

EN LIGNES



05603

5414306103702

REVUE BIMESTRIELLE

N° 56 - juillet - août 2003 - € 7,00

BUREAU DE DEPÔT : 1180 BRUXELLES 18 - EDITEUR RESPONSABLE :
KOOB J-P, SQUARE VERGOTE 6, 1200 BRUXELLES

Patrimoine Ferroviaire Touristique



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



Toeristisch Spoorpatrimonium

NOUVEAU

BALADE VICINALE EN BELGIQUE

Du plat pays au massif ardennais, de l'embouchure de l'Escaut à la vallée de la Sambre, Rail Memories et les Editions du Cabri, sous la plume d'Olivier GEERINCK, vous proposent une balade en tramway vicinal en Belgique.

Ce tour d'horizon vous emmène au fil des 176 pages en tram électrique ou en autorail Diesel sur toutes les lignes en service entre 1950 et 1975.

Plus de 350 clichés en noir et blanc et 25 en couleurs pour la plupart inédits. Huit cartes des réseaux vicinaux.

Texte bilingue français /néerlandais.

Prix : € 45 (+ frais d'envoi - 1905 grammes - voir page 59).

Parution : 10 juillet 2003.

Pour le recevoir, il suffit de se référer aux modalités reprises en page 3, en indiquant en communication : balade vicinale.

collection images ferroviaires
Balade vicinale en Belgique
Tramreis door België



Rail Memories

Les Editions du Cabri

Editorial

La saison 2003 est aujourd'hui largement entamée, et l'été marquera de son empreinte nos activités; ainsi, les dix ans d'exploitation de la ligne du Bocq seront célébrés tout au long des mois de juillet et août, et deux journées spéciales de circulation vapeur seront proposées les 20 et 21 juillet. Un opuscule retraçant l'histoire de la ligne 128 sortira de presse pour commémorer cet anniversaire.

Ceux qui ont participé à nos voyages ont pu, nous l'espérons, apprécier la diversité des programmes, que nous voulons ouverts à un public le plus large possible. Notre grand voyage en Ukraine fut inoubliable pour les 41 personnes qui y ont participé.

Les travaux d'aménagement de St. Ghislain se poursuivent, et les prochaines journées Portes Ouvertes n'auront lieu, agenda oblige, qu'à la fin de l'année.

Enfin, côté matériel, on note l'acquisition d'une voiture, le transfert de la 8061 et la poursuite des travaux de restauration de notre P8 roumaine. Parallèlement, sortiront de révision les 5941 et 4506, entièrement restaurés par des bénévoles.

Vous désirez participer à l'action du PFT ? Venez rejoindre les rangs des animateurs dont les noms sont repris en page 3.

Bonne lecture et bonnes vacances.

Petites annonces

Annnonce privée : gratuite pour les abonnés. Pour les non abonnés : € 3 pour 5 lignes (chaque ligne est composée de 40 caractères, espaces ou signes). Par ligne supplémentaire : € 1.

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

CHERCHE : documents, sources ou personnes qui peuvent fournir la date exacte de construction de l'ancien atelier de locomotives d'Antwerpen-Dam. Réactions par E-Mail : francois.maurus@pandora.be ou ☎ 03/321.18.91

A VENDRE : wagonnets à benne basculante pour voie de 600 mm d'écartement d'une capacité d'environ 1m³ et d'un poids d'environ 250 kg. ☎ 0479/35.04.28. E-Mail : philippe.sterck@tdm.be

Rectifications EL 55

page 5 : sur la photo du haut, le train traverse non pas la chaussée de Vilvoorde, mais bien, l'**Avenue** de Vilvoorde.

page 7 : le dépôt du CFI se trouvait entre le canal et l'**Avenue** de Vilvoorde (et non pas la chaussée de Vilvoorde). Les vestiges visibles au fond de la seconde photo sont celles des cokeries du **Marly** et non celles de Haren.

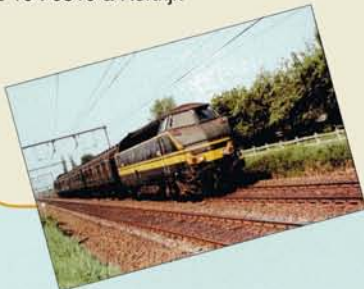
PHOTO-THEME 52

Série indissociable de 10 photos couleurs au format 10x15, de locomotives de la série 62/63 en livrée verte "1970".

Prix : € 10 + frais de port (voir page 59 - poids : 75 g).

Communication : PHOTO-THEME 52

- 52-01 : 6218 à Wetteren (voir page 10)
- 52-02 : 6287 à De Pinte (voir p. 11)
- 52-03 : 6311 à Heer-Agimont (voir page 11)
- 52-04 : 6322 à De Pinte (voir p. 13)
- 52-05 : 6282 à Geraardsbergen (voir p. 13)
- 52-06 : 6298 à Zedelgem
- 52-07 : 6309 à Bambrugge
- 52-08 : 6224 à Zedelgem
- 52-09 : 6234 à Dendermonde
- 52-10 : 6319 à Kortrijk



page 25 : High Speed Alliance (HSA) n'est pas un groupe de travail réunissant les NS, la KLM et la SNCB, mais bien une entreprise néerlandaise qui a introduit une demande de concession pour l'exploitation de la ligne à grande vitesse Bruxelles-Amsterdam pour une période de 15 ans. En outre, l'appel d'offre ne fait pas mention d'un nombre de 16 rames, ni de voitures à 2 niveaux.

PFT-agenda

Circulations touristiques sur la ligne 128 entre Ciney et Dorinne-Durnal

Dimanches 6, 13, 27 juillet; 10, 15, 17, 24 et 31 août : autorail
Service renforcé à la brocante de Spontin le 3 août
Train vapeur les 20 et 21 juillet

Samedi 9 août :

train anniversaire des dix ans de la ligne du Bocq : en vapeur de Bruxelles à Spontin. Programme pour amateurs et toursites. Tous les détails et horaires en page 6.

Samedi 30 et dimanche 31 août 2003

Navettes en autorail entre Court-St-Etienne, Bousval et Genappe.

Samedi 21 et dimanche 22 septembre

Navettes en autorail entre Leuze et Frasnes-les-Anvaing.

Du 14 au 24 juillet 2005

Grand voyage à bord d'un train hôtel en Biélorussie, Lituanie, Lettonie, Estonie et Russie. Plus de détails dans les prochains mois.

EN LIGNES

Revue bimestrielle éditée par l'ASBL

PFT

PATRIMOINE FERROVIAIRE TOURISTIQUE



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, Kristof AVONDS, Alain DEFECHEREUX, Eric VAN HOECK, Walter PINET.

Remerciements (par ordre alphabétique)

Dominique ALLARD, Felipe ARANDA, Armand BEERLANDT, William BOECKX, Roger CRIKELAIRE, Philippe GOUSSET, Marc GRIETEN, Dave HABRAKEN, Michel HANSSENS, Philippe HOMBROECKX, Louis HUYGHEBAERT, Hans JOOSEN, Lars LAENEN, Georgy LEJEUNE, Serge MARTIN, Tomas MEYER EPPLER, Eric PAULUS, Serge PLETGEN, Geoffroy QUINET, Philippe SCHOLL, la SNCB, Philippe STERCK, Yves STEENEBRUGGEN, Claude VANDECASTEELE, Johan VAN DER EYCKEN, Christian VANHECK.

EN LIGNES

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

Adresse

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

Numéro de TVA : BE 435.339.562

Abonnement 2003

Pour recevoir "EN LIGNES" 6 fois par an, il suffit de s'abonner en versant une cotisation annuelle de € 34 (étranger : € 39) selon les modalités de paiement reprises ci-dessous, en mentionnant en communication : "nouveau abonnement". L'abonnement débute avec le premier numéro de l'année, quelle que soit la date de l'abonnement.

Modalités de paiement (attention : modifications pour l'international)

- 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 : BE57-001120178935;
 - 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 la signature;
 - 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).

Changement d'adresse

Il suffit de nous envoyer vos nouvelles coordonnées.

Courrier

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

Restauration du matériel

Les personnes désirant participer bénévolement aux activités du PFT ou à l'entretien de la ligne 128 peuvent nous joindre par téléphone ou par écrit.

Schaerbeek : Pierre Herbiet : ☎ +32.(0)475.71.20.28
St-Ghislain : Philippe Scholl : ☎ +32.(0)477.26.99.79
Ligne 128 : Alain Defechereux : ☎ +32.(0)477.98.91.23

Imprimerie

Imprimé en Belgique par Geers Offset nv, Oostakker.

EN LIGNES 56 - juillet - août 2003



PHOTO 56-01 Il y a 20 ans, le 23 juin 1983, les dernières 29 furent garées. Le 6 septembre 1982, la 2913 remorque un train de minerais entre Antwerpen et Monceau, ici en passage à Epegem. Cette locomotive fut arrêtée le 29 mai 1983. Jean-Luc VANDERHAEGEN.

POSTER p. 30-31 PHOTO BD-155 Le 16 mars 1956, l'ART 121 franchit le pont de la Meuse à Andenne. B. DEDONCKER, collection PFT.



PHOTO 56-03 Le Train-Auto Bruxelles-Midi - Athus mis en marche par le PFT le 26 avril, via l'"Athus-Meuse", était composé de 5 voitures couchettes, d'une voiture bar-disco et de deux wagons porte-autos; il était remorqué par la 1608 et est ici photographié peu avant le tunnel de Vonêche, à l'endroit où se trouvait le célèbre chandelier à deux branches. Philippe SCHOLL.

S O M M A I R E

PFT-Service	2
Editorial	2
Nouvelles du PFT	4
Histoire : la livrée verte "1970"	10
La libéralisation du rail	14
Actualité étrangère	22
Actualité belge	28

Statistiques	28
Locomotives électriques	28
Locomotives Diesel	33
La fin des trains postaux	36
Automotrices - autorails	44
Voitures	45
Actualité diverse	46
Sociétés privées	48
Radiations	50

Il y a ...	53
Voie étroite : l'Espagne	54
Hier - Aujourd'hui	58
PFT-Boutique	59

Nouvelles du PFT



PHOTO 56-04 Une fois n'est pas coutume, c'est sous la pluie que s'est déroulé notre deuxième voyage de l'année, mettant en scène un Train-Autos remorqué par la 1608 entre Bruxelles et Athus via l'"Athus-Meuse" !
Philippe GOUSSET.

Voyage du samedi 26 avril

Les six semaines de temps estival des mois de mars et avril se sont terminées un jour trop tôt... C'est sous une pluie quasiment continue - une fois n'est pas coutume - que s'est déroulé le deuxième voyage de la saison. L'idée de départ était de parcourir l'Athus-Meuse avec une locomotive électrique série 16

attelée à quelques voitures internationales. Rapidement, l'actualité aidant, la composition du train a été adaptée pour célébrer par la même occasion l'adieu aux Trains-Autos, dont la disparition est programmée à brève échéance.

La SNCB n'avait pas fait dans la dentelle : cinq voitures-couchettes 15 encadraient la voiture Bar-Disco SR2, tandis qu'en queue du train, deux wagons

porte-autos complétaient le convoi. L'ensemble était tracté par la 1608 en livrée dorée... Il aurait peut-être mieux valu une locomotive plus classique mais, sous la pluie, les couleurs de la 1608 ressortaient nettement mieux que le bleu-jaune traditionnel...

Le départ est donné aux alentours de 8 heures. Direction Ronet, où un arrêt permet d'immortaliser les derniers in-

PHOTO 56-05 La 1608 franchit la Lesse à hauteur de l'ancienne halte du château d'Ardenne.

Alain DEFECHEREUX.





PHOTO 56-06 C'est la toute première fois qu'une locomotive électrique autre qu'une 13 ou une 3000 CFL circule par ses propres moyens sur l'"Athus-Meuse". Arrêt-photo en gare de Virton.
Yves STEENEBRUGGEN.

stants des engins présents sur le site de ferrailage. Plusieurs arrêts sont alors proposés jusque Virton, en prenant bien garde de ne pas entraver les trains de voyageurs et les trains de marchandises tracés par ce nouvel axe international. Après le changement de front, les fourgons porte-autos se retrouvent, pour le retour, en tête du train. Le dernier arrêt se passe à hauteur du Château d'Ardenne, à Houyet, où un timide soleil daigne enfin briller de quelques rayons. Un merci particulier est adressé aux conducteurs, accompagnateurs et décideurs de la SNCB, qui ont permis la circulation de ce train peu ordinaire sur une ligne fort fréquentée.

Voyage du samedi 24 mai

Un autre voyage, qui a rassemblé près de 300 participants, proposait une escapade au Grand Duché de Luxembourg, sur le

PHOTO 56-07

La 1608 en tête de notre Train-Autos prêt au départ à Athus pour le retour vers Bruxelles. Les wagons porte-autos Dd sont au crochet de la machine.

Alain DEFECHEREUX.

site touristique du "Fond-de-Gras", à Pé-tange. Le train spécial, organisé au départ de Bruxelles, mettait en scène les traditionnelles voitures K, la voiture-buffet et le *Gros Nez* 202.202 du PFT. Le premier arrêt avait pour cadre le dépôt des locomotives de Luxembourg. Les deux rotondes, dont l'une abrite le matériel historique préservé par diverses associations grand ducales, avaient ouvert grand leurs portes, pour la plus grande joie des photographes. Ensuite, une double traction de *Gros Nez* - la 1604 s'étant placée en tête - amenait le train jusqu'au

site même du *Fond-de-Gras*. Les animateurs du lieu avaient préparé à notre intention, la rame *Prince Henri* remorquée par la machine vapeur Orenstein et Koppel n°5, pour un aller-retour jusque Pé-tange. Pendant ce temps, la *Cockerill* à chaudière verticale évoluait sur le site, qui comprend également un chemin de fer minier.

Si cet été l'envie vous prend de vous rendre au Grand Duché, n'hésitez pas à visiter le site du *Fond-de-Gras*; il en vaut la peine. Le reportage photos sera présenté dans le prochain numéro.



Le Chemin de Fer du Bocq

10 ans D'EXPLOITATION DE LA LIGNE 128

Saison 2003

Dimanches & fêtes en juillet et août 2003

Juillet : 6, 13, 20, 21, 27 Août : 10, 15, 17, 24, 31

	□ □				□ □	□ □
Ciney SNCB	9.05	11.05	13.05	15.05	17.05	17.05
Braibant	9.12	11.12	13.12	15.12	17.12	17.12
Senenne	9.24	11.24	13.24	15.24	17.24	17.24
Spontin	9.28/9.30	11.28/11.30	13.28/13.30	15.28/15.30	17.28	17.28/17.30
Spontin-Src					-	
Dorinne-D.	9.37	11.37	13.37	15.37	-	17.37
Dorinne-D.	9.54	11.54	13.54	15.54	-	17.54
Spontin-Src					-	
Spontin	10.00/10.30	12.00/12.30	14.00/14.30	16.00/16.30	17.33□	18.00/18.30
Senenne	10.34	12.34	14.34	16.34	17.37□	18.34
Braibant	10.44	12.44	14.44	16.44	17.51□	18.44
Ciney SNCB	10.50	12.50	14.50	16.50	17.58□	18.50

	Adulte	Enfant (-12ans)
	Autorail / Vapeur	Autorail / Vapeur
Aller-Retour :	€ 6 / € 8	€ 3 / € 4
Aller simple :	€ 4 / € 5	€ 2 / € 2,50
Libre parcours :	€ 10 / € 12	€ 5 / € 6

20 & 21 / 07 / 2003

Circulations en Train à Vapeur

Vous voyagerez à bord de voitures de 1935 remorquées par la locomotive à vapeur 26.101 de 1943.

- CIRCuLE uniquement les 20 et 21 juillet
- NE CIRCuLE PAS les 20 et 21 juillet
- Retard possible

03 - 08 - 2003
Brocante de Spontin

Matériel mis en circulation :

4333: 6 juillet
4333+732.10: 13, 27 juillet et
10, 15, 17, 24, 31 août
26.101+HV: 20, 21 juillet
4506+732.10+4333: 3 août

Et en plus:
Train spécial vapeur Bruxelles-Spontin et
retour le samedi 9 août 2003
- réservation obligatoire -

Ciney SNCB	7.30	9.05	10.30	12.05	13.30	15.05	16.30	18.05
Braibant	7.37	9.12	10.37	12.12	13.37	15.12	16.37	18.12
Senenne	7.49	9.24	10.49	12.24	13.49	15.24	16.49	18.24
Spontin	8.00	9.32	11.00	12.32	14.00	15.32	17.00	18.32
Spontin-Src								
Dorinne-D.	8.08	9.40	11.08	12.40	14.08	15.40	17.08	18.40
Dorinne-D.	8.12	9.44	11.12	12.44	14.12	15.44	17.12	18.44
Spontin-Src								
Spontin	8.30	10.00	11.30	13.00	14.30	16.00	17.30	19.00
Senenne	8.34	10.04	11.34	13.04	14.34	16.04	17.34	19.04
Braibant	8.48	10.18	11.48	13.18	14.48	16.18	17.48	19.18
Ciney SNCB	8.55	10.25	11.55	13.25	14.55	16.25	17.55	19.25

Samedi 12 septembre 1992... La mémoire de la vallée du Bocq est soudainement réveillée... "Tac tac, tac tac", le vrombissement d'un moteur GM se fait de plus en plus proche. Soudain, un bruit strident résonne... "Pin-pon". Sous le soleil, au détour d'un méandre de la rivière Bocq, une forme étrange de couleur rouge et jaune glisse entre quelques buissons verdoyants. LE TRAIN EST REVENU!

Plusieurs mois de travail furent nécessaires pour dégager la voie ferrée de l'impitoyable végétation ayant repris ses droits depuis 1983. Au terme de ce travail acharné, cette première circulation "voyageurs" depuis 1960 fut autorisée jusqu'à Spontin-Sources. Dès ce moment, les animateurs bénévoles du PFT entreprirent la création d'un chemin de fer historico-touristique entre Ciney et Yvoir.

Cette initiative a pour but de faire découvrir une des plus belles lignes des chemins de fer belges, de par la beauté des paysages traversés et les richesses gastronomiques et culturelles de la région. Les circulations sont assurées par le matériel-musée disponible dans la collection du PFT.

A ce jour, la quasi totalité du matériel PFT homologué par la SNCB a déjà arpenté la ligne 128, et même un autorail SNCB flamant neuf de la série 41 à l'occasion d'un voyage organisé par l'association.

Après plus de 20 ans d'abandon, les travaux d'entretien de la voie devinrent nécessaires. Aussi, depuis 1999, les bénévoles se réunissent tous les dimanches afin de mener à bien les travaux de maintenance et de reconstruction. En effet, déjà trois kilomètres supplémentaires de voie ont été remis en service en 2001, avec les moyens du bord. Le projet final est de pouvoir à nouveau relier Ciney à Yvoir par le rail... mais hélas, les contraintes administratives sont parfois plus pénibles à surmonter que les murs de ronces envahissant la voie!

Pour en savoir plus sur le Chemin de Fer du Bocq: www.pfttsp.be/cfbocq

Le Chemin de Fer du Bocq

(situation au 11 mai 2003)

Les travaux d'entretien de l'infrastructure se sont poursuivis inlassablement durant la période hivernale, et ce malgré le gel persistant. De nombreux talus ont été élagués, le travail de peignage des rochers dans la tranchée de Sovet a été poursuivi.

Une centaine de traverses supplémentaires ont été remplacées sur la section de voie entre Spontin-Sources et Dorinne-Durnal... nous avons dépassé le millier de traverses en bois substituées à la main en trois ans!!

Les dimanches du mois de mars furent mis à profit pour préparer la reconstruction de la voie d'évitement en gare de Dorinne-Durnal. 96 mètres de rails de 50kg/m y ont été acheminés par lorries depuis Spontin. Ces rails permettront de remplacer certains anciens rails de 40kg/m abîmés ou usés. Les différents matériaux utiles à cette reconstruction ont été mis en place le long du chantier (traverses, tirefonds, selles de fixation, etc.).

La phase de démontage de l'ancienne voie débuta en avril avec le détirefonnage et l'enlèvement des rails à l'aide de portiques mobiles. L'aiguillage 202 (côté Purnode) fut entièrement enlevé à la main!

Une fois les rails déposés sur le côté, les anciennes traverses ont été retirées, laissant la place à un bulldozer qui à terrassé l'assiette de la voie.

Une équipe "en écolage" de la société



Le PFT au travail à Dorinne-Durnal, le 6 avril 2003. L'équipe s'affaire au démontage des rails de la voie 1.
Alain DEFECHEREUX.

SOGEPLAN est attendue courant du mois de mai pour aider à reconstruire la voie I et l'aiguillage 202. Le remontage dans les temps est impératif pour le bon déroulement de la saison.

Quant à la convention, comme annoncé dans le précédent *En Lignes*, nous ne l'attendons plus pour cette année... Administration, quand tu nous tiens !

Si vous désirez faire partie de la très sympathique et dynamique équipe de bénévoles "du Bocq", vous pouvez contacter Alain Defechereux au +32.477.98.91.23.

Nouvelles de St. Ghislain

Une nouvelle venue a été accueillie à Saint-Ghislain en ce mois d'avril : la 8061. Cette locomotive de manoeuvres vient enrichir la collection de locomotives préservées dans le cadre du Musée du Rail. Les travaux d'aménagement se poursuivent; ainsi, la section "Modélisme" s'est dotée d'un local de travail, établi dans les anciennes douches. Divers contacts sont toujours pris pour faire connaître le Musée. Enfin, il a été décidé de n'ouvrir les portes aux visiteurs qu'au mois de décembre, afin de parachever les travaux en cours.

PHOTO 56-08 Le lundi de Pâques, la 210.077 du PFT a assuré le transfert de matériel entre Schaerbeek et Saint-Ghislain. Dans l'ordre : la 7003, un wagon du type Hbis transportant de l'outillage du PFT, la 5936, une voiture du type AD appartenant au Stoom-Centrum Maldegem et la 8061 du PFT. Hennuyères, 21 avril 2003.
Alain DEFECHEREUX.





Vue générale de la P8 230.084 dans l'atelier de Cluj Napoca. A gauche, les essieux démontés qui viennent d'être vérifiés; au centre, le châssis qui a reçu sa cabine de conduite; à droite, la chaudière révisée. La remise en état de la P8 - grâce à vous - est bien devenue une réalité... Cluj Napoca, 10 avril 2003.

Pierre HERBIET.

Le matériel

La collection de matériel préservé s'est enrichie d'une voiture M2 de première classe : la 41025, abritée provisoirement à Schaerbeek.

D'autre part, la voiture-pilote M1 achetée l'année dernière, est arrivée à St. Ghislain; elle permettra la radiation d'une voiture de même type.

Nouvelles de notre P8

Du 5 au 15 avril, Pierre Herbiet, sans nul doute un pilier du PFT, s'est rendu en Roumanie pour superviser l'avancement des travaux de notre P8, à l'atelier de Cluj-Napoca...

On peut avancer que ce rêve un peu fou est réellement en train de se concrétiser. Le reportage photo en dira certainement plus qu'un long texte...

La cabine de conduite a été complètement reconstruite, selon le modèle calqué sur la 64.045 de Leuven. Elle est ici en cours de remontage sur le châssis de la locomotive.

Pierre HERBIET, 10 avril 2003.

L'expérience acquise avec la 26.101 permet de ne pas renouveler des erreurs et manquements dûs à des néophytes; ainsi, durant la visite sur place, un agent agréé de la SNCB a procédé aux ultrasons des roues de la locomotive; un des essieux étant mauvais, il a fallu procéder à son remplacement par un de la 230.021.

Cette opération permettra, lors du retour en Belgique, d'éviter un levage de la locomotive.

Parallèlement, un agent de la société AIB-Vinçotte, qui procède à l'agrément des chaudières, a effectué les tests nécessaires et a déclaré la chaudière de notre P8 "bonne pour le service".



Ci-contre : Le châssis de la P8 a reçu les berceaux sur lesquels sera posée la chaudière. Les cylindres semblent attendre impatiemment les coups de piston...

Au milieu : un détail des travaux effectués sur la chaudière.

Pierre HERBIET.

La cabine de conduite a été complètement reconstruite, suivant modèle belge; le châssis est maintenant prêt à recevoir la chaudière, qui doit encore être retubée. Quant au tender, celui d'origine présentait plusieurs avaries nécessitant d'importants travaux. Comme l'occasion se présentait, il a été remplacé par celui de la 230.321, qui se trouvait à Sibiu. Ce tender, prévu pour la chauffe au fuel, sera modifié pour la chauffe au charbon. L'essai hydraulique de la chaudière, retubée, est programmé pour le mois de juillet, avec contrôle sur place par AIB-Vinçotte. On envisage maintenant son retour en Belgique au printemps de l'année prochaine. L'événement 2004 ?

Vous désirez participer à la restauration de la P8 ?

Venez rejoindre le rang des donateurs... Par tranche de 250 euros, vous recevez un certificat attestant votre don, ainsi qu'un contrat en bonne et due forme. Il suffit de verser votre don - quel qu'il soit - sur le compte 035-4029004-53 du PFT, spécialement ouvert à cet effet; les diverses modalités ont été reprises dans le numéro 52.

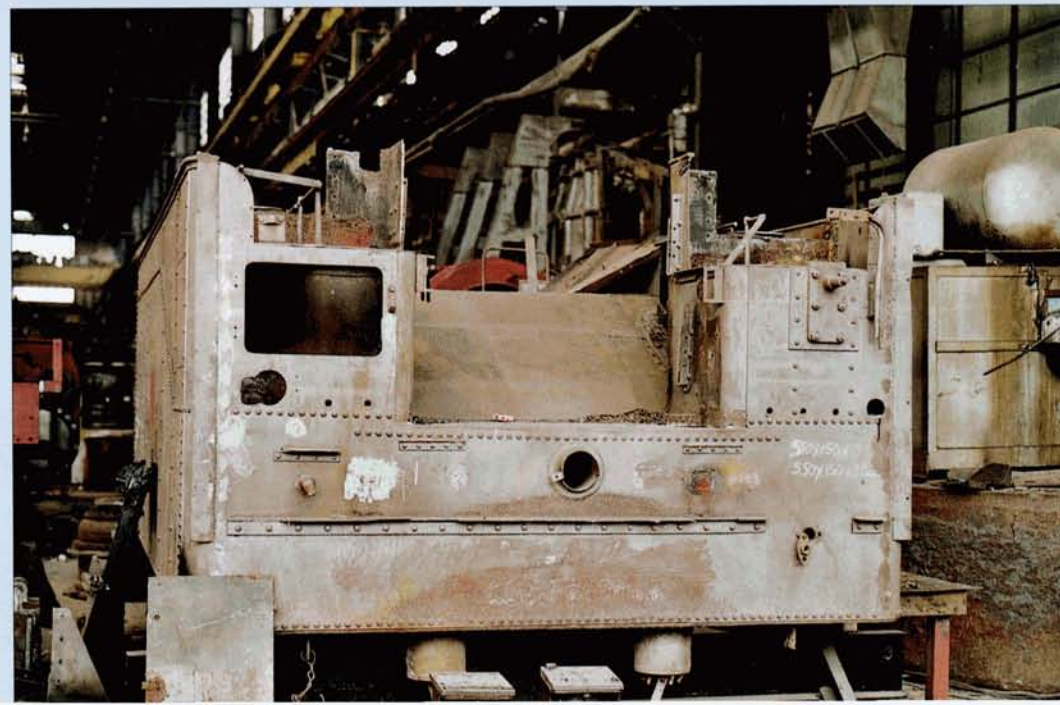
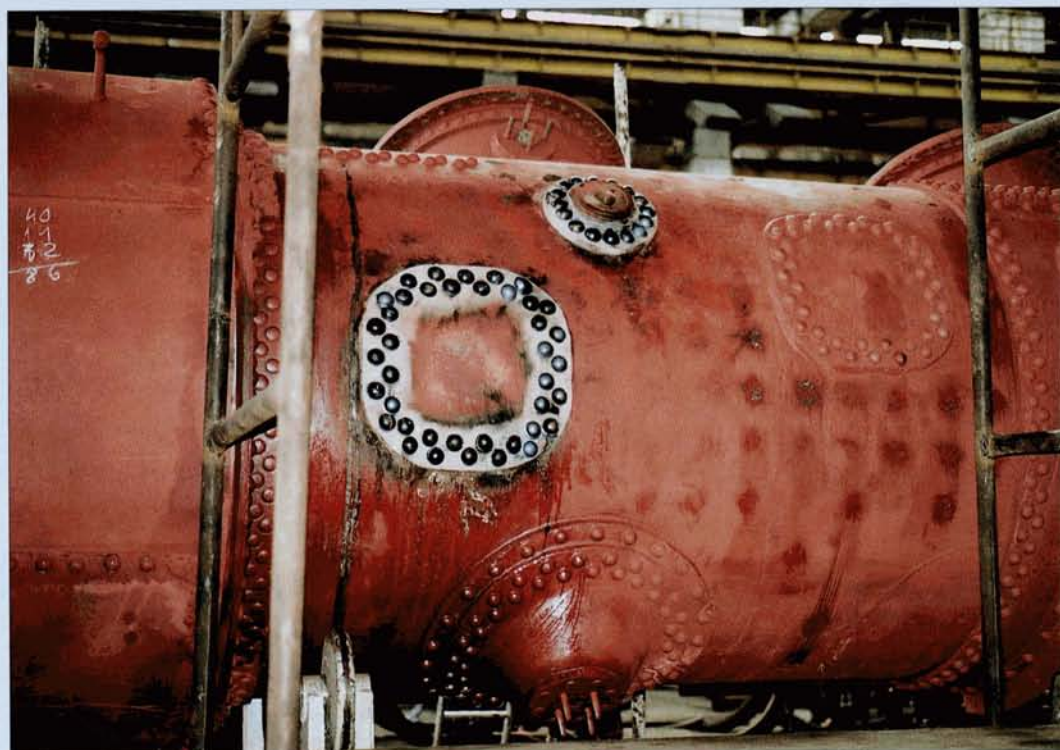
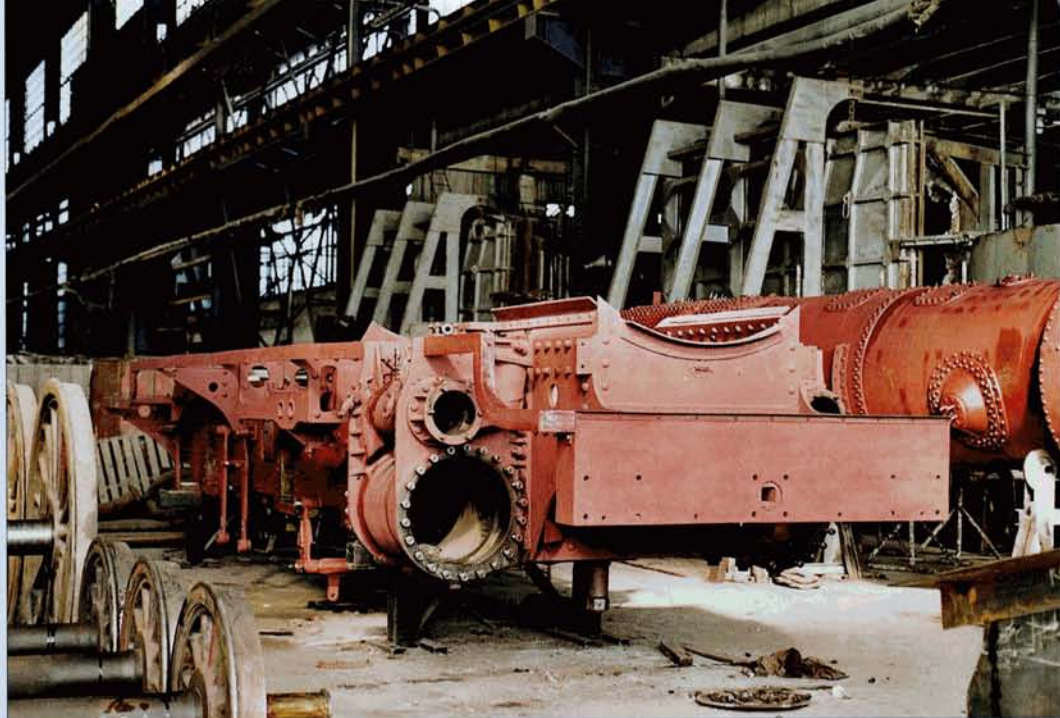
Toutes les informations peuvent être obtenues aux adresses reprises en page 3.

LE PFT RECHERCHE

Peut-être avez-vous dans vos collections des phares et lanternes de locomotives vapeur SNCB ? La future P8 et la 26.101 nécessitent de tels agrès.

Vous désirez vous en séparer, ou tout simplement participer à l'oeuvre de remise en état de la P8 ? N'hésitez pas à nous contacter; le PFT trouvera certainement une parade en remerciement de votre geste !

Ci-contre : le tender d'origine ne sera pas accouplé à la locomotive, les avaries y étant trop nombreuses. Il sera remplacé par celui de la 230.321. Pierre HERBIET, 10 avril 2003



LA LIVREE VERTE "1970" : LES 62 (III)



PHOTO-THEME 52 La 6218 en tête de l'omnibus 7010 Gent-St. Pieters - Mechelen, à Wetteren, le 22 mai 1980. Il s'agit d'une des huit locomotives sur lesquelles la grosse bande jaune atteignait le dessus des blocs de phares sans raccord arrondi. Elle sortit de révision repeinte dans la livrée jaune le 8 août 1981. Jean-Luc VANDERHAEGEN.

Suite du numéro 55.

2. VARIANTE À PETIT NUMÉRO

L'atelier de Kortrijk résolut le problème de l'insertion du nouveau numéro à quatre chiffres sur les faces avant en l'apposant en petits caractères de 100 mm de hauteur. Il s'intercalait entre la fine et la grosse bande jaune de manière à ne pas devoir modifier le dessin de la livrée "1970" modèle du 31 janvier 1970.

Au total, 18 locomotives, toutes affectées au dépôt de Kortrijk, reçurent des petits

numéros lors de leur peinture en vert "1970" (opération réalisée à Kortrijk) : les 6211, 6218, 6224, 6231, 6234, 6282, 6286, 6287, 6290, 6292, 6296, 6298, 6303, 6309, 6311, 6318, 6319 et 6322.

Sur toutes ces machines, la décoration était conforme au plan du 30 janvier 1970, à l'exception de deux points :

- la partie inférieure de la grosse bande jaune n'englobait pas entièrement les blocs de phares, mais se terminait à mi-hauteur (voir photo de la 6296 ci-dessous);

- la grosse bande jaune atteignait le dessus des blocs de phares sans raccord arrondi, sauf sur les 6218, 6224, 6231, 6234, 6282, 6287, 6296, 6311 et 6322.

Une seule particularité est à signaler : sur les 6282 et 6322, les numéros des faces frontales étaient inscrits en caractères "Santa Fe".

Notons que certaines locomotives ont porté plusieurs variantes, comme la 6211 avec petits numéros puis avec grands numéros (voir EL 55 p 10).



A suivre.

Le 23 juin 1981, la 6296 arrive à Burst, en tête d'un omnibus en provenance d'Aalst. Sur les 18 locomotives à petits numéros, la grosse bande jaune n'englobait pas entièrement les blocs de phares, mais se terminait à mi hauteur (voir flèche). Pierre HERBIET.



PHOTO-THEME 52 *Le 5 mai 1980, un omnibus Gent-Sint-Pieters - Kortrijk arrive à De Pinte. Quelques jours plus tard, le 1er juin 1980, la ligne 75 sera exploitée en traction électrique. La rame de cinq voitures du type L est remorquée par la 6287. Cette machine sera repeinte en jaune le 9 août 1984.*

Jean-Luc VANDERHAEGEN.

PHOTO-THEME 52 *Le 21 août 1984, la 6311 effectua une belle balade jusqu'à Heer-Agimont, à l'occasion d'un transport de groupes d'enfants se rendant en vacances dans la région. Sur ces deux locomotives, la grosse bande jaune atteignait les blocs de phares par un raccord arrondi.*

Jean-Luc VANDERHAEGEN.





← Le 12 mai 1980, la 6287 remorquait un train de pèlerins revenant de Lourdes. La rame arrive ici à Ath. Elle est composée d'anciennes voitures de la SNCF ainsi que d'une voiture-ambulance.
Claude VANDECASTEELE.

↓ Le 28 juillet 1981, la 6319 attend le départ à Oudenaarde, en tête d'un omnibus. Sur cette machine, la grosse bande jaune atteint les blocs de phares sans raccord arrondi. On remarquera l'intéressante composition de la rame : une voiture du type L 1e classe+ fourgon et trois voitures du type K3.
Pierre HERBIET.





Deux locomotives reçurent sur leurs faces frontales des numéros en caractères "Santa Fe" : les 6282 et 6322.

PHOTO-THEME 52 Le 5 mai 1980, la 6322 remorquait l'omnibus 3957 Kortrijk - Gent-Sint-Pieters. Le train marque l'arrêt à De Pintе. La rame est composée de voitures du type L et d'une voiture BD du type K1 en deuxième position. Jean-Luc VANDERHAEGEN.

PHOTO-THEME 52 La 6282 en tête du train L 5584 Geraardsbergen - Denderleeuw. La rame est formée de 5 voitures du type K3 et d'une voiture AD du type K1 en avant-dernière position. Geraardsbergen, 15 juillet 1985. Serge MARTIN.



La libéralisation du rail en Europe

Depuis le 15 mars, de nouvelles sociétés ferroviaires actives dans le secteur du transport de marchandises ont un libre accès à la quasi totalité du réseau ferré. Le moment est donc venu d'expliquer ce que cela va changer.

L'ouverture à la concurrence : une volonté européenne

Cette libéralisation du trafic ferroviaire a commencé en 1991 avec pour objectif d'insuffler aux entreprises ferroviaires une nouvelle dynamique, en y introduisant la concurrence réciproque. Les premières directives, en vigueur en Belgique depuis 1997, préconisaient la séparation entre la gestion de l'infrastructure ferroviaire et celle du transport proprement dit. Le 15 mars, une étape supplémentaire a été franchie : de nouvelles sociétés ferroviaires peuvent utiliser, à côté des opérateurs traditionnels (tels que B-Cargo) le Réseau Trans-Européen de Fret Ferroviaire. Ce réseau s'étend sur 17 pays, et inclut les ports qui alimentent le trafic continental. En Belgique, environ 80% des lignes sont accessibles librement pour le trafic marchandises. En 2006, l'ensemble de nos lignes sera libéralisé.

Les sociétés nationales de chemins de fer peuvent s'attendre, à court terme, à

PHOTO 56-09 Le 9 avril 2003, le train DLC Zeebrugge - Dillingen fut détourné par Montzen - Köln - Koblenz et Trier. Il est photographié le long de la Moselle, à Pünderich. Jean-Luc VANDERHAEGEN.

être confrontées à une plus forte concurrence. La clientèle existante pourra disposer aussi de nouvelles offres de transport et les nouveaux clients pourront évaluer les transporteurs potentiels les uns par rapport aux autres.

Dans un nouvel Arrêté Royal, la création de deux nouveaux organismes, qui seront totalement indépendants de la SNCB, est mise en avant, à savoir :

- l'**Office Ferroviaire**, qui aura pour mission d'attribuer les sillons et de déterminer le montant des redevances. La SNCB, de par son expérience, se voit confier un rôle préparatoire et consultatif;
- l'**Institut des Chemins de fer**, avec une mission de contrôle et de conseil. Cet organisme sera chargé d'intervenir en cas de litige entre différentes sociétés ferroviaires.

PHOTO 56-10 De nombreuses sociétés de travaux de voie possèdent leurs propres engins de traction, le plus souvent acquis d'occasion. Le 8 février 1992, la firme française Drouard opérait à Lustin, à l'aide de l'ex. CC 65505 de la SNCF. J-L VANDERHAEGEN.





PHOTO 56-11 Le réseau privé OHJ-HTJ (Hong - Tollose Jerbane (1901) et Odsherreds Jerbane (1899) au Danemark a échappé à la nationalisation. Le 10 mars 1998, la MX 102 (ex. MX 1009 des DSB) remorque un train de marchandises sur la ligne Holbaek - Nykobing, ici dans les environs de Gislinge. Philippe DE GIETER.

Et le transport des voyageurs ?

Après le transport des marchandises, le secteur du transport international de voyageurs subira le même type d'ouverture à la concurrence. En effet, le mardi 15 janvier 2003, la majorité des députés européens a voté le "deuxième paquet ferroviaire". Celui-ci avance à 2006 (au lieu de 2008) l'ouverture totale à la concurrence du transport national et international de marchandises, mais prévoit aussi la libéralisation des services internationaux de transports voyageurs pour 2006, ainsi que celle des services nationaux de voyageurs pour 2008.

Les différents types d'opérateurs privés

1. LES "ANCIENS"

De nombreuses lignes de chemins de fer ont été construites à l'aide de capitaux privés, et dans un esprit de concurrence. En Belgique, les différentes compagnies privées ont été progressivement reprises par l'Etat à partir de 1870. C'est le 1er février 1948 que le dernier exploitant privé, la Compagnie de Chimay, est repris par la SNCB, créée le 1er septembre 1926 pour succéder à l' "Etat Belge".

Des scénarios similaires se sont produits dans les autres pays européens, mais certaines lignes d'intérêt local ou régional ont échappé à la nationalisation (les *Chemins de Fer de Provence* ou le *Chemin de Fer de Monteviers* en France, le *WEG* en Allemagne, l'*Achenseebahn* en Autriche, l'*OHJ-HTJ* au Danemark, le *SATTI* en Italie, et la majorité des lignes de montagne suisses en sont quelques exemples).

2. LES CHEMINS DE FER INDUSTRIELS

De nombreuses industries possèdent, à l'intérieur de leurs emprises, des réseaux ferrés utilisés pour le transport de marchandises entre différents sites de production, pour la distribution des ma-

tières premières ou pour l'expédition des produits finis. Ces entreprises possèdent leur propre matériel de traction et leurs wagons, le plus souvent cantonnés à l'intérieur de l'entreprise. Les industries sidérurgiques et minières par exemple, possèdent parfois des réseaux de plusieurs dizaines de kilomètres.



PHOTO 56-12 En Angleterre, l'ensemble du trafic voyageurs et marchandises a été entièrement privatisé. Le 18 juillet 1999, l'ancienne automotrice électrique 421 846 de Connex South Central assure un train London-Victoria - Brighton, ici à Amberley. Ces rames captent l'énergie électrique par un troisième rail latéral (750 V continu). Ph. DE GIETER.

PHOTO 56-13 Un train de ballast remorqué par la 59102 (GM 1990) de la compagnie ARC vient de traverser la gare de Iver sur la ligne London Paddington - Reading. J-L VDH.



