

EN LIGNES



REVUE BIMESTRIELLE
N° 65 - FEVRIER 2005 - € 8,50
SUISSE : 13,70 CHF
BUREAU DE DEPÔT : B - 1180 BRUXELLES 18
EDITEUR RESPONSABLE : KOOB J-P, SQUARE VERGOTE 6, 1200 BRUXELLES

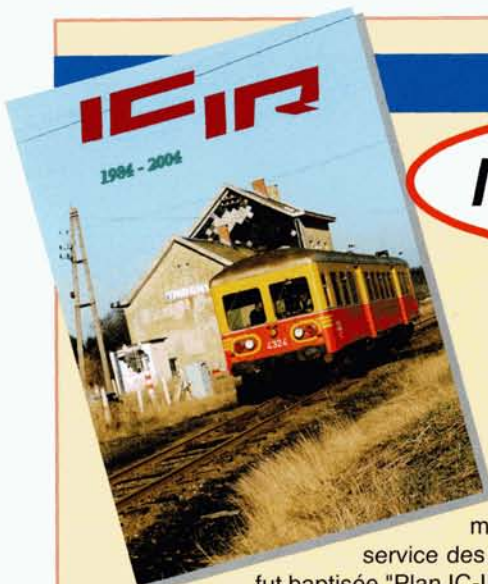
Patrimoine Ferroviaire Touristique



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



Toeristisch Spoor Patrimonium



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.

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 67)
Communication :	IC-IR

Editorial

Vous avez été nombreux à soutenir notre association par le renouvellement de votre abonnement à la revue ainsi que par votre participation à la journée Portes Ouvertes de Saint-Ghislain du 11 décembre dernier.

Plus que jamais, les animateurs essaient de satisfaire les demandes des amateurs, aussi bien en terme de voyages que d'activités ou de publications; c'est sans doute cet acharnement qui permettra un jour au PFT d'être reconnu pour l'action de sauvegarde de la mémoire ferroviaire et pour la promotion du rail en général qu'il mène maintenant depuis près de vingt ans !

A l'actif de l'année écoulée, il faut bien entendu mentionner le conventionnement de la ligne 128, la poursuite des travaux au Musée du Rail, la restauration du matériel avec l'arrivée de la 5941, la publication de six revues et d'un livre, l'organisation de cinq voyages pour les amateurs, et d'un inoubliable périple en Chine !

L'année 2005 ne sera pas en reste, puisqu'il est d'ores et déjà prévu la parution de deux ouvrages et, bien sûr, le retour tant attendu de la P8 roumaine !

Merci encore à vous, fidèles lecteurs, de nous soutenir dans notre action.

N'hésitez pas à nous formuler vos suggestions, remarques et griefs pour que, tout au long de l'année, nous puissions toujours faire mieux !

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.

CHERCHE : L'association française d'amateurs BB22388 basée à Somain (Nord) envisage de réaliser un réseau miniature modulaire représentant la région frontalière de Péruwelz/Somain. Elle recherche des amateurs susceptibles de participer à ce projet. Renseignements : Association BB 22388, rue Anatole France 83, F-59490 SOMAIN.
☎ : +33.3.27.86.71.36. +32.(0)15/31.00.95.

Musée du Tram de Villers-devant-Orval

Suite à l'annonce parue dans le *EN LIGNES 64* page 2, veuillez noter les coordonnées suivantes :

☎ : 061/31.27.26 - FAX : 061/31.27.09
☎ musée : 061/32.01.66
🌐 : www.vicinalorval.be.tf

PFT-agenda

- **Samedi 2 avril :** voyage PFT
- **Samedi 30 avril :** grande bourse d'échange de photos et modèles réduits au Musée du Rail de Saint-Ghislain.
- **Samedi 14 mai :** voyage PFT
- **Samedi 25 juin :** voyage PFT
- **Du 14 au 24 juillet 2005 :** grand voyage PFT dans les pays Baltes. Voir page 8.
- **Samedi 6 août :** voyage PFT
- **Samedi 10 et dimanche 11 septembre :** Journées du Patrimoine; ouverture du Musée du Rail de Saint-Ghislain.
- **Samedi 26 novembre :** animations en collaboration avec la Ville de Saint-Ghislain; ouverture du Musée du Rail.

N'oublions pas les circulations intensives de juin à septembre sur la ligne touristique de la Vallée du Bocq !
Horaires dans notre prochain numéro et sur : www.pfttsp.be/cfbocq

PHOTO-THEME 64

Série indissociable de 10 photos couleurs au format 10x15, montrant des autorails (3e partie) sur des services, gares ou lignes supprimés avec de la mise en oeuvre du plan IC-IR.

Prix : € 10 + frais de port (voir page 67 - poids : 75 g).

Communication : PHOTO-THEME 64

- 64-01 : 4603 et 4306 à Lessines
- 64-02 : 4604 à Dergneau
- 64-03 : 4608 à Bellecourt
- 64-04 : 4609 et 6006 à Quiévrain
- 64-05 : 4610 à Lessines
- 64-06 : 46 devant la remise de Ath
- 64-07 : 4615 à Thulin
- 64-08 : 4618 à Trazegnies
- 64-09 : 4617 à Henripont
- 64-10 : 4619 à Courcelles



Rectifications

EN LIGNES 64 - page 38 : une erreur s'est glissée dans la grille horaire des ICE 15 et 17. Il faut :

ICE 15

Köln-Hbf : 15.45/49
Frankfurt/Main : 16.58

ICE 17

Köln-Hbf : 18.45/49
Frankfurt/Main : 19.58

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, Kristof AVONDS, Marc BAELEMANS, Emile BECKER, William BOECKX, Marco CACOZZA, Roger CRIKELAIRE, François DELHAYE, Wim DE RIDDER, Pascal DUBOIS, Michel de ESCH, Laurent GARY, Philippe GOUSSET, Dave HABRAKEN, Michel HANSENS, Rolando JACOT, Hans JOOSEN, Laurent JOSEPH, Jean-Pierre KOOB, Gregorz KOTILAVZ, Lars LAENEN, Gilbert LAURENT, Julien MULPAS, Charles OCSINBERG, Eric PAULUS, Serge PLETGEN, Steve ROD, Christian RUQUOY, Philippe SCHOLL, la SNCB, Christian SMITZ, Cedric SOLTYS, Yves STEENEBRUGGEN, Christian VANHECK, Arno VEENHOF, Eddy VERVOORT.

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
✉ inform@pftsp.be
Internet : www.pftsp.be

Numéro de TVA : BE 435.339.562

Abonnement 2005

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 2005". 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)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 65 - FEVRIER 2005



COUVERTURE AVANT :

PHOTO 65-01

Le 26 janvier 1984, le 4509 affronte l'hiver en gare de Bertrix.

Photo : Jean-Luc VANDERHAEGEN.

POSTER CENTRAL

PHOTO 65-02 Le 4506 et le 4403 dans les environs de Bütgenbach, lors du voyage d'adieu à la Vennbahn organisé par le PFT le 9 octobre 2004.

COUVERTURE ARRIERE

PHOTO 65-03 Le même jour, les deux autorails posent pour la dernière fois (?) parmi les signaux mécaniques de Sourbrodt. Photos : PFT.

S O M M A I R E

PFT-Service - Editorial	2
Nouvelles du PFT	4
Wagon couvert Glms	9
Actualité étrangère	10
Un chantier hors du commun	18
Actualité belge	22

Statistiques	22
Locomotives électriques	22
Locomotives Diesel	27
Automotrices - autorails	31
Voitures	31
Infrastructure	37
Actualité diverse	38

Radiations	44
Les travaux TGV	46
Les 51 sous le soleil italien	50
Chine : le dernier paradis...	58
Il y a...	64
PFT-Boutique	66



Une vue aérienne du 4506 sur le viaduc de Moresnet, lors des navettes entre Montzen et les "Trois Bornes". Michel HANSSENS, 3 octobre 2004.

NOUVELLES DU PFT

ACTIVITES

VOYAGES

La saison 2004 s'est terminée par trois journées de circulations intensives ; les 2 et 3 octobre, à l'initiative de l'ASBL *Via Gulia* et en collaboration avec la SNCB, le PFT a été sollicité pour assurer les navettes en autorail entre Montzen et les "Trois Bornes", à l'entrée du tunnel de Botselaer, dans le cadre de l'inauguration du viaduc de Moresnet.

Les deux autorails du PFT de grande capacité - les 4506 et 4333 - devaient ainsi être affrétés pour ces journées; la fragilité du mécanisme du 4333, au vu des nombreux kilomètres à parcourir, a décidé les organisateurs du PFT à demander la collaboration du Stoom Centrum Maldegem : c'est ainsi qu'on a pu voir accouplés les 4506 et 4403, le premier en livrée rouge et jaune, le second en dominante de bleu.

Inlassablement, pendant les deux jours, les deux engins ont véhiculé un nombre considérable de touristes, bien au-delà des capacités prévues...

PHOTO 65-04 *Le 4403 dans les environs de Malmedy. A notre connaissance, c'est la première fois qu'un 44 parcourait la Vennbahn.*

Photo : PFT.

Le samedi suivant, le 9 octobre, les deux mêmes engins, qui avaient été garés à Kinkempois, ont parcouru, sans doute pour une dernière fois, les deux lignes de la Vennbahn encore accessibles. Les deux autorails ont ainsi effectué les trajets Trois-Ponts - Büllingen, Büllingen - Weywertz - Sourbrodt et Sourbrodt - Trois-Ponts, sous un temps superbement ensoleillé malgré la météo exécrationnelle annoncée ! D'inoubliables photos ont été réalisées en de nombreux endroits

et c'est avec un pincement de cœur que les amateurs ont rejoint Trois-Ponts, avec le sentiment d'avoir participé, une fois encore, à la fermeture d'une ligne, mythique de surcroît.

Ce n'est pas la première fois que le PFT "ferme" la marche; citons entre autres le dernier parcours sur Libramont - Bastogne (L163), Gouvy - Bastogne (L163), Eupen - Raeren (L49), Dinant - Givet (L154), Mons - Harmignies (L109), Renix - Frasnes (L86).





PHOTO 65-05 Les 4506 et 4403 immortalisés, pour la dernière fois (?), sur le célèbre viaduc de Bütgenbach.

Photo : PFT.

LE MATERIEL

Les travaux de restauration ont repris de plus belle avec la saison hivernale, à Schaerbeek principalement sur l'automotrice double 082, dont une des voitures est quasiment achevée, et sur la 5183.

A Saint-Ghislain, c'est toujours la 9209 qui fait l'objet de soins attentifs de quelques amateurs; parallèlement aux travaux sur les locomotives, du petit matériel est aussi mis à l'honneur, comme un bâti de signalisation Siemens, en cours de restauration.

Et enfin, la P8 est presque de retour... Les travaux à la locomotive ont été terminés le 5 décembre. Si le planning initial est quelque peu retardé, c'est pour mieux encore préparer le retour de cette vénérable machine. Elle reviendra ainsi peinte en livrée SNCB et non en livrée "antirouille" comme prévu à l'origine. Il va sans dire que les nombreux donateurs seront avisés personnellement de la date d'arrivée de la locomotive en Belgique, ce qui ne pourra que confirmer que leurs dons ont été utilisés à bon escient !

Vous désirez participer ? N'hésitez pas à rejoindre les équipes !

Pour Schaerbeek, contactez Pierre Herbiet au +32.(0)475.71.20.28.

Pour Saint-Ghislain, c'est Philippe Scholl au +32.(0)477.26.99.79; ou rendez vous sur place un samedi pour vous rendre compte directement !

Pour mener à bien les coûteux travaux de la P8, 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 cinquante-six certificats de € 250.

Vous voulez faire un geste ? Il suffit de verser votre contribution sur le compte 035-4029004-53 du PFT. (Pour les virements venant de l'étranger, le code BIC de la banque est GEBABEBB et le numéro complet du compte (IBAN) est BE53-0354-0290-0453). Merci encore aux généreux donateurs.

Après d'énormes travaux de tôlerie, la restauration de la caisse de la voiture BD de la 082 est en voie d'achèvement. Schaerbeek, 20 novembre 2004.

Photo : PFT.



Ligne 128	
plan 3	3

LIGNE 128 : *SILENCE, ON TOURNE !*



Le 17 septembre 2004, la 202.020 a joué les stars, en figurant dans le tournage d'un spot publicitaire pour un grand quotidien flamand. Pour l'occasion, elle remorqua une rame formée de cinq tombereaux sur la ligne 128. Peut-être l'amorce d'une nouvelle carrière de Star du cinéma ? Depuis le mois de novembre, ce spot est diffusé dans les cinémas.

↑ PHOTO 65-06 La 202.020 et sa rame de tombereaux photographiées entre Braibant et Sovet.

Jean-Luc VANDERHAEGEN.

↓ Les cinéastes en action lors de répétitions de la scène.

Alain DEFECHEREUX.



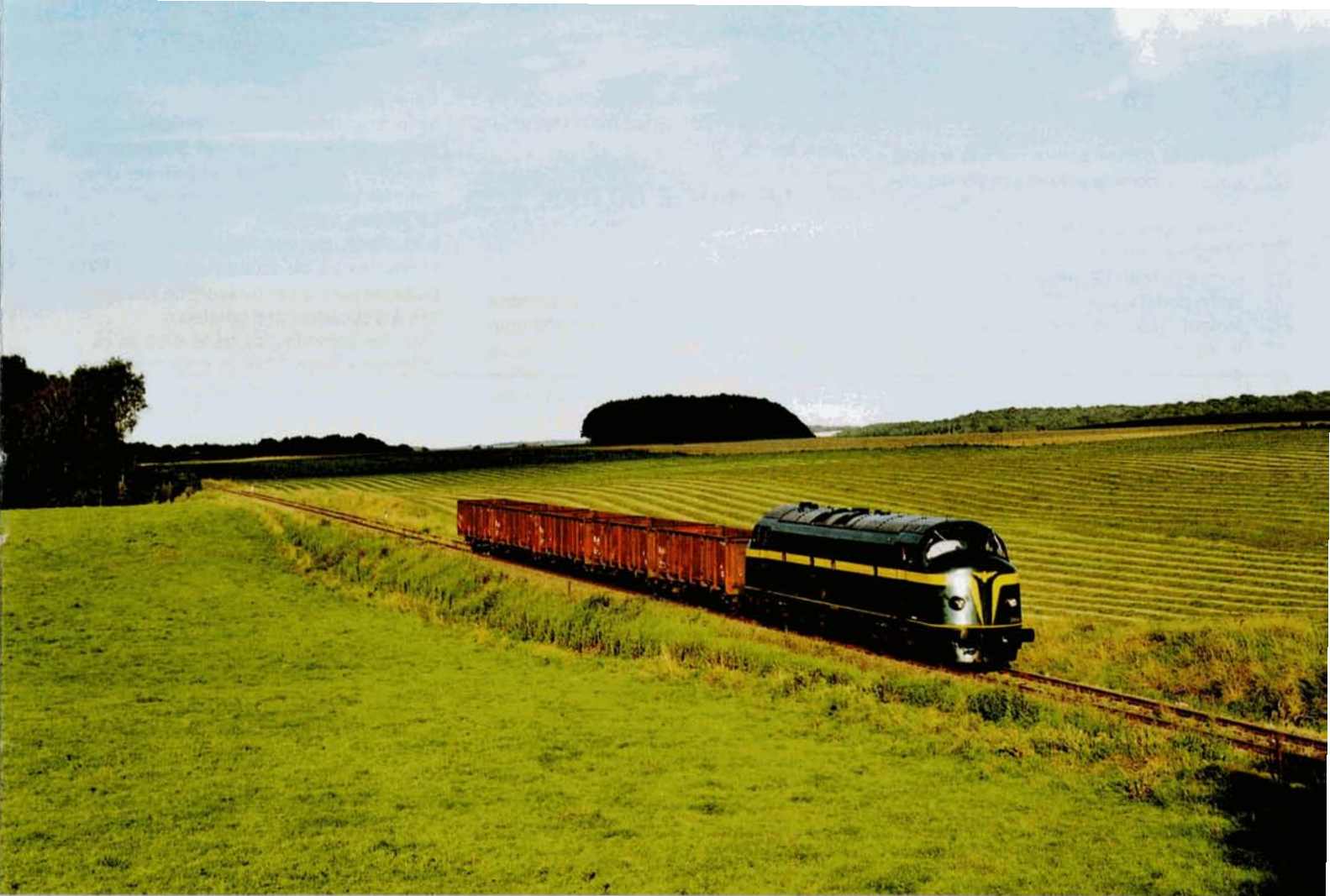


PHOTO 65-07 *La rame en route vers Dorinne-Durnal, où il lui sera possible de rebrousser chemin.*

Alain DEFECHEREUX.

PHOTO 65-08 *La star à Dorinne-Durnal. Rendez-vous dans les prochaines semaines sur les petits écrans.*

Jean-Luc VANDERHAEGEN.



LA LIGNE 128

Les mois d'hiver sont aussi mis à profit pour entretenir la voie et ses abords, remettre en état 700 mètres de voies entre Ciney et Halloy, et poursuivre le remplacement de la voie au-delà de Dorinnes-Durnal. Le programme de circulation pour l'année 2005 se précise également : grâce au conventionnement de la ligne, le PFT peut maintenant faire circuler ses trains touristiques en théorie toute l'année. Néanmoins, à défaut de garage adéquat, les périodes de circulations s'étendront sur 26 journées de mai à septembre. Nous ne manquerons évidemment pas de vous donner les horaires en temps utile.

Vous voulez participer à l'exploitation de la ligne 128 ? Contactez Alain Defecheux au +32.(0)477.98.91.23.

LE MUSEE DU RAIL

Le samedi 11 décembre, le Musée du Rail était ouvert à l'occasion des fêtes de fin d'année; l'amateur ferroviaire pouvait ainsi acquérir les dernières nouveautés du PFT et participer à la bourse d'échange de photos et de trains miniatures organisée par la section "Modélisme". Cette même section avait ouvert toutes grandes les portes de ses locaux, afin de montrer au public ses réseaux de trains miniatures et susciter de nouvelles adhésions....

Petits et grands ont ainsi pu, une nouvelle fois, découvrir les différentes facettes du PFT qui, par un programme diversifié, espère attirer et fidéliser une clientèle toujours plus nombreuse.

La section " Archives " a aussi vu le jour. Il faut trier, classer, répertorier les centaines de kilos de documents que le PFT possède pour qu'ils puissent un jour être mis à disposition des amateurs.

Tous les samedis, les bénévoles se réunissent à Saint-Ghislain pour restaurer le matériel, rénover le Musée du Rail ou participer aux activités "Modélisme". Pourquoi pas vous ? Venez sur place ou contactez Philippe Scholl au +32.(0)477.26.99.79. Il y a certainement une place pour vous dans les équipes !

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 auraient dû commencer en octobre, concernent le renouvellement de la toiture du bâtiment principal.

Ceux qui sont venus nous rendre visite lors de nos journées "Portes Ouvertes" 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 000-0000004-04 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.

Du 14 au 24 juillet 2005 : grand voyage PFT en Russie, Biélorussie, Estonie, Lettonie et Lituanie



Lars LAENEN



Lars LAENEN

Du 14 au 24 juillet 2005, le PFT vous convie à un voyage exceptionnel à la découverte des chemins de fer des pays baltes (Lituanie, Lettonie et Estonie), ainsi qu'une incursion en Biélorussie et en Russie. Le voyage se déroulera entièrement à bord d'un train-hôtel qui comprendra des voitures-couchettes, restaurants et salons, qui partira de Brest. Au programme : visite de très nombreux dépôts, arrêts-photos en ligne, parcours sur un réseau à voie étroite, etc.

Le prix dépend du nombre de participants (minimum 25). Il est provisoirement fixé à € 1500 maximum. Ce prix comprend l'ensemble du programme proposé et le logement en pension complète à bord du train. En supplément, il faudra ajouter le prix du voyage entre la Belgique et Brest, et retour, celui des visas pour l'entrée en Russie et en Biélorussie, et l'assurance obligatoire.

INFOS ET INSCRIPTION : PFT -

Boîte postale 40 - 7000 MONS 1

☎ +32.(0)2.380.72.62 ou

+32.(0)477.60.13.62



Lars LAENEN



Lars LAENEN

Allemagne

■ Railion : réforme des 171

Le 13 août 2004, les dernières locomotives de la série 171 de Railion ont été officiellement remplacées par des machines des séries 185 et 189.

Les 171 étaient utilisées sur la Rübelandbahn. Cette ligne reliant Blankenburg à Königshütte, dont le profil est très sévère, a la particularité d'avoir été électrifiée en 25 kV 50 Hz par la DR en 1966 (voir à ce sujet le *EN LIGNES 56* page 24). Ces CC de 126 t furent livrées à 15 exemplaires par LEW en 1965. Avec leur 3660 kW, elles pouvaient remorquer des charges de 300 t sur les rampes de 63 ‰ à 40 km/h. Elles étaient numérotées E 251 001 à 015 à la DR, puis dans la série 171 de la DB en 1992.

Garées en réserve, les deux dernières locomotives - les 171 002 et 003 - ont circulé une dernière fois le 4 décembre 2004.



PHOTO 65-09 Le 18 juillet 2002, la 171 003-7 évolue en gare de Blankenburg. Kristof AVONDS.

Suppression des "Metropolitan"

Victimes de lourdes pertes, les *Metropolitan* circulant entre Köln et Hamburg, ont été supprimés le 12 décembre 2004 et remplacés par des ICE. Les *Metropolitan* furent lancés le 1er août 1999 (voir *EN LIGNES 40* page 18) par la société *Metropolitan Express Train GmbH*, une filiale de la DB, dans le but de concurrencer l'avion. Avec seulement deux arrêts intermédiaires à Düsseldorf et Essen, ils reliaient les deux cités en +/- 3h25, soit 40 minutes de moins que les IC classiques. Quatre aller-retours étaient prévus. Tous étaient assurés par des rames réversibles de 7 voitures de grand standing, remorquées par les 101.130 et 101.131. D'autres relations étaient programmées, mais elles ne virent jamais le jour vu le peu de succès rencontré. Il faut préciser que le prix du billet pour un trajet simple Köln - Hamburg était de € 90 !



Le 29 août 1999, passage à Köln-Deutz du MET 936 Hamburg - Köln.

Christian VANHECK.

Danemark

ARRIVA : mise en service des autorails LINT

La société ARRIVA exploitant le trafic local des lignes autour de Esbjerg, a récemment mis en service les premiers autorails Alstom du type LINT. Au total, 29 autorails doubles ont été commandés. De nombreux autorails de ce genre sont déjà en service sur plusieurs réseaux privés, dont Syntus (voir EL 46 page 15), et à la DB (série 648).

PHOTO 65-10 En gare de Bramming, le 13 août 2004, croisement de deux trains ARRIVA assurant le service sur la ligne. A droite, le nouvel autorail LINT 12A + 12B; à gauche, un autorail MR 4213/4013 (ex. DSB). Pierre HERBIET.



Pays-Bas

ShortLines repris par r4c

A la suite de difficultés financières, la société privée ShortLines a cessé son exploitation en octobre 2004. L'ensemble de ses activités et de son personnel a immédiatement été repris par rail4chem Benelux, une nouvelle filiale de r4c. Des huit locomotives de ShortLines, six sont reprises par r4c : les PB01, PB02, PB17 (Class 66), SL2001, SL2002 (G2000) et SL1201 (G1206), tandis que les deux autres (1001 et 1002 - ex. V60 DR) ont été vendues à la firme VSTR (Volker Stevin).

La société ShortLines fut fondée en 1997, et entama son exploitation commerciale le 13 juillet 1998.

La PB01 de ShortLines. Botlek, 17 février 2002. Arno VEENHOF.



Norvège

La Di3.602 dans sa version d'origine

Pour fêter le 50e anniversaire des NoHAB en Norvège, le Norsk Jernbanemuseum de Hamar a commémoré cet événement en remettant dans sa version originale la Di3.602. Elle fut présentée durant le week-end des 7 et 8 août, lors d'un petit rassemblement de matériel organisé à Hamar.

La Di3.602 fut le premier "gros nez" livré aux NSB en 1954. Pour l'occasion, il avait reçu cette décoration spéciale et unique.

La Di3.602 au musée de Hamar, le 8 août 2004. Arno VEENHOF.



Italie

Des Tchèques en Italie

Depuis 2001, 48 locomotives des séries 752 et 753 des Chemins de fer tchèques (CD) sont en activité auprès de diverses sociétés privées italiennes. Elles ont été acquises par *Leon D'Oro*, une société spécialisée dans l'achat et la révision d'engins moteurs, comme les automotrices de la SNCB. Avant leur départ de Tchéquie, elles ont été entièrement révisées par l'atelier privé de CMKS à Nymburk, et renumérotées dans les séries 752.5 et 753.7. Les 752.5 ont été équipées d'un moteur Diesel provenant de locomotives réformées de la série 771, modifié et révisé. Les 753.7 ont reçu un nouveau moteur Diesel Caterpillar 3512 B DITA SCAC, 12 cylindres en V, de 1455 kW.

Actuellement, dix-huit 753.7 sont en service au FNME (voir *EL 59* page 18), huit 752.5 au FAS (Ferrovie Adriatico-Sangritana - voir *EL 53* page 26), deux 753.7 au ST (Sistemi Territoriali), quatre 753.7 chez HUPAC, deux 753.7 chez RTC (Rail Traction Company) et une 752.5 au SFM (Strade Ferrate del Mediterraneo).

Ces engins typiques sont originaires des séries T478.3 et 4 des CSD (construction CKD 1968-1980). De par la forme particulière de leurs pare-brise, ils sont surnommés "Goggles" ou "masque de plongée". Les pare-brise des automotrices de la série 900 de la SNCB



PHOTO 65-11 La D752-509 SF du SFM, à Alessandria, le 24 septembre 2004. Il s'agit de l'ex. CD 753.153", ex. CD 753.305', ex. CSD. Derrière la machine, on aperçoit une des 7 locomotives du type G2000 acquise par le SFM et numérotée G2000 - 03 SF. Pierre HERBIET.

Roumanie

Des sociétés privées

Depuis quelques mois, plusieurs sociétés privées se sont installées en Roumanie. Parmi celles-ci, on trouve "SERVTRANS INVEST SA", une société roumaine qui a obtenu un certificat pour la

circulation sur les voies des CFR. Les activités de SERVTRANS ont débuté le 3 décembre 2002 et comprennent principalement le transport de marchandises (produits chimiques et métallurgiques, ciment, sable, scories), ainsi que le leasing de wagons et de locomotives. La traction est assurée par des locomotives Diesel des séries 60 et 80, et par des électriques 060EA rachetées aux CFR.

PHOTO 65-12 Un train de ciment remorqué par deux locomotives SERVTRANS du type 062 - DA1, à Buzău sur la ligne Cluj - Arada, le 7 octobre 2004. Pierre HERBIET.





La société polonaise CTL Rail (Chem Trans Logistic - voir EL 63 p. 24) a acquis cinq locomotives de la série 2100 de la défunte société allemande KEG, laquelle fut déclarée en faillite le 31 janvier 2004 (voir EL 62 p. 32). Il s'agit d'engins roumains du type 060 DA qui avaient été rachetés par le KEG aux CFR de 1999 à 2000 (26 unités numérotées KEG 2101 à 2126 - voir EL 56 p. 21). Les machines ont été numérotées ST43 - R001 à R005 (les chemins de fer polonais possèdent plusieurs centaines d'engins identiques, inventoriés dans la série ST43 des PKP). Le 25 septembre 2004, les ST43 - R002 et R001 se trouvaient à Bydgoszcz Wschod.

Une nouvelle société privée a récemment vu le jour en Pologne : LOTOS. Elle fait partie du groupe de la raffinerie de Gdansk et possède plusieurs locomotives Diesel acquises aux PKP : sept SM42, la SM48-310, la 060DA6123 (ex. ST43) et la M62-1726 (ex. ST44). Notre document montre la 060DA - 6123 et la M62-1726 à Bydgoszcz Główna, le 11 septembre 2004.

Gregorz KOTILAVZ.



Luxembourg

■ Révolution aux CFL

Ces derniers mois, le parc roulant des CFL connaît une métamorphose sans précédent depuis près de 50 ans, avec l'arrivée massive de nouveaux matériels de toutes sortes, correspondant à un renouvellement quasi complet du parc voyageurs. Ceci fait partie d'un ambitieux programme et d'une volonté politique de favoriser les transports en commun.

Locomotives séries 4000

La livraison des nouvelles locomotives de la série 4000, commandées à 20 exemplaires, a débuté le 24 septembre 2004 avec l'arrivée des 4001, 4002 et 4003. Elles furent suivies par les 4004 à 4006 le 1er octobre, les 4007 à 4009 le 5 novembre, et les 4010 à 4012 le 3 décembre 2004.

Ces machines du type TRAXX de *Bombardier*, bitension 15 et 25 kV (voir *EN LIGNES 59* page 19), sont semblables aux 185 de la DB. Rapidement, les premières unités ont été mises en service, tant en trafic voyageurs que marchandises. Il faut préciser que les 4000 sont identiques aux six locomotives 185-519 à 524 prises en leasing par les CFL depuis juillet 2003 à la société *Locomotion Capital* (voir *EN LIGNES 58* page 14), ce qui a permis de réduire considérablement les initiations du personnel, les essais et les mises au point.



Le 1er octobre 2004, arrivée au Grand-Duché de Luxembourg des nouvelles 4004, 4005 et 4006, ici à Wasserbillig. Serge PLETGEN.

Il est déjà programmé de confier aux 4000 la traction de trains de marchandises jusque Köln.

Automotrices série Z 2200

Les nouvelles automotrices triples de la série 2200 sont apparues sur le réseau en mai 2004. Construites par Alstom en consortium avec *Bombardier*, elles sont similaires aux TER2NNG de la SNCF (séries 24500 et 26500). Leur mise en service a débuté beaucoup plus lentement que pour les 4000. Cela s'explique par le fait que leur livraison est étalée jusqu'en 2006 (trois rames en 2004, six en 2005 et trois en 2006), et qu'il s'agit ici d'un matériel entièrement nouveau. En service depuis le 2 novembre 2004, elles assu-

rent notamment les trains Luxembourg - Longwy auparavant assurés par des rames tractées (voitures *Wegmann* et locomotives 3600 ou 3000). Leur homologation pour la circulation sur le réseau français était en fait incluse dans le contrat d'achat.

Voitures à deux niveaux

Les CFL ont commandé à *Bombardier* une série de 85 voitures à deux niveaux, dont 15 pourvues d'une cabine de conduite, pour former des rames réversibles desservies par les nouvelles locomotives de la série 4000. La première rame est arrivée au Grand-Duché le 16 octobre 2004. A la fin du mois de novembre une trentaine de voitures étaient déjà livrées.

Les 4000 des CFL sont semblables aux six 185 louées depuis juillet 2003. Dépôt de Luxembourg, 28 septembre 2004. Christian SMITZ.



Leur mise en service s'opère rapidement, puisque dès la fin du mois d'octobre une rame était déjà active.

En vue de leur autorisation de circulation en Belgique, une rame encadrée par deux locomotives de la série 3000 a été testée au Bois de Coucou à Silly le samedi 27 novembre 2004. Une autre rame encadrée par une 3000 et une 4000 a effectué des parcours d'homologation sous 25 kV à Graide le samedi 11 et le dimanche 12 décembre 2004.

Depuis le 12 décembre, elles pénètrent en Belgique jusqu'à Gouvvy.

Réforme du matériel ancien

L'arrivée du nouveau matériel n'est bien sûr pas sans conséquence sur le matériel ancien. Les trois dernières locomotives de la série 3600 (3602, 3603 et 3612) ont perdu leur roulement le 12 décembre 2004. La plupart des trains étaient en fait déjà assurés par d'autres séries depuis le mois de septembre, à l'exclusion des trains avec interpénétration en Belgique : trains 6915 Luxembourg - Athus, 6942 Athus - Luxembourg et 3818 Luxembourg - Gouvvy.

Leurs derniers services voyageurs vers Longwy ont été repris le 2 novembre 2004 par les Z 2200, tandis que la relation marchandises qu'elles assuraient toujours vers Longwy devenait facultative, l'usine de Longwy fermant ses portes le 28 février prochain.

Ces trois rescapées sont conservées en



PHOTO 65-13 Le 28 octobre, la 4003 quitte Luxembourg en tête d'un IR vers Troisvierges composé de nouvelles voitures à deux niveaux. William BOECKX.

réserve jusqu'au dimanche 30 janvier 2005. Ce jour là une fête d'adieu devrait avoir lieu, avec peut-être leur engagement en trafic régulier.

Notons encore que la 3608 sera préservée à titre historique.

Les voitures Wegmann sont rapidement réformées par l'arrivée des nouvelles voitures à deux niveaux. Un premier lot a déjà été mis hors service en novembre, tandis qu'un ferrailleur a déjà remis prix pour leur ferrailage. A noter que la filiale NEG des CFL est in-

téressée par l'acquisition de quelques voitures, ainsi que le "Train 1900" (5 voitures). Rappelons que les Wegmann, construites à 60 unités, furent mises en service de 1965 à 1967.

Autres engins sur la sellette : les automotrices Inox des séries 251 à 256 (la 254 a été réformée accidentellement) et 261-262, communément baptisées "Moulinex", qui seront toutes radiées dans les prochains jours; citons aussi les 19 locomotives de la série 3000 qui devraient être vendues à la SNCB.

Le 5 novembre 2004, passage à Walferdange de l'IR 3735 Troisvierges - Luxembourg, mené par la 4003. Cette composition - 4000 + voitures Wegmann - risque de devenir très rapidement exceptionnelle. Emile BECKER.





← PHOTO 65-14

Depuis le 2 novembre 2004, les Z 2200 remplacent les rames tractées (3600 + Wegmann) qui assuraient les trains Luxembourg - Longwy. Le 8 novembre, le train 7862 en provenance de Luxembourg, assuré par la Z2201, vient d'arriver à Longwy. Pierre HERBIET.

France

■ De Corail à Teoz

Après avoir connu la vague Corail au cours des années 80, la France connaît aujourd'hui la vogue TEOZ, ces éléments Corail entièrement reconditionnés sur la base de concepts largement innovants tant du point de vue de la livrée que de la décoration et des aménagements intérieurs (espaces dédiés...), comme des services (plateaux-repas...). Amorcé à l'automne 2003, l'équipement des principaux axes ignorés

par les TGV bat désormais son plein : après Paris - Clermont-Ferrand fin 2003, suivi de Paris - Strasbourg au cours de l'été 2004, c'est Paris - Toulouse qui découvre progressivement le nouveau fleuron de Grandes Lignes. En attendant septembre 2005 qui verra ce matériel haut en couleurs effectuer la liaison entre Atlantique et Méditerranée. A cette date, pas moins de 38 segments de 7 voitures (chaque segment comporte 1 A^{9t}u, 1 A⁸Su, 1 B³Su, 3 B^{9t}u, 1 B^{7t}u), dont trois de réserve, seront en service, soit :

- 5 sur Paris - Clermont-Ferrand (24 allers-retours par semaine);

- 15 sur Paris - Strasbourg (45 allers-retours par semaine);
- 13 sur Paris - Limoges - Brive - Toulouse (43 allers-retours par semaine);
- 5 sur Bordeaux - Nice pour un aller-retour quotidien.

Globalement, et toujours en date de septembre 2005, ces 38 segments assureront une moyenne quotidienne de 34 trains dont 54 % sous forme de rames doubles, chaque segment parcourant alors une moyenne de 758 km. Les segments livrés fin 2005 profiteront à Bordeaux - Nice, qui verra à son tour son offre étoffée.

Gilbert LAURENT.

Le train 1009 Paris - Strasbourg, composé de deux segments (14 voitures TEOZ). Remilly, 28 juin 2004.

Gilbert LAURENT.





4506

4403

4403