

EN LIGNES



REVUE BIMESTRIELLE
N° 70 - décembre 2005 - € 8,50
SUISSE : 13,70 CHF
N° AGREATION : P501041 - BUREAU DE DEPÔT : 1180 BRUXELLES 18
EDITEUR RESPONSABLE : KOOB J-P, SQUARE VERGOTE 6, B-1200 BRUXELLES

Patrimoine Ferroviaire et Tourisme

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

Toerisme en Spoor Patrimonium

VOTRE ABONNEMENT EN LIGNES

2
0
0
9

Voici déjà votre dernier *EN LIGNES* de l'année; le moment est donc venu de vous réabonner... Resté inchangé, le prix de l'abonnement est fixé à € 36 pour un envoi en Belgique, et à € 42 pour une expédition vers l'étranger. Nous insistons sur le fait que, seuls les abonnements procurent une rentrée financière intéressante, les canaux de distribution ponctionnant une bonne part du prix de vente. Nous ne pouvons donc que vous conseiller la formule de l'abonnement...

Une fois encore, nous rappelons que les bénéfices provenant de la vente des revues *EN LIGNES* et *OP DE BAAN* sont intégralement utilisés à la réalisation des objectifs de l'association : la sauvegarde, la préservation et la mise en marche sur le réseau de matériel ferroviaire belge ainsi que sa présentation au Musée du Rail de Saint-Ghislain, et la réactivation de la ligne 128. Le PFT tient ici à remercier toutes les personnes qui ont collaboré de près ou de loin à la rédaction des *EN LIGNES* pour l'année écoulée, et cela d'autant plus que cette participation se fait - nous ne le répéterons jamais assez - entièrement bénévolement.

Pour vous abonner ou prolonger votre abonnement, il suffit, pour la Belgique, de verser la somme de € 36 sur le compte 001-1201789-35 du PFT- Bruxelles en mentionnant en communication "abonnement 2006"; pour l'étranger, vous pouvez vous référer aux modalités reprises en page 3, en faisant parvenir la somme de € 42.

Le premier numéro de 2006 paraîtra en janvier. Pouvez-vous procéder à votre réabonnement **AVANT LE 31 DECEMBRE 2005**. Nous insistons sur cette date, car **SEULES** les personnes ayant payé leur abonnement au plus tard à cette date se verront attribuer une carte d'abonnement, qui donne droit à une réduction de 10 % sur l'ensemble des articles de la PFT-Boutique lors des Portes Ouvertes à Saint-Ghislain ou de manifestations extérieures où se trouve un stand PFT.

Merci pour les bénévoles... et pour la confiance que vous accordez au PFT et à ses animateurs.

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 : € 25 / pièce. A envoyer par courrier, FAX ou E-mail.

A VENDRE : collection trains miniatures échelle HO; matériel des marques Electrotren (6 wagons), Fleischmann (3 locos, 3 voitures, 1 wagon), Jocadis (1 AM, 4 wagons), Jouef (1 voiture, 4 wagons), Kleinmodellbahn (18 wagons), Laser (3 wagons), Lilipt (1 loco, 3 wagons), Lima (1 loco, 6 wagons), Märklin (1 loco, 2 voitures, 15 wagons), Oskar (2 wagons), Piko (8 wagons), Rivarossi (2 voitures), Roco (7 locos, 7 voitures, 44 wagons), Sasschenmodelle (11 wagons), Trix (2 locos), prix : € 8.000. 14 livres divers sur les chemins de fer belges; prix : € 550. ☎ +32.(0)476.47.01.27; Email : frederic.henry@b-rail.be.

A VENDRE : LIMA locomotive 2374, ROCO locomotive 5916. Etat neuf; € 50/pièce. Axel Vermeulen, ☎ +32.(0)15.55.59.15.

A VENDRE : HO locomotives à vapeur Trix-Express (entre autres 01, 18, 42), locomotives Diesel, voitures, wagons, transfos, rails modernes, aiguillages. H. Peeters ☎ +32.(0)3.321.98.17, de préférence après 17h00.

RECHERCHE : documents, sources ou personnes qui pourraient communiquer la date précise de construction de l'atelier d'Antwerpen-Dam. Réponse par e-mail : Francois.maurus@telenet.be ☎ +32.(0)3.221.18.91

RECHERCHE : au début du mois de juin, un membre a envoyé par erreur au PFT un bulletin d'inscription pour un voyage avec la 5519 CFL. Il peut récupérer sa demande et son contenu en téléphonant au 0475/95.68.93.

Rectification

EN LIGNES 69

page 27 : dans la rubrique "sorties de révisions" du tableau, il y a : 672 : 06-07-05, il faut : 26-07-05

page 32 : le roulement des 77 ATB se compose non pas de 9 mais de 10 journées. Il faut ajouter GN10 sur la même ligne que GN07, GN08 ou GN09.

page 46 : dans la légende de la photo de l'AR 93, il est indiqué qu'il appartient à l'ASVI alors qu'il est sauvegardé par le TTA (comme bien indiqué plus bas dans le texte).

page 62 : la photo montre la 260.041 et non la 260.011 comme indiqué.

EN LIGNES 68

page 52 : supprimer la fiche de radiation de la 5132; elle a déjà été publiée dans le *EL 65*.

PFT-agenda

- **Samedi 10 décembre** : bourse d'échange de maquettes et modèles réduits au Musée du Rail de Saint-Ghislain. Shop PFT, buvette et petite restauration. Remise de 10% aux abonnés "*EN LIGNES*" pour leurs achats à la boutique PFT sur présentation de la carte d'abonné.
- **Du 18 au 27 mars 2006** : voyage PFT à Cuba. Info : +32.(0)475.71.20.28.
- **Samedi 1er avril 2006** : voyage PFT.
- **Du 18 au 30 avril 2006** : voyage PFT en Chine. Info : +32(0)477.60.13.62.
- **Samedi 6 mai 2006** : voyage PFT.
- **Samedi 13 mai** : bourse d'échange à Saint-Ghislain.
- **Samedi 24 juin 2006** : voyage PFT.
- **Samedi 15 juillet 2006** : voyage PFT.
- **Samedi 5 août 2006** : voyage PFT grand public.
- **Samedi 9 et dimanche 10 septembre 2006** : journées du Patrimoine; ouverture du Musée du Rail de Saint-Ghislain.
- **Samedi 9 décembre 2006** : bourse d'échange au Musée du Rail de St-Ghislain.

EN LIGNES

Revue bimestrielle éditée par l'ASBL

PFT

PATRIMOINE FERROVIAIRE ET TOURISME



Rédacteur en chef : Jean-Luc VANDERHAEGEN.

Comité de rédaction

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

Remerciements (par ordre alphabétique)

Dominique ALLARD, Kristof AVONDS, Emile BECKER, Armand BEERLANDT, William BOECKX, Roger CRIKELAIRE, Michel DE ESCH, Simon DE RIDDER, Wim DE RIDDER, Roland DUHAUT, Hubert GAILLIEZ, Jean-Claude GIRARD, Philippe GOUSSET, Dave HABRAKEN, Michel HANSENS, Christophe HOLLANGE, Gregorz KOT-LAVZ, Hans JOOSEN, Alain LARDINOIS, Laurent JOSEPH, Lars LAENEN, Gilbert LAURENT, Georgy LEJEUNE, Bruno MALFAIT, Daniel MOENS, Koen MONTE, JMH NAHON, Charles OCSINBERG, Eric PAULUS, Serge PLETGEN, Roger PLETINCKX, Geoffroy QUINET, Steve ROD, Christian RUQUOY, SCHEPERS, Benoit SCHOCKAERT, Philippe SCHOLL, la SNCB, Yves STEENEBRUGGEN, Baert TIERENS, Philippe VANDELOISE, 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
✉ inform@pftsp.be
Internet : www.pftsp.be

Numéro de TVA : BE 435.339.562

Abonnement 2006

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 2006". 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 70 - DECEMBRE 2005



COUVERTURE AVANT :

PHOTO 70-01 Au moment où vous lirez ce numéro, notre P8 - alias la 64.169 - sera sur le chemin de la Belgique. La voici photographiée à Huedin lors de son parcours d'essai réalisé le 7 septembre 2005. Voilà donc un nouveau projet du PFT qui se concrétise, et un magnifique cadeau du Père Noël !
Photo PFT.

COUVERTURE ARRIERE

PHOTO 70-02 Le 29 octobre 2005, départ de Fribourg du train 15167 à destination de Bern et Thun assuré par une rame CFL. Steve ROD.

PHOTO 70-03 La 5132 a été remise en état de marche et repeinte par Rail & Tractions pour le compte de la société italienne Visali. Raeren, 27 septembre 2005. Pierre HERBIET.

S O M M A I R E

PFT-Service - Editorial 2

Nouvelles du PFT 4

Actualité étrangère 10

Actualité belge 19

Statistiques 19

Locomotives électriques 19

Locomotives Diesel 21

Automotrices - autorails 25

Voitures - wagons 26

Actualité diverse 29

Sociétés privées 34

Radiations 35

La 5132 reprend du service 37

Trains de chaux vers Sittard 40

Les fourgons-générateurs 43

Il y a... 62

Hier - aujourd'hui 64

Nouveautés de fin d'année 65

PFT-Boutique 66

NOUVELLES DU PFT





PHOTO 70-05 Les quatre autorails en file indienne entre Sovet et Braibant.

Photo PFT.

VOYAGES

Samedi 27 août 2005 : grande parade sur la ligne 128

Les nombreuses animations des mois estivaux dans la vallée du Bocq ont nécessité l'apport sur place d'un important matériel, et il aurait été dommage de ne pouvoir en faire profiter les amateurs. Il fut ainsi décidé d'organiser une journée d'animation sur la ligne 128.

Sur le coup de 11 heures, une centaine de participants se sont rejoints en gare de Ciney pour un premier départ vers Spontin, dans la rame formée des deux voitures K et de la voiture-buffet, encadrée par les 5941 et 5183. Il fallait profiter du soleil idéalement placé à cette heure pour immortaliser le convoi à Spontin, après que la 5183 fut détachée et évacuée dans le tunnel.

Ensuite, après un retour à Ciney, c'est un train de marchandises qui a été mis

en ligne, composé de trois wagons (du PFT !), simulant une desserte locale des années septante. De très beaux sites permettent une photographie magnifique des trains : viaduc de Senenne, courbes de Spontin, pont en pierre de Sovet, etc. Les participants ont alors été emmenés à Dorinne-Durnal, où plusieurs parallèles ont été organisés, mettant en scène aussi bien le train de voyageurs que le train de marchandises et les autorails, préalablement amenés sur place. Après les photos, les participants se sont embarqués dans les autorails pour la décou-

verte du nouveau tronçon réalisé cette année, qui permet le franchissement du tunnel côté Yvoir, soit 600 mètres d'une voie renouvelée mais pas encore ballastée. Au terminus, la voie passe dans un décor sauvage et fantastique...

Enfin, au retour, tous le matériel fut aligné entre Sovet et Braibant : les autorails 554.18, 4605, 4506, les locomotives 5941, 5183, les deux voitures K, la voiture-buffet, les trois wagons et... l'autorail ES 102, exclusivement affecté à l'entretien de la ligne 128 !

PHOTO 70-04 ←

Page de gauche : un grand défilé de tout le matériel présent sur la ligne fut organisé en gare de Dorinne-Durnal.

PHOTO 70-06 →

La 5183 traverse le Bocq peu avant l'entrée en gare de Spontin.

Photos PFT.





PHOTO 70-07 Le 30 août 2005, une partie du matériel présent sur la ligne 128 est rapatriée à Saint-Ghislain : la 5183, la 5941, deux voitures K et la voiture-buffet. Au passage à Ronet, la 6289 a été ajoutée au convoi, qui passe ici à Tergnée. Photo PFT.

Une belle journée, bien ensoleillée, exception dans ce mois d'août qualifié de très pluvieux. Il est déjà acquis qu'une journée semblable sera proposée sur la ligne 128 en 2006.

10 et 11 septembre 2005 : Journées du Patrimoine

Les Journées du Patrimoine avaient lieu cette année les 10 et 11 septembre, avec pour thème " Le Moyen-Age ". Pour une fois, il était difficile de faire une relation entre ce thème et les activités du PFT... Dès lors, c'est une " Portes ouvertes " normale qui a été organisée

au Musée du Rail de Saint-Ghislain. Deux faits sont à signaler : la présentation officielle de la dernière arrivée - la 6289 - et des parcours sur Tertre avec la rame de trois voitures tractées par la 5183. Il était également possible de visiter les postes de conduite de certaines locomotives et d'y parcourir quelques centaines de mètres sur les voies de débord.

La prochaine ouverture est annoncée pour le samedi 10 décembre, journée qui sera axée sur une bourse d'échange de maquettes et modèles réduits. En primeur, on trouvera la petite 5183 (en HO, produite par Rocky-

Rail) aux côtés de la grande 5183, préservée par le PFT. Une agréable surprise attend les acheteurs de la 5183 HO...

Samedi 24 septembre 2005 : un affrètement réussi

Même si la 26.101 du PFT n'est actuellement plus opérationnelle, la raison n'est pas suffisante que pour abandonner la vapeur... Ainsi, le samedi 24 septembre, le PFT a affrété la 29.013 de la SNCB pour satisfaire la demande d'une société bruxelloise qui désirait emmener aux Grottes de Han son personnel et leurs familles. L'embarquement des 220 participants a eu lieu à Ottignies, pour un parcours en train jusque Jemelle. La rame était de composition mixte SNCB/PFT; en tête, la 29.013, la voiture d'accompagnement, deux voitures K SNCB, la voiture-buffet PFT, deux autres voitures K SNCB, une voiture K PFT et la 5183 en queue. Cette dernière, qui n'a pas dû intervenir sur le parcours aller, était prévue pour remorquer le train du retour. Comme la ligne 161 était en travaux entre Gembloux et Namur, les deux parcours ont été tracés par les lignes 140-147-130 (via Fleurus et Auvélais), ce qui nous a valu une première circulation de train vapeur sur la ligne 147 depuis sa remise en service le 14 mai 2001.

Gageons que l'originalité du voyage et le temps plus que clément auront permis aux participants de passer une journée inoubliable !

A la sortie de la gare de Fleurus, le train spécial mené par la 29.013 aborde la ligne 147 vers Auvélais. En queue de la rame, on distingue la 5183. Il s'agit de la troisième sortie de la 29.013 cette année.

Dominique ALLARD.



RETOUR A LA CASE DEPART...

On se souvient que le train de secours de l'atelier de traction de Saint-Ghislain avait été sollicité par TUC-RAIL pour servir d'atelier et de ... train de secours sur les bases de travaux et les lignes à grande vitesse en construction.

Ce convoi est composé de deux véhicules : une ancienne remorque intermédiaire d'automotrice type 1935 et un wagon fermé ayant originalement servi au transport d'automobiles dans les trains autos-couchettes (voir *EL 60* pages 10 à 19), le tout présenté en livrée verte.

La première affectation du train par TUC-RAIL a été la base de travaux de St-Druon, près d'Antoing, où il servit de 1995 à 2000 lors de la construction de la L1 entre Halle et la frontière française. L'abandon et le démontage de la base de St-Druon firent déménager les deux véhicules à Voroux, près de Liège, pour servir cette fois à la L2 entre Leuven et Ans. A la fin des travaux, en 2002, il resta à Voroux, affecté au " dépôt ". La fermeture définitive de la base de Voroux au début de l'année 2005, a nécessité de lui trouver une nouvelle affectation.

Des deux véhicules, le wagon fermé est celui qui a gardé son cachet authentique; c'est la raison pour laquelle le PFT a répondu favorablement à la demande de TUC-RAIL, qui voulait se défaire du train.

Encadré par les 5201 et 5306, le "train de secours" est arrivé à Saint-Ghislain, venant de Voroux, le dimanche 18 septembre, à la vitesse maximale de 40 km/h.

Après dix ans, il retrouve ainsi sa gare d'attache...



*Le train de secours de Voroux, de retour à Saint-Ghislain, le 18 septembre 2005.
Hubert GAILLIEZ.*

LE MUSÉE DU RAIL ET LA FONDATION ROI BAUDOIN

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, pour autant que le montant total versé soit supérieur à € 30.

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, le renouvellement de la toiture du bâtiment principal.

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 aussi 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.



PHOTO 70-08

Le 4605 arrêté sur le pont franchissant le Bocq à la sortie du tunnel de Dorinne-Durnal et actuel terminus de l'exploitation de la ligne 128. Durant cet hiver, l'équipe de la ligne 128 espère prolonger la ligne de près d'un kilomètre, pour arriver non loin de la gare de Pur-node. Les personnes désireuses de prêter main forte aux bénévoles de la ligne peuvent s'adresser à Alain DEFECHE-REUX au +32.(0)477.98.91.23.

Photo : PFT.

La 64.169

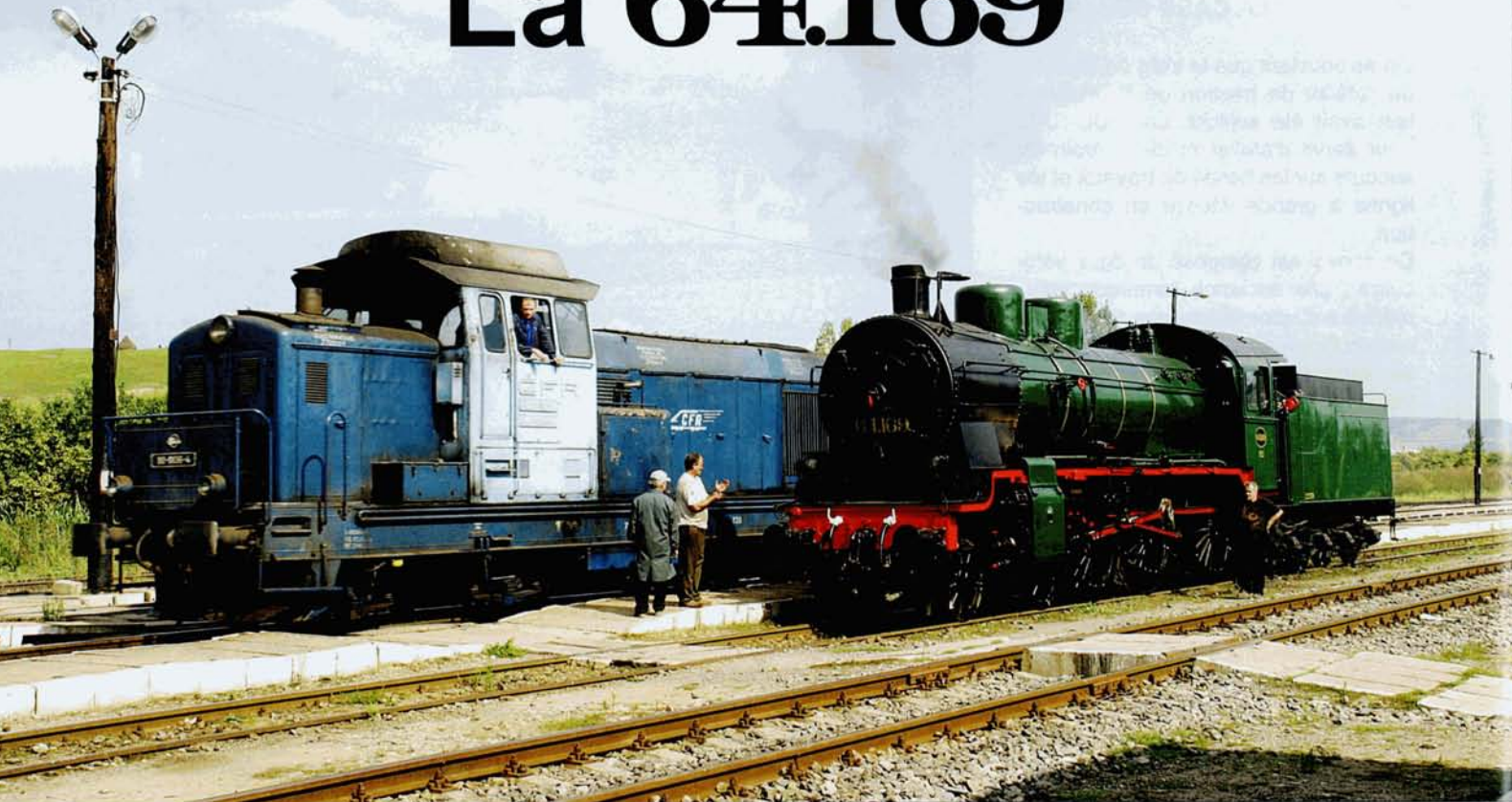


PHOTO 70-09 Notre P8 fut testée en ligne le 7 septembre 2005. La voici en gare de Huedin, lors de son changement de front pour le voyage de retour vers Cluj-Napoca, parcours qui s'effectua tender avant. PFT.

Les dernières semaines d'attente sont certainement les plus longues... Même si les travaux de finition ont été effectués fin août et les parcours d'essai au début du mois de septembre, il faut encore patienter un peu. Au moment de mettre ce numéro sous presse, la P8 attendait toujours son départ vers la Belgique. L'expéditeur a attendu - on ne sait trop pourquoi - que la locomotive soit entièrement terminée pour entamer les démarches pour son transfert. Quand on sait que les réseaux de chemins de fer traversés - six au total - doivent analyser le dossier de transport exceptionnel, donner leur accord et les conditions, tracer l'horaire, trouver les éléments de remorque, on comprend le temps mis pour la préparation de l'acheminement.

L'arrivée en Belgique de cette pièce unique ne signifie pas pour autant des parcours sous pression immédiats; il faudra immatriculer la locomotive par la SNCB, faire vérifier le timbre de la chaudière par AIB-Vinçotte. Hormis une présentation aux donateurs et puis aux amateurs, il n'est pas prévu de parcours "commercial" avant le printemps prochain. On peut néanmoins déjà remercier tous les acteurs qui sont intervenus dans cette épopée, à commencer par l'infatigable Pierre Herbiet.

PHOTO 70-10 La 64.169 en compagnie de la 80-0136-4 des CFR, garée dans la gare de Aghires pour laisser passer des trains rapides. PFT.

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 soixante-cinq 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.



Le PFT à Cuba



Du 18 au 27 mars 2006, le PFT vous confie à un voyage original dans l'archipel des Caraïbes, à Cuba précisément. Les jours de la traction vapeur y sont comptés, puisqu'elle devrait disparaître au milieu de l'année 2006; le matériel de traction électrique - d'origine américaine - date souvent de la période pré-Castro, avec un âge proche de 70 ans... Quant à la traction Diesel, se côtoient des matériels russes, américains, allemands et français, avec notamment les voitures des anciens TEE. On trouve aussi des *Schienenbus* de l'ancienne Allemagne de l'Est et des bus *De Lijn* aux films directionnels intacts.

Ce périple est organisé en collaboration avec *Transnico*, opérateur bien connu des amateurs et spécialiste des voyages dans cette région du monde, aux paysages variés et surprenants. Le départ aura lieu le samedi 18 mars 2006 de Bruxelles-National; des nuitées sont prévues à La Havane, Santa Clara, Caibarien, Ciego de Avila. Les déplacements sur place se feront en car; nous visiterons les dépôts et nous régalerons de quelques parcours spéciaux vapeur. Le prix, fixé actuellement à € 1900, comprend les vols, les nuitées en chambre double, la demi-pension, le déplacement en car. Il est possible que le prix proposé varie légèrement en fonction du prix du kérosène. Le nombre de participants est limité à 55. Si vous êtes intéressé, vous pouvez contacter Pierre Herbiet au +32.(0)475.71.20.28 ou envoyer un courriel à l'adresse : inform@pftsp.be.



et en CHINE

Le PFT organisera un autre voyage à l'étranger, en Chine, du 18 au 30 avril 2006. Au programme : photographie de locomotives Diesel et électriques sur les lignes les plus denses du réseau. Ce voyage se fera en comité réduit. Le prix tout compris est situé aux alentours de € 2.000. INFO : +32.(0)477.60.13.62.



France

Nouvelle commande de rames TGV

Le 26 juillet, la SNCF a commandé à Alstom 24 rames TGV Duplex, 4 tronçons de remorques TGV Duplex (rames sans motrices) et 8 motrices tricourant TGV POS (Paris-Ostfrankreich-Süd-Deutschland). Les 8 motrices POS seront combinées avec quatre tronçons de remorques de TGV Réseau. Les 8 motrices Réseau ainsi libérées seront combinées avec les 4 tronçons de remorques Duplex livrés sans motrices. Grâce à cette commande, la SNCF disposera d'un total de 19 rames POS, pour les futures relations Paris - Strasbourg - München et Paris - Strasbourg - Basel - Zürich. Les TGV Dulpex seront engagés avec les autres Duplex.

Modernisation des 66400

La SNCF a entrepris depuis le début de 2005 la modernisation de 50 locomotives Diesel du type 66400 destinées à Fret SNCF. Cette rénovation comprend notamment l'équipement d'un nouveau moteur Diesel MTU de 1030 kW, le placement de l'air conditionné dans la cabine de conduite, et de l'équipement de sécurité KVB. Les machines ainsi modifiées sont renumérotées dans la série 469000 en gardant leur même numéro d'ordre (par exemple : 66485 = 469485).

Ligne à grande vitesse vers l'Espagne

L'autorisation de construction du tronçon TGV frontalier Perpignan - Figueras a été donnée en juillet 2005. Cette section de 45 km (24,6 km en France et 19,8 km en Espagne) fait partie de la future bran-

che du TGV Sud-Europe-Méditerranée qui reliera Paris à Madrid. Elle comportera un tunnel de 8,3 km (tunnel du Perthus). A l'issue des travaux, vers 2009, Paris ne sera alors plus qu'à 5h30 de Barcelona. Seule la construction de la section Nîmes - Montpellier n'est toujours pas décidée et ne devrait pas voir le jour avant 2015 ou même 2025.

EWS obtient une licence

La société EWS, le premier opérateur fret ferroviaire en Angleterre, a obtenu une licence pour circuler en France. Une locomotive de la Class 66 est arrivée en France en octobre pour homologation. Au total, 10 locomotives de la Class 66 seront pourvues par Faiveley Transport des équipements nécessaires pour circuler sur le réseau Nord, et ce avant la fin de l'année 2005.

Circulation du premier train privé sur le réseau français

On se souviendra que CFTA Cargo, filiale de Connex, avait obtenu le 29 décembre 2004, et ce pour la première fois en France, une licence d'opérateur sur le réseau français (RFF). Un premier contrat porte sur un trafic de chaux au départ des Carrières et fours à chaux de Dugny, dans le département de la Meuse et appartenant au groupe belge Lhoist, vers les hauts fourneaux de Dillingen en Allemagne. Le premier train a été mis en marche le 13 juin 2005 au départ de Dugny, parcours qui fut fortement perturbé par plusieurs actions syndicales. Il est assuré par deux locomotives Diesel Connex du type G1206. Ce trafic représente 200.000 tonnes de chaux par an pendant 5 ans, pour un chiffre d'affaires de € 10 millions. Depuis le 5 septembre, Connex assure une seconde relation en France; elle concerne un trafic de rouleaux de papiers entre Golbey, dans les Vosges, et Offenburg (D), circulant quatre fois par semaine.

PHOTO 70-11 Le 12 août 2005, passage à Mézières-lez-Metz d'un train de chaux vide en direction de Dugny. Le train est tracté par les locomotives Connex 1545 + 1544 (type G1206 de Vossloh).
Yves STEENEBRUGGEN.



COULEURS DE FRANCE

Petit à petit, le matériel moteur de la SNCF, même ancien, revêt les nouvelles tenues : livrée "en voyage" pour les engins voyageurs et livrée verte pour les locomotives "Fret". La BB 63226 de Dijon assurant les manoeuvres à la gare de Dijon-Ville, a même été repeinte dans la livrée grise TER à l'initiative de son atelier propriétaire. Le nouveau logo de la SNCF, qui avait été présenté à la presse le 17 mars 2005 (voir *EN LIGNES* 67 page 28), se généralise également.



PHOTO 70-12 ↗

La BB 63226 du dépôt de Dijon dans sa nouvelle robe, photographiée à Dijon-Ville le 13 août 2005. Yves STEENEBRUGGEN.

PHOTO 70-13 →

A Chalindrey le 13 août 2005, la 469485 (ex. 66485 sortie de modernisation quelques jours auparavant) et la 472015 ont toutes les deux revêtu la nouvelle livrée verte "Fret". En outre, la première est ornée du nouveau logo de la SNCF. Yves STEENEBRUGGEN.



PHOTO 70-14 ↓

Même les séries anciennes sont concernées par l'application des nouvelles décorations, comme ici la 508617, photographiée à Montrejeau le 15 août 2005. Cette belle gare est située sur la ligne Tarbes - Toulouse. Yves STEENEBRUGGEN.



Le point sur les PRIMA

La SNCF a décidé de modifier la commande de locomotives PRIMA passée à Alstom. Ainsi, 30 machines seront construites en version tricourant 37000 (1,5 + 15 + 25 kV) et non en bicourant 27000 comme initialement prévu. La commande totale de 300 PRIMA signée en 1998, porte donc actuellement sur :

- 180 BB 27000 (dont plus de 150 sont en service);
- 59 BB 37000 (dont 29 sont livrées);
- et une BB 37500 (ou 47000) quadricourant (PRIMA 6000).

A cela s'ajoute la commande de 60 PRIMA bicourant 1,5 + 25 kV (BB 27300) pour le réseau *Transilien* (trafic régional de l'Île-de-France - voir *EN LIGNES 61* page 11).

Affectées au dépôt de Thionville, les 37000 sont engagées sur l'axe Luxembourg - Metz - Strasbourg - Basel. En outre, depuis le 5 septembre, elles circulent également sur le réseau allemand où elles assurent notamment un train vers Aachen West via Thionville, Koblenz et Köln.



Depuis le 5 septembre, les 437000 de la SNCF assurent un service jusqu'à Aachen West, via Thionville - Trier - Koblenz et Köln. Le 23 septembre 2005, passage à Stolberg de la 437015 lors du retour d'Aachen West vers la France. Wim DE RIDDER.

Luxembourg

Voitures Wegmann : c'est fini !

La poursuite de la livraison des automotrices de la série 2200 a permis de mettre un terme à l'utilisation en service régulier des dernières voitures CFL du type *Wegmann*. Le tout dernier parcours a circulé le 30 septembre dernier. Il s'agissait du train 7868 Luxembourg - Longwy et retour à vide. Huit voitures seront préservées à titre historique.

PHOTO 70-15 Le 29 août 2005, la locomotive historique 1604 a été engagée toute la journée en tête de trains de marchandises réguliers entre Bettembourg et Pétange. Ici, départ de Bettembourg avec un train à destination de Esch-sur-Alzette. Simon DE RIDDER.



Bientôt la fin des automotrices "Moulinex" et des autorails 2100

Les automotrices des séries 250 et 260, communément surnommées "Moulinex", seront réformées le 15 décembre prochain.

A la même date, les six autorails de la série 2100 seront également retirés du service et revendus à la SNCF. Ils seront standardisés avec les X73500 utilisés pour le compte de la région Lorraine.

De nouvelles machines historiques

Les séries 800 et 850/900 des CFL vivent leurs derniers moments. A ce titre, les CFL prévoient de conserver une machine de chaque série. Le choix se porte actuellement sur les 805 et 856.

Des rames CFL sur le BLS

Comme déjà mentionné dans notre précédent *EN LIGNES*, les CFL ont prêté au BLS une série de 10 voitures à double étage, dont deux avec poste de conduite, et deux locomotives de la série 4000, les 4009 et 4010.

Ces voitures forment deux rames, qui furent testées pendant un mois à partir du 24 octobre 2005 sur la relation S-Bahn Thun - Berne - Fribourg. Deux trains sur trois furent ainsi assurés par le matériel CFL.

PAGE DE DROITE :

PHOTO 70-81 ↗ Le train 15170 Thun - Fribourg mené par la 4010, photographié à Kiesen sur la ligne Thun - Bern, avec les Alpes en toile de fond, le 27 octobre 2005.

PHOTO 70-82 ↗ Entre Bern et Fribourg, passage du train 15146 remorqué par la 4009. Düdingen, 27 octobre 2005.

PHOTO 70-83 → En gare de Thun, le train 15160 pour Fribourg attend son le départ, 28 octobre 2005.

Serge MARTIN - Philippe GOUSSET.



Suisse : mise en service des rames panoramiques sur le Zentralbahn

Le Zentralbahn, société née le 1er janvier 2005 de la fusion entre le LSE (Luzern - Stans - Engelberg) et la ligne CFF du Brünig, a mis en service en 2005 une série de dix automotrices panoramiques dénommées SPATZ (pour Schmalspur PANorama TriebZug - ou train automoteur panoramique à voie étroite). Construites par Stadler, elles se composent de trois voitures articulées sur quatre bogies. La voiture centrale est panoramique, tandis que les deux voitures extrêmes comportent une section à plancher surbaissé permettant l'embarquement aisé de vélos et de chaises roulantes. D'une puissance de 1150 kW et d'une masse de 68,5 t, les SPATZ peuvent circuler à 100 km/h et transporter 148 voyageurs assis (115B + 19 A + 14 strapontins). Numérotées ABe 4/8 130 001 à 010, deux unités sont engagées entre Interlaken Ost et Meiringen, huit entre Luzern et Giswil et Luzern - Stans.

Le ZB a également commandé trois rames formées de trois voitures articulées sur quatre bogies, avec cabine de conduite. Elles seront semblables aux nouvelles automotrices, mais sans motorisation, et formeront des rames réversibles.



Le 25 mai 2005, l'automotrice panoramique SPATZ 130 006-0 vient de quitter Meiringen et assure un train régional à destination d'Interlaken Ost. Jean-Claude GIRARD.

Retour d'une ancienne rame TEE

L'ancienne rame Diesel TEE allemande 601 006/015 de la DB (ex. VT 115) a été restaurée en Suisse et rapatriée de Bodio vers Augsburg les 20 et 21 août. Cette rame, revêtue d'une nouvelle et élégante livrée bleue, appartient à la société allemande ESG (Eisenbahn- und Sonderwagen-Gesellschaft mbH). Acquisée initialement par Rail Italy, elle a séjourné durant +/- 5 ans en Italie en attendant une hypothétique remise en état. En 2004, elle fut acquise par ESG et envoyée en Suisse pour restauration. Son transfert entre Bodio et Augsburg fut assuré par les "EuroSprinter" ES64F4-013 et 012 appartenant à Siemens Dispolok. Dans le futur, la composition de la rame sera renforcée par deux remorques supplémentaires en provenance de la DB, passant ainsi de 7 à 9 voitures. Steve ROD.



Espagne

Les rames à grande vitesse du type 120

Les nouvelles rames à grande vitesse de la série 120 des RENFE ont été mises en exploitation durant l'été dernier. Construites à 12 exemplaires par CAF et Alstom, ces automotrices quadruples ont la particularité de disposer d'un changement automatique de l'écartement des essieux, de façon à pouvoir circuler aussi bien sur les lignes classiques à voies large (1,668 m), que sur les ligne à grande vitesse à écartement standard (1,435 m). Leur puissance atteint 4000 kW sous 25 kV et 2700 kW sous 3 kV. Elles peuvent circuler à 250 km/h sur les lignes à voie normale et 220 km/h sur les lignes à voie large.



PHOTO 70-18 La rame 120 611-9 des RENFE. Yves STEENEBRUGGEN, 17 août 2005.

Autriche : nouvelles locomotives Diesel pour le Zillertalbahh

Le réseau à voie étroite (0,760 m) du Zillertalbahh (ZB) reliant Jenbach à Mayrhofen (voir EN LIGNES 51 page 17), a mis en service deux nouvelles locomotive Diesel, numérotées D13 et D14. Construites en 2004 par Gmeinder à Mosbach (D), ces BB sont équipées d'un moteur Diesel Caterpillar de 746 kW et d'une transmission hydraulique Voith L3r4 U2, et peuvent circuler à 70 km/h. Elles sont utilisées aussi bien pour remorquer des trains de marchandises jusqu'à 600 tonnes (dont des wagons à voie normale posés sur des trucks porteurs) que des trains de voyageurs en réversibilité.

La D13 (Gmeinder 5745/2004) attend le départ de Jenbach en tête d'un train de wagons à voie normale posés sur trucks porteurs. Armand BEERLANDT, 5 août 2005.



Roumanie

Nouvelle série 65

Les Chemins de fer roumains ont entrepris la modernisation d'un total de 65 locomotives des séries 60 et 62. Elles sont équipées d'un nouveau moteur Diesel GM 8-710G3A de 1546 kW, d'une nouvelle caisse, d'une nouvelle suspension secondaire (uniquement les 62) et d'une nouvelle électronique de commande. Les machines transformées sont renumérotées 63 (voir EL 69 page 23) et 65.

PHOTO 70-19 La 65-1364-4 (ex. 62-1364) à Orada. Jean-Pierre KOOB, 2 septembre 2005.



Russie : mise en service des nouvelles locomotives du type EP1

Les Chemins de fer russes (RZD) mettent en service une nouvelle série de locomotives électriques 25 kV pour trains de voyageurs, classées dans le type EP1. Construites par l'usine de Novocherkassk, elles sont appelées à remplacer des machines anciennes de la série ChS2 d'origine tchèque. Les EP1 possèdent trois bogies à deux essieux (Bo'Bo'Bo'). D'une masse totale de 135 t, elles délivrent une puissance continue de 4200 kW et peuvent circuler à 140 km/h. Elles disposent d'un équipement de freinage électrique par récupération. Au 1er juin 2005, 182 d'unités étaient livrées et affectés aux dépôts de Khaborovsk, Krasnojarsk, Kandalakcya et Saratov.



PHOTO 70-20 La EP1-114 des RZD photographiée à Novocherkassk en février 2005.

Pologne

Emergence des sociétés privées

La privatisation progresse très rapidement sur le réseau polonais. Depuis les premières sociétés apparues le 1er avril 2002, leur nombre ne cesse de progresser. On trouve ainsi les sociétés suivantes : Rafineria Gdanska (produits pétroliers); Pol-Miedz Trans (produits pétroliers); Chem Trans Logistic (une des plus importantes sociétés privées polonaises, présente également en Allemagne depuis juillet 2005, transport de produits chimiques et pétroliers - voir EL 63 p. 24); PKN Orlen; Kopalnia Piasku Szczakowa (charbon); Rail Polska (filiale du Wisconsin Central - trafic essentiellement charbonnier); LHS (exploitant la ligne à voie large reliant l'Ukraine à Katowice); Lotos Kolej (produits pétroliers - voir EL 65 p. 13); Euronaf Tzebinie; Ptkigk Rybnik; Transom Sp. z oho (trafic d'engrais).



PHOTO 70-21 La M62-1186 (ex. 781 312 des Chemins de fer slovaques - Lungansk 1186/1971) de la société Pol-Miedz Trans, à Giogow, le 13 juillet 2005. Cette société, qui a obtenu une licence le 1er avril 2002, remorque des trains de minerais de cuivre entre la mine de Lubin Gomiczy et les fonderies de Wroblin Glogowski. Gregorz KOTLAVZ.

