

EN LIGNES



REVUE BIMESTRIELLE
N° 63 - OCTOBRE 2004 - € 8,50
SUISSE : 13,70 CHF
BUREAU DE DEPÔT : 1180 BRUXELLES 18
EDITEUR RESPONSABLE : KOOB J-P, SQUARE VERGOTE 6, B-1200 BRUXELLES

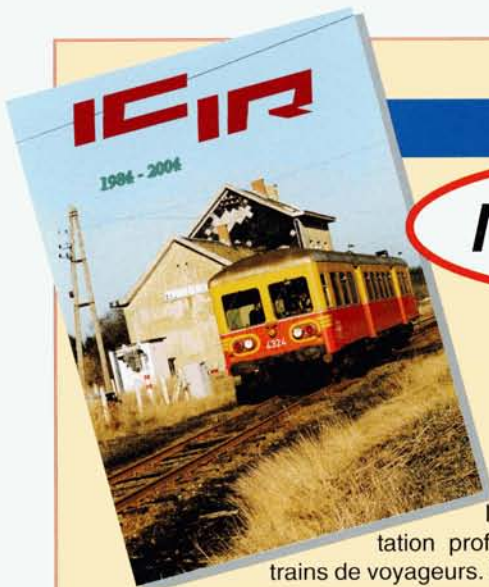
Patrimoine Ferroviaire Touristique



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



Toeristisch Spoorpatrimonium



NOUVEAU

IC-IR

Il y a 20 ans, la SNCB connaissait une mutation profonde dans l'organisation du service des trains de voyageurs. La restructuration fut baptisée "Plan IC-IR".

De nombreuses lignes, gares et haltes disparaissaient sous prétexte de manque de rentabilité.

Le PFT a choisi de les faire revivre en images, par l'édition d'un livre au format A4. Quatre cents photos en noir et blanc et en couleurs présentent ces arrêts disparus; un texte simple, bilingue français-néerlandais, retrace la nécessité de ce plan et ses conséquences.

Pour commander cet ouvrage, il suffit de virer la somme correspondante sur le compte 001-1201789-35 du PFT-Bruxelles, ou de se référer aux modalités reprises en page 3.

Format :	210 x 297 mm
Nombre de pages :	216
Nombre de photos :	400
Langue :	bilingue français - néerlandais
Prix :	€ 35,00
Poids :	1250 g (+ frais d'envoi - voir page 59)
Communication :	IC-IR

Editorial

C'est sous la pluie qu'a commencé le voyage d'adieu à la Vennbahn, le 7 août dernier. Près de cinq cents voyageurs, tous des amateurs, s'étaient inscrits à cette excursion, qui a nécessité la remise en service de deux voitures K achetées lors de la liquidation de ... la Vennbahn ! Même si tous les arrêts-photos n'ont pu être assurés faute de temps, ce voyage restera dans les mémoires, d'autant que le soleil a rapidement remplacé la pluie !

Un autre événement a eu lieu au début de l'été, le 22 juin précisément : la convention qui lie la SNCB et le PFT pour l'exploitation touristique de la ligne 128 a été signée entre les deux parties. Un réel développement de la ligne du Bocq peut maintenant être envisagé.

Preuve que la convention est d'application : l'autorail 554.18 a assuré la majorité des circulations estivales entre Ciney et Dorinne-Durnal.

Prévoyez déjà dans vos agendas la date du 11 décembre : comme tous les ans, le Musée du rail de St-Ghislain ouvrira ses portes pour les fêtes de fin d'année. Nul doute que vous trouverez à la Boutique le livre ou l'objet rare que vous recherchez !

Enfin, si la lecture vous passionne, réglez-vous en découvrant la dernière publication : IC-IR 1984-2004, maintenant disponible..

Bonne lecture.

Petites annonces

Annonce 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

Annonce commerciale : € 25 par surface de 6 x 9 cm. Photos et dessins 3 25 / pièce. A envoyer par courrier, FAX ou E-mail.

CHERCHE : photos de la 6299, de préférence en couleurs. Jean-Pierre RONSSE, Kwaadstraat 13, 9810 Eke-Nazareth, ☎ +32.(0)9/385.50.08, ronssejp@skynet.be

A VENDRE : monnayeurs de sacoche de receveur T.B., monnayeur SYRO (4 tubes) et numéroteur latéral de standard T.B. à réparer. marc.vincent@village.uunet.be

A VENDRE : "Au Fil du Rail" de Fernand Lebbe; "La Vie du Rail" du n°1 (1938) à nos jours; "Het Spoor" NMBS (1956 à nos jours). Faire offre avant décembre 2004. GODTBIL Jean-Claude, Golfweg, 13 B-9000 GENT.

A VENDRE : 12 CD-Rom comprenant +/- 5000 vues de traction à vapeur de la DR, DB et SNCB de 1967 à 1995. Albert VERDEYE, Lelieboomgaardenstraat 33, B-3071 Erps-Kwerps, ☎ +32 (0)2/757.2585. hb059172@belgacom.net

A VENDRE : anciens numéros à la pièce de "Op de Rails", "Voie Etroite", "Steam Railway", "En Lignes" e.a. ☎ +32.(0)2/733.10.32.

PFT-agenda

- **11 et 12 septembre 2004** : Journées du Patrimoine au Musée du Rail de Saint-Ghislain; entrée gratuite, nombreuses animations, 26.101 sous pression.
- **2 et 3 octobre 2004** : inauguration du viaduc de Moresnet; nombreuses animations organisées par *Via Giulia* et la SNCB; les autorails PFT assurent la navette entre Montzen et le tunnel de Botzelaer.
- **samedi 9 octobre 2004** : voyage PFT. Ultime adieu à la Vennbahn : en autorail de Trois-Ponts à Sourbrodt et Bullange.
- **Du 25 décembre 2004 au 8 janvier 2005** : grand voyage PFT en Chine. ATTENTION LE VOYAGE EST COMPLET ! (places éventuellement disponibles en cas de désistement. INFO : ☎ +32.(0)477/60.13.62).
- **Du 14 au 24 juillet 2005** : voyage PFT à bord d'un train-hôtel en Biélorussie, Pays Baltes et Russie. INFO : ☎ +32.(0).477/60.13.62.

PTVF

Le Petit Train à Vapeur de Forest organisera sa traditionnelle grande fête de la vapeur le week-end des 25 et 26 septembre.

INFOS : PTVF, 323B, Chaussée de Neerstalle B-1190 FOREST (Bruxelles).

☎ +32 (0) 2.376.69.96

Internet : www.ptvf.be.tf

ALAF

L'ALAF organise son traditionnel week-end portes ouvertes les 6 et 7 novembre 2004, de 9.00 à 17.00.

Prix d'entrée : € 2,5 (enfant : € 1,25).

Adresse : rue de la gare, 77 à Seraing

Renseignements : ☎ +32.(0)4/225.13.88 ou +32.(0)472/79.38.15

jfmagnee@belgacom.be

www.ibelgique.com/alaf

e-mail : alafinfo@ibelgique.com

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, Serge MARTIN, Alain DEFECHEREUX, Eric VAN HOECK, Walter PINET.

Remerciements (par ordre alphabétique)

Dominique ALLARD, Felipe ARANDA, Kristof AVONDS, Emile BECKER, Armand BEERLANDT, William BOECKX, Guy BRIDOUX, Roger CRIKELAIRE, Fons DE COSTER, David DELPIRE, Simon DE RIDDER, Pascal DUBOIS, Michel de ESCH, Laurent GARY, Jean-Claude GIRARD, Philippe GOUSSET, Dave HABRAKEN, Marc HUYBENS, Michel HANSENS, Gregorz KOTLARZ, Jean-Pierre KOOB, Lars LAENEN, Gilbert LAURENT, Joseph LAURENT, Serge MARTIN, Julien Mulpas, Charles OCSINBERG, Eric PAULUS, Serge PLETGEN, Geoffroy QUINET, Peter ROEKENS, Christian RUQUOY, Philippe SCHOLL, la SNCB, Yves STEENEBRUGGEN, Daniel THIELEMANS, Claude VANDECASSTEELE, Laurence VANDERHAEGEN, Christian VANHECK, Michel VERLINDEN.

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 2004

Pour recevoir "EN LIGNES" 6 fois par an, il suffit de s'abonner en versant une cotisation annuelle de € 34 (étranger : € 42) selon les modalités de paiement reprises ci-dessous, en mentionnant en communication : "ABO 2004". 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 : BE57-001120178935;
 - 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.

Dépôt légal à la parution

EN LIGNES 63 - OCTOBRE 2004



COUVERTURE AVANT :

PHOTO 63-01

La 2514 avec, en toile de fond, les hauts fourneaux de Clabecq, lors du voyage d'adieu des 22 et 25 organisé par le PFT le 26 juin 2004.

Photo : PFT.

Une vue du transfert de 14 locomotives de la série 51 d'Antwerpen-Luchtbal à Montzen. Tunnel de Veurs, 7 juin 2004. Michel HANSENS.

PHOTO 63-65 Le 25 mai, la 1608 remorquait un train de pèlerins de retour de Lourdes, entre Tourcoing et Charleroi, ici en passage à Saint-Ghislain. Serge MARTIN.

S O M M A I R E

PFT-Service 2

Editorial 2

Nouvelles du PFT 5

Histoire : les Trains-Autos 9

Actualité étrangère 18

Actualité belge 27

Statistiques 27

Locomotives électriques 27

Locomotives Diesel 31

Automotrices - autorails 37

Voitures 38

Infrastructure 39

Actualité diverse 41

Industries 45

Radiations 46

Il y a ... 50

Chine : le dernier paradis 52

Hier - Aujourd'hui 54

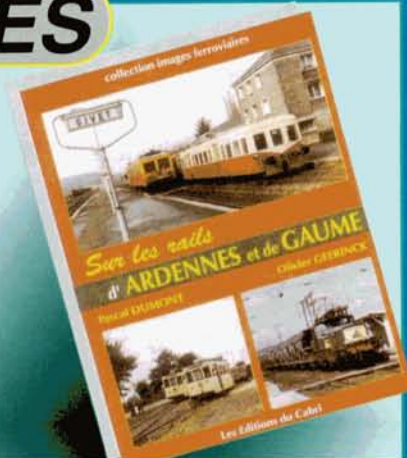
Portrait : wagon type Hcf 58

PFT-Boutique 59

L'édition 2005 du calendrier LOCO propose onze photos en couleurs et une en noir et blanc de matériel belge et luxembourgeois :

- IC Vauban à Burgdorf (Suisse);
- IR 111 à Bellain (Gd Duché de Luxembourg);
- locomotive de manœuvres 8009 dans le port de Bruxelles;
- vapeur 64.104 à Willebroek;
- locomotive électrique 2312 à Lembeek;
- deux locos Diesel série 51 + train de citernes à St-Vincent-Bellefontaine;
- locotracteur 9125 à Neuvillers;
- CC40105 SNCF à Hennuyères;
- Auto-Train 1235 à Comblain;
- locomotive Diesel prototype 6005 à Neffe;
- autorail + remorque Uerdingen sur le viaduc de Luxembourg;
- rame à grande vitesse ICE à Korbeek-Lo.

Il est présenté au format A3, sur papier brillant, avec reliure spiralée. Son prix de vente est de € 10 (frais d'envoi en sus - 550 grammes, voir page 59). Ne tardez pas à le commander avant qu'il ne soit épuisé ! Communication : LOCO 2005.



SUR LES RAILS D'ARDENNE ET DE GAUME

Olivier GEERINCK et Pascal DUMONT ont uni leurs efforts pour réaliser cet ouvrage sur une région passionnante, les Ardennes. Publié dans la collection «Images Ferroviaires» des Editions du Cabri, cet ouvrage de 160 pages est richement illustré par plus de 260 photos d'archives en noir et blanc et une centaine de photos couleurs. Il aborde aussi bien l'histoire des grands réseaux que celle des modestes vicinaux et secondaires de la région.

Prix : € 39 + frais d'envoi (poids 1000 gr - voir page 59). Communication : "Ardennes".

COURRIER DES LECTEURS

De M. Pierre MARLIERE, de Tournai.

Pour quelle raison certaines portions de voies sont-elles consolidées par un ou deux rails supplémentaires ?

Il ne s'agit pas de consolider la voie, mais bien de limiter les conséquences d'un déraillement dans certaines zones bien précises. Ils ont pour but de réduire les déplacements transversaux des véhicules dont un ou plusieurs essieux seraient déraillés. Ces rails offrent alors la possibilité de guidage des roues déraillées.

Trois cas principaux imposent l'emploi de rails «de sécurité» : la présence de viaducs d'au moins 50 m de long; la protection des obstacles proches de la voie (les culées d'un pont par exemple); et dans le cas où la chute d'un véhicule déraillé pourrait être aggravée par la géographie des lieux (pont au-dessus d'une rivière, d'une route ou d'une autre voie ferrée, etc.). Ces rails sont placés à l'intérieur de la voie, près de la file de droite si on veut limiter l'ampleur des déplacements vers la gauche ou, inversement, sur la file de gauche, pour les déplacements vers la droite.



Les deux voies de la ligne 162 franchissant le pont au-dessus de la Meuse à Namur sont pourvues de deux files de rails pour limiter les conséquences d'un éventuel déraillement.

Rectifications

EN LIGNES 62 page 39 :

- la photo du haut à été prise à Noertzange (comme d'ailleurs indiqué sur le panneau de la gare).

50e anniversaire du Club Ferroviaire de l'Est de la Belgique.

EXPOSITION DE MODELISME FERROVIAIRE

Salle omnisport de THEUX

**11-12-13-14
NOVEMBRE 2004**

PHOTO-THEME 62

Série indissociable de 10 photos au format 10x15, montrant des autorails sur des lignes et dans des gares supprimées avec la mise en oeuvre du plan IC-IR 84.

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

Communication : PHOTO-THEME 62

- 62-01 : 4502 à Rosière
- 62-02 : 4507 + remorque 734 + 45 à Ourt
- 62-03 : 4304 à St. Vincent-Bellefontaine
- 62-04 : 4309 à St. Maria-Oudenhove
- 62-05 : 4310 à Bourcy
- 62-06 : 4315 à Messancy
- 62-07 : 4324 à Bastogne-Sud
- 62-08 : 4001 à Izegem
- 62-09 : 4005 à Zedelgem
- 62-10 : 4007 à St. Denijs-Boekel-Ned.



Nouvelles du PFT



PHOTO 63-02 A l'occasion des manifestations commémorant les 150 ans de la ligne Antwerpen - Roosendaal, les 3 et 4 juillet, le PFT présente à Roosendaal (NL) les 5183, 202.020 et 5941. Le 2 juillet, les 5941 et 202.020 posent sous la remarquable passerelle à signaux. PFT.

ACTIVITES

Le samedi 26 juin, le PFT organisait l'adieu aux locomotives électriques des séries 22 et 25. Même si ces engins reçoivent de mois en mois un sursis supplémentaire, ils sont irrémédiablement condamnés. Et le PFT a préféré leur adresser un adieu tant qu'un nombre encore respectable de locomotives est encore disponible...

A 8h29, le train spécial, composé de voitures K4 (ex USI SNCF) encadrées par les 2224 et 2514, démarre de Bruxelles-Midi en direction de Clabecq, où a lieu le premier parallèle de la journée : les deux locomotives du train viennent encadrer le train de marchandises 37865 Marcinelle - Clabecq, remorqué par deux 23. Sont ainsi côte à côte, la 2224, la 2374 et la 2514.

Après la traditionnelle photo avec le haut fourneau 6 en toile de fond, le convoi spécial se rend à Feluy-Zoning, sur la ligne 269 réservée uniquement au trafic marchandises. Là, la 2514 se positionne en tête d'une rame de wagons citernes. Ensuite, direction La Louvière-Sud, pour le second parallèle : la 2240, désignée pour assurer le train P 7741

du lundi, est immortalisée avec les 2224 et 2514. C'est la 2240 qui assurera la traction du train spécial jusque Binche et retour à Louvière-Sud, où il est procédé à l'échange des locomotives. Le convoi prend ensuite la route de Quévy, en marquant plusieurs beaux arrêts à La Louvière Gare industrielle, Soignies, Jurbise, Cuesmes et Blaregnies. Un ultime parallèle des deux locos du train a lieu sur les voies commutables 1 et 2 en gare de Quévy avant de repartir, rame encadrée, jusque Quiévrain. La 2514 est découplée et positionnée devant le

bâtiment de la gare, dont l'avenir est incertain. En effet, suite à l'état de délabrement avancé du lieu, le personnel est logé dans des locaux provisoires en attendant le sort qui sera donné à la bâtisse : vente, réhabilitation, démolition ou mort naturelle...

La journée se termine après un dernier arrêt à la sortie de Quiévrain, avant que le convoi ne regagne Bruxelles. Un très beau voyage, émaillé de nombreux arrêts-photos très bien organisés, une bonne ambiance sans stress. Du tout bon PFT !



PHOTO 63-03 Le parallèle organisé en gare de Binche le 26 juin lors du voyage d'adieu des 22 et 25. PFT.



PHOTO 63-04 Le parallèle réalisé à Clabecq rassemblant les deux vedettes du jour avec la 2374.

PFT.



PHOTO 63-05 Le transfert des 5128 + 202.020 + 5941 de Schaerbeek à Roosendaal, ici sur la section frontalière aux Pays-Bas.

PFT.

Le week-end des 3 et 4 juillet avait lieu à Roosendaal (Pays-Bas) la principale manifestation commémorant les 150 ans de la ligne Antwerpen - Roosendaal. C'est en effet le 3 juillet 1854 que les deux villes furent reliées par le rail... Alors qu'elle aurait dû revêtir un caractère international, la manifestation n'a pas suscité l'intérêt de la SNCB. Dommage...

Pourtant, les organisateurs, parmi lesquels figurent nos fidèles lecteurs Arno Verhagen et Pascal Martens, n'avaient pas lésiné sur les moyens : deux locomotives à vapeur sous pression - les 23.023 et 23.071 ex. DB appartenant au SSN et au VSM -, la 189.047-4 de *Railion*, du matériel moderne, des locomotives électriques et Diesel et des automotrices historiques, du matériel d'opérateurs privés, comme la locomotive électrique 1251 d'ACTS, et les locomotives 5183, 5941 et 202.020 du PFT. Sans oublier les nombreuses animations en ville, les stands de plusieurs exposants dont le PFT, des modèles réduits, des réseaux pour les enfants. L'acheminement des trois locomotives du PFT, par leurs propres moyens de Schaerbeek à Essen et par une locomotive Diesel de la série 6400 de *Railion Nederland* de Essen à Roosendaal, a eu lieu le vendredi 2 juillet avec retour le lundi 5. Nul doute que ces trois engins belges ont rehaussé de leur présence cette manifestation très réussie, où l'on a compté 12.000 entrées.



PHOTO 63-06

A Roosendaal, le 2 juillet, la 5941 côtoie une automotrice historique et une "Hondekop".

Marc HUYBENS.



PHOTO 63-07 Les organisateurs des festivités de Roosendaal ont réalisé un beau parallèle de locomotives historiques devant l'ancienne remise. De gauche à droite : la 1122, la 1251 toujours en activité à ACTS, la 1302, la 1501, la 2233 et la 2459. Dave HABRAKEN.

LE MATERIEL

A *Schaerbeek*. En attendant le démarrage du chantier de réhabilitation de nos voitures M1, divers travaux d'entretien sont menés sur le matériel roulant. Ainsi, la 5183 voit ses postes de conduite rafraîchis, ainsi que son compartiment moteur. Ces travaux n'empêchent pas la machine d'être opérationnelle, comme le confirme sa présence à Roosendaal. La 202.020 a reçu une couche de peinture sur la caisse, dans le cadre de l'entretien courant; enfin, même si la 26.101 est un peu en repos forcé, sa pompe à air, qui a donné du fil à retordre aux équipes de conduite lors de son dernier voyage le 9 août 2003 sur la ligne 128, a été réparé. La 26 pourra ainsi participer aux Journées du Patrimoine à Saint-Ghislain.

Vous êtes intéressés par les travaux de restauration à Schaerbeek ? N'hésitez pas à contacter Pierre Herbiet au +32.(0)475.71.20.28.

A *Saint-Ghislain*. C'est dans le Musée du rail que se préparent les engins qui doivent participer aux différentes manifestations. Ainsi, le 554.18, qui n'avait plus roulé depuis 2002, a repris du service pour les circulations estivales sur la ligne 128. Il a donc subi une révision profonde de sa motorisation; le 4605, qui l'épaula sur la 128, a également été préparé pour la circonstance.

PHOTO 63-66

Toujours à Roosendaal, les trois locomotives du PFT : les 5183, 202.020 et 5941. Toutes les heures, un des moteurs Diesel était lancé devant le public : une attraction qui a attiré de nombreux curieux. PFT.

Le Musée du Rail et la Fondation Roi Baudouin

La *Fondation Roi Baudouin* encourage par son action le développement de projets sociaux et culturels, et c'est dans ce cadre que lui a été soumis le projet de réhabilitation de l'atelier des wagons de Saint-Ghislain, à transformer en Musée du Rail.

Le procédé mis en place par la *Fondation Roi Baudouin* est simple : un numéro de compte est attribué au projet, et tous les versements qui y arrivent sont fiscalement déductibles. Une attestation est établie par elle chaque année pour les donateurs de montants supérieurs à € 30, et le montant du don est fiscalement déductible.

De nombreux travaux ont déjà pu être effectués grâce au soutien financier des donateurs, comme la sécurisation du lieu, le remplacement de volets mécaniques, le remplacement de boiseries extérieures. Les prochains travaux, qui commenceront en octobre, concerneront le renouvellement de la toiture du bâtiment principal. Ceux qui sont venus nous rendre visite lors de Journées du Patrimoine ont pu se rendre compte de la bonne utilisation de leurs dons.

Pratiquement, les dons sont obligatoirement affectés à l'aménagement du site de Saint-Ghislain; ils doivent être effectués sur le compte 000-000004-04 de la Fondation Roi Baudouin, rue Brederode, 21 à 1000 BRUXELLES. En communication du bulletin de virement, il est indispensable de mentionner, sous peine de ne pas voir le montant attribué au projet, le terme : "L78599-asbl Patrimoine Ferroviaire Touristique".

Les dons peuvent aussi être reçus de l'étranger, la Fondation faisant partie du réseau TGE (Transnational Giving Europe) qui regroupe des institutions ayant les mêmes buts. Tous les renseignements peuvent être obtenus en consultant le site Internet www.kbs-frb.be.

Un grand merci à ceux qui soutiennent la création du Musée du Rail de Saint-Ghislain et qui se verront directement récompensés par le biais de la déduction fiscale. Sans cette aide précieuse, il est certain que les travaux ne pourraient être menés à bien.



D'autres travaux d'entretien sont menés sur les 4333 et 4506 dans le cadre de leur participation aux journées inaugurales du viaduc de Moresnet. Enfin, la 1805 a été préparée pour son transfert à Oignies (France) où elle a participé, les 28 et 29 août, au Festival organisé par le CMCF, qui avait pour thème les 40 ans de Trans-Europ-Express entre Paris et Bruxelles. Elle y a côtoyé la CC40101 SNCF, préservée par cette association.

Enfin, les travaux de restauration de la 9209 se poursuivent inlassablement, ainsi que ceux de réhabilitation du Musée du Rail.

Vous êtes intéressés par les activités de Saint-Ghislain ? Contactez Philippe Scholl au +32.(0)477.26.99.79.

ET NOTRE P8 ?

La fin des travaux de restauration en Roumanie touchent enfin à leur terme... La cabine a été replacée sur châssis, tous les appareils ont été remontés, les tôles d'habillage de la chaudière sont en place. Début août, il restait principalement à terminer les travaux sur le tender, à peindre la machine et à apposer les marquages dont son nouveau numéro 64.169.

Les premiers parcours d'essais en ligne se dérouleront en principe au milieu du mois de septembre.

Nous espérons rapatrier la locomotive pour la fin de l'année, ce qui constituera alors un bien beau cadeau de Saint-Ni-

colas pour le PFT !

Pour mener à bien ces travaux coûteux, le PFT a ouvert un compte bancaire affecté uniquement aux dons destinés à la restauration de la P8 roumaine 230.084.

Des parts symboliques de € 250 sont attribuées chaque fois qu'un don de ce montant est effectué, en une ou plusieurs fois. Contrairement au fonds géré par la *Fondation Roi Baudouin* (voir le Musée du Rail), les dons offerts pour la 230.084 ne donnent droit à aucune attestation fiscale ni aucun droit quelconque sur la locomotive. Votre générosité a permis à ce jour de délivrer plus de cinquante-cinq certificats de € 250. Merci encore aux généreux donateurs.

LE CHEMIN DE FER DU BOCQ

C'est le samedi 19 juin qu'ont été transférés de Saint-Ghislain à Ciney les autorails 4605 et 554.18, désignés pour assurer la saison touristique entre Ciney et Dorinne-Durnal. Avant l'ouverture de la saison, programmée le dimanche 4 juillet, a eu lieu la traditionnelle conférence de presse. Celle de cette année revêtait un caractère "historique", puisque c'est au cours du trajet inaugural qu'a été signée la convention qui lie dorénavant le PFT et la SNCB. Même si cette signature était symbolique (ce n'était pas les documents originaux !), il est maintenant acquis que le PFT exploite sa propre ligne touristique. Il aura fallu douze ans pour que soit enfin matérialisé l'acte qui permet au PFT de travailler en toute légalité et pour son propre compte. Le PFT peut aujourd'hui envisager le développement de l'activité sur la ligne du Bocq, et espérer l'ouverture d'intéressantes perspectives, en matière de subsides notamment. Il restera maintenant à convaincre les autorités régionales et locales de délier les cordons de la bourse, si toutefois l'on veut une accélération des travaux de renouvellement de l'infrastructure et le prolongement vers Yvoir...

Signe que la convention est bien d'application : le 554.18, immatriculé mais non autorisé à circuler sur le réseau à cause de son frein Westinghouse jugé non conforme par la SNCB, peut assurer le service sur la 128. Cet autorail, une des premières acquisitions du PFT, est en livrée à deux tons de vert et se marie parfaitement aux sites traversés. C'est lui qui a assuré le service de base tous les dimanches et jours fériés, alors que le 4605 servait de réserve et de véhicule de renfort pour les journées de pointe comme la brocante de Sponstin du 1er août.

La ligne 128 vous intéresse ?
Contactez Alain Defechereux au +32.
(0)477.98.91.23.

Un moment historique : la signature de la convention liant le PFT et la SNCB pour l'exploitation de la ligne 128, pour une durée de 25 ans !

Ci-contre : le 554.18 à Dorinne-Durnal, lors du parcours mis en marche lors de la conférence de presse le 22 juin. PFT.





PHOTO 63-08 Le 18 avril 2003, le AT 1442 Bressoux - Narbonne vient de traverser la gare d'Esneux. La rame est composée d'une voiture-lits type AB30, d'une voiture-couchettes type I6, d'une voiture de seconde classe du type 110 et de trois fourgons porte-autos bien chargés. A Jemelle, il sera fusionné avec la tranche en provenance de Denderleeuw. Pierre HERBIET.

LES TRAINS-AUTOS A LA SNCB - 4e partie

Nous avons terminé le chapitre précédent, en 1994, sur le constat d'une baisse de fréquentation des Auto-Trains entraînant une distorsion entre l'offre et la demande, et sur une analyse des plaintes des usagers enregistrées par la SNCB. L'analyse de la situation, sans doute un peu tardive, ne s'est bien entendu pas limitée à ces premiers éléments d'information : quitte à bousculer certains "prés carrés", elle a voulu examiner toutes les facettes de l'activité de-

puis la conception du produit, sa vente et la mise en œuvre des prestations, de l'accueil des passagers jusqu'à la livraison des véhicules à destination.

Au stade de la conception du produit, il est rapidement apparu que le retour d'informations venant du terrain était incomplet, parfois peu fiable et souvent mal exploité. Les données concernant les passagers sans voiture étaient fragmentaires et les comptages imprécis; ainsi, les

données concernant les voitures-lits des trains à destinations multiples étaient globales et non ventilées par destinations. On constatait enfin que l'on ne s'était jamais soucié de l'origine et de la destination finale des usagers des Auto-Trains, pas plus que des caractéristiques sociales et des motivations de ces groupes de voyageurs. Une information claire sur les possibilités de restauration en cours de voyage et la qualité de ce service, ont été largement sous-estimées.

Le 26 juin 1991, le Train-Autos 9295 s'Hertogenbosch - St. Raphaël passe à Barvaux sur la ligne 43 Liège - Marloie. En tête, les 6215 et 5515. Michel HANSENS.



Le Train-Autos 1412 Ljubljana - Villach - Schaerbeek à Radovljica (ligne Ljubljana - Jesenice) en Slovénie. La rame, réduite à sa plus simple composition est tractée par une locomotive électrique de la série 342 des SZ (Chemins de fer slovènes).
 Michel HANSENS, juin 1992.



La vente, quant à elle, commence par l'information concernant le produit; or, celle-ci est disponible avant tout dans les gares et dans quelques agences de voyages. Le candidat passager d'un Auto-Train fréquente-t-il assidûment les gares ? Rien n'est moins sûr ! Le comportement des agences de voyages agréées par la SNCB posait aussi problème car il est apparu que les agents de voyage étaient peu enclins à vendre ce produit ! Le problème résidait ici dans la grande complexité du calcul du prix du voyage : les risques d'erreurs et de contestations joints à la difficulté d'obtenir, en cas de doute, une réponse rapide et précise d'un responsable SNCB étaient des facteurs dissuasifs.

C'est sans doute au niveau des gares que la satisfaction était la plus grande : bien que ne disposant pas de directives structurées, le personnel d'accueil faisait montre d'une efficacité et d'un dévouement souvent exemplaires.

A ce stade déjà, certaines mesures correctives pouvaient être appliquées, à commencer par faire connaître le produit par une publicité mieux ciblée : un

budget put être libéré à cet effet. Améliorer la vente par la mise à disposition des vendeurs d'un système automatisé du calcul du coût en fonction de tous les paramètres du voyage, fut une action déterminante, associée à une remise à jour complète de la documentation de vente après analyse des questions pratiques soumises aux vendeurs. Une action de réduction de certains prix fut également entreprise par le biais d'une négociation avec la SNCF. A ces actions de promotion des ventes fut associée la présentation d'un logo " Auto-Train ".



Restaient des aspects matériels : à défaut de la volonté d'acquérir de nouvelles voitures-couchettes et voitures-lits, diverses actions de modernisation furent entreprises : la climatisation fit son apparition dans les voitures-lits, et l'on entreprit de réintroduire des voitures-restaurants, ce qui impliqua l'achat de quatre voitures ex-Gril-Express à la SNCF et la transformation de quatre

voitures l10 climatisées en surnombre, ce dont "En Ligne" rendit compte en son temps.

Pendant que ces diverses améliorations étaient progressivement mises en oeuvre, le trafic évoluait.

En 1995, l'offre ne fut pas sensiblement modifiée : un service supplémentaire Schaerbeek - Avignon fut établi, qui n'était pas un train supplémentaire mais une desserte ajoutée à une liaison vers St.Raphaël. On note également dès la saison d'été un plus large usage de voitures Bc modernisées.

Dans la mesure où les destinations finales des auto-trains deviennent de plus en plus variées, et où il sera ajouté des fourgons porte-autos à des trains « ordinaires », nous adopterons la convention suivante : les destinations non ouvertes aux autos figureront entre crochets; par exemple : {Quimper}.

C'est en 1996 que l'on vit apparaître le nouveau sigle " Auto-Train " et que fut mise en œuvre une tarification plus claire et entièrement automatisée. La destination de {Ancona} via Rimini prolonge alors la liaison vers Bologna, R5/R7 du 7 juin au 29 septembre, tandis que des voitures-restaurants sont remises en service entre Schaerbeek et Avignon / St.Raphaël, et entre Schaerbeek et Bologna / {Ancona}.

Autre événement durant l'année : la circulation du dernier Auto-Train en traction Diesel, le 31 mai, entre Bressoux et Gouvly.

Le Train Auto 1413 Schaerbeek - Villach - Ljubljana arrive à la gare frontière de Rosenbach en Autriche. La 110 450 de la DB poursuivra jusqu'à Jesenice en Slovénie. La rame circule pratiquement à vide, avec un fourgon porte-auto sans charge, une voiture-couchettes type l5 et une voiture-lits. Michel HANSENS, juin 1992.



L'année 1997 voit la disparition de l'Auto-Train vers Salzburg, Villach et Ljubljana, et son remplacement par une nouvelle liaison vers Innsbruck. La mise en service de cette nouvelle destination est invoquée pour mettre en évidence un problème d'encombrement à Schaerbeek et justifier le report de la gare de départ de ce train à Denderleeuw. Partant d'Oostende via Denderleeuw et Wörgl (A), le nouvel INT 1219/1218 comporte deux tranches, l'une vers {Klagenfurt} et l'autre vers Innsbruck. Par ailleurs, une voiture-restaurant est ajoutée aux relations Schaerbeek - Narbonne.

En 1998, il n'y a guère de modification des services, sauf l'ajout d'une voiture-restaurant à la liaison vers Bordeaux / Biarritz, et l'ajout de voitures-lits T2 (SNCB) desservies par du personnel belge au départ de Bressoux. Commercialement, l'on voit apparaître la notion de carte de fidélité sous la forme d'une "Carte-Club" pour les usagers réguliers, tandis qu'une réduction de prix est accordée aux remorques des véhicules transportés.

C'est à ce moment que la SNCB établit un premier bilan de l'action entreprise pour revigorer l'activité, qui se veut optimiste : le document, daté du 9 juillet 1998, annonce pour la dernière période hivernale un accroissement de 15% par rapport à l'année précédente, la croissance étant plus marquée vers Avignon et St.Raphaël (26%) que vers Toulouse et Narbonne, ainsi qu'une quasi saturation des réservations au départ de Schaerbeek pour le mois de juillet en cours, quelques places restant disponibles au départ de Bressoux. Des mesures de rationalisation seront opérées, ainsi que le lecteur le découvrira ci-après, soit en ajoutant des fourgons DD à des trains internationaux «ordinaires», soit en remplaçant de tels trains par des auto-trains en prolongeant leur parcours sans modification du service «auto».

A l'été 1999, l'on voit apparaître une nouvelle liaison auto-train vers Livorno et Roma/Tuscolana : l'INT 1295/1294 circulant R7/R2 sous le nom de «Frecia del Tirreno». Ce train remplaçait dans une certaine mesure la liaison quotidienne avec Roma, via Milano, simultanément supprimée, qui portait les mêmes numéros et était, à l'aller, associée jusque Basel à l'INT *Edelweiss*, mais il était cette fois acheminé via {Genova} et {Pisa}. Sa composition, fournie par la SNCB, comportait une voiture B du type I6, cinq voitures-couchettes Bc, une seconde voiture B, deux voitures-lits MU, quatre fourgons porte-autos, dont deux pour Roma et deux autres pour Livorno.



En gare de Fréjus - St. Raphaël : mise en quai du Train-Auto 9298 à destination de Bressoux et s' Hertogenbosch. Les fourgons porte-autos seront accouplés en queue de la rame. En tête, la BB 22324 de la SNCF. Michel HANSENS, septembre 1992.



Le 31 juillet 1994, le Train-Auto 9298 St. Raphaël - s'Hertogenbosch, remorqué par les 3617 et 3605 des CFL, approche de Troisvierges. Michel HANSENS.

Le dernier Auto-Train remorqué en traction Diesel circula le 31 mai 1996 au départ de Bressoux. Il s'agissait du AT 1397 s'Hertogenbosch - Bressoux - St. Raphaël, remorqué par les 5541 et 5515, ici à Tilff. Dès le lendemain, cette relation circulera entièrement en traction électrique, via la ligne 43 Liège - Marloie. Michel HANSENS.





PHOTO 63-09 Passage à l'ancien point d'arrêt de Pipaix sur la ligne 94 Bruxelles - Tournai du Train-Auto 1236 Schaerbeek - Lourdes, tracté par une locomotive de la série 12 jusqu'à Lille. Philippe DIEU, juin 1994.



Deux photos de l'Auto-Train 1413 Schaerbeek - Villach - Ljubljana, prises le 17 juin 1996. Ci-dessus : lors de son arrêt dans la gare frontalière de Rosenbach. Ci-dessous : après l'échange de traction à Jesenice. Jean-Claude GIRARD.



Une liaison vers la Bretagne est lancée à titre expérimental par la SNCB R7/R2 du 20 juin au 14 septembre : Schaerbeek - Nantes - Auray - {Quimper}, avec 2 + 2 fourgons porte-autos DD, une voiture B (I6), 2 à 5 voitures-couchettes Bc (I6) et une voiture-lits MU.

En hiver, le *France-Alp Express* Schaerbeek - {Bourg-St. Maurice}, train de skieurs circulant le week-end, de Noël à la mi-avril, se voit complété de un ou deux fourgons porte-autos DD à destination de Moutiers, dans la vallée de la Tarentaise; cette expérience ne sera pas renouvelée à l'été 2000.

Au cours de la décennie qui s'achève ici, la SNCB n'était pas la seule à s'interroger sur la rentabilité et le devenir de l'Auto-Train. Un dossier de six pages publié par *La Vie du Rail* le 20 octobre 2000 fait état d'un rapport SNCF constatant entre 1990 et 1993 une baisse de 30% du nombre de voitures transportées suivie d'une stagnation, attribuées essentiellement au développement autoroutier. Si ce n'était jugé politiquement incorrect, la SNCF aurait abandonné ce service qui s'adresse à une clientèle favorisée, par ailleurs peu intéressée par le train, parisienne à 75% et impliquant des efforts importants très délimités dans le temps. Elle relativise l'impact écologique : lorsque quelque 85.000 voitures traversent sur une journée le tronçon autoroutier Lyon-Orange, la SNCF transporte au mieux 1600 véhicules, toutes directions confondues. A défaut d'un abandon, la relance passe par une réduction des charges en matériel et en traction impliquant un recentrage sur les liaisons les plus rentables (région PACA, abandon des Calais-Italie, Paris-Madrid, etc.), la réduction du parc de matériel spécialisé, et ...une révision à la hausse des prix.



L'Auto-Train 1481 Schaerbeek - Narbonne était prolongé jusqu'à Port Bou pour les voyageurs sans autos. Le 21 juillet 1998, la tranche Narbonne - Port Bou était tractée par la BB 22243, ici au milieu des Salins de Sainte-Lucie à Port-la-Nouvelle. Le train est formé d'une voiture B 16, de 3 voitures-couchettes I5, d'une voiture-restaurant ex. Grill Express et de deux voitures-lits T2 et AB 30. Gilbert LAURENT.

Dans sa recherche d'une réduction des coûts, la SNCF a transporté des voitures par messageries, voire à titre d'essai par camions à deux niveaux (!), pendant que les voyageurs étaient acheminés le lendemain en TGV. Succès mitigé. A noter que, à ce moment, les Anglais et les Autrichiens avaient déjà cessé cette activité, les Hollandais étant proches d'une décision d'abandon.

Une petite révolution apparaît en l'an 2000 : le 28 mai, tous les services Auto-Trains précédemment assurés au départ de Schaerbeek sont transférés à Denderleeuw, la gare de départ de plu-

sieurs trains devenant Oostende. La liaison auto vers Innsbruck, qui a vécu trois ans sans recueillir le succès escompté, est supprimée et remplacée par Salzburg dans la tranche de l'INT 1219/1218 qui a toujours {Innsbruck} comme destination, et Villach dans la tranche du même train se dirigeant vers {Klagenfurt}. Sa composition : 5 voitures-couchettes (Oostende-Innsbruck) + 2 voitures-couchettes et une voiture-lits AB 30 (Oostende-Klagenfurt) + 2 fourgons porte-autos (Denderleeuw-Villach) + 1 à 2 fourgon porte-autos (Salzburg). La nouvelle liaison vers Roma est confirmée, mais il s'y ajoute en gare de

Jemelle, une tranche originaire de Bressoux comportant une voiture-lits MU, une voiture-couchettes Bc et deux fourgons porte-autos DD (un par destination auto).

Autre nouveauté, toujours vers l'Italie, de un à trois fourgons porte-autos DD sont ajoutés certains jours à l'INT 299/298 Bruxelles - Milano (prolongé en été R6/R7 vers Venezia), dont le départ est alors reporté à Denderleeuw avec arrêt à Bruxelles; c'est le cas vers Milano/San Cristoforo R2/R3, et R4/R5 pour l'été (et R7/R1 pour l'hiver 2000/2001), ainsi que vers Venezia R6/R7.

Le 16 août 1998, l'Auto-Train 1378 St. Raphaël - Schaerbeek vient de s'immobiliser à Luxembourg avant de rebrousser vers Bruxelles. Depuis Metz, il était exceptionnellement remorqué par la 181 214-8 de la DB, avec la BB 22254 de la SNCF comme véhicule. Cette dernière avait assuré la traction du train entre Cannes et Metz et avait procédé au découplage de la voiture-couchettes St. Raphaël - Metz. C'est alors que l'on se rendit compte que le mécanicien de relève était absent ! Le chef de service décida de réutiliser une locomotive de la DB et un conducteur disponibles pour mener le train jusqu'à Luxembourg, la BB 22254 terminant le voyage comme véhicule ! Michel VERLINDEN.





Depuis le début du mois de juillet 2001, la traction de l'Auto-Train 1430 "Pyrénées Express" Bressoux - Denderleeuw - Tarbes - Lourdes est assurée par une locomotive polycourant de la série 15 entre Bressoux et Tourcoing. Le 13 septembre 2002, ce service était confié à la 1501, que nous voyons ici à Tilleur sur la ligne 36A Kinkempois - Voroux. Michel HANSENS.

Autre événement important de la saison d'été 2000 : la suppression des auto-trains des NS en provenance de s'Hertogenbosch, et notamment des 1331 vers Irun via Bordeaux et Biarritz, 1335 vers Toulouse et Narbonne, 1371 vers Avignon et Narbonne et 1397 vers Avignon et St.Raphaël. Ces suppressions vont profondément modifier le trafic au départ de la région liégeoise. Contrairement à ce que l'on pouvait prévoir, la clientèle néerlandaise se rabatit plutôt sur Denderleeuw que sur Bressoux.

Les passagers embarquant à Bressoux se voient offrir R5/R6 une liaison vers Narbonne dans un train composé d'une

voiture-couchettes Bc, d'une voiture-lits T2, et de un à deux fourgons porte-autos DD, fusionné en gare de Mons avec l'INT 1362 venant d'Oostende via Denderleeuw, et une liaison vers Avignon et St.Raphaël par un train de composition identique + un DD pour Avignon, circulant R3/R4, R5/R6 et R7/R1 via Jemelle où il est fusionné avec l'INT 1375 venant lui aussi d'Oostende via Denderleeuw. Tant qu'à parler de suppressions, notons également celle, maintenant effective, des auto-trains de la SNCF au départ de Calais, qui eut l'effet positif de ramener à Denderleeuw une partie de la clientèle anglaise.

Autre nouveauté, l'INT 1430 "Pyrénées Express" Schaerbeek - {Lourdes} devient un Bressoux Brive - Toulouse - Tarbes - {Lourdes} via Denderleeuw, circulant R5/R6. Sa composition au départ de Bressoux : une à deux voitures-lits MU + une voiture-restaurant + 3 à 4 voitures B et couchettes Bc (Lourdes) + un DD (Toulouse) + un DD (Brive). Il s'y ajoute à Denderleeuw un DD (Tarbes) + un à deux DD (Toulouse) + un DD (Brive).

Un autre auto-train prend son origine à Bressoux, c'est, R3/R4, l'INT 1486 à destination de Biarritz via Denderleeuw, {Mons} et {Aulnoye} et Bordeaux. Sa composition au départ de Bressoux était : une voiture B + 4 voitures-couchettes Bc + une voiture-restaurant + 2 voitures-lits MU + un à deux DD (Biarritz) + un DD (Bordeaux) et l'on ajoutait à Denderleeuw 3 à 4 DD (Biarritz) + un DD (Bordeaux).

Comme ce fut le cas en 1999 sur la liaison vers Roma, des DD sont maintenant ajoutés R5/R6 de la mi-juin à la mi-septembre à l'INT 499/498 {Bruxelles} - {Brig}, à destination de St-Moritz (CH).

Encore l'Auto-Train 1481 Schaerbeek - Narbonne - Port Bou, au milieu de l'étang de Leucate.

Gilbert LAURENT, 21 juillet 1998.



