007, le dernier train de betteraves de la saison, le 29961 Poperinge - Kortrijk-Goederen, fut exceptionnellement tracté par les 5166 et 201.010 (5910) du Patrimoine Historique de la SNCB-Holding. A Kortrijk-Goederen, cette rame, composée de 14 wagons, fut fusionnée avec une seconde rame de 14 véhicules, le tout continuant vers Moerbeke, toujours remorqué par les engins historiques. Les deux locomotives de la série 77/78 qui devaient normalement assurer le service suivirent à vide. Passage à Wevelgem sur la ligne 69 Poperinge - Kortrijk.*  
Bruno MALFAIT.





Avant leur départ vers l'Algérie, les 5101 et 5146 vendues à MFI (Matériel Ferroviaire et Industriel S.A., société basée à Strasbourg ([www.MFI-SA.com](http://www.MFI-SA.com))) pour le compte de Seco-Rail, seront repeintes à l'atelier d'Antwerpen-Noord dans la décoration à dominante orange de Seco-Rail (livrée identique aux machines des pages 50-51), du plus bel effet. Document Seco-Rail.

**PHOTO 83-36** Les 55 ATB (5507, 5517, 5523, 5526 et 5533) ont toutes perdu leur équipement ATB-PZB90 qui leur permettait de circuler sur les réseaux néerlandais et allemand. De ce fait, l'inscription ATB + PZB90 a été supprimée. Le 5 octobre 2007, la 5517 passe à Engis en tête d'un train de traverses en béton. Pierre HERBIET.





↑ **PHOTO 83-91** Le 20 décembre 2007, passage du 44565 à Astenet sur la ligne 37.

Laurent JOSEPH.

↓ **PHOTO 83-37** En 2007, Infrabel a révisé et repeint les 6242, 6278, 6304 et 6312. Le 22 octobre 2007, sur la ligne 115 Tubize - Quenast, ici à Ripain, les 6278 et 6285 remorquent une rame de ballast vide composée de wagons spéciaux du type Faccns 9820A6 (voir EN LIGNES 59 page 35), qui ont la particularité de pouvoir décharger le ballast dans une voie voisine.

Pierre HERBIET.



**Page 36 :**

← **Le train 43568 Duisburg 05.05 - Antwerpen-Noord 09.15 (- Zeebrugge) circule 4 fois par semaine, remorqué par deux 77 ATB. Le 13 octobre 2007, il passe à Udenhout, avec en tête les 7773 et 7787.**

Michel DE ESCH.

**PHOTO 83-38** →

**La 8520 du ferrailleur Recylux (ex. Luxfer) d'Aubange a initialement été remplacée par un véhicule Chariotrac. Celui-ci s'est toutefois révélé totalement inapte pour le service à assurer. Entretemps, la 8520 fut démolie un peu prématurément en avril 2007, si bien que Recylux a dû acquérir une nouvelle locomotive, la 8232. Cette dernière est ici photographiée à Aubange le 18 octobre, jour de sa mise en service.** P. HERBIET.

**PHOTO 83-39** ↘

**Il y a quelques années, la 8502 arriva à Aubange en compagnie d'autres locomotives pour y être ferrillée. Comme Luxfer (puis Recylux) possédait deux 85 (8510 et 8520) pour assurer les manoeuvres, la 8502 ne fut pas démolie, mais préservée comme magasin de pièces. Aujourd'hui, elle est abandonnée déraillée au fond d'une voie en bordure de la ligne 165 Athus - Virton. Pour rappel, la 8502 fut réformée à Antwerpen-Noord le 1er juillet 2001.**

Pierre HERBIET, 18 octobre 2007.

**PHOTO 83-90** ↓

**Depuis le nouvel horaire du 9 décembre 2007, les trains 44513 Antwerpen-Noord 07.38 - Gremberg (Köln) 12.59 et 44565 Kinkempois 07.04 - Gremberg 11.10 sont remorqués par deux locomotives de la série 225 de Railion. Ces parcours circulent du mardi au samedi et sont tracés via Montzen, Welkenraedt et Aachen Hbf, évitant ainsi le changement de front à Aachen West. Le 20 décembre 2007, passage du 44513 à Remersdael, mené par la 225 027 qui, de retour de révision générale, a perdu sa robe beige-turquoise (voir à ce sujet EL 81 page 52).** Laurent JOSEPH.



## Automotrices

### série 800

● Après plusieurs années d'absence, les automotrices quadruples de la série 800 réapparaîtront sur la ligne du Luxembourg, mais uniquement durant les vacances scolaires. Elles assureront le train P 8605 Bruxelles-Midi 17.10 - Jemelle 18.57 (retour à vide vers Châtelet, départ de Jemelle à 19.20). Le train sera en fait formé d'une 800 et accouplée à une automotrice double classique. En dehors de la période de vacances scolaires, ce parcours est assuré par une rame de voitures M4 et locomotive série 21.

### automotrices postales

● Les automotrices postales qui se trouvaient garées à Bressoux et à Wondelgem depuis leur réforme en 2004, ont été transférées vers Kinkempois pour récupération de certains éléments avant leur démolition.

## Divers

### Séries 6400/6500 et Class 66 de Railion Nederland

Le roulement des locomotives Diesel des séries 6400/6500 et Class 66 de *Railion Nederland* n'a pas changé le 9 décembre 2007. Les 6400/6500 assurent toujours en unité multiple la traction d'un train de chaux entre Hermalle-sous-Huy et Sittard :

- 48640U** ①③⑤ Hermalle-s/H 08.12 - Sittard 10.19
- 48642U** ②④⑥ Hermalle-s/H 08.12 - Sittard 09.50
- 49667U** ①-⑥ Sittard 12.32 - Kinkempois 13.55/14.47 - Hermalle-s/H 15.12
- 48804U** ①③ Kinkempois 17.00 - Sittard 18.25
- 48644U** ⑦ Kinkempois 09.41 - Sittard 10.50
- 49663U** ⑦ Sittard 13.33 - Kinkempois 13.55

Les deux locomotives de la Class 66 assurent les trains Opel suivants :

- 47573** ②-⑥ Antwerpen-Oorderen 03.49 - Bochum 09.01
- 47558** ①-⑤ Bochum 11.30 - Antwerpen-Oorderen 16.50
- 47571** ①-⑤ Antwerpen-Oorderen 16.02 - Bochum 21.08
- 47570** ⑥ Bochum 13.00 - Antwerpen-Schijnpoort 16.59



**PHOTO 83-40** Les trois automotrices postales en provenance de Wondelgem - les 962 + 970 + 972 - sont garées dans le triage de Kinkempois.  
Pierre HERBIET, 21 novembre 2007.

### ROULEMENT DES LOCOMOTIVES DE LA SÉRIE 225 DE RAILION

Autre gros changement intervenu le 9 décembre, l'engagement des locomotives de la série 225 de *Railion* entre Antwerpen et Kinkempois vers le triage de Gremberg (Köln). Ces trains sont assurés en unité multiple. Dans le sens vers Gremberg, ces trains circulent via Montzen - Welkenraedt et Aachen Hbf, supprimant ainsi le changement de front à Aachen West.

- GS01 + 02** **44565U** ②-⑥ Kinkempois 07.04 - Montzen 08.02/09.01 - Welkenraedt 09.22 - Aachen Hbf 09.43/54 - Gremberg 11.10
- 44522U** ②-⑥ Gremberg 12.30 - Antwerpen-Noord 17.49
- 44517U** ②③④⑤ Antwerpen Noord 18.42 - Montzen 21.14/34 - Welkenraedt 21.55 - Aachen Hbf 22.16 - Gremberg 23.45.
- GS03 + 04** **44513U** ②-⑥ Antwerpen-Noord 07.38 - Montzen 13.34 - Welkenraedt 10.10 - Aachen Hbf 11.01/18 - Gremberg 12.59
- 44532U** ②③④⑤ Gremberg 15.38 - Antwerpen-Noord 21.10

### BB 467400 Fret-SNCF

Le roulement des BB 467400 de *Fret SNCF* n'a pas changé, si ce n'est l'ajout de la traction en unité multiple d'un train de céréales jusqu'à Aalst (raccordement Amylum) uniquement le dimanche : 47851 Lille Délivrance 05.41 - Aalst 07.49; au retour, 47848 Aalst 09.00 - Lille Délivrance 11.00

### Plus de 13, 20 et 3000 CFL sur la ligne 124

Avec le nouveau service du 9 décembre 2007, l'IC J 2129 Luxembourg - Bruxelles-Midi n'est plus envoyé à vide à Châtelet pour l'entretien de ses voitures. Au milieu d'après-midi, la rame effectue le trajet en sens inverse en vue d'assurer l'IC-J 2115. Ce train était remorqué par une 13 ou une 3000 CFL, ou plus rarement une 20. En conséquence, ces trois séries d'engins ne sont plus visibles en service régulier sur la ligne 124 entre Bruxelles et Charleroi.

### Une rame tractée sur la ligne 144

Depuis le 10 décembre 2007, une nouvelle relation P Gembloux ↔ Schaerbeek via Charleroi transite par la ligne 144 entre Gembloux ↔ Jemeppe-sur-Sambre. Il s'agit des trains suivants circulant du lundi au vendredi. La rame, composée de 8 voitures du type M4, est remorquée par une locomotive de la série 21) :

**RE 7723** Châtelet 04.55 - Jemeppe-s-S 05.04/07 - Gembloux 05.32.

**7723** Gembloux 05.58 - Jemeppe-S 06.18/20 - continue vers Schaerbeek via Charleroi.

**8722** Schaerbeek via Charleroi - Jemeppe-s-S 18.39/41 - Gembloux 19.01.

**ER 8722** Gembloux 19.40 - Jemeppe-s-S 20.00 - Châtelet 20.10.

RE = rame à vide pour  
ER = rame à vide du



## Voitures - wagons

### **Nouvelle commande de M6**

Nous l'annonçons dans notre précédent EN LIGNES, cette fois c'est confirmé, la SNCB a commandé chez *Bombardier/Alstom* une nouvelle tranche de 50 voitures à deux niveaux du type M6. Trente seront des voitures-pilotes Bx, certaines avec attelage automatique GF. Leur livraison interviendra dans le courant de 2009. Cela portera donc à 420 l'effectif total des M6.

### **Modifications des ranchers de wagons du type Smms**

Plusieurs dizaines de wagons des types Smms 3000G6 et Smms 3514C7 utilisés pour le transport de brames entre l'aciérie CARSID de Marcinelle et les laminoirs DUFERCO de Clabecq et de La Louvière, ont subi des modifications de leurs ranchers. Ceux-ci ont simplement été raccourcis afin de faciliter le chargement des brames. Les véhicules ainsi modifiés n'ont pas subi de changement dans leur numérotation et classement.

#### ↖ **PHOTO 83-41**

**Le wagon Smms 3514C7 UIC 35 88 470 6 002-9. Marcinelle, 22 octobre 2007.**  
*Chritian DOSOGNE.*

#### ← **PHOTO 83-42**

**Le wagon Smms 3000G6 UIC 35 88 470 4 016-1. On comparera les ranchers avec ceux non modifiés du wagon suivant. Marcinelle, 22 octobre 2007.**  
*Chritian DOSOGNE.*



### **Deux voitures SNCB à Grenoble**

**La voiture-couchettes 15 14537 (51 88 50 70537-8) et la voiture et K1 B9 n° 21123 ont quitté la gare de Merelbeke par camion le 27 juillet 2007 à destination de la région de Grenoble en France. Elles ont été érigées devant des restaurants de la chaîne Colmar. Nous avons déjà publié une photo de la voiture 14537 lors d'une escale à Tournai dans notre EN LIGNES 81 page 48. Roger CRIKELAIRE.**



## Location d'un véhicule d'entretien des caténaires

Depuis le mois d'octobre 2007, *Infrabel* a pris en location un engin d'entretien des caténaires appartenant à la société luxembourgeoise *V.I.S.* (*Vossloh Infrastructure Services*) Il a été construit en 2005 en Autriche par *Plasser & Theurer*.

*Schaerbeek, 30 octobre 2007.*  
*Christian DOSOGNE.*



## LGV 3 : un service incendie pour le tunnel de Soumagne

Pour assurer la sécurité en cas d'accident dans le tunnel de Soumagne (pour rappel situé sur la LGV 3 entre Chênée et la frontière allemande, le plus long tunnel de Belgique avec ses 6530 m), *Infrabel* a mis en place de nombreux et importants dispositifs de sécurité. Parmi ceux-ci, *Infrabel* a mis à disposition de l'*Intercommunale d'Incendie de Liège et Environs* et du *Service d'Incendie de Herve* deux camions auto-pompes «rail-route», permettant d'entrer directement au cœur du tunnel avec les équipements d'interventions nécessaires. Un troisième camion transporte des lorries sur lesquels peuvent être placés des petits conteneurs contenant du matériel d'intervention.

Les 29, 30 et 31 octobre, les trois partenaires ont mené des essais dans le tunnel de Soumagne avec les trois véhicules.



Un camion tout terrain à 8 roues motrices transporte des lorries et du matériel d'intervention. Ce matériel est déchargé à l'aide d'une grue télescopique installée sur le camion.  
Photo *Infrabel*, 31 octobre 2007.



Deux camions auto-pompes «rail-route» peuvent intervenir directement au cœur du tunnel. Ces véhicules possèdent une réserve d'air pour garantir le fonctionnement du moteur et pour l'équipe d'intervention. Photo *Infrabel*, 31 octobre 2007.

## L'autorail ES 501 incendié

Le 18 septembre 2007, l'autorail ES 501 a été victime d'un incendie à la suite de la surchauffe de son moteur Diesel, alors qu'il remorquait une bourreuse entre Mons et Ath. Immobilisé à Lens (ligne 92 Jurbise - Ath), l'intervention des pompiers de Ath a été nécessaire.

L'ES 501 est basé à la base de maintenance de la L1 au Coucou. Il est le seul autorail ES spécialement équipé pour circuler sur cette LGV.

Gwenn CORBISIER.



## **Antwerpen-Centraal : mise en service du niveau -1**

Le niveau -1 de la gare d'Antwerpen-Centraal a été mis en service avec le nouvel horaire du 9 décembre 2007. Grâce à ces 4 voies supplémentaires, la gare dispose donc désormais de 14 voies qui permettront de faciliter grandement l'absorption du trafic. Il s'agissait de la dernière phase du projet de la jonction souterraine d'Antwerpen, reliant Berchem à Luchtbal.

*L'automotrice 950 au niveau -1 de la gare d'Antwerpen-Centraal (voie 12), lors d'un parcours d'essai le 30 novembre 2007.*

*Walter PINET.*



## **Buschtunnel**

Le nouveau Buschtunnel, situé à Aachen Süd sur la ligne vers Welkenraedt, a été officiellement inauguré le vendredi 23 novembre 2007. Ce nouveau tunnel à voie unique, situé au sud du pertuis existant, mesure 711 mètres de long. L'ancien tunnel, dont l'assainissement devrait débuter au printemps 2008, a été mis hors service le dimanche 25 novembre 2007 à 7 heures du matin.

*Le 26 novembre 2007, l'automotrice 165 assurant l'IRq 5011 Liège-Guillemins - Aachen Hbf vient de déboucher du nouveau Buschtunnel. L'ancien tunnel a été mis hors service pour réfection complète.*

*Pierre HERBIET.*

## **HERGENRATH**

Situé sur la ligne 37 Liège - Aachen, le nouveau point d'arrêt de Hergenrath a été mis en service le 9 décembre 2007. Etabli à moins d'un kilomètre de la frontière, il dessert une région fortement habitée. Seul le quai se trouvant sur la voie normale vers Welkenraedt est actuellement accessible, le second ne devant l'être qu'au printemps. Cette situation ne pose toutefois pas de problèmes vu que la circulation des trains se fait temporairement à voie unique suite aux travaux du Buschtunnel.

**PHOTO 83-98** *Le 21 décembre 2007, arrêt à Hergenrath de l'IR q 5033 assuré par l'AM 159.* *Christian VANHECK.*



## Tielen à double voie

Située sur la ligne 19 à simple voie Herentals - Turnhout, la gare de Tielen s'est vue dotée depuis le 9 décembre 2007 d'une seconde voie permettant le croisement des trains. Grâce à cela, Turnhout dispose désormais de deux relations par heure contre une auparavant : un IC R Bruxelles-Midi - Turnhout et un IRg Antwerpen-Centraal - Turnhout.

## RER ligne 124

Les travaux du RER de l'axe Bruxelles - Nivelles ont débuté le 23 avril 2007 (EL 79 page 55). Ils se limitent actuellement au tronçon Waterloo - Braine l'Alleud et concernent l'élargissement de l'assiette et



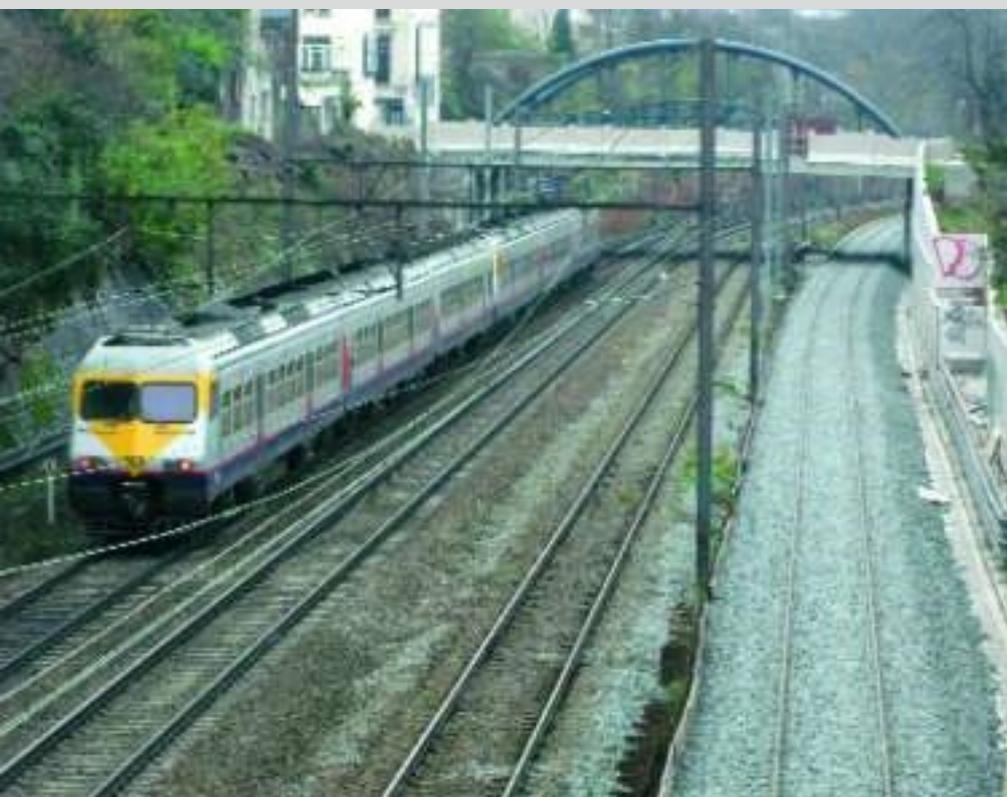
↑ Le 11 septembre passage d'un train L Leuven - Nivelles au milieu du chantier RER entre Waterloo et Braine-l'Alleud. Christian DOSOGNE.

## RER ligne 161

La 4e voie entre les gares de Bruxelles-Luxembourg et Etterbeek a été posée durant l'été. Il reste à l'électrifier et à aménager le nouveau point d'arrêt "Gerموir".



Ci-dessus : une vue d'artiste du futur point d'arrêt Gerموir. Ci-contre à gauche : le point d'arrêt Gerموir sera accessible depuis le pont. La quatrième voie est entièrement posée mais pas encore électrifiée. Le 20 novembre 2007, passage d'un IC M Dinant - Bruxelles. TUC-RAIL - Christian DOSOGNE.



## EVERGEM

Un nouveau point d'arrêt a été mis en service le 10 juin 2007 à Evergem sur la ligne 58 Gent - Eeklo. Il offre à une population nombreuse une relation rapide vers Gent. Pour plus de détails à ce sujet, voir le *EN LIGNES 81* page 52.

**Le nouveau point d'arrêt d'Evergem sur la ligne 58 que quitte le train L 763 Gent-Sint-Pieters - Eeklo.** Christian DOSOGNE.



## Ligne 26 Meiser

Dans le cadre de la construction du tunnel Josaphat devant relier Bruxelles-Schuman à Meiser, des protections anti-bruit sont en cours de réalisation entre les quais des points d'arrêt Meiser et Evère. A noter que le tunnel Josaphat se raccordera à la ligne 26 dans le tunnel du Cinquante-naire. Nous y reviendrons dans un prochain numéro.

**Le 12 novembre, arrêt d'un train L Vilvoorde - Halle au point d'arrêt de Meiser.** Christian DOSOGNE.



## VIVIER D'OIE

## DIESELLE

Bien qu'inachevée, la halte du Viviers d'Oie a été ouverte aux voyageurs le 10 décembre 2007. Située sur la ligne 26 Halle - Vilvoorde entre les points d'arrêts de Boendael et St. Job, elle fait partie du projet RER. Elle permet de desservir un quartier très dense d'Uccle, situé le long de la chaussée de Waterloo et assez éloigné du point d'arrêt de St. Job. Actuellement, seuls 100 mètres de quais sont accessibles. Les travaux seront entièrement achevés pour le printemps.

**Dès le premier jour de sa mise en service, le 10 décembre 2007, les voyageurs sont déjà présents au nouveau point d'arrêt de Vivier d'Oie. Les travaux ne seront pas terminés avant le printemps. La 947 assurant un train L Vilvoorde - Halle arrive à quai.** Christian DOSOGNE.



## Point d'arrêt de Watermael-Arcades

Le nouveau point d'arrêt de Watermael-Arcades, situé sur la ligne 26 Halle - Vilvoorde au croisement de la ligne 161 Bruxelles - Namur, aurait dû être mis en service le 10 décembre 2007. Les travaux ayant pris un retard de six mois, il faudra probablement attendre le prochain mois de juin pour l'ouverture de ce nouvel arrêt.

**Le 11 décembre 2007, un train L Vilvoorde - Halle traverse sans s'arrêter le point d'arrêt "Arcades". La seconde voie n'est pas encore posée; l'automotrice est photographiée sur le passage supérieur de la ligne 161.** Christian DOSOGNE.



## Démontage de la ligne 150

Le tronçon Anhée - Warnant - Haut-le-Wastia de la ligne 150 (Anhée - Ermeton-sur-Biert - Tamines) a été démonté durant l'automne 2007. Cette section est hors service depuis le 7 novembre 1983. De Falaën jusqu'à Maredsous, la ligne est toujours utilisée par les vélos-rails de la Molignée.

Pour mémoire, la section Ermeton-sur-Biert - Anhée fut mise en service le 15 octobre 1890 par l'Etat Belge. Jusqu'à la reprise de la ligne du Nord-Belge Dinant - Namur par l'Etat Belge, la ligne 150 drainait un trafic marchandises considérable, principalement entre le bassin industriel de Charleroi et l'axe "Athus-Meuse".

↗ **Le démontage de la ligne 150 à hauteur de la gare de Warnant côté Ermeton-sur-Biert.**

Pierre HERBIET, 13 novembre 2007.

→ **Le 12 août 1983 en gare de Warnant, quelques jours avant la mise hors service de la ligne, la 6088 de Ronet manoeuvre une rame de wagons tombereaux en "garage prolongé".**

Georgy LEJEUNE.

↓ **PHOTO 83-43**

**Le 16 décembre 1980, la 5201 de Ronet desservait la gare de Warnant. On remarquera le nombre important de wagons et leur diversité.**

Pierre HERBIET.



## Un spécial vers le camp de Brasschaat

Dans le cadre d'une "action de Noël", les cheminots d'Antwerpen ont organisé un train spécial pour aider un home (Hoveberg) de personnes handicapées. Ce train circula le 16 décembre et était accessible à tous pour un prix de € 75, qui incluait aussi un dîner gastronomique et une visite au musée de l'artillerie de Kappellen. Ce musée se trouve dans le camp militaire de Brasschaat, lequel est accessible par une ligne de plusieurs kilomètres embranchée à la gare de Kappellen sur la ligne 12 Antwerpen - Essen. Vu que cette ligne n'avait plus été parcourue depuis 2002, Infrabel et le Ministère de la défense Nationale ont organisé le 12 novembre un parcours d'essai entre Antwerpen-Centraal et le camp militaire de Brasschaat, auquel était conviée la presse. Composé des autorails 4151 et 4152 du dépôt de Hasselt, il parcourut l'embranchement militaire à une vitesse ne dépassant pas les 10 km/h vu le mauvais état de la voie... Une équipe "Télévox" (télévision de l'armée) suivait le convoi.

➤ **Les deux autorails dans le camp militaire de Brasschaat prêts pour le retour vers Antwerpen, lors du parcours d'essai du 12 novembre.** Wim DE RIDDER.

→ **Le 16 décembre, le 4153 est photographié dans le domaine militaire, à la bifurcation située à l'entrée de la base de Brasschaat. L'autorail se trouve sur la voie menant au quai de chargement des chars. La voie en arrière plan se termine à**

### London encore plus proche...

Comme prévu, c'est le 14 novembre qu'a été mise en service la CTRL 2 entre Ebbsfleet et la gare de London St.Pancras, sur fond de grève quasi générale à la SNCF (voir EL 82 pages 42 à 45).

Cette ligne nouvelle réduit de 20 minutes les relations entre les capitales belge, française et britannique, la meilleure relation Bruxelles - London étant parcourue en 1h51 ; le terminus londonien des trains est maintenant fixé à la gare St.Pancras, située au coeur de la ville, au lieu de Waterloo.

La gare, dénommée St.Pancras International, impressionne par sa somptueuse façade néo-gothique victorienne; à l'intérieur, elle présente un mélange de tradition et de modernité. On y trouve des brasseries, cafés, boutiques, un marché de produits frais et même le bar à Champagne le plus long d'Europe ! St.Pancras est desservie par sept opérateurs ferroviaires et le métro londonien;



la proximité des gares de King'Cross et Euston facilite les correspondances avec l'ensemble du réseau britannique.

L'offre de trains Eurostar n'est pas modifiée, avec 10 allers-retours en semaine et 7 le week-end. Un accroissement de 30% de la clientèle est attendu.

### Les priorités de l'Europe

L'Europe a donné la priorité au rail dans la répartition d'un budget 2007-2013 de € 5,1 milliards qui serviront à moderniser les grands corridors européens, éliminer leurs goulots d'étranglement et développer les tronçons frontaliers de ces corridors. Sont notamment concernés, les axes Berlin -Sicile avec le percement du tunnel du Brenner (63 km) (€ 460 millions) et Paris - Budapest avec le percement du tunnel du Mont Cenis (51,3 km) (€ 754 millions). Sont également bénéficiaires, les LGV Espagne - Portugal. La Belgique avait posé sa candidature pour six projets : modernisation de la ligne du Luxembourg, du

corridor fret Antwerpen - Basel/Lyon, du Rhin de d'Acier (Antwerpen - bassin de la Ruhr); l'établissement du diabolo de Zaventem; travaux sur le réseau à grande vitesse, liaison entre les deux rives de l'Escaut dans le port d'Antwerpen. Au moment de clôturer ce numéro, nous avons appris que les cinq premiers projets ont été acceptés, mais pas le dernier.

### Augmentation des tarifs

Comme chaque année au mois de février, la SNCB augmentera ses tarifs. La hausse moyenne s'élèvera à 2,29% pour les Cartes train, billets à prix plein, Go Pass et à 7,66% pour les parkings. La SNCB justifie cette hausse pour faire face à l'inflation, pour permettre d'améliorer la qualité du service (il n'aura pourtant jamais été aussi mauvais en 2007 sur le plan de la régularité des trains), l'augmentation des coûts énergétiques, de traction et de sillons.



### Un nouveau train

Depuis le début du mois d'octobre 2007, la société *Trainsport* assure un nouveau service entre Aachen West et Zeebrugge. Il s'agit d'un train d'autos neuves circulant uniquement le samedi (arrivée prévue à Zeebrugge vers 09.45, départ vers 18.15).

↓ **Le 20 octobre 2007, passage à Aardoie (ligne 73 entre Deinze et Lichtervelde) du train 29050 Aachen West - Zeebrugge assuré par Trainsport à l'aide de la Class 66 JT-5 (MRCE 653-03).**  
*Wim DE RIDDER.*



↑ **Comme annoncé dans notre précédent EN LIGNES, Crossrail (ex DLC) a pris en leasing quatre nouvelles locomotives de la Class 66 chez CB-Rail : les DE 6306 à 6309. Voici la DE 6307 garée à Antwerpen-Far-West le 28 octobre 2007.**  
*Eric PAULUS.*

**PHOTO 83-44** ↓ **Pour assurer les manoeuvres, le complexe chimique Kémira à Tertre utilise deux locotracteurs de la série 91 appartenant à IFB (Inter-Ferry-Boats) : les 9122 et 9142. Le 15 octobre, c'est le 9122 qui assurait le service. Pour rappel, ces deux machines sont utilisées par Kemira depuis août 2005 (9142) et juillet 2006 (9122).**  
*Pierre HERBIET.*





## Départ des deux 59 ex.Vennbahn de Raeren

On se souviendra que les deux 59 de la *Vennbahn* - les 5922 et 5930 - avaient été acquises par la personne privée qui, plus tard, a créé la société *Trainsport*. Après plusieurs années de garage dans l'ancien atelier de la *Vennbahn*, aujourd'hui occupé par *Rail & Tractions*, les deux locomotives ont quitté le site le 27 novembre 2007 à destination de Düren où se trouve le *Rurtalbahn* (RTB), une société partenaire de *Trainsport*.

Le transfert a été réalisé par la G2000 V201 du RTB et la Class 66 JT5 (MRCE 653-05). Deux wagons du type Fc, vides, accompagnaient le convoi comme poids frein; ils étaient toutefois absolument inefficaces pour assurer le freinage de la masse gigantesque de deux 59 ! Arrivées à Montzen, les deux 59 sont restées coincées en raison de problèmes administratifs avec l'EBA (organisme de contrôle allemand) et n'ont pu de ce fait rejoindre l'Allemagne.

**PHOTO 83-45** ↗ *Passage à Eupen vers Raeren de la G2000, des deux wagons Fc et de la Class 66.*

**PHOTO 83-46** → - **PHOTO 83-47** ↓  
*Préparation du convoi à Raeren, et départ vers Montzen.*  
Philippe GOUSSET.



## Un brin d'histoire

En complément de l'article "Un brin d'archéologie ferroviaire" paru dans le *EN LIGNES 81* à la page 63, notre lecteur Pierre De Greeuw nous a fait parvenir les documents suivants sur lesquels on peut voir deux locomotives qui étaient utilisées par les carrières du Clypot, près de Neufvilles (Hainaut).

Le premier locotracteur est un *Ruston-Hornby* qui semble avoir été adapté de la voie métrique à la voie normale.

La seconde locomotive est une LDH 252 des *Usines Métallurgiques du Hainaut* (UMH). Cette dernière a vraisemblablement assuré les transferts de wagons entre la carrière et la gare, tandis que la plus petite était affectée aux mouvements internes dans la carrière.

*=Les deux locotracteurs garés en très piteux état dans la carrière du Clypot, le 22 août 1992. En haut, gros plan sur le Ruston-Hornby; en bas, le UMH se trouve à droite, le Ruston-Hornby à gauche. Pierre DE GREEUW.*

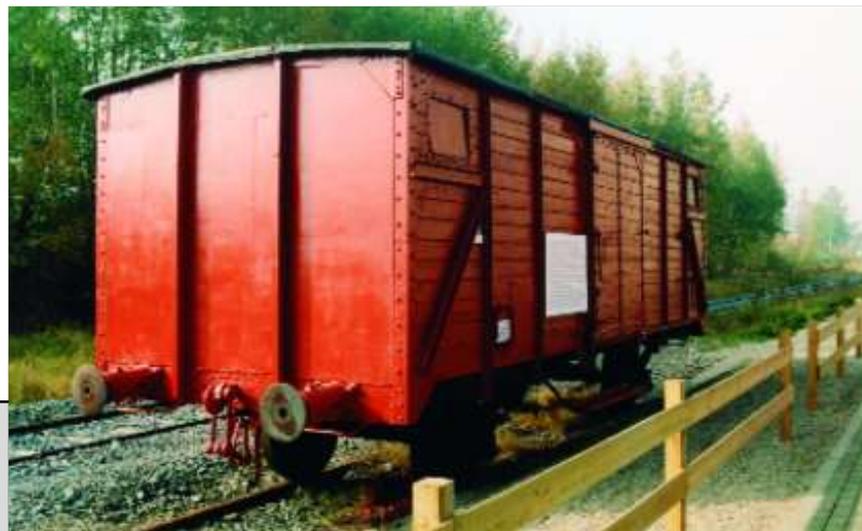


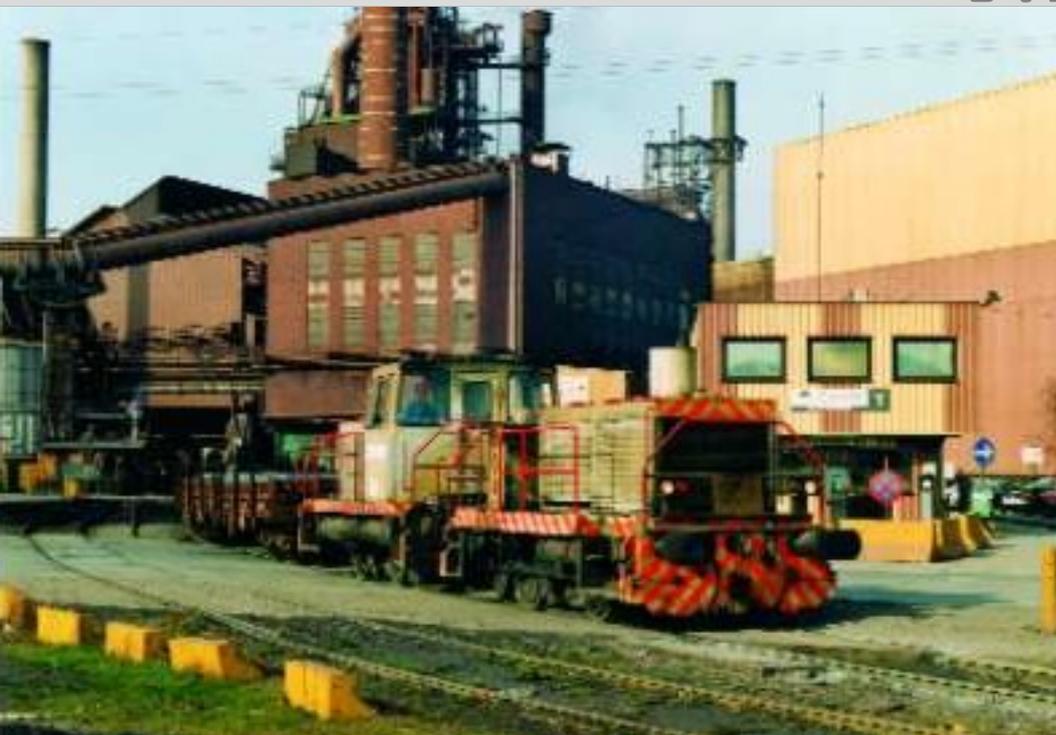
## Momignies : on se souvient

En 1942, les Forces Alliées veulent lancer un essai de débarquement. Les troupes canadiennes, qui ont hérité de la renommée de leurs combattants durant la Première Guerre mondiale, sont choisis pour cela et entraînés à outrance en Angleterre. Devenus de véritables bêtes de guerre que l'on ne domine plus, ils étaient exactement ce qu'il fallait pour réaliser ce test. Le 19 août 1942, ils débarquent sur la plage de Dieppe. En deux heures, pas moins de 910 meurent dans des combats féroces, tandis que 1500 sont fait prisonniers. C'est là qu'ils réalisèrent qu'ils seront les cobayes de la future Libération. Le 30 août 1942, les prisonniers se trouvaient en transit dans la gare de Momignies, entassés à raison de 60 à 70 par wagon à bestiaux, sans air, sans lumière, sans nourriture, sous un soleil de plomb. Après 10 heures d'attente, ils continueront leur triste voyage vers les stalags d'Allemagne. Leur passage à Momignies restera gravé dans la mémoire des habitants.

Pour commémorer cet épisode dramatique de la Seconde Guerre mondiale, un wagon et une stèle ont été installés devant la gare de Momignies et inaugurés par le Ministre de la Défense André Flahaut.

*Photos Roger CRIKELAIRE, 8 octobre 2007.*





● Depuis le 10 septembre 2007, la relation ERS (*European Rail Shuttle*) 41604/41605 Maasvlakte - Muizen - Athus est assurée par deux 77 ATB au lieu d'une 55 ATB (voir *EN LIGNES* 82 page 31).

● Le démarrage de ERS en Belgique a été reporté à plusieurs reprises, en raison du manque d'engins de traction et de personnel de conduite. De ce fait, la remorque du train ERS 41547/41546 Zeebrugge ↔ Neuss (D) est confiée le plus souvent à *Trainsport*. Ce parcours ne circule généralement que le jeudi. A partir de cette année, il circulera deux fois par semaine, normalement le mardi et le jeudi.

**PHOTO 83-48** ↑ *Un couplage formé par les machines 004 et 003 transfère une rame de brames entre l'aciérie de Marcinelle et le faisceau SNCB-Infrabel. Elles arborent l'ancienne décoration, laquelle fut appliquée à partir de 2000. Marcinelle, 3 mars 2001.* Jean-Luc VANDERHAEGEN.



Carsid a décidé de repeindre ses locotracteurs Cockerill dans une nouvelle décoration à dominante jaune.

Lors de la création d'Arcelor, les trois partenaires (Usinor, Arbed et Aceralia) décidèrent en février 2001, dans le cadre de leur réorganisation, de créer Carsid, en partenariat avec Duferco. Depuis fin 2004, Carsid est devenu un site de production à part entière du Pôle industriel de Duferco. Il alimente en brames les sites de Duferco La Louvière et de Duferco Clabecq.

**PHOTO 83-49** ↓ *Le 20 octobre 2007, le même couplage, repeint dans la nouvelle décoration, manoeuvre une rame de brames, toujours à Marcinelle.* Jean-Luc VANDERHAEGEN.



Après sa fusion avec DLC, Crossrail envisage d'acquérir "Nord Cargo", la division fret de *Ferrovial Nord Milano* (FNM). Dans ce cas, Crossrail deviendrait un acteur très important sur l'axe Benelux - Italie.





**PHOTO 83-50** Le 9 novembre 2007, la première locomotive du type DE 600 de SECO-RAIL (ex. HBNPC 40) utilisée à Momignies, manoeuvre une rame de ballast composée de tout nouveaux wagons sous le portique de chargement, situé sur l'ancienne ligne 156 Mariembourg - Chimay - Anor, près de l'ancienne gare de Momignies. Laurent JOSEPH.



## Comptoir Calcaire et Matériaux Carrière de Wallers

La seconde locomotive Diesel du type DE 600 (semblable aux BB 63000 de la SNCF) de SECO-RAIL est arrivée par camion à Momignies le 30 octobre 2007. Cette machine, construite par *Brissonneaux & Lotz*, fut mise en service aux Houillères du Bassin du Nord et du Pas-de-Calais (HBNPC) en 1959 avec le numéro 27.

Les deux 60 ex. SNCB (6019 et 6086) ont définitivement cessé de rouler. La 6086 est restée la dernière en activité jusqu'en septembre 2007. La 6019 a été racheté par le PFT en novembre 2007 et la 6086 par le CFV3V.

La première DE 600 SECO-RAIL (ex. HBNPC 40), arrivée à Momignies le 25 avril 2007, a réellement été mise en exploitation vers le mois de juillet. Vu l'absence de marche en unité multiple et leur puissance limitée (600 CV), toutes les rames doivent être scindées en deux (2 x 12 wagons). Cette situation pose des problèmes en gare d'Anor, où

**PHOTO 83-51** La G1206 SECO-RAIL n°9 est garée devant l'ancienne halle à marchandises de la gare d'Anor, qui sert de dépôt au CCM. Pierre HERBIET.

il faut recomposer les trains en effectuant des manoeuvres en voie principale. Cette nouvelle méthode d'exploitation moins souple a été voulue par SECO-RAIL.

Par ailleurs, il est déjà arrivée qu'une des 20 nouvelles G1200 de SECO-RAIL (voir *EL 82* p. 13) vienne chercher elle-même un train directement à Momignies. Les G1206 assurent l'ensemble du trafic au départ d'Anor vers toute la France.

Le locotracteur à deux essieux *Fauvet-Girel* qui assurait la manoeuvre des wagons sous les trémies de chargement a quitté Momignies le jour de l'arrivée de la seconde DE 600. Après révision, il sera réutilisé sur un autre site du groupe.

Une série de 180 nouveaux wagons de ballast construits par *Arbel Fauvet Rail* sont en cours de livraison à SECO-RAIL depuis le 22 octobre 2007. La première rame a été vue à Momignies quelques jours plus tard.





**PHOTO 83-52 ↑ - PHOTO 83-53 ↓** Le 30 octobre 2007, arrivée devant la gare de Momignies de la seconde DE 600 SECO-RAIL. Elle sera déchargée à l'aide de deux grues routières. Les Houillères du Nord et du Pas-de-Calais possédaient 109 locomotives de ce type, mises en service entre 1958 et 1963, d'une puissance de 600 CV (825 CV pour 10 machines équipées d'un moteur Diesel suralimenté).  
Pierre HERBIET.





**PHOTO 83-54** Sur cette vue, on peut voir l'ensemble des cinq locomotives de CCM : le locotracteur Fauvet-Girel, les deux BB DE 600, et les deux 60 visibles au fond de l'image à droite. Ce rassemblement n'aura duré que quelques heures, puisque le jour même, le locotracteur quitta le site. Momignies, 30 octobre 2007.

Pierre HERBIET.

**PHOTO 83-55** A Momignies, sous un ciel menaçant, la DE 600 n° 40 SECO-RAIL croise les 6019 et 6086 garées à proximité du bâtiment de la gare.

Pierre HERBIET.



## **Fermeture de la sucrerie de Brugelette**

D'années en années, le nombre de sucreries ne cesse de diminuer. Ainsi, le 26 octobre 2007, la Raffinerie Tirlémontoise a décidé de fermer son site de Brugelette au début de 2008, suite à la récente réforme du régime sucrier mis en place par la Commission européenne, forçant la Raffinerie Tirlémontoise à réduire sa capacité de 500 à 700.000 tonnes.

C'est le 1er décembre 1881 que fut créée la "Sucrerie de Brugelette". En 1929, elle fut rachetée par la Raffinerie Tirlémontoise. Annuellement, elle fabrique +/- 120.000 t de sucre cristallisé.

Chaque jour de septembre à décembre, un train de pulpes était chargé et prenait ensuite la direction du port d'Antwerpen. En général, la rame était scindée en deux parties, transférées séparément vers Lessines par une locomotive de la série 73. A Lessines, après recombinaison, le train poursuivait vers Antwerpen au crochet de deux locomotives de la série 77/78.

**PHOTO 83-56** ↗ *La sucrerie possède le locotracteur Cockerill 3521/1956. Un à un, les wagons sont placés sous les trémies de chargement. Cette machine fut successivement utilisée à Tienen, Genappe puis Brugelette. Brugelette, 7 novembre 2007.*

**PHOTO 83-57** → *Le même jour, une demi rame chargée, tractée par la 7382, quitte Brugelette à destination de la gare de Lessines.*

**PHOTO 83-58** ↓ *Le 23 octobre, la 7386 pousse des wagons vides sur le raccordement de la sucrerie. Afin d'éviter le trafic routier qui devra transporter les betteraves vers une autre sucrerie, un projet de station de chargement par train est actuellement à l'étude.*

*Photos Pierre HERBIET.*



### 7370

**Constructeur :** La Brugeoise & Nivelles, Nivelles

**Livraison à la SNCB :** 04-1974

**Numérotation :** 7370 : 04-1974

**Dépôts successifs :** Monceau : 04-1974  
Merelbeke : 1977  
Hasselt : 30-04-1994

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

**PHOTO 83-59** *Zingem, 17 février 1983.*  
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



### 7375

**Constructeur :** La Brugeoise & Nivelles

**Livraison à la SNCB :** 16-05-1974

**Numérotation :** 7375 : 16-05-1974

**Dépôts successifs :** Monceau : 16-05-1974  
Hasselt : 08-09-1985

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

**PHOTO 83-60** *Leuven, 20 juillet 1995.*  
Jean-Luc VANDERHAEGEN



### 7379

**Constructeur :** La Brugeoise & Nivelles

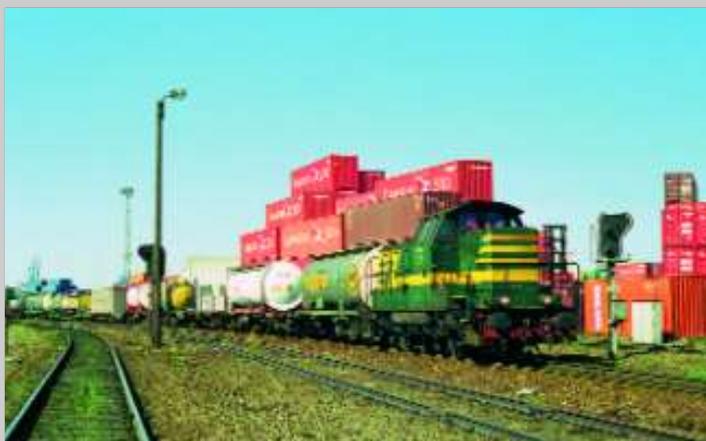
**Livraison à la SNCB :** 31-01-1977

**Numérotation :** 7379 : 31-01-1977

**Dépôts successifs :** Monceau : 31-01-1977  
Merelbeke : ?  
Antwerpen-Dam/Noord : 01-09-1995  
Hasselt : 19-01-2005  
Charleroi-Sud : 03-07-2006 (en parc)

**Mise hors exploitation :** 26-03-2006

**PHOTO 83-61** *Antwerpen-Angola, 10 avril 2000.*  
Jean-Luc VANDERHAEGEN



### 7380

**Constructeur :** La Brugeoise & Nivelles

**Livraison à la SNCB :** 10-02-1977

**Numérotation :** 7379 : 10-02-1977

**Dépôts successifs :** Monceau : 10-02-1977  
Merelbeke : 01-05-1994  
Schaerbeek : 26-03-2006

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

**PHOTO 83-62** *Antwerpen-BASF, 13 janvier 1997.*  
Alain DEFECHEREUX.



# 7385

**Constructeur :** La Brugeoise & Nivelles

**Livraison à la SNCB :** 21-03-1977

**Numérotation :** 7385 : 21-03-1977

**Dépôts successifs :** Monceau : 21-03-1977  
Kinkempois : 19-04-1977  
Antwerpen-Noord : 31-12-2002  
Charleroi-Sud : 04-09-2005

**Mise hors exploitation :** 03-01-2006

**PHOTO 83-63** *Kinkempois, 15 septembre 1992.*  
Jean-Luc VANDERHAEGEN



# 7393

**Constructeur :** La Brugeoise & Nivelles

**Livraison à la SNCB :** 16-06-1977

**Numérotation :** 7393 : 16-06-1977

**Dépôts successifs :** Monceau : 16-06-1977  
Kinkempois : 14-07-1977  
Merelbeke : 15-04-1979  
Antwerpen-Noord : 01-05-1999

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

**PHOTO 83-64** *Antwerpen-Rhodesië, 16 janvier 2001.*  
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



# 8213

**Constructeur :** Ateliers Belges Réunis

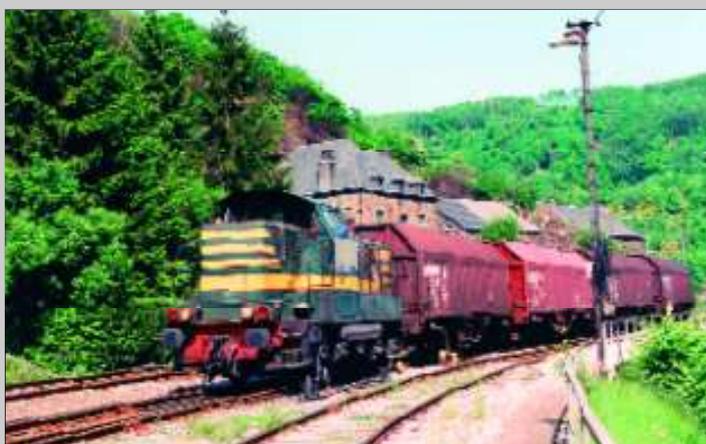
**Livraison à la SNCB :** 21-02-1966

**Numérotation :** 262.013 : 21-02-1966  
8213 : 01-01-1971

**Dépôts successifs :** Kinkempois : 21-02-1966  
Schaerbeek : 15-12-2002

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

**PHOTO 83-65** *Marchin, 20 mai 1992.*  
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



# 8222

**Constructeur :** Ateliers Belges Réunis

**Livraison à la SNCB :** 24-05-1966

**Numérotation :** 262.022 : 24-05-1966  
8222 : 01-01-1971

**Dépôts successifs :** Kinkempois : 24-05-1966  
Saint-Ghislain : 21-10-1983  
Monceau : 01-06-1992  
Kinkempois : 26-04-1994  
Schaerbeek : 15-12-2002

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

**PHOTO 83-66** *Schaerbeek-Formation, 25 janvier 2003.*  
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



## Nouvelles du matériel belge en Italie

### ATCM

A la suite du manque d'automotrices disponibles (certaines étant en révision, tandis que d'autres sont en panne), l'*Azienda Trasporti Collettivi e Mobilità* (ATCM) a loué du milieu du mois de novembre jusqu'à la fin de décembre 2007 deux automotrices ex. SNCB appartenant à l'*Azienda Trasporti Consorziati* (ATC) de Bologna : les ALe 054 201/202 (ex. 107 SNCB) et ALe 054 203/204 (ex. 077 SNCB), normalement utilisées sur la ligne Bologna - Casalecchio di Reno - Viognola (voir *EN LIGNES* 77 pages 13-14). L'ATCM les a engagées sur la ligne Modena - Sassuolo.



Ces deux photos montrent l'ALE 054 203/204 dans la gare de Sassuolo, terminus de la ligne de l'ATCM en provenance de Modena, le 3 novembre 2007. On se rappellera que ces deux automotrices furent entièrement modernisées entre 2004 et 2005 par la société *Metalmecanica Milanese* à Moretta. Depuis avril 2005, elles attendent leur mise en service sur la ligne Poromaggiore - Bologna - Vignola, la section Portomaggiore - Bologna étant en cours d'électrification. De ce fait, elles étaient disponibles pour dépanner l'ATCM.

Photos Marco CACCOZZA.





**PHOTO 83-67 ↑ - PHOTO 83-68 ↓** Le Gruppo Torinese Trasporti (GTT, ex. réseau du SATTI fusionné le 1er janvier 2003 avec l'ATM - voir EN LIGNES 56 page 27) qui exploite deux lignes électrifiées dans la banlieue de Torino (Torino Dora - Germagnano et Settimo Torinese - Pont Canavese), possède 11 anciennes automotrices de la SNCB dont 3 Budd (133, 145 et 148, numérotées au GTT 09 à 11) (voir EN LIGNES 18 pages 21 à 24 et EN LIGNES 52 pages 33 à 39). Toutes ont été repeintes dans les couleurs du GTT (EN LIGNES 52 page 39). Ci-dessus, arrivée à San Maurizio des 09 (ex. 133) et 073 (ex. 073). Ci-dessous, à Cirié, arrivée des 11 (ex. 148) et 03 (ex. 099). Curieusement, la 11 a conservé ses portes orange, comme à l'époque du SATTI. Philippe DE GIETER, 20 octobre 2007.



→\ ↘ Voici deux vues de l'ex. 9110 de la SNCB, appartenant à la société de travaux de voie Gleisfrei, garé à Varano Borghi le 9 septembre 2007. Ce loco-tracteur Cockerill avait été vendu en Italie en septembre 2005. Il s'agit de la seule ex. 91 de la SNCB se trouvant actuellement en Italie.  
Alessandro ALBE.



↓ Les ex. locomotives de la série 80 de la SNCB sont par contre très nombreuses en Italie (24 machines en 2007). Voici une 80 non identifiée garée à Laveno le 9 septembre 2007.  
Alessandro ALBE.



# Hier



154

## TAILFER

*Etablie sur la ligne 154 Namur - Dinant, la gare de Tailfer était située entre Dave-Nord et Profondeville et fut ouverte aux voyageurs en août 1886 par la compagnie du Nord-Belge.*

*A partir du 19 juillet 1964, elle ne fut plus desservie par du personnel et devint alors un simple point d'arrêt. Le bâtiment typique du Nord Belge subsista jusqu'à 1978 avant d'être rasé. Tailfer fit partie des gares et points d'arrêt supprimés avec le plan de restructuration du 2 juin 1984.*

*Aujourd'hui, plus aucun vestige n'est visible à l'emplacement de la gare. Un des points communs entre ces trois vues est la borne kilométrique 72. Sur le document du haut, elle est située à gauche de la voie et porte non pas le chiffre 72 mais 71, le chiffre 72 étant inscrit sur l'autre face de la borne.*

*La ligne Namur - Dinant fut mise en service par le Nord-Belge le 10 octobre 1882.*

↑ *Le document du haut date du début des années 1900. La ligne sera mise à double voie lors de la Première Guerre mondiale pour des raisons stratégiques. Collection Ch. DOSOGNE.*

↗ *Tailfer est devenu un simple point d'arrêt, la gare a été démolie. Le 7 mars 1982, un omnibus pour Dinant y marque l'arrêt. Pierre HERBIET.*

→ *Le site de la gare aujourd'hui, plus aucun vestige n'est visible. La ligne a été électrifiée en mai 1990. J-L VANDERHAEGEN, 30 mars 2007.*



## Aujourd'hui



**il y a 50 ans ...**



**PHOTO BD-273** Dès le début du mois de février 1958 débuta l'arrivée et le transfert du matériel roulant devant être présenté à l'Exposition Universelle de Bruxelles qui se tenait sur l'esplanade du Heysel. Tout le matériel était rassemblé dans la gare de Bruxelles-Ouest. De là, chaque jour, plusieurs engins étaient transférés dans la cour à marchandises de Jette afin d'y être chargés sur des remorques routières spéciales. Le 12 février 1958, une belle palette de locomotives, autorails et automotrice attendaient leur acheminement. Dans l'ordre, de gauche à droite : la 1050.01 ÖBB, E 50.028 DB, E 10 028 DB, 122.038 SNCB, D341-103 FS, Z 5168 SNCF, V200 049 DB, 060 DB 18 SNCF, D342.401 FS, 040 DE 591 SNCF, X 2816 SNCF, VT 11.5017 DB et l'Ae 6/6 14.427 des CFF. Photo : Bruno DEDONCKER, collection PFT©.

**PHOTO 83-69** Pendant 4 ans, un terril situé à Warquignies dans le Borinage (ligne 98 Saint-Ghislain - Pâturages - Cuesmes) fut entièrement criblé pour récupérer une grande quantité de charbon qu'il renfermait sous forme de poussier. Chaque jour ouvrable, un train de charbon était expédié de Warquignies vers la centrale électrique de Ruien, remorqué par deux locomotives de la série 60 du dépôt de Saint-Ghislain. L'itinéraire emprunté était fort original : ligne 98 Warquignies - Saint-Ghislain (aujourd'hui supprimée), lignes 78/94 Saint-Ghislain - Tournai - Leuze, ligne 86 entre Leuze et Oudenaarde (aujourd'hui fermée entre Leuze et Renaix), et ligne 85 entre Oudenaarde et Ruien (aujourd'hui également supprimée). Le 5 février 1988, ce train était tracté par les 6034 et 6048, ici en passage à Leupegem, non loin de Ruien. Les 60 de série vivaient à ce moment leurs dernières semaines. Après leur réforme (mise hors exploitation le 1er décembre 1988), les 6034 et 6048 furent vendues en Italie, où elles sont aujourd'hui toujours actives. Serge MARTIN.

**il y a 20 ans ...**



# il y a 25 ans ...



**PHOTO 83-70** Au début des années 1980, il ne subsistait plus que trois remorques à deux essieux du type 732 pour autorails (732.09, 10 et 16), affectées au dépôt de Bertrix. En service régulier, une seule était engagée les lundis matin en période scolaire pour assurer le renfort d'omnibus fréquentés par des écoliers se rendant dans leur internat : les trains 4929 Bertrix 04.36 - Libramont 04.46; 4622 Libramont 04.52 - Bertrix 06.10; 4681 Bertrix 06.27 - Dinant 07.56; 4633 Dinant 08.10 - Bertrix 09.49. La 732.16 fut réformée le 23 mars 1983, mise hors écritures le 1er mai 1983 et démolie à l'Atelier Central de Mechelen. Les deux autres survivront jusqu'à la mise en application du plan de restructuration le 2 juin 1984 (radiées le 9 novembre 1984 et mises hors écritures le 1er décembre 1984). La 732.10 fut par la suite acquise par le PFT et restaurée dans son état final. Quant à la 732.09, elle fut reconvertie en local pour les nettoyeurs à Turnhout, utilisée jusqu'en 1992. Le 7 février 1983, l'omnibus 4633 Dinant - Bertrix affronte les rigueurs hivernales entre Glaumont et Burhaimont. Il est composé des 4319 + 732.10 + 4304.

Jean-Luc VANDERHAEGEN.

## AU TEMPS DE LA VAPEUR

PHOTOS PAGES 62 et 63



**PHOTO BD-272** Le 15 mai 1955, un direct en provenance d'Herbesthal descend la ligne 37 en direction de Liège, ici à Dolhain. En tête, la 29.164 du dépôt d'Herbesthal. Cette locomotive, construite par la Canadian Locomotives Company sous le numéro 2291, fut prise en écritures au dépôt de Ronet le 24 mai 1946. Durant sa carrière, elle déménagea à six reprises : Herbesthal (septembre 1953), Bertrix (novembre 1958), Hasselt (janvier 1960), Saint-Ghislain (mai 1964), Ronet (octobre 1964) et Haine-Saint-Pierre (février 1966), où elle sera mise hors service le 4 octobre 1966 et hors écritures le 24 février 1967. Elle reprendra toutefois du service comme chaudière mobile pour le préchauffage des trains de voyageurs, sous le numéro A621/204, successivement à Kortrijk, Schaerbeek et Haine-Saint-Pierre.

Photo Bruno DEDONCKER, collection PFT.



**PHOTO BD-271** Le 12 novembre 1955, la 53.003 du dépôt de Monceau assurait la desserte des raccordements situés entre la gare de Charleroi-Sud et La Villette. A droite se trouvent les installations des ACEC (Ateliers de Construction Electriques de Charleroi) et, plus au fond, les Câbleries de Charleroi. A gauche du train, on voit successivement les deux voies de la ligne 130 bis Charleroi-Sud - Erquelinnes, les deux voies de la ligne 124A Charleroi-Sud - Luttre et les deux voies électrifiées de la ligne 124 Charleroi-Sud - Bruxelles-Midi. La 53.003 fut construite par Couillet sous le numéro 1675. Elle fut prise en écritures par l'Etat Belge le 21 octobre 1913; elle portait alors le numéro 4803 (type 23). Le 1er octobre 1931, elle devint la 5303 puis, le 1er janvier 1946, la 53.003. Elle termina sa carrière à Monceau le 28 septembre 1956.

Photo Bruno DEDONCKER, collection PFT.





# voitures jumelées 85320/85321

Parmi les nombreux types de voitures abandonnées par l'Allemagne en Belgique après la Seconde Guerre mondiale, figuraient deux voitures jumelées restées uniques en Belgique.

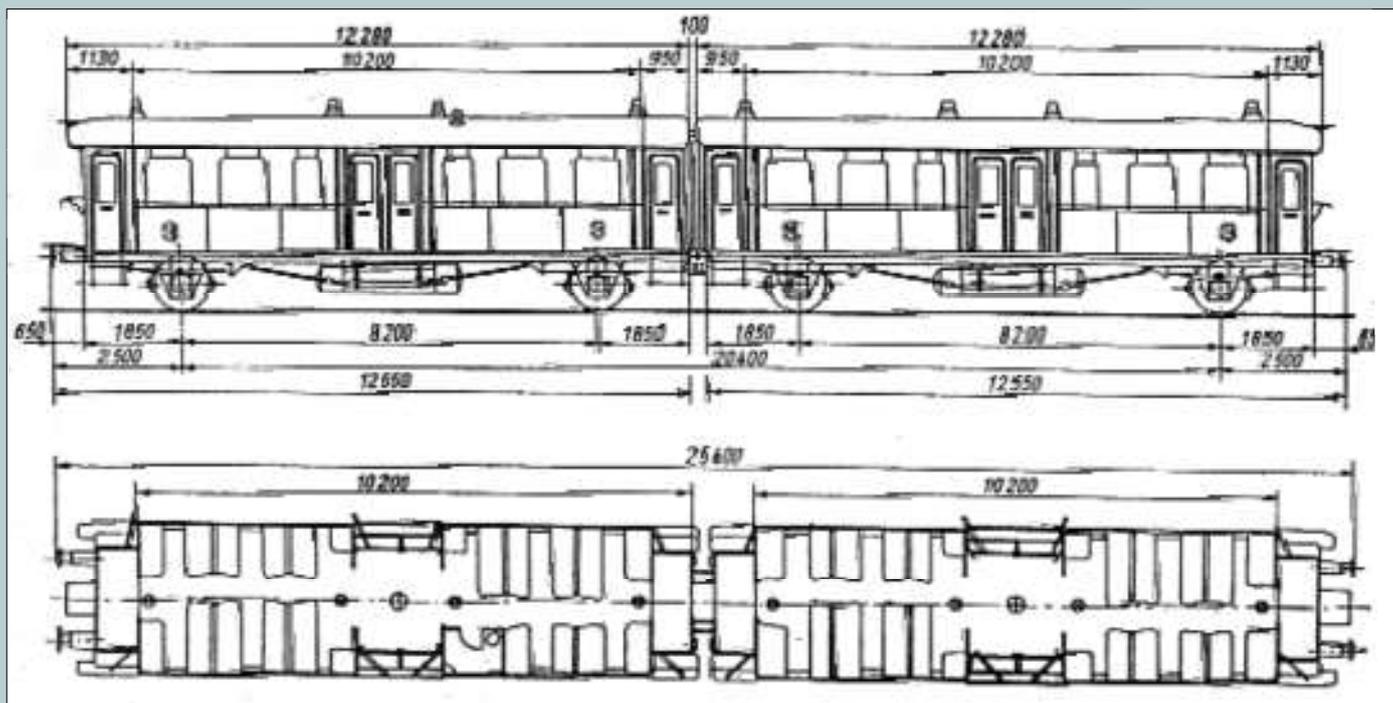
Ces voitures, construites en 1921 pour la DR et numérotées 97871 et 97872, étaient du type CiWü18a et BiWü19, respectivement de 3e (C) et de 2e (2) classe. Ces deux véhicules étaient jumelés en permanence. Entre les deux caisses, il n'y avait pas de tampon ni d'attelage à vis. Elles étaient reliées par deux barres et un soufflet d'intercirculation.

Ces deux voitures furent incorporées dans le parc de la SNCB le 23 mars 1946 et inventoriées sous les numéros 27366 et 27367. En mai 1950, elles furent renumérotées 85320 et

85321. Jusqu'en 1950, ces deux voitures furent couplées du côté de la 27367, avec un troisième véhicule d'un type totalement différent portant le numéro 27207 (ex. DR 29.994, du type BiWü19, de 1922, laquelle fut rapatriée en Allemagne en mai 1950), formant ainsi un ensemble jumelé de trois voitures.

La 27366 avait une capacité de 69 places assises en 3e classe et possédait un WC, tandis que la 27367 possédait 76 places assises en 3e classe, mais sans WC. En 1956, lors de la suppression de la 3e classe, elles furent reclassées en seconde classe.

Ces deux véhicules furent mis hors exploitation par le PV n° 427 du 17 décembre 1958.

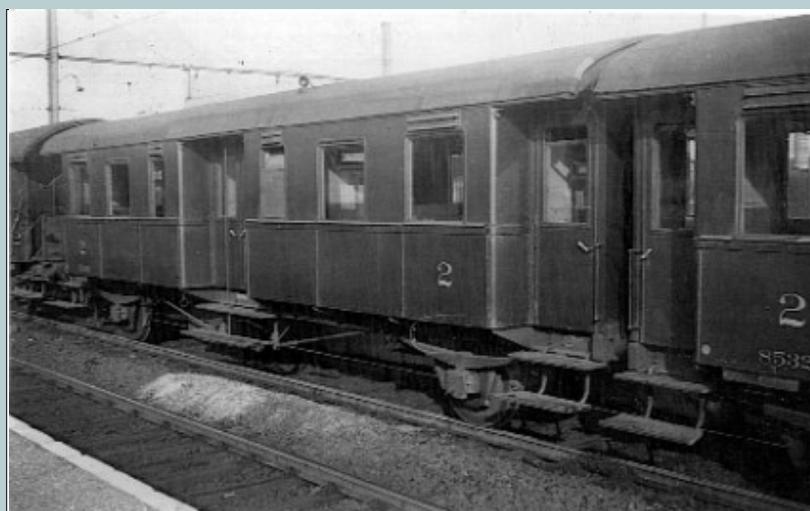


**Effectif :** 1 voiture jumelée  
**Année construction :** 1921  
**Origine DR :** 97871-97872  
**Prise en écritures SNCB :** 23-03-1946  
**N° SNCB :** 27366-27367

**Nouveau n° SNCB :** 85320-85321  
**Nombre de places assises :** 69 et 76  
**Longueur totale :** 25,400 m  
**Longueur d'une voiture :** 12,550 m  
**Réforme:** PV 427 du 17-12-1958



*Jusqu'en 1950, les voitures 27367-27366 ici au premier plan, étaient jumelées avec la 27207, dont l'extrémité est visible à l'extrême droite de la photo. Jusqu'à leur réforme, elles étaient peintes en deux tons de vert avec une ceinture noire sous les fenêtres.* Collection Bruno DEDONCKER / PFT.



*Les deux voitures avec la numérotation de mai 1950 (85320 et 85321) et reclassement en 2e classe après la suppression de la 3e classe (en 1956). On remarque bien l'absence de tampons entre les deux véhicules.* Collection Guy SMETZ.

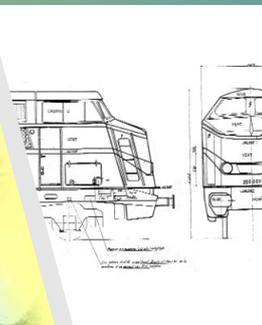
**Nouveauté !**

# LES DÉCORATIONS DU MATÉRIEL MOTEUR DE LA SNCB

## TOME I

# LES LOCOMOTIVES DIESEL DE LIGNE

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



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"

# 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



**PROMO €19,60**

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



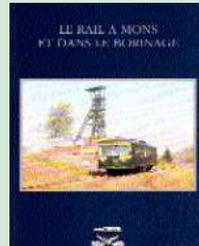
**PROMO €10**

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

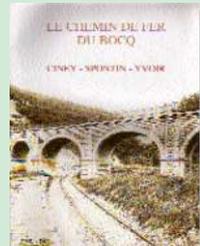


**PROMO €14,40**

**LE CHEMIN DE FER EN 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



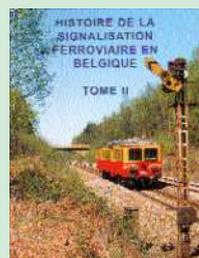
**NOS CHEMINS DE FER 1 Les polycourant**  
 Recueil photo ayant pour thème les locomotives polycourant belges et étrangères circulant sur le réseau belge.  
 132 pages - 126 photos couleurs - couverture cartonnée  
 € 27,00 - 750 g



**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



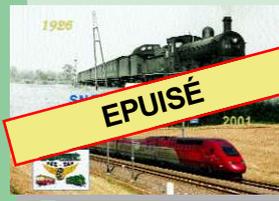
**HISTOIRE DE LA SIGNALISATION tome I**  
 Ce premier tome traite de tous les signaux mobiles.  
 A4 - 191 pages  
 278 photos et plans  
 € 24,50 - 950 g



**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

**EPUISÉ**



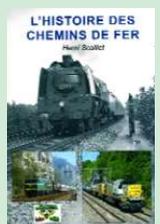
**UN SIECLE DE VAPEUR II**  
 Recueil photo présenté en 5 chapitres : 1835 à 1930; 1931-1945; 1946-1966; vapeurs industrielles et vicinales; vapeurs NS, SNCF, DB et CFL.  
 21 x 27 cm - 134 photos N-B  
 € 27,00 - 750 g



**NOUVEAU !**

**HISTOIRE DES DECORATIONS LES LOCOMOTIVES DIESEL DE LIGNES**

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



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

## En Lignes

### EN LIGNES

- abonnement 2008 (débuté au 01-01-2008)
  - Belgique € 36,00
  - étranger (Europe) € 42,00
  - étranger (hors Europe) € 49,00
- numéros 19 à 20 par numéro : € 3,97 100 g
- numéros 41 à 45 par numéro : € 7,50 210 g
- numéros 46 à 52 par numéro : € 7,50 260 g
- numéros 53 à 58 par numéro : € 7,00 260 g
- numéros 59 à 82 par numéro : € 8,50 260 g
- reliure pour EN LIGNES € 11,50 550 g

### EN LIGNES - hors série



**PROMO €5,80**

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



**PROMO €7,30**

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

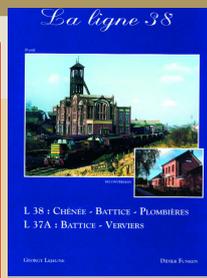


**PROMO €8,80**

**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-Editions) € 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



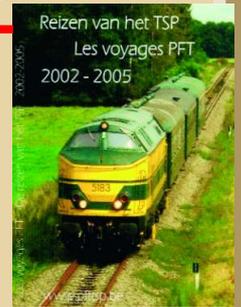
**LA LIGNE 38**  
L'histoire de la ligne Chênée - Plombières et Battice - Verviers.  
Format A4, 182 pages, plus de 300 photos. Prix : € 23 + frais de port (750 g). Communication : L38

## NOUVEAUTÉS

### LES VOYAGES PFT

Ce DVD reprend tous les voyages PFT organisés entre 2002 et 2005. 87 minutes de réel plaisir à (re)vivre des moments inoubliables !

Prix de € 25 + frais de port (150 gr, € 1,70)



## Photos

### Photos EN LIGNES

Les photos publiées dans EN LIGNES et portant un numéro (par exemple PHOTO 83-24) peuvent être obtenues au format 10x15 cm en couleurs, sauf les numéros suivis de la mention NB (par exemple PHOTO 83-29 NB) qui sont des photos noir et blanc. ATTENTION : numéro(s) à préciser à la commande sur carte postale, lettre, courriel ou fax. Date limite de commande : le 28-03-2008; date de livraison: +/- 15-05-2008. 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
- N° 82 : Les 1181 à 1192 avec des Benelux € 10,00 75 g

### PHOTO-THEME 83

Dix photos de la ligne Liège - Gouvy avant électrification.

Prix € 10 + frais de port (75 g.)

Communication PHOTO-THEME 83

5306 Esneux, 5508 verte à Bovigny, 5530 verte à Esneux, 5525 à Bovigny, 5529 bleue à Tilff, 5538 verte à Esneux, 4319 à Poulseur, 5520 jaune à Vielsalm, 5512 verte à Poulseur, 5502 à Poulseur.



## 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 postpack

- **LOCO 2008 :** € 10 postpack



### DVD

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



### La 26.101

### NOUVEAU !

### Les voyages PFT



## Commande Frais d'envoi

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

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

	BELGIQUE	ETRANGER
jusque 100 g	€ 1,10	€ 2,20
jusque 350 g	€ 1,70	€ 4,50
jusque 1000 g	€ 2,70	€ 7,90
jusque 2000 g	€ 3,80	€ 13,10
jusque 5000 g	€ 7,60	sur demande suivant pays
postpack	€ 4,60	€ 7,80

■ ARTICLE EN VOIE D'ÉPUISEMENT

