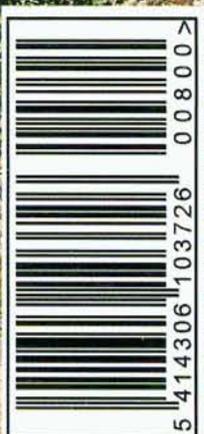


EN LIGNES

SPÉCIAL LIGNE 128

1907  2007



REVUE BIMESTRIELLE

N° 80 - AOUT 2007 - € 8,50

SUISSE : 13,70 CHF

N° AGREATION : P501041 - BUREAU DE DEPÔT : 1180 BRUXELLES 18
EDITEUR RESPONSABLE : KOOB J-P, SQUARE VERGOTE 6, 1200 BRUXELLES

Patrimoine Ferroviaire et Tourisme



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



Toerisme en Spoorpatrimonium

Editorial

Le 11 juin dernier, l'avis réglementant la circulation des trains historiques sur le réseau Infrabel a été divulgué. Les quelques mois de retard dans ce dossier - qui aurait dû prendre cours au mois de janvier - ont entraîné la perte d'une saison pour le PFT. Il ne sera en effet plus possible de programmer des trains spéciaux avant la fin du mois d'août, soit à la fin de la saison déjà.

Si cette nouvelle nous réjouit, on regrette néanmoins l'attitude de certains dirigeants du Groupe SNCB, qui refusent que le PFT organise des voyages pour amateurs - avec du matériel SNCB - à des prix raisonnables. En effet, la politique est celle du profit maximal, même à l'attention des amateurs qui promeuvent le rail comme moyen de locomotion. Et il faudra sans doute attendre longtemps pour que ce genre de trains puisse à nouveau être organisé. Dommage. Il y a heureusement la très belle ligne 128, prolongée jusque Purnode. Ne manquez pas de lui rendre visite, vous ne serez pas déçus. Vous pouvez aussi profiter pleinement des joies de la région en vous inscrivant aux deux excursions; un moyen de sortir des sentiers battus en famille, tout en utilisant le rail...

Passez de bonnes vacances et bonne lecture..

P.S. : certains textes ont été rédigés avant réception de l'autorisation de circulation. Nous vous prions de corriger.

NOS CHEMINS DE FER 2 AUTORAILS 1980-2005 - tome 1

Voici le deuxième recueil de photos de notre collection "Nos chemins de fer". Il est consacré aux autorails de la SNCB photographiés durant la période 1980-2005. Il sera publié en deux tomes. Le premier reprend les autorails séries 40, 41, 43, 44 et 45. L'ouvrage comprend 106 photos couleurs, avec légendes bilingues français/néerlandais.

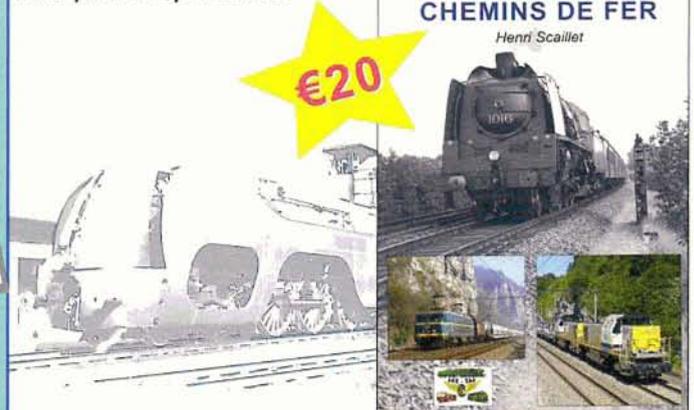


Format oblong 21 x 15 cm
Couverture cartonnée rigide - reliure au fil de lin.
Prix : € 25 + frais d'envoi (poids 600 g).
Communication : "Autorails 1".
Voir les modalités de paiement reprises en page 3.

L'HISTOIRE DES CHEMINS DE FER

Henri Scaillet est l'auteur de trois livres qu'il a consacrés à sa vie de cheminot, et de chauffeur conducteur plus particulièrement. Il a choisi de confier la publication du quatrième volume au PFT; il y raconte à sa façon l'histoire des chemins de fer, en décrivant en détail les situations qu'il a connues.

Le livre comporte 208 pages en noir et blanc, illustrées de 200 photos et dessins provenant de la photothèque du PFT.



Format 15 x 24 cm - couverture souple - reliure au fil de lin.
Prix : € 20 + frais d'envoi (poids 600 g). Communication : "Histoire CF". Voir les modalités de paiement en page 3.

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.

RECHERCHE : photos couleurs - format 10 x 15 - dernière décoration - des locos SNCB 1209 - 1301 - 1349 - 1607 - 2020 - 2115 - 2219 - 2323 - 2338 - 2361 - 2616 - 2740.
Claude VIVIER, ☎ +32.(0)65/65.03.02.

A VENDRE : EN LIGNES 28 à 70 (43 revues) en bon état. Prix : € 150 (à discuter). DAUNE Francis, Bd. G. Deryck 13/1, 1480 TUBIZE, ☎ +32(0)2/355.92.50.

Rectifications

EN LIGNES 79

page 35 : la date du record du monde est le 3 avril 2007 et non le 4.

page 36 : contre toute attente, après le week-end des 12 et 13 mai, les trois CC 6500 (6549, 6559 et 6575) ont été maintenues en activité, et utilisées sans roulement fixe.

page 47 : la 6278 n'a pas été révisée à Antwerpen-Noord, mais bien à Charleroi-Sud.

PFT-agenda

- **Dimanches et jours fériés du 24 juin au 28 octobre** : circulation sur la ligne 128 (voir horaire page 11).

- **Samedi 25 août** : voyage avec la 1603 (détail dans l'encart du milieu pour les abonnés ou sur www.pftsp.be).

- **Samedi 8 et 9 septembre** : journées du patrimoine, ouverture du musée du rail avec la présence de la P8.

- **Samedi 8 décembre** : bourse d'échange au musée du rail de Saint-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, Garrit JOOS, Serge MARTIN, Alain DEFECHEREUX, Eric VAN HOECK, Walter PINET.

Remerciements (par ordre alphabétique)

Patrice AIROLDI, Dominique ALLARD, Felipe ARANDA, Christian AUQUIERE, Armand BEERLANDT, William BOECKX, Michel DE ESCH, Henk DE JONG; Simon DERIDDER, Wim DE RIDDER, DEXIA Banque, Jean-Marc FRYBOURG, Philippe GOUSSET, Michel HANSENS, Kristof HONEE, Laurent JOSEPH, Gilbert LAURENT, Lucien LUYCKX, Tommy MAEREMANS, Bruno MALFAIT, Lars MEELON, Wim MUSEEUW, Thierry NICOLAS, Geert PACKET, Eric PAULUS, Hans PAULUS, Serge PLETGEN, Jean-Claude RENIER, Christian RUQUOY, Michel SIMAR, la SNCB, Yves STEENEBRUGGEN, Armand THONET, 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)473.39.35.54 FAX : +32.(0)65.66.45.41
✉ inform@pftsp.be Internet : www.pftsp.be

Numéro de TVA : BE 435.339.562

Abonnement 2007

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 2007". L'abonnement débute avec le premier numéro de l'année, quelle que soit la date de l'abonnement.

Modalités de paiement

- si vous habitez la Belgique, il suffit de verser la somme requise sur le compte bancaire 001-1201789-35 du PFT-Bruxelles.
- si vous habitez l'étranger, vous avez plusieurs possibilités :
 - vous pouvez effectuer un virement bancaire en indiquant le code international de la banque (BIC) qui est GEBABEBB ET le numéro complet du compte PFT : BE57-001120.178935;
 - vous pouvez utiliser un mandat postal international, libellé en euros;
 - si vous résidez en France, vous pouvez virer la somme sur le compte postal 1374917V026 du PFT (59900 Lille).
- si vous habitez la Belgique ou l'étranger, vous pouvez payer par carte Visa ou Eurocard, en indiquant les nom et adresse de l'émetteur, le numéro de la carte, la somme en euros, la validité de la carte, et vous signez.

Changement d'adresse

Il suffit de nous envoyer vos nouvelles coordonnées.

Courrier

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

Restauration du matériel

Les personnes désirant participer bénévolement aux activités du PFT ou à l'entretien de la ligne 128 peuvent nous joindre par téléphone ou par écrit.
Schaerbeek : Pierre Herbiet : ☎ +32.(0)473.39.35.54
St-Ghislain : Philippe Scholl : ☎ +32.(0)477.26.99.79
Ligne 128 : Alain Defechereux : ☎ +32.(0)477.98.91.23

Imprimerie

Imprimé en Belgique par Geers Offset nv, Oostakker.

Dépôt légal à la parution

EN LIGNES 80 - AOUT 2007



COUVERTURE AVANT :

PHOTO 80-01

La P8 est photographiée sur un pont franchissant le Bocq lors du voyage de découverte de la section Purnode - Dorinne-Durnal, le 2 juin 2007. PFT.



COUVERTURE ARRIERE

PHOTO 80-02

Toujours lors du voyage du 2 juin, la 1603 CFL vient de traverser le tunnel de Lèche, et franchit le Bocq au-dessus d'un pont en pierres. Juste après ce pont, elle entrera dans le tunnel de Purnode. PFT

S O M M A I R E

PFT-Service - Editorial 2

Nouvelles du PFT 4

La ligne 128 a 100 ans ! 13

Hier - aujourd'hui 31

Le voyage PFT en Ukraine 32

Actualité étrangère 36

Actualité belge 47

Statistiques 47

Locomotives électriques 47

Locomotives Diesel 52

Automotrices 54

Voitures 55

Infrabel 57

Sociétés privées 59

Radiations 62

Il y a ... 64

PFT-Boutique 66



VOYAGES

Samedi 2 juin

L'interdiction de circuler sur le réseau ne nous a pas empêché de découvrir la ligne 128 et sa nouvelle section, sous un beau soleil presque estival. Participaient à la fête, la 64.169, la 1603, deux voitures K et la voiture-buffet. Tout ce matériel s'est retrouvé sur la ligne 128, photographié par quatre-vingts amateurs enthousiastes.

L'invitation au voyage n'a malheureusement pu se faire que par internet; vu le délai très court, il n'a pas été possible d'envoyer un courrier général par la poste.

N'hésitez pas à donner votre adresse électronique au webmaster, pour qu'il vous inscrive sur la liste de contact, via le formulaire à remplir dans l'encart central. Une manière bien simple d'être informé à temps des dernières nouvelles. Ceux qui n'ont pu participer le 2 juin peuvent découvrir la ligne tous les dimanches et jours fériés de juillet et août.



PHOTO 80-03 L'arrivée de la P8 a quelque peu éclipsé la mise en service de la 1603 CFL, acquise par un membre et confiée en gestion au PFT. Elle a subi une réfection complète du nez qui avait été endommagé en 1958 et sur la Vennbahn. Le reste de la caisse sera restauré cet hiver. Dorinne-Durnal, 1er juin 2007. Photo PFT.

Samedi 9 et dimanche 10 juin

La 64.169 présente à Ciney a profité de la proximité du Grand-Duché de Luxembourg pour y faire un saut... Dans le cadre des festivités liées à son centenaire, la ville d'Ettelbruck a souhaité la présence du PFT... et de ses deux "gros nez" luxembourgeois ! Pour rappel, la 202.020 est l'ancienne 1602 CFL. C'est ainsi que, dès le 2 juin au

soir, la 64.169, sa voiture de service et les deux "gros nez" ont quitté Ciney pour Luxembourg, où ils ont fait escale jusqu'au vendredi 8. Le convoi a ensuite été acheminé jusque Ettelbruck, où les engins ont été exposés pendant le week-end. Les quatre véhicules ont rejoint Ciney le dimanche 10 au soir, pour être prêts pour le week-end de la fin juin. Compte-rendu dans le prochain numéro.



PHOTO-THEME 80 Le train d'acheminement du matériel vers Ciney passe la Meuse à Namur le 29 mai 2007. Dans l'ordre, derrière la 2608 : la 1603 CFL, la 202.020, la P8, les deux voitures K, la voiture-buffet et la voiture d'accompagnement. Laurent JOSEPH.



LIGNE 128

Une double inauguration

S'il n'est pas - encore - possible de rouler sur le réseau, ce n'est pas le cas de notre ligne touristique...

Vous avez pu en suivre l'évolution au fil des numéros : la ligne 128 a été prolongée de trois kilomètres. C'est un événement en soi, d'autant que le travail a été réalisé uniquement par les bénévoles et sans le moindre subside; le travail réalisé a été homologué par *Infrabel*.

Le "Chemin de fer du Bocq" n'est pas peu fier de ces trois kilomètres : ils constituent sans aucun doute le parcours le plus pittoresque et spectaculaire de Belgique, avec ses trois tunnels et ses cinq viaducs en pierres.

Le tronçon Dorinne-Durnal - Purnode a été inauguré le vendredi 1er juin sur le coup de 11 heures, 100 ans précisément après l'ouverture au trafic de l'entièreté de la ligne 128. L'honneur de couper le ruban est revenu à M. Mathen, Gouverneur de la province de Namur, assisté de M. Monin, Bourgmestre d'Yvoir. Une trentaine d'invités - presse - ont découvert le nouveau tronçon, parcouru en autorail, alors que la 64.169 paradait en gare de Dorinne...

L'après-midi, la vedette était précisément la 64.169. La cinquantaine de participants qui avaient répondu à l'invitation ont pu parcourir la ligne jusque Purnode, dans les deux voitures K remorquées par la P8. Quant à la 1603 ex. CFL, elle était exposée sur la voie d'évitement à Dorinne.

L'exploitation de la ligne 128 vous tente ? N'hésitez pas à appeler Alain Defechereux au +32.(0)477/98.91.23.

↑ *Ci-dessus : arrivée des personnalités à Dorinne-Durnal, après un parcours effectué avec le 4605.*

↖ *Au milieu : coupure du ruban symbolique par M. Mathen, Gouverneur de la province de Namur. Il est aidé par M. Monin, Bourgmestre d'Yvoir.*

← *Ci-contre : dans la gare de Dorinne, récemment acquise par un amateur éminent, membre du PFT depuis ses débuts, les invités à l'inauguration de la 64.169 passent au buffet. photos : PFT.*





PHOTO-THEME 80 *Dans le magnifique site de la gare de Dorinne-Durnal, rencontre entre la P8 et la 1603.*

Photo PFT.

PHOTO-THEME 80 *Le même jour, arrivée de la 64.169 à Dorinne-Durnal.*

Photo PFT.





PHOTO-THEME 80 *Le 2 juin, arrêt photo avec passage devant les photographes et vidéastes, entre Sovet et Gemenne. A partir de cet endroit, la ligne 128 traverse de vastes prés et champs jusque Braibant.* Photo PFT.

PHOTO-THEME 80 *Franchissement du Bocq par un splendide pont de pierres situé juste avant le tunnel de Durnal.* Photo PFT.





PHOTO-THEME 80 Aujourd'hui, le site de la gare de Dorinne est en train de renaître. Les deux voies sont à nouveau accessibles. De Plus, la gare de Dorinne a été acquise par un membre du PFT qui s'engage à la remettre extérieurement dans son état d'origine. Le 2 juin, la 1603 CFL se trouvait sur la voie d'évitement, tandis que la P8 stationne sur la voie principale. Photo PFT.

PHOTO-THEME 80 Lors du voyage du 2 juin, la 1603 fut placée en tête du train dans le sens Braibant - Purnode. Le train vient de traverser le tunnel de Durnal et franchit le Bocq. Des sites à couper le souffle, où la nature règne toujours en maître.





PHOTO-THEME 80 *Le train d'écolage pour le personnel du PFT photographié à la sortie du tunnel de Purnode. Il se dirige vers Ciney. Quand on vous dit que la ligne 128 est la plus belle de Belgique...*

Photo PFT, 30 mai 2007.

PHOTO-THEME 80 *Le parcours d'essai à la sortie du tunnel de Purnode le 31 mai 2007.*

Photos PFT.





LES CIRCULATIONS

L'optimisme affiché dans le numéro précédent concernant nos circulations sur le réseau s'est malheureusement estompé. Le dossier introduit par la SNCB-Holding auprès du ministre Landuyt n'a été ratifié que le 23 mai, avec application au 11 juin. Avec ce retard imprévu, on peut maintenant affirmer que la saison 2007 est quasiment perdue pour les voyages à organiser sur le réseau.

Ce contretemps n'arrange évidemment pas les finances du PFT; les voyages procurent des recettes non négligeables qui permettent d'honorer les factures que ne manquent pas de nous adresser les sociétés du groupe SNCB. Bien plus, l'acheminement à vide du matériel a dû s'effectuer sous contrat B-Cargo, au coût nettement plus dispendieux que notre traction propre.

Ces interdictions aujourd'hui levées

s'appliquaient à tous les trains "historiques", qu'ils appartiennent aux associations ou à la SNCB-Holding ! Une situation aussi absurde ne s'est jamais rencontrée en Europe, mais témoigne très clairement d'un certain état d'esprit. La levée de l'interdiction n'entraîne toutefois pas le retour des trains SNCB pour amateurs, qui sont aujourd'hui classés dans les "commerciaux", dont un rendement maximal, en terme de rentrées financières, est attendu de la part de la SNCB.

MATERIEL

Vous l'aurez deviné, ce sont les circulations sur la ligne 128 qui ont accaparé le temps des bénévoles.

En effet, ce sont quelque neuf engins qui ont dû être préparés pour la saison touristique. A Schaerbeek, la 64.169, les deux voitures K - qui ont été sommairement restaurées extérieurement -, la voiture-buffet et la 1603 CFL. Cette dernière, acquise par un amateur érudit du PFT à la défunte Vennbahn, en confie la gestion au PFT. La locomotive a été remise en état de marche, et a reçu sa certification d'*Infrabel*. Un des

deux nez qui était en mauvais état a été restauré; le reste de la caisse sera restauré l'hiver prochain.

A Saint-Ghislain, la voiture d'accompagnement (12) et la 202.020 - non opérationnelle - ont été préparées pour leur acheminement jusque Ronet par train de marchandises régulier. Les autorails 4602 et 4605 ont également subi un lifting et reçu l'agrément de circulation d'*Infrabel*.

Vous souhaitez participer à l'entretien ou la restauration du matériel ?

Contactez Pierre Herbiet au +32.(0).473.39.35.54.

MUSEE DU RAIL

Après la foule générée par la brocante du 12 mai, l'atelier a repris son rythme de vie, au gré des préparations de matériel et des restaurations en cours ; ainsi, la 9209 a reçu sa couche d'antirouille brun, prélude à sa mise en peinture. Les travaux d'entretien des autres engins ont été menés à bien, comme décrit ci-avant. Le musée du rail vous intéresse ? Contactez Philippe Scholl au +32.(0)477.26.99.79.

PHOTO-THEME 80 *Le 2 juin au soir, la 1603, la 202.020, la P8 et la voiture d'accompagnement ont quitté Ciney à destination de Luxembourg, dans le but de participer au centenaire de la gare d'Ettelbrück le week-end des 9 et 10 juin. C'est la 2732 qui a assuré la remorque de Ciney à Stockem, ici en passage à Mirwart.*

Michel HANSENS.



LE CHEMIN DE FER DU BOCQ

HORAIRES DIENSTREGELING

Regardez selon la couleur du jour de votre visite, les horaires que nous vous proposons
Vergelijk de kleur van je bezoekdag met de kleur van de dienstregeling

JUILLET						
lu	ma	me	je	ve	sa	di
						1
					8	
					15	
			21	22		
						29

AOÛT						
lu	ma	me	je	ve	sa	di
						5
					11	12
		15				19
						26

SEPTEMBRE						
lu	ma	me	je	ve	sa	di
						2
						9
					16	
			22	23		
						30

OCTOBRE						
lu	ma	me	je	ve	sa	di
						7
						14
						21
						28

Découvrez la ligne la plus spectaculaire de Belgique!

NOS EXCURSIONS ONZE UITSTAPPEN

Les samedis

11 août et 22 septembre

Les animateurs du Chemin de fer du Bocq vous convient à venir passer une journée exceptionnelle et inoubliable dans la vallée du Bocq...
Laissez-vous aller à ce moment de détente unique en son genre.

"Au fil du Bocq"

LA JOURNEE :

Rendez-vous à la gare de Ciney à 10H05. Balade en train, visite du moulin à eau de Spontin, temps libre au village à midi, trajet en bus musée vers Purnode et visite de la Brasserie du Bocq. Retour à Ciney vers 17H00.

Prix: €23/personne (enfant -12ans: €12)

"Le Train Buissonnier"

LA JOURNEE:

Départ de Ciney à 10H05. Découverte de la ligne du Bocq en autorail et trajet en autobus vicinal vers le village de Crupet. Au village, un repas du terroir vous sera servi dans un cadre agréable. Temps libre au village et retour en bus et en train vers Ciney à 17H00.

Prix: €39/personne (enfants -12ans: €24)
! Repas trois services compris !

Inscription obligatoire Inschrijving verplicht

Si ce programme vous intéresse, n'hésitez pas à vous inscrire dès que possible (le nombre de places est limité) et au plus tard une semaine avant le voyage.

Vous pouvez obtenir d'autres renseignements et vous inscrire au ☎ +32.(0)477/989.123

Ciney SNCB	10.05	12.05	14.05	16.05
Halloy*	10.10*	12.10*	14.10*	16.10*
Braibant	10.12	12.12	14.12	16.12
Senenne*	10.24*	12.24*	14.24*	16.24*
Spontin	10.28/10.30	12.28/12.30	14.28/14.30	16.28/16.30
Dorinne-D.	10.37	12.37	14.37	16.37
Purnode	10.44	12.44	14.44	16.44
Purnode	10.47	12.47	14.47	16.47
Dorinne-D.	10.54	12.54	14.54	16.54
Spontin	11.01/11.30	13.01/13.30	15.01/15.30	17.01/17.30
Senenne*	11.34*	13.34*	15.34*	17.34*
Braibant	11.44	13.44	15.44	17.44
Halloy*	11.46*	13.46*	15.46*	17.46*
Ciney SNCB	11.51	13.51	15.51	17.51

* Senenne + Halloy

Arrêt sur demande (faire signe au machiniste / geef een teken aan de bestuurder)

Ciney SNCB	12.05	14.05	16.05
Halloy*	12.10*	14.10*	16.10*
Braibant	12.12	14.12	16.12
Senenne*	12.24*	14.24*	16.24*
Spontin	12.28/12.30	14.28/14.30	16.28/16.30
Dorinne-D.	12.37	14.37	16.37
Purnode	12.44	14.44	16.44
Purnode	12.47	14.47	16.47
Dorinne-D.	12.54	14.54	16.54
Spontin	13.01/13.30	15.01/15.30	17.01/17.30
Senenne*	13.34*	15.34*	17.34*
Braibant	13.44	15.44	17.44
Halloy*	13.46*	15.46*	17.46*
Ciney SNCB	13.51	15.51	17.50



Grande brocante / Grote rommelmarkt SPONTIN

05-08-2007

Ciney SNCB	8.05	9→18.05
Halloy*	8.10*	9→18.10*
Braibant	8.12	9→18.12
Senenne*	8.24*	9→18.24*
Spontin	8.28	9→18.28/35
Dorinne-D.	-	9→18.42
Purnode	-	9→18.49
Purnode	-	9→18.52
Dorinne-D.	-	9→18.59
Spontin	8.30	9→19.06/30
Senenne*	8.34*	9→19.34*
Braibant	8.44*	9→19.44
Halloy*	8.46*	9→19.46*
Ciney SNCB	8.51	9→19.51

Départ de Ciney toutes les heures de 8h05 à 18h05 suivant l'horaire ci-contre:
(dernier retour de Spontin vers Ciney à 19h30)



LE CENTENAIRE DE LA LIGNE 128



PHOTO 80-99 Le viaduc de l'autoroute E411 Bruxelles-Luxembourg surplombant la vallée du Bocq à Senenne offre une vue magnifique sur la ligne. Le 27 août 2005, la 5941 remorquait un train de marchandises lors d'un voyage PFT. Photo PFT.

Cette année, la ligne du Bocq fête son 100e anniversaire. C'est en effet le 1er juin 1907 que la ligne fut ouverte dans son entièreté au trafic. Un siècle de rail en Belgique, c'est pourtant peu, en comparaison de la première liaison ouverte en 1835 entre Bruxelles et Malines, soit il y a 172 ans ! Pourtant, le premier projet d'établissement d'une ligne dans la vallée du Bocq datait de 1845. Aujourd'hui, le PFT a la grande chance d'exploiter cette ligne, car elle est sans nul doute la plus belle et la plus spectaculaire du réseau belge.

La construction de la ligne 128 fut en effet très tardive. La ligne du Bocq aurait pourtant pu faire partie des premières lignes mises en service durant les 15 premières années du rail en Belgique. Divers projets restés sans suite avaient en effet envisagé de tracer des lignes par la vallée du Bocq. Parmi ceux-ci, nous retiendrons les trois projets suivants :

- le premier, datant de 1845, prévoyait la construction d'une ligne de Bruxelles à Namur avec prolongement vers le sud, via Gembloux, Jemeppe, Namur, Yvoir, Ciney, Poix-Saint-Hubert - Arlon;
- toujours en 1845, un deuxième projet pour la ligne du Luxembourg envisageait de relier Dinant à Luxembourg via Yvoir et Ciney;
- en 1852, un tracé modifié de Namur à Luxembourg par Yvoir et Ciney fut

étudié.

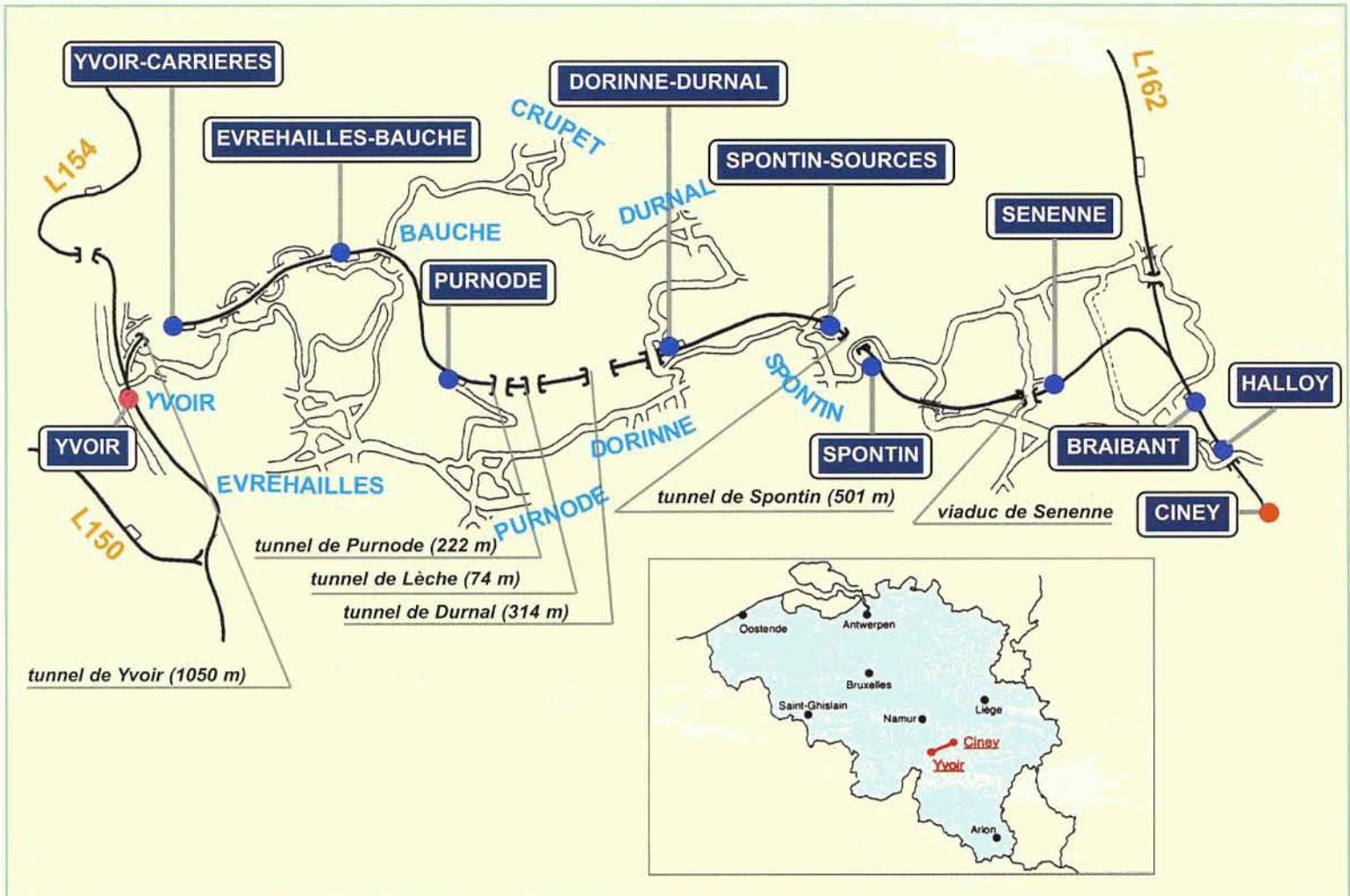
La ville de Ciney fut reliée par rail dès le 15 mai 1858, par l'actuelle ligne du Luxembourg, alors exploitée par la *Grande Compagnie du Luxembourg* (GCL).

Yvoir devra attendre l'inauguration de la ligne Namur - Dinant le 12 novembre 1862 pour être à son tour desservie par rail. L'exploitation était assurée par la compagnie du *Nord-Belge*.

Vers 1873, l'Etat Belge évoqua la construction d'une ligne internationale devant relier Liège à la France par le Condroz : Huy - Ciney - Yvoir - Dinant, de manière à non seulement casser le monopole de la ligne du *Nord-Belge* Namur - Dinant - Givet, mais également de raccourcir le tra-

jet entre Huy et Dinant d'une dizaine de kilomètres. Ce projet avait toutefois de gros inconvénients : rebroussement nécessaire à Ciney; grande difficulté de construction pour atteindre Dinant vu la configuration topographique de la vallée de la Meuse avec un profil très défavorable, alors que la ligne du Nord-Belge était pratiquement en palier; mise à double voie de la ligne Statte - Ciney non prévue lors de la construction des nombreux ouvrages d'art. Comme on le voit, le coût aurait été considérable.

Le 22 juin 1890, la SNCV obtint la concession pour une ligne devant relier Ciney à Yvoir par la vallée du Bocq. Cette ligne allait enfin permettre de desservir par rail les nombreuses carrières établies dans la région.



D'une grande ligne internationale, on passa donc subitement à une ligne vicinale à écartement métrique.

A cette époque, qui suivait la guerre franco-allemande, on voulait avant tout éviter que la ligne - dont la concession aurait été accordée à une société privée - ne passe dans le futur sous contrôle français.

La SNCV ne se montra toutefois pas pressée dans la construction de cette ligne, si bien que le gouvernement décida le 30 juin 1894 de la construire lui-même, et ce à voie normale.

C'est ainsi que la ligne du Bocq verra le jour, établie à voie unique et ouverte par étapes. Il faudra près de 10 ans pour relier Ciney à Yvoir :

- Ciney - Spontin le 5 mai 1898;
- Spontin - Dorinne-Durnal le 1er mai 1902;
- Dorinne-Durnal - Evrehailles-Bauche le 1er mai 1903;
- Evrehailles-Bauche - Yvoir le 1er juin 1907.



De toutes les villes, villages et hameaux desservis par la ligne 128, c'est Ciney qui, la première, fut reliée par un chemin de fer. Il s'agissait de la ligne Bruxelles - Namur - Arlon - Luxembourg, exploitée par «Grande Compagnie du Luxembourg» (GCL). Le train d'inauguration de la section Namur - Ciney circula le 1er mai 1858 et le service officiel des voyageurs débuta le 19 mai 1858. Ce magnifique bâtiment de style «renaissance flamande» datant de 1895 a malheureusement été sacrifié au milieu des années 1970, pour faire place à l'actuelle gare. Voici une vue colorisée de la gare côté rue, datant de 1906.

Collection DEXIA Banque.



PHOTO BD-264 Le 30 mai 1956, l'omnibus 4929 Ciney-Statte attend le départ devant l'ancienne gare de Ciney. En tête, la 96.002 du dépôt de Ciney, une ancienne T12 prussienne. Cette locomotive, construite en 1907 par Borsig, fut mise en service par les Chemins de fer prussiens sous le matricule "Köln 7702". Cédée à l'Etat Belge en 1919, elle fut "réquisitionnée" par la DRG en 1940 et affectée à la RBD de Saarbrücken (dépôt de Trier en mars 1944 et Offenbach au début de 1946). En mai 1946, elle fut retrouvée en France, puis renvoyée en Belgique en février 1947 et affectée à la remise de Gouvy. Elle sera par la suite mutée à deux reprises : en 1952 à Visé, et à la fin de 1954 à Ciney, où elle sera réformée en juin 1956. Bruno DEDONCKER, collection PFT ©.

Les coûts de construction de la ligne se révélèrent énormes. Il fallut en effet percer pas moins de 5 tunnels, dont deux particulièrement longs.

A l'origine, l'Etat Belge lui attribua le numéro 156. En 1902 elle fut renumérotée 146, et c'est en 1914 qu'elle reçut son numéro définitif : 128.

Son profil est particulièrement difficile : les 5 premiers kilomètres sont en rampe de 6 ‰ jusqu'à Gemenne, pour ensuite descendre en pente quasi continue jusqu'à Yvoir. Au total, 9 gares ou points d'arrêt intermédiaires furent établis.

Au départ de Ciney, la ligne est établie sur 3 kilomètres parallèlement à la ligne 162.

Le 553.16 prêt au départ en gare de Ciney au milieu des années 1950.
Lucien LUYCKX.





PHOTO BD-265 Pendant 3 kilomètres, entre Ciney et Braibant, la ligne 128 est établie parallèlement à la ligne 162. A mi chemin, un point d'arrêt fut aménagé à hauteur du hameau de Halloy, ouvert le 6 mai 1896. Il ne sera desservi que par les trains de la ligne 128. Ce document datant de juin 1968 montre un train de marchandises remorqué par deux locomotives du type 123 (future série 23), dont la 123.053 en tête, se dirigeant vers Arlon. On aperçoit encore le quai de Halloy, à hauteur du quatrième wagon de la rame. Aujourd'hui, plus aucun vestige ne subsiste. Bruno DEDONCKER, collection PFT ©.

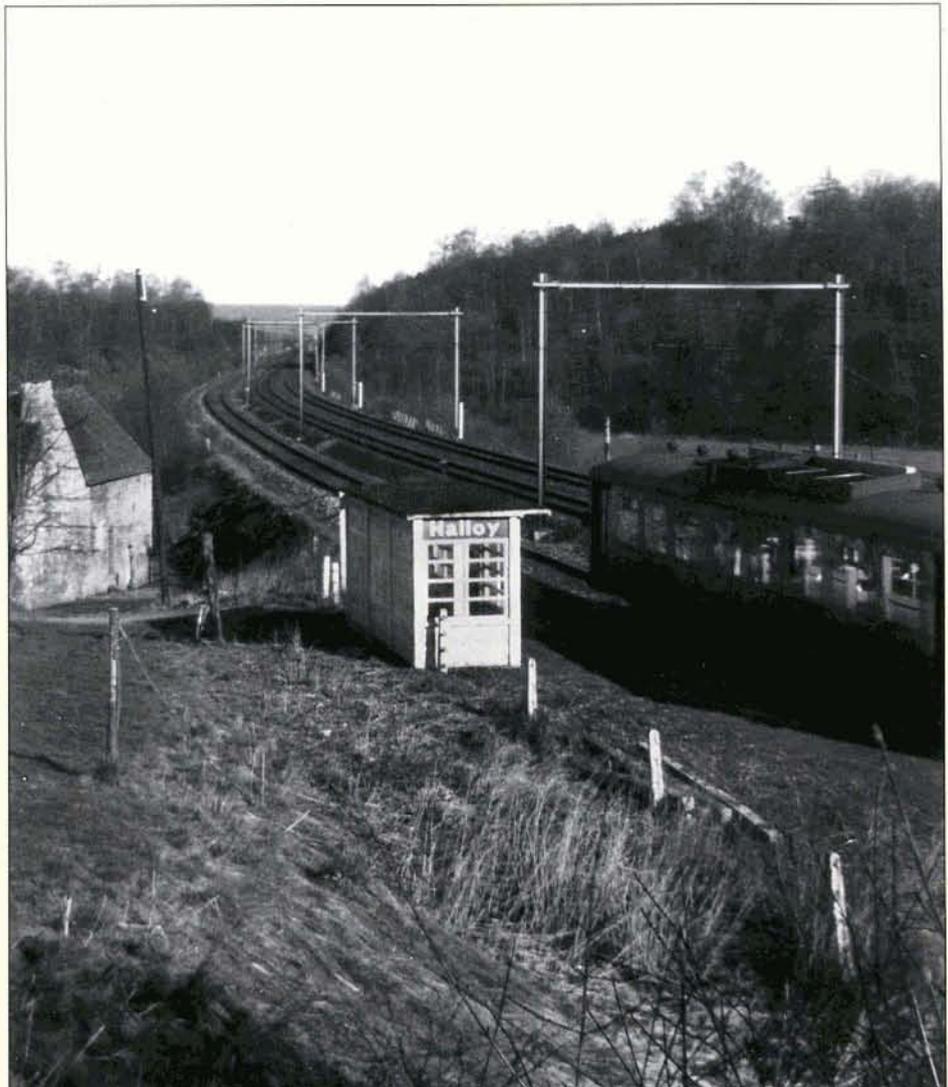
A mi-chemin, une première halte fut établie à Halloy. Ouverte le 6 mai 1896, elle ne sera desservie que par les trains de la ligne 128. Les derniers vestiges des quais disparurent au début des années 1970.

Un kilomètre plus loin, on trouve la gare de Braibant (km 3,357). Etablie lors de la construction de la ligne 128, cette gare sera desservie aussi bien par les trains de la ligne 128 que ceux de la ligne 162. Elle disposait d'une cour à marchandises. Le point d'arrêt sera fermé le 2 juin 1984, avec le plan IC-IR.

Après Braibant, la ligne du Bocq s'élève progressivement en rampe de 5 ‰, et s'écarte brusquement de la ligne 162 par un virage à gauche pour atteindre, un kilomètre plus loin, le faite de la ligne situé à Gemenne, à +/- 5,5 km de Ciney, et à 235 m d'altitude. A cet endroit, elle est établie au milieu du plateau du Condroz, dans un paysage de toute beauté.

Quittant champs et prés, la ligne aborde une section en forte pente (15 ‰), située dans une tranchée abrupte, boisée et rocailleuse.

Le point d'arrêt d'Halloy photographié vers la fin des années 1950. Un autorail Brossel du type 553 quitte le quai.
Lucien LUYCKX.





Au km 6,125, elle arrive à Sovet. Cette gare se trouve près du hameau de Reuleu, très éloignée du village de Sovet (plus de 3 km) et adossée à la colline. Elle fut fermée le 1er février 1923, mais sera toutefois rouverte le 3 octobre 1937. Elle ne possédait pas de cour à marchandises.

La ligne poursuit son chemin, quitte la tranchée tout en surplombant de haut le Bocq. Un kilomètre après Sovet, elle atteint le point d'arrêt de Senenne, ouvert aux voyageurs le 1er novembre 1943.

Après avoir franchi le village de Senenne par un remarquable viaduc construit en pierres de taille, à trois arches, la ligne forme un grand S à travers des prairies, à la sortie duquel elle franchit pour la première fois le Bocq. Une longue ligne à travers bois à flanc de colline l'amène à la gare de Spontin

→ *Passage à Gemenne, au faite de la ligne, d'un autorail Brossel du type 553 assurant un omnibus Yvoir - Ciney vers la fin des années 1950. Lucien LUYCKX.*

↓ **PHOTO 80-06** *Le 3 août 2003, jour de la brocante annuelle de Spontin, le trafic touristique fut assuré par les 4333 et 4506 encadrant la remorque à deux essieux 732.10. Le train est photographié entre Braibant et Sovet, à Gemenne, peu après le faite de la ligne, dans un paysage typique du Condroz.* Photo PFT.



PHOTO 80-05 *La gare de Braibant fut construite lors de l'établissement de la ligne 128. Elle fut également desservie par les trains de la ligne 162. Sa cour à marchandises était embranchée sur la ligne 128. En 1967, le bâtiment fut vendu comme habitation privée. Depuis le 2 juin 1984, plus aucun train ne s'y arrête ... sauf bien sûr ceux du Chemin de Fer du Bocq ! Le 12 septembre 1992, le PFT organise pour la première fois un parcours sur la ligne du Bocq jusqu'à Spontin à l'aide du 554.18. C'était le début d'une grande aventure. L'autorail est photographié devant la gare de Braibant dont on constatera l'excellent état d'entretien.* Photo PFT.





Le 1er mai 2004, la 5183 remorque un parcours photo. Le train vient de quitter la tranchée de Sovet et traverse la section de prairies et champs en direction de Braibant et Ciney. Un site de toute beauté !
Photo PFT.

La gare de Sovet est établie au «milieu de nulle part», adossée à une colline dans une tranchée boisée. Bâtie en pierres du pays comme toutes les autres gares de la ligne, elle est aujourd'hui reconvertie en habitation privée. A la fin des années 1950, le 553.34 quitte Sovet en direction de Ciney. Cet autorail Brosse fut mis en service en 1939 avec le numéro 554.09. Affecté à la remise de Ciney, il fut muté à Bertrix après la suppression du trafic voyageurs sur la ligne 128 en 1960. Sa mise hors écriture est intervenue à Bertrix le 25 septembre 1964. La remise de Ciney possédait six 553, dont le 553.29 (4906) sauvegardé par la PFT. Ils étaient principalement engagés sur les lignes 127 (Statte) et 128, mais également vers Liège-Guillemins (un train), Hannut (un train), Dinant et Namur (un train).
Lucien LUYCKX.



Le 4 août 1983, la ligne 128 était encore desservie entre Ciney et Spontin-Sources. Le locotracteur 9155 descend à vide vers Spontin pour aller chercher des wagons de ballast chargés aux carrières de la Rochette à Spontin-Sources. La gare est abandonnée.
Photo DIEU.



Cette vue est prise du viaduc de l'autoroute E411 franchissant la vallée du Bocq et le village de Senenne. Le 4605 se trouve sur le viaduc à trois arches, à la sortie de la section en tranchée venant de Sovet; le point d'arrêt de Senenne était situé juste avant le viaduc, à l'arrière de l'autorail. A gauche de l'image, le Bocq serpente au fond de la vallée. Tout autour, le terrain est soigneusement entretenu vu qu'il y a plusieurs stations de captage d'eau pour le réseau d'alimentation.

Senenne, 9 septembre 2000.
Photo PFT.



Ci-dessus ↑ : voici la vue magnifique s'offrant à nos regards de l'autre côté du viaduc de l'autoroute. Le 6 août 1995, la 26.101 fréquentait pour la première fois la ligne du Bocq. Elle revient ici de Spontin vers Ciney et se trouve dans la grande courbe en forme de S. Comme on le voit, la ligne du Bocq offre une multitude de paysages différents, mais les plus beaux sites se trouvent plus loin, comme nous allons le découvrir. Photo PFT.

Ci-contre - PHOTO 80-07 →
A la sortie de la courbe en forme de S, la ligne 128 franchit une première fois le Bocq par un magnifique pont en pierre de taille. Le 27 juin 1995, le 554.18 assure les navettes Ciney - Spontin. Photo PFT.



La gare de Spontin, hier et aujourd'hui. Un évitement permettait aux trains de se croiser. Au fond de l'image, le tunnel de Spontin, long de 501 m.
Collection A. MEUNIER.



Établie au km 8,790, la gare de Spontin comportait une voie de croisement et plusieurs voies de raccordements. En 1970, la gare fut vendue à une entreprise de construction de produits en béton. Aujourd'hui, la gare est propriété de la commune d'Yvoir et accueille très régulièrement diverses animations.

Juste à la sortie de la gare, la ligne pénètre dans le tunnel de Spontin, premier de la ligne et long de 501 m.

Dès la sortie du tunnel, la ligne est établie au fond de la vallée du Bocq. Plusieurs raccordements desservait des carrières et les eaux de Spontin. Le 20 avril 1951, un point d'arrêt y fut ouvert, dénommé Spontin-Sources (km 9,840).

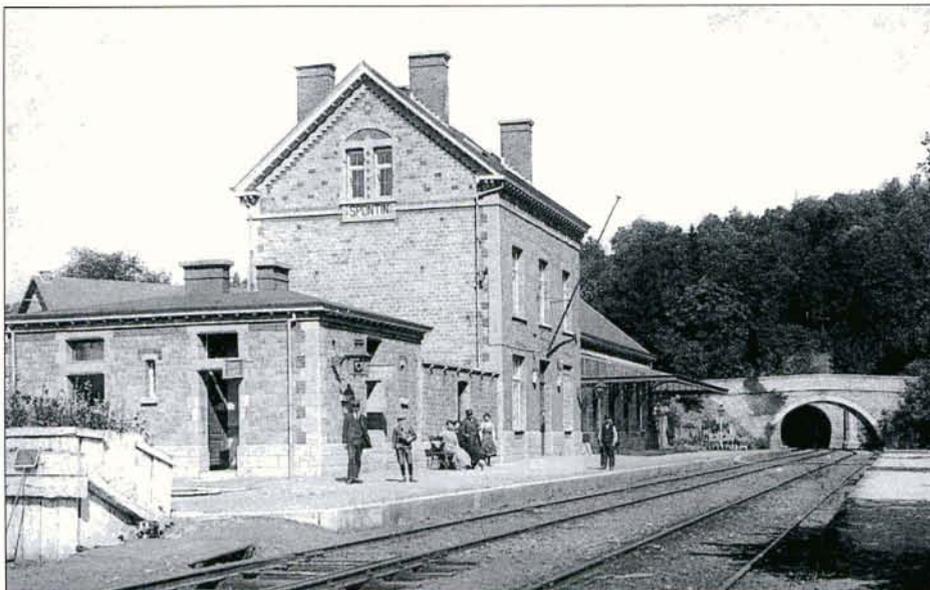
La ligne se dirige ensuite vers Dorinne-Durnal, accolée à la colline abrupte, sur la droite, tout en longeant le Bocq sur la gauche. Peu avant d'arriver à Dorinne, la ligne remonte très légèrement en rampe de 4 à 8 ‰.

La gare de Dorinne-Durnal (km 11,600) possédait un évitement et deux importants raccordements desservant des carrières et un four à chaux. Il existait même un réseau à voie étroite établi entre les carrières et la gare, et exploité jusqu'à sa suppression en traction vapeur. Une portion de voie est visible dans la voirie devant la gare.

Située au fond de la vallée du Bocq, les villages de Dorinne et de Durnal étaient distants de plus d'un kilomètre de la gare, de part en part, au-dessus de la vallée.

PHOTO 80-08 ↗ *L'entrée du tunnel de Spontin côté gare. Son nom est gravé dans la pierre du fronton.* Photo PFT.

Dès la sortie du tunnel de Spontin, la ligne franchit la route menant aux Sources de Spontin. Le point d'arrêt de Spontin-Sources et les embranchements vers les différents raccordements se situaient +/- 200 mètres plus loin. Le 21 août 1999, le 4605 en route vers Ciney franchit le pont de pierres et s'engouffrera dans un instant dans le tunnel de Spontin. Photo PFT.



A Spontin-Sources, plusieurs raccordements desservait diverses installations. A droite se trouvait le raccordement des carrières de la Rochette, qui fut le tout dernier client de la ligne; la SNCB s'y approvisionnait en ballast. Le raccordement vers les Eaux de Spontin était situé à gauche de la voie principale, où stationne une trémie vide. Le 4 août 1983, le 9155 desservait le raccordement des carrières de la Rochette.

Photo DIEU.



La gare de Dorinne-Durnal était située au fond de la vallée du Bocq. Elle était la seconde gare de croisement de la ligne et possédait une cour à marchandises et deux raccordements aux carrières. Aujourd'hui, la gare est propriété d'un membre du PFT qui s'active à la remettre dans son environnement de jadis. Cette carte postale ancienne montre l'arrivée d'un omnibus remorqué par une locomotive-tender du type 11 (0-3-0 T) de la remise de Ciney.

PHOTO 80-09 Le 27 août 2005, le PFT organisa une parade de matériel sur la ligne 128. En gare de Dorinne, on peut voir dans l'ordre les 4605, 4506, 554.18, 5183 et 5941. Photo PFT.





Il y a 7 ans, le site de la gare de Dorinne était encore totalement à l'abandon. Que de chemin accompli depuis par l'équipe de la ligne 128 ! La voie principale est entièrement envahie par la végétation et seule la voie d'évitement est plus ou moins visible.
Armand THONET, 27 février 2000.



PHOTO 80-12 *Le site de la gare de Purnode aujourd'hui. Le 23 juin, le 4605 quitte la gare et va s'engouffrer dans le tunnel.*
Photo PFT.



La ligne aborde ensuite sa partie la plus spectaculaire, établie au fond de la vallée très encaissée du Bocq, et en pente continue jusqu'à Yvoir. A 5 reprises, elle franchit le Bocq, et traverse trois tunnels disposés l'un à la suite de l'autre en ligne droite :

- tunnel de Durnal (314 m);
- tunnel de Lèche (74 m);
- tunnel de Purnode (222 m).

Entre les deux premiers tunnels, la pente atteint 16 ‰, la plus forte de la ligne.

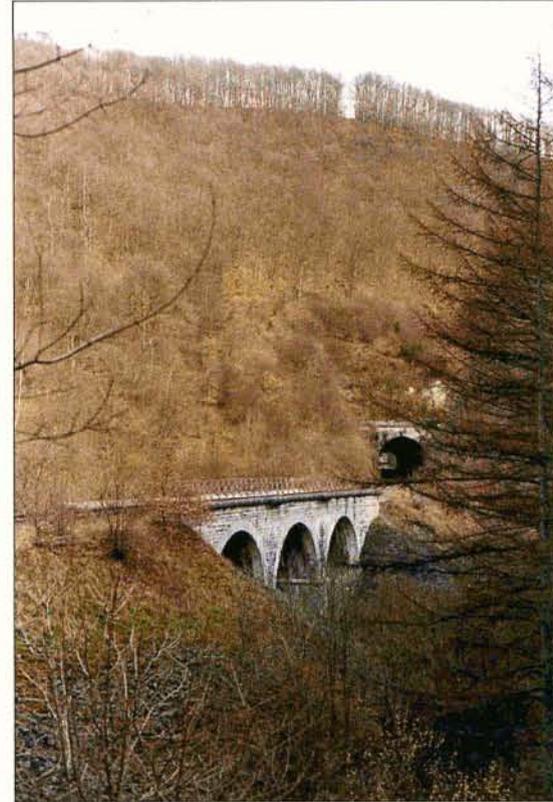
En outre, plusieurs carrières étaient en exploitation entre les tunnels de Dorinne et de Lèche :

- Le Sergent (km 12,992);
- Spinette (km 13,125);
- Fivet (km 13,207).

Le dernier raccordement fut abandonné en 1970.

Dès la sortie du tunnel de Purnode, la ligne franchit en courbe le Bocq sur un grand viaduc en pierres de taille à trois arches, et aborde directement la gare de Purnode.

Un quai a été établi peu avant la gare, en concertation avec le propriétaire. En effet, la location de la ligne par le PFT ne concerne que l'assiette de la voie, sans aucun accès.



L'extraordinaire site de Purnode. Après avoir traversé les tunnels de Durnal, Lèche et Purnode, la ligne franchit le Bocq à l'aide d'un magnifique viaduc en pierre. On peut voir en enfilade les trois tunnels situés en ligne droite. Le quai de la gare de Purnode débute juste à gauche de la photo. Purnode, 23 mars 1989.
Photo PFT.

Ce site est particulièrement impressionnant, on peut voir les trains franchissant le viaduc avec les trois tunnels visibles à l'arrière en enfilade.

La gare (km 14,215) était également située au fond de la vallée et fort éloignée du village (+/- 2 km). La route menant à la gare se terminait en cul de sac; une cour à marchandises complétait les installations de Purnode.

Aujourd'hui, la gare est transformée en gîte de vacances, mais a conservé son aspect original.

Après Purnode, la ligne continue de descendre en direction d'Yvoir, en moyenne en pente de 10 à 14 ‰, à travers bois. Le Bocq est traversé à deux reprises. Au km 16,013, elle arrive à Evrehailles-Bauche. Cette gare possédait un croisement et une cour à marchandises; un raccordement desservait les carrières Saint-Laurent, peu après la gare.

Elle était située au centre même du hameau de Bauche, mais à plus de deux kilomètres d'Evrehailles. Le superbe village de Crupet est même plus proche de la gare que celui d'Evrehailles !

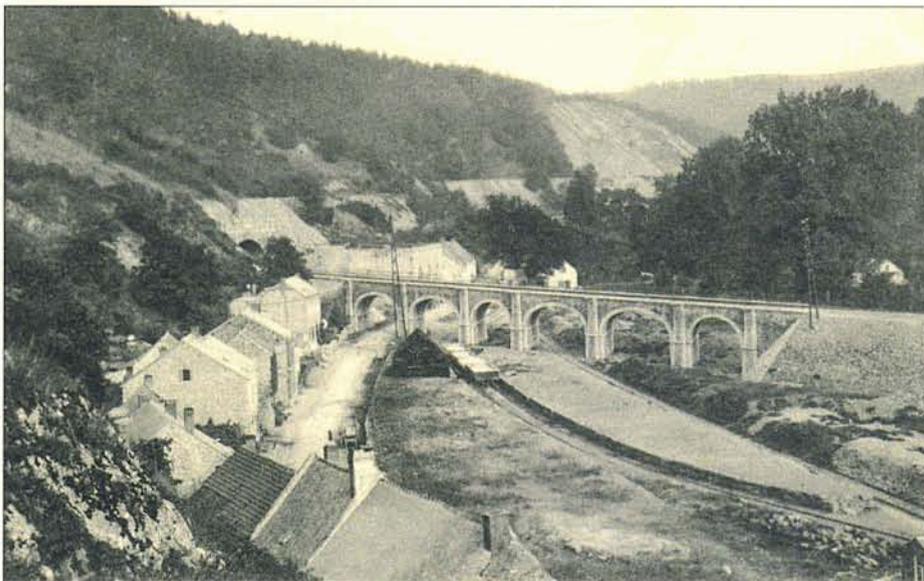
Aujourd'hui, le bâtiment, très bien conservé, est reconverti en débit de boisson portant le nom "Le Terminus".

↗ *Carte postale ancienne montrant la gare d'Evrehailles-Bauche. La photo est prise en direction d'Yvoir.*
Document DEXIA Banque.



↗ *La ligne 128 franchit au total 12 fois le Bocq. Ce document montre un omnibus tracté par une locomotive à vapeur du type 15 traversant le Bocq entre Purnode et Evrehailles-Bauche. Entre 1926 et 1932, la remise de Ciney a possédé quelques machines de ce type.*
Bruno DEDONCKER, collection PFT ©.

→ *Une carte postale datée du 26 juin 1912 montre le viaduc d'Yvoir sous lequel passe le raccordement vers les carrières d'Yvoir; celui-ci s'embranchait non pas sur la ligne 128, mais bien sur la ligne 154 entre le point d'arrêt de Fidevoie et la gare d'Yvoir.*
Document DEXIA Banque.





Le point d'arrêt d'Yvoir-Carières possédait une petite construction basse. Contrairement aux autres gares de la ligne bâties en pierres de taille, elle était construite en briques. En outre, son aspect était très différent des gares traditionnelles, ressemblant plus à un bâtiment de service de style Etat Belge. La photo de gauche la montre côté rue.

Ci-dessous, une vue du quai de la gare, prise depuis le dessus du tunnel d'Yvoir. Cette gare ne disposait d'aucune installation et est aujourd'hui reconvertie en habitation privée.

Photos : DIEU, 3 juillet 1983.

Après avoir franchi à trois nouvelles reprises le Bocq, la ligne atteint 2,5 km plus loin le tunnel d'Yvoir. Avec ses 1050 mètres, il est non seulement le plus long de la ligne, mais également un des plus longs de Belgique.

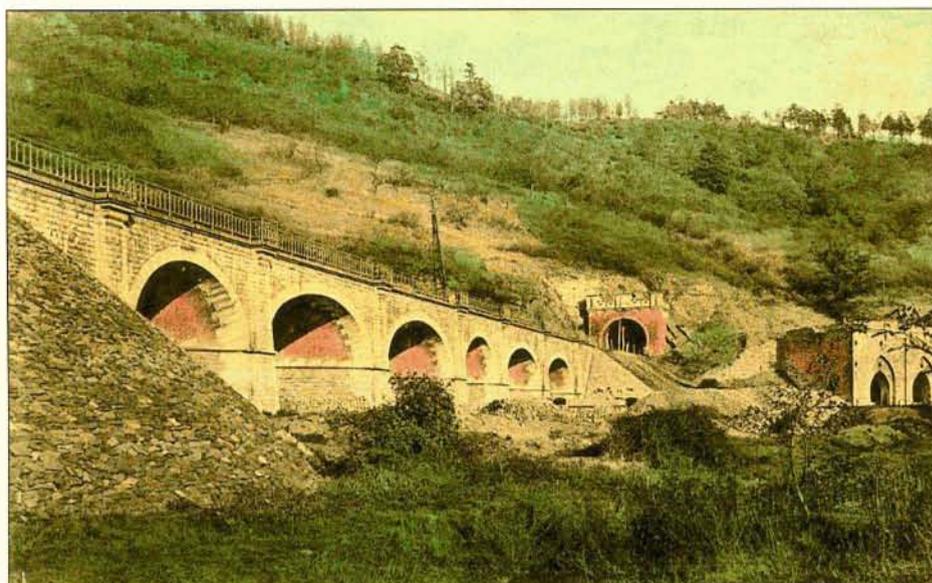
Juste avant l'entrée du tunnel fut établi le point d'arrêt de Yvoir-Carières (km 18,549). Une petite gare sans étage fut bâtie; elle était la seule de la ligne construite en briques. Cette halte fut fermée au voyageurs le 1er juin 1923, mais sera à nouveau rouverte à partir du 15 mai 1930.

A proximité de ce point d'arrêt se trouvent les carrières d'Yvoir. Elles n'étaient toutefois pas raccordées à Yvoir-Carières en raison de la différence de niveau importante. Le raccordement était situé de l'autre côté du tunnel, et longeait la route Yvoir - Crupet sur 1,5 km en passant sous la ligne 128 pour aller s'embrancher sur la ligne 154 Namur - Dinant à quelques centaines de mètres avant d'arriver à Yvoir. Ce raccordement est resté desservi jusqu'en 1966.

Les carrières d'Yvoir sont les seules de la ligne 128 à encore évacuer une partie de leur production par rail. Le chargement des wagons s'effectue en gare d'Yvoir, avec une approche par camions au départ des carrières.

A la sortie du tunnel, la ligne descend en pente de 10 ‰ et surplombe le village d'Yvoir par deux grands viaducs. Le premier possède 6 arches, le second 9.

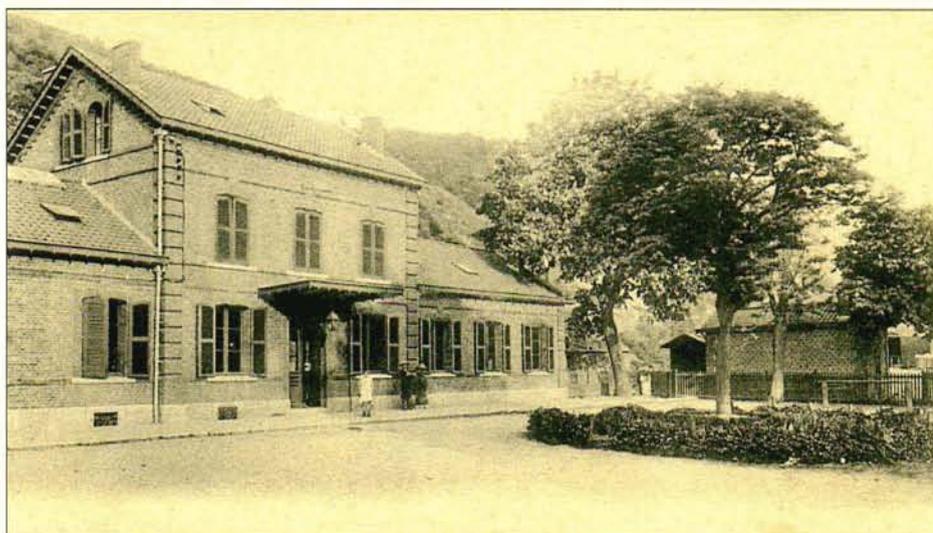
Peu après, la ligne arrive enfin à Yvoir (km 20,654). Les trains étaient reçus sur la voie 3 de cette gare qui ne fait pas partie de la ligne 128, mais bien de la ligne Namur - Dinant - Givet, construite par le Nord-Belge vers 1860.



Avec ses 1050 m, le tunnel d'Yvoir est le plus long de la ligne. A sa sortie, la ligne 128 passe au-dessus du village d'Yvoir à l'aide de deux grands viaducs. Le premier, visible sur cette vue datant des années 1920, possède 6 arches. Le raccordement vers les carrières d'Yvoir passait sous ce viaduc pour aller s'embrancher sur la ligne 154, entre le point d'arrêt de Fidevoie et la gare d'Yvoir. Le second viaduc à 9 arches, non visible sur ce document, est situé une centaine de mètres plus loin.

Collection PFT.





↑ **PHOTO BD-266** Le 3 février 1955, un caboteur remorqué par la 81.232 de la remise de Ciney, vient de quitter la gare d'Yvoir et entame l'ascension de la ligne 128. Cette G8.1 construite par Hanomag, fut mise en service par les Chemins de fer prussiens en 1916 avec le matricule "Münster 5332". L'Etat Belge lui attribua le numéro 8332. En 1946, la SNCB la renumérotait 81.232. Elle fut réformée en janvier 1964 au dépôt de Braine-le-Comte.

Bruno DEDONCKER, collection PFT ©.

← L'ancienne gare d'Yvoir ne peut cacher son origine Nord-Belge. Cette vue a été prise juste avant la Première Guerre mondiale. Aujourd'hui, un bâtiment moderne sans style l'a remplacée. Collection Christian DOSOGNE.



← Le 25 août 1989, l'autorail Brossel 551.48 acquit par le PFT, stationne sur la voie 3 de la gare d'Yvoir, lors de son transfert de l'atelier de Bertrix vers celui de Schaerbeek. Une image qui pourrait fort bien redevenir réalité dans quelques années... Photo PFT.

LE TRAFIC DE LA LIGNE 128

Dès l'origine, le trafic marchandises fut considérable, surtout grâce aux nombreuses carrières établies dans la vallée du Bocq jalonnant la ligne.

Le service voyageurs drainait d'une part les ouvriers des carrières, et d'autre part les habitants des villages vers Ciney et Dinant. Tous les trains avaient alors comme terminus non pas la gare d'Yvoir, mais bien celle d'Anhée, sur l'autre rive de la Meuse. La section Yvoir - Anhée était à cette époque considérée comme faisant partie de la ligne 128.

C'est la remise de Ciney qui fournissait l'intégralité du matériel moteur. En 1907, son effectif se composait de locomotives des types 11 (0-3-0 T), 25 (0-3-0) et 28 (0-3-0).

Après la Première Guerre, la plupart des trains poursuivait toujours vers Anhée, les autres étaient limités à Yvoir. A partir de 1933, le terminus de Anhée fut même reporté à Warnant.

En 1920, le parc de traction de Ciney se composait de 21 locomotives :

- 10 type 25 (0-3-0);
- 5 type 28/29 (0-3-0);
- 5 type 4 (1-3-1 T);
- 1 type 51 (0-3-0 T).

Le 8 octobre 1939, tous les trains (au total 7 aller-retours) avaient leur termi-



La remise de Ciney était située près du passage à niveau. Aujourd'hui, un parking occupe le site. Elle disposait de trois voies. Sur cette vue prise à la fin des années 1950, on peut voir un autorail Brossel du type 553 dans la remise, et une locomotive à vapeur du type 29 à droite du bâtiment. La remise fut supprimée le 18 novembre 1958 et démolie au début des années 1980. Lucien LUYCKX.

nus à Dinant.

A cette époque, la remise de Ciney ne possédait plus que des machines des types 44 et et une seule type 93. Les types 44 tournaient dans un roulement de 12 jours.

Après la Seconde Guerre mondiale, le trafic fut rétabli à raison de 7 allers-retours, limités à Yvoir, à l'exception de deux prolongés à Dinant. A ce moment,

tous les trains étaient assurés par des autorails Brossel à deux essieux du type 551 ou à bogies du type 553 (future série 49).

De 1950 à 1951, on vit un train effectuer le trajet de Ciney à Hastière.

Au 8 octobre 1951, l'effectif de Ciney se composait de machines des types 31 (3 journées de roulement) et 81 (4 journées).

158		CINEY—SPONTIN								
K.		4364	4350	4352	4354	4356	4358	4360	4362	
0	Ciney D.	5. 0	6.55	8.52	10. 5	14. 0	14.49	16.53	19.23	
4	Braibant.....	5. 8	7. 3	9. 0	10.13	13. 8	14.57	17. 1	19.31	
7	Sovet.....	5.14	7. 9	9. 6	10.19	13.14	15. 3	17. 7	19.37	
9	Spontin..... A.	5.20	7.15	9.12	10.25	13.20	15. 9	17.13	19.43	

Extrait de l'indicateur de 1901. Collection Eric VAN HOECK.

SPONTIN—CINEY		158								
K.		4365	4351	4353	4355	4357	4359	4361	4363	
0	Spontin..... D.	5.19	7.59	9.29	11.19	13.54	15.19	17.39	19.59	
3	Sovet.....	6. 6	8. 6	9.36	11.26	14. 1	15.36	17.46	20. 6	
6	Braibant.....	6.13	8.13	9.33	11.33	14. 8	15.33	17.53	20.13	
9	Ciney..... A.	6.20	8.20	9.50	11.40	14.15	15.10	18. 0	20.20	

128		Warnant - Yvoir - Ciney					
K.		1516	1515	1520	1521	1526	
0	Warnant..... D.	6.25	10.15	13.25	17.20	20.50	
2	Anhée.....	6.31	10.20	13.31	17.25	21. 6	
4	Houx.....	6.35	10.24	13.35	17.29	21.10	
6	Yvoir..... (A.)	6.33	10.25	13.33	17.32	21.13	
8	Yvoir (Carrières).....	6.59	10.38	13.59	17.37	21.17	
10	Evrehailles-Bauche.....	7. 4	10.43	14. 3	17.42	21.22	
12	Purnode.....	7. 9	10.49	14. 8	17.47	21.27	
15	Dorinne-Durnal.....	7.14	10.53	14.13	17.52	21.32	
18	Spontin.....	7.20	10.59	14.19	17.58	21.38	
23	Braibant.....	7.26	11. 7	14.27	18. 6	21.46	
27	Ciney..... A.	7.33	11.12	14.32	18.11	21.51	

Extrait de l'indicateur du 15 mai 1935. Collection E. VAN HOECK

128		Ciney—Yvoir—Anhée				
K.		4352	4356	4362	4364	
0	Ciney..... D.	5.10	10.35	15.30	18.40	
4	Braibant.....	5.16	10.41	15.36	18.46	
7	Sovet.....	5.24	10.49	15.44	18.54	
9	Spontin.....	5.24	10.49	15.44	18.54	
12	Dorinne-Durnal.....	5.31	10.50	15.51	19. 1	
15	Purnode.....	5.36	11. 1	15.56	19. 6	
17	Evrehailles-Bauche.....	5.40	11. 5	16. 0	19.10	
19	Yvoir (Carrières).....	5.47	11.12	16. 7	19.17	
21	Yvoir..... (A.)	5.47	11.12	16. 7	19.17	
23	Houx..... (D.)	5.57	11.30	16.20	19.27	
25	Anhée..... A.	6. 3	11.38	16.26	19.35	

Extrait de l'indicateur de 1919. Collection PFT.

128		Ciney - Yvoir - Dinant							
K.		TA 5303	TA 5307	TA 5311	TA 5321	TA 5329	TA 5327	TA 5335	
0	Ciney.....	5.35	7. 7	9.23	12. 0	16.18	17.37	19.37	
2	Halloy.....	5.39	7.11	9.27	12. 4	16.22	17.41	19.41	
3	Braibant.....	5.41	7.14	9.30	12. 7	16.25	17.44	19.43	
6	Sovet.....	5.46	7.19	9.35	12.12	16.30	17.49	19.48	
7	Senenne.....	5.48	7.21	9.37	12.14	16.32	17.51	19.50	
9	Spontin.....	5.52	7.44	9.41	12.18	16.36	17.55	19.53	
12	Dorinne-Durnal.....	5.57	7.49	9.46	12.24	16.41	18.22	19.58	
15	Purnode.....	6. 2	7.54	9.52	12.30	16.46	18.28	20. 3	
17	Evrehailles-Bauche.....	6. 7	7.59	9.57	12.35	16.50	18.33	20. 7	
19	Yvoir (Carrières).....	6.12	8. 4	10. 2	12.40	16.55	18.38	20.12	
21	Yvoir..... (A.)	6.17	8. 9	10. 7	12.45	17. 0	18.43	20.17	
23	Houx.....	6.18	—	—	—	17. 1	—	—	
24	Anhée (Bifurcation).....	6.22	—	—	—	17. 5	—	—	
24	Anhée (Bifurcation).....	—	—	—	—	17. 9	—	—	
27	Bouvignes.....	6.31	—	—	—	17.15	—	—	
29	Dinant..... A.	6.34	—	—	—	17.18	—	—	

Extrait de l'indicateur du 5 octobre 1947. Collection PFT.

128 Ciney - Yvoir 128										
km	TA 5303	TA 5305	TA 5307	TA 5311	TA 5321	TA 5325	TA 5329	TA 5327	TA 5335	TA 5337
Namur 162.....	—	—	(1)6.38	8.35	10.52	14.42	14.42	16.21	18.07	19.40
0 Ciney ♀	5.30	5.55	7.23	9.15	12.13	16.15	16.22	17.18	19.27	20.48
3 Halloy	5.34	5.59	7.27	9.19	12.17	16.19	16.26	17.22	19.31	20.52
4 Braibant	5.36	6.01	7.29	9.21	12.19	16.21	16.28	17.24	19.33	20.54
7 Sovet	5.40	6.05	7.33	9.25	12.23	16.25	16.32	17.28	19.37	20.58
8 Senenne	5.42	6.07	7.35	9.27	12.25	16.27	16.34	17.30	19.39	21.00
9 Spontin	5.45	6.10	7.38	9.30	12.28	16.31	16.37	17.33	19.42	21.03
10 Spontin-Sources	—	—	7.40	9.32	12.30	—	16.39	17.35	—	—
12 Dorinne-Durnal	5.49	6.14	7.43	9.35	12.33	16.36	16.42	17.38	19.47	21.07
15 Purnode	5.53	6.18	7.47	9.39	12.37	16.40	16.47	17.42	19.51	21.11
17 Evrehailles-Bauche	5.56	6.21	7.50	9.42	12.40	16.43	16.50	17.45	19.54	21.14
19 Yvoir (Carières)	6.00	6.25	7.54	9.46	12.44	16.47	16.54	17.49	19.58	21.18
21 Yvoir (Carières) A	6.04	6.29	7.58	9.50	12.48	16.51	16.58	17.53	20.02	21.22
Dinant 154	6.18	7.17	8.16	10.29	13.07	17.16	17.16	18.14	(2)21.31	—
Namur 154	7.13	7.13	8.27	10.47	14.18	17.52	17.52	19.22	20.31	21.55

km	TA 5306	TA 5308	TA 5314	TA 5320	TA 5326	TA 5324	TA 5328	TA 5330	TA 5332
Dinant 154	6.26	7.55	10.03	13.29	17.05	17.41	18.32	18.32	21.33
Namur 154	—	7.35	9.47	12.21	16.32	17.28	18.06	19.34	21.09
0 Yvoir (Carières)	6.40	8.14	10.20	13.46	17.30	18.01	18.48	20.09	21.42
3 Yvoir (Carières)	6.44	8.18	10.24	13.50	17.34	18.05	18.52	20.13	21.46
5 Evrehailles-Bauche	6.48	8.22	10.28	13.54	17.38	18.09	18.56	20.17	21.50
7 Purnode	6.52	8.26	10.32	13.58	17.42	18.13	19.00	20.21	21.54
10 Dorinne-Durnal	6.57	8.30	10.36	14.02	17.46	18.17	19.04	20.25	21.58
12 Spontin-Sources	7.00	8.33	10.38	14.05	17.49	18.20	19.07	—	—
12 Spontin	7.03	8.35	10.40	14.07	17.51	18.22	19.09	20.30	22.02
14 Senenne	7.06	8.38	10.43	14.10	17.54	18.25	19.12	20.33	22.05
15 Sovet	7.09	8.41	10.46	14.13	17.57	18.28	19.15	20.36	22.08
18 Braibant	7.14	8.45	10.50	14.17	18.01	18.32	19.19	20.40	22.12
19 Halloy	7.16	8.47	10.52	14.19	18.03	18.34	19.21	20.42	22.14
21 Ciney ♀	7.20	8.51	10.56	14.23	18.07	18.38	19.25	20.46	22.18
Namur 162	(1)7.57	9.54	11.24	—	18.57	(1)19.09	20.49	21.43	—

Extrait de l'indicateur du 2 octobre 1955. Collection PFT.

A partir du 20 mai 1951, les types 31 furent remplacés par des types 44.

Le 4 octobre 1953, les types 44 disparurent à leur tour au profit de types 96. Les roulements comportaient alors deux journées pour les types 81 et trois pour les types 96.

Le dépôt de Ciney possédait également depuis la fin de la seconde guerre des autorails Brossel des types 552 et 553 (future série 49). Le 23 mai 1955, les autorails tournaient dans un roulement de 7 journées, et les types 81 et 96 dans des roulements de deux jours chacun.

Les autorails type 552 furent réformés le 2 octobre 1955 tandis que les 553 assuraient un roulement de 6 jours.

Le 3 juin 1956, un nouveau changement dans le parc de traction est intervenu, par le remplacement des types 96 par des types 41.



Au milieu des années 1960, retour vers Ciney d'un caboteur tracté par le locotracteur 230.008 (futur 9008 et 9108). Le train est photographié entre Sovet et Braibant, à Gemenne. Photo SNCB.

Ciney — Yvoir										
Charge — Lest	Temps de parcours Rtcidj	Kilom.	Numéro du train Trainnummer Caractéristique — Kenletter	60 019 MaJ JF SF	60 537 MaJ S	66 417 MaJ S	60 535 MaJ JF SF			
—	—	—	Yvoir	—	—	—	—			
1250	—	1.7	CINEY	7.35	—	8.02	—			
940 (1)	—	4.1	Braibant (D)	7.43	—	—	—			
—	—	5	Spontin	53	—	—	—			
—	—	8	Spontin (Eaux minérales) (Raccord.)	—	8.38	46	—			
—	—	13	Spontin (Carières de la Rochette) (G. P.)	128	8.44	—	—			
—	—	14	Dorinne-Durnal (D)	—	—	—	—			
1200	—	2	Evrehailles-Bauche (Piette) (G. P.)	—	—	9.53	—			
—	—	5	Evrehailles-Bauche (Sergent) (G. P.)	—	—	10.34	13.55			
—	—	6	Evrehailles-Bauche (Fivet) (G. P.)	—	—	—	14.00			
—	—	1200	Purnode (D)	—	—	—	08			
—	—	4	Evrehailles-Bauche (D)	—	—	10.43	—			
—	—	5	Carières St-Laurent (G. P.)	—	—	11.10	—			
1770	—	6	Yvoir	—	—	11.23	128			

Le service marchandises à l'horaire du 31 mai 1959. Collection PFT.

Yvoir — Ciney										
Charge — Lest	Temps de parcours Rtcidj	Kilom.	Numéro du train Trainnummer Caractéristique — Kenletter	60 019 MaJ JF SF	60 537 MaJ S	66 417 MaJ S	60 535 MaJ JF SF			
—	—	1.7	Yvoir	—	—	—	—			
—	—	10	Carières St-Laurent (G. P.)	—	—	12.03	128			
—	—	5	Evrehailles-Bauche (D)	—	—	12.18	—			
—	—	8	Purnode (D)	—	—	48	—			
—	—	1.7	Purnode (D)	—	—	—	—			
—	—	1.0	Evrehailles-Bauche (Fivet) (G. P.)	—	—	12.58	—			
—	—	570	Evrehailles-Bauche (Sergent) (G. P.)	—	128	13.20	—			
—	—	0.1	Evrehailles-Bauche (Piette) (G. P.)	—	—	—	—			
—	—	9	Dorinne-Durnal (D)	—	—	13.26	14.13			
—	—	3	Spontin (Carières de la Rochette) (G. P.)	—	—	14.38	—			
—	—	3	Spontin (Eaux minérales) (Raccord.)	—	8.44	—	—			
—	—	7	Spontin	—	8.56	—	—			
—	—	7	Spontin	—	9.02	—	—			
—	—	670	Spontin	—	9.08	14.48	—			
—	—	16	Braibant (D)	—	—	15.28	—			
1250	—	8	CINEY	7.43	—	—	—			
—	—	8	CINEY	53	—	15.48	—			

La remise de Ciney supprima la traction à vapeur le 2 juin 1957. Seuls quelques autorails du type 553 subsistèrent encore un peu plus d'un an, jusqu'au 18 novembre 1958, date de la fermeture définitive de la remise.

Le trafic de la ligne 128 fut repris d'une part par l'atelier de Ronet pour la traction à vapeur, et de l'autre par celle de Gemelle pour les autorails.

Le trafic marchandises se maintiendra encore durant quelques années. En 1961, les locomotives à vapeur du type 29 de Ronet, qui assuraient la desserte, furent remplacées par des locotracteurs du type 230, les futures séries 90-91. La première locomotive de la série, la 230.001, fut attribuée à la gare de Ciney le 1er avril 1961 (machine détachée du dépôt de Ronet).

La ligne 128 et le PFT

Depuis sa création en 1988, le PFT était à la recherche d'une ligne touristique. Après avoir vainement tenté de sauvegarder la charmante ligne 106 Tubize - Ronquières - Ecaussinnes, laquelle fut curieusement précipitamment démontée pour d'obscures raisons, le PFT se tourna vers la ligne 128. Cette dernière a en effet des atouts remarquables :

- longueur idéale de 20 km;
- beauté somptueuse de la région dans laquelle on trouve un cocktail réunissant tous les paysages possibles : champs, prés, bois, tunnels, viaducs, vallée encaissée, rochers, tranchées, talus, le tout offrant quatre visages dif-



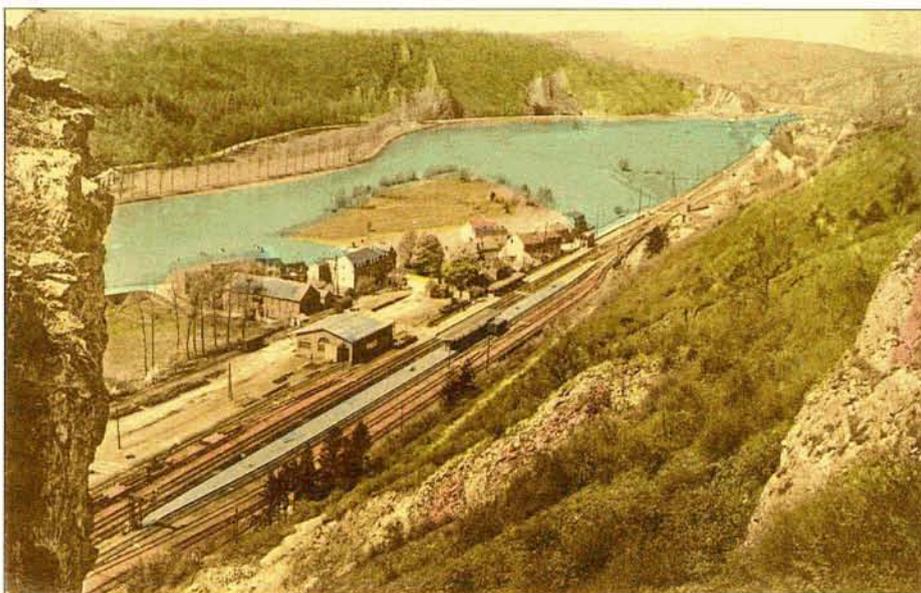
Le château de Spontin borde le Bocq.

férents en fonction des quatre saisons de l'année;

- nature sauvage restée intacte;
- toutes les gares de la ligne sont toujours présentes;
- les deux gares d'about de la ligne (Ciney et Yvoir) sont desservies par le réseau IC de la SNCB;
- seulement trois passages à niveau, tous à faible trafic;
- toute la région a des attraits touristiques, dont les villages de Spontin (dans lequel se trouve le centre géographique de la Wallonie), Crupet comptant parmi les plus beaux de Bel-



Une vue bucolique du village de Spontin.



Carte postale ancienne montrant le site de la gare d'Yvoir; la vue est prise depuis le haut de la vallée (Rochers de Champale). Au milieu de la Meuse, on voit l'île d'Yvoir. La bifurcation de la ligne 128 est visible à droite de la gare. Collection DEXIA Banque.

gique. Il y a aussi Yvoir, située au bord de la Meuse, la brasserie du Bocq à Purnode, les anciens fours à chaux de Dorinne qui constituent un ensemble d'archéologie industriel du plus grand intérêt, et bien d'autres choses à découvrir en flânant dans cette région exceptionnelle.

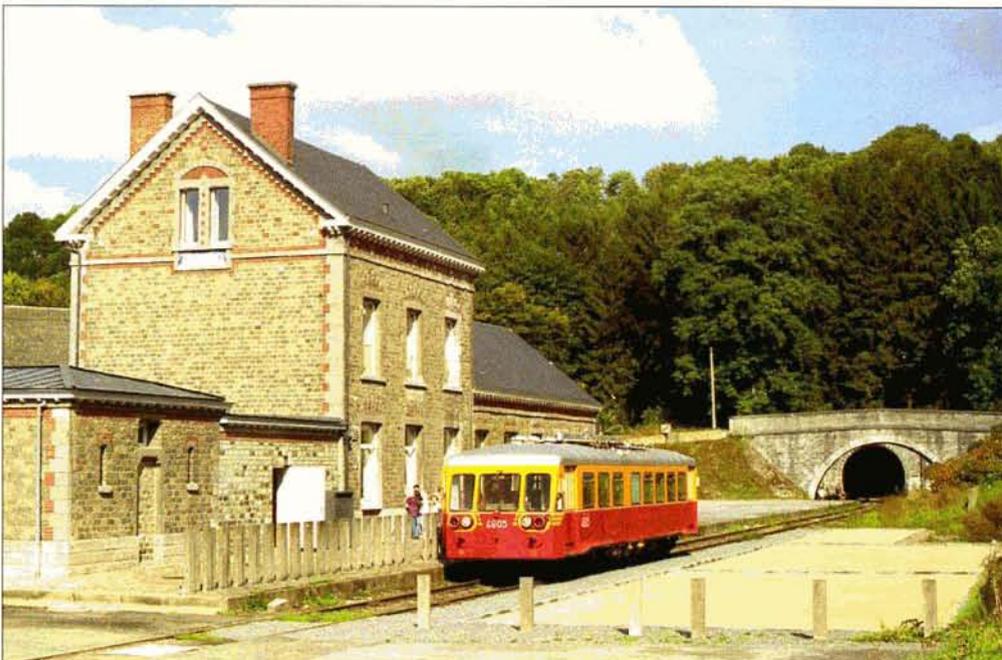
Bref, on peut affirmer sans se tromper que la ligne 128 est la plus belle de Belgique.



Le village remarquable de Crupet n'est pas loin de la vallée du Bocq. Ci-dessus, son donjon; ci-dessous, sa célèbre grotte de Lourdes.

Dans ce but, l'association décida au début de 1992 d'organiser un voyage le samedi 12 septembre dans les Ardennes, avec une incursion sur la ligne 128 entre Ciney et Spontin; le dimanche 13 septembre, des navettes entre Ciney et Spontin furent proposées au grand public.

PHOTO 80-11 Le 12 septembre 1992, pour la première fois, le PFT assure une circulation sur la ligne 128 entre Ciney et Spontin, à l'aide des autorails 4605 et 544.18. Ici, le 4605 stationne devant la gare de Spontin. Photo PFT.



Deux autorails furent mis à contribution - les 4605 et 554.18 (4618) -, effectuant chacun la balade proposée en alternance. Seul le 554.18 assura les 8 navettes le dimanche.

Ces deux journées furent un succès inespéré. Lors des navettes du dimanche, des voyageurs durent même rester sur le quai pour attendre le départ suivant ! Pourtant, il a fallu entièrement débroussailler la ligne en quelques mois, opération qui, vu l'ampleur de la végétation et en particulier des massifs de ronces, prit plusieurs semaines.

Le PFT s'attela alors à obtenir la ligne en concession, ce qui ne fut pas chose facile, les obstacles étant nombreux et particulièrement difficiles à résoudre. Pourtant, la détermination du PFT et en particulier d'Alain Defechereux, responsable de la ligne 128, a permis de lever un à un chaque obstacle et de réussir l'impossible.

En attendant l'hypothétique convention, la ligne, conservée par le Ministère de la



Défense nationale "pour les besoins de la Nation", était exploitée au coup par coup. Ainsi, en 1993, le 4605 assura des navettes le 12 avril (lundi de Pâques), tandis que le 25 juin, des circulations scolaires furent organisées.

En 1994, des navettes furent proposées le lundi de Pâques (3 avril), mais cette fois à l'aide d'une rame tractée : 6077 + trois voitures du type M1 dont une avec poste de conduite pour fonctionnement en réversibilité. Pour cette circulation, la voie a dû être renforcée à certains endroits litigieux.

En 1995, la ligne reçut pour la première fois la visite de la 26.101, le dimanche, 6 août, jour de la traditionnelle grande brocante de Spontin. Le train en provenance de Bruxelles était composé de 5 voitures du type L et de la voiture-buffet du PFT, encadrées par la 26.101 et la 6077. Il assura plusieurs navettes entre Ciney et Spontin-Sources (la section Spontin - Spontin-Sources ayant entre-temps été rendue parcourable).

D'année en année, des navettes sont organisées à la belle saison, à l'aide d'un autorail.

L'année 2000 sera marquée par le prolongement des circulations jusqu'à Dorinne-Durnal. En outre, le statut de la



Le 16 avril 2000, l'équipe du Bocq travaillait à l'entrée de la gare de Dorinne-Durnal. Le talus devait être consolidé, la voie débarrassée des coulées de boue, des caniveaux placés pour l'évacuation des eaux.
PFT.

ligne changea : le Ministère de la Défense nationale abandonnait la majorité des lignes ferrées. Mais la lutte pour obtenir l'exploitation touristique n'est toujours pas terminée...

A partir de la saison 2001, les circulations n'ont plus lieu les samedis, mais bien les dimanches. Si le nombre de voyageurs est plus élevé, le prix à payer à la SNCB double. En effet, nous sommes toujours contraints de circuler avec un accompagnateur de train SNCB, dont la prestation est payée double le dimanche.

En mars 2002, un nouvel obstacle vient perturber nos efforts. Une visite de la ligne opérée par des responsables de la SNCB se termine par une interdiction de circuler dans la tranchée de Sovet où il existe un risque que des rochers ne se détachent. Le PFT fut obligé de manda-

ter un bureau spécialisé pour procéder à une étude de risque. Celle-ci s'est heureusement révélée négative, moyennant un peignage de cette partie de la falaise, le déracinement de certains arbres, et une visite annuelle recommandée. La saison était sauvée in extremis...

Entretemps, la convention de circulation se faisait toujours attendre, malgré dix ans d'efforts et de ténacité.

Pour sa dixième année d'exploitation en 2003, la ligne fut desservie par les autorails 4333 et 4506, renforcés par la remorque à deux essieux 732.10. Pour fêter cet anniversaire, la 26.101 envoya pour la seconde fois ses beaux volutes de fumée dans la vallée du Bocq, les 20 et 21 juillet, ainsi que le 9 août. Autre nouveauté : la voie d'évitement de Dorinne-Durnal est de nouveau en service.



Rien n'arrête les bénévoles de l'équipe du Bocq, pas même la pluie ou la neige. Sans leur moral et une volonté d'acier, la ligne 128 ne serait plus là... Remise à niveau de la voie entre Spontin-Sources et Dorinne-Durnal, le 4 mars 2001.
PFT.

L128

La date du 22 juin 2004 marque l'aboutissement de nos efforts, avec la signature tant attendue de la convention d'exploitation sortie des cartons par miracle. Désormais, la SNCB et le PFT sont liés pour 25 ans : le développement et l'exploitation sans contraintes peut commencer...

L'année 2007 sera marquée par trois événements majeurs, fêtés le 1er juin :

- le 100e anniversaire de la ligne du Bocq (elle fut en effet mise en service dans son entièreté le 1er juin 1907);
- l'inauguration du tronçon Dorinne-Durnal - Purnode;
- la mise en service de notre P8, et ce sur la ligne 128.

Les détails de cet événement font l'objet de l'article des pages 4 à 9 de ce numéro.

Durant les 15 années de présence du PFT sur la ligne, tous les dimanches en général, une équipe, toujours plus nombreuse, s'attèle à la tâche pour redonner vie à la ligne, que ce soit par temps ensoleillé, pluvieux ou même neigeux. Au programme : entretien des sections déjà parcourables, débroussaillage, remplacement de traverses, pose d'aiguillages, travaux préparatoires pour l'extension de la ligne ...

Heureusement, au fil des ans, l'outillage de l'équipe est devenu de plus en plus performant et mécanisé, avec en particulier l'achat d'une grue rail-route qui permet d'alléger considérablement le travail.

PHOTO 80-98 Le 30 mai, la P8 quitte le même endroit. Bravo à toute l'équipe du Chemin de Fer du Bocq ! PFT.



Ci-dessus : le 3 mars 2007, travaux lourds à Spontin, pour la pose de deux aiguillages en vue de remettre une voie d'évitement en service. Ci-dessous : pose de la nouvelle voie à proximité de la gare de Purnode. PFT.



NAMUR

Hier



Namur est un important noeud ferroviaire, puisque pas moins de six lignes y aboutissaient. Le rail y arriva le 2 août 1843, avec la ligne en provenance de Manage via Charleroi (L130). Au départ de Namur, les cinq autres lignes furent inaugurées aux dates suivantes : le 20 novembre 1850 vers Liège (L125), le 10 avril 1856 vers Bruxelles (L161), le 27 octobre 1858 vers Luxembourg (L162), le 11 novembre 1862 vers Dinant (L154), et le 15 mai 1869 vers Tienen (L142). La première gare fut ouverte le 23 octobre 1843. Il s'agissait d'un bâtiment provisoire en bois dans lequel on trouvait un unique guichet qui délivrait les billets pour toutes les compagnies, deux salles d'attente et un hangar pour les colis. Un bâtiment construit en pierre fut inauguré le 1er novembre 1864. Cette gare fut agrandie à plusieurs reprises, mais c'est au début des années 2000 qu'elle subit une métamorphose complète. Dans les installations de la gare, on trouvait deux remises à locomotives : celle de l'Etat Belge, qui était située à gauche de la gare, à la sortie côté Charleroi; et celle du Nord-Belge, située à l'opposé, du côté de la sortie vers Liège. Le document ci-dessus a été réalisé en 1911. On y voit à droite la remise de l'Etat Belge et la plaque tournante. Dans le fond de l'image juste à gauche de la remise, on distingue la grande marquise qui surplombait les quais. A gauche de la plaque tournante se trouvent les voies vers Ronet et Charleroi. Aujourd'hui, le site a fortement évolué. A l'emplacement de la remise se trouve une sous-station d'alimentation et la cabine de signalisation. La plaque tournante a disparu depuis longtemps. Les quais sont aujourd'hui recouverts par une horrible dalle de béton, tandis que le bâtiment a subi intérieurement une transformation complète.

Collection DEXIA Banque - Jean-Luc VANDERHAEGEN, 30 mars 2007.

Aujourd'hui



Le grand voyage PFT en Ukraine



PHOTO 80-13 ↑ Du 27 avril au 7 mai 2007, le PFT, en collaboration avec Transnico, a organisé son deuxième grand voyage en Ukraine, un pays aux grands contrastes avec des campagnes pauvres et des villes hautement industrialisées. Ce périple de près de 3000 km accompli à bord du train-hôtel Dzerelo nous mena au départ de Kiev vers Kovel, Lvov, les Carpates, Odessa, Sebastopol et Krivoy-Rog. Ci-dessus, arrêt-photo du train-hôtel Dzerelo à hauteur d'une église typique à Kostrizhivka, une petite ville située à l'est des Carpates. Notre train est remorqué par la 2M62-1051. Il s'agit d'une locomotive Diesel double, dont la seconde caisse est restée au dépôt.

PHOTO 80-14 ↓ La ligne Kolomyia - Rakhov franchissant les Carpates est sans nul doute la plus spectaculaire du réseau ukrainien. Les viaducs et tunnels se succèdent sur les 120 km du trajet. Notre train l'a parcourue en deux jours, remorqué par deux locomotives à vapeur 0-5-0 des types E^M et E^R. Ici, passage sur un viaduc dans les environs de Voronyenka, non loin du tunnel de façade de la ligne. PFT.





PHOTO 80-15 A chaque arrêt-photo, le train rebroussait de près de 500 mètres pour s'élancer à pleine puissance devant les photographes et vidéastes. Du très grand spectacle dans un décor de rêve. Lazeshchinaz, 1er mai 2007. A l'arrière-plan, on aperçoit les cimes enneigées des Carpates ukrainiennes, dont le sommet culmine à 2061 m. Le train est mené par la ER-797-86, secondée par la EM-735-72. Ces machines font partie d'une famille ayant compté plus de 10.000 unités, formant vraisemblablement la plus grande série de locomotives construites au monde. PFT.

PHOTO 80-16 Le premier jour du voyage, nous avons été remorqués entre Vladimir-Volynskiy et Lvov par la EM-735-72. L'indice M signifie qu'il s'agit de machines modernisées (modernizirovannyi), équipées d'une chaudière timbrée à 14 bars. L'indice R est utilisé pour désigner des locomotives reconstruites (rekonstruirovannyi). Arrêt-photo à Ivanitschi. PFT.





PHOTO 80-17 ↑ . Au programme du voyage figurait une incursion en Crimée jusqu'à Sebastopol. Voici notre train photographié lors de la descente vers Sebastopol, entre Mekeniyevy Gory et Inkerman 1, le 4 mai 2007. C'est la ЧС2-364 qui remorque notre train. Ces locomotives 3 kV furent construites par Skoda pour l'URSS à 942 exemplaires entre 1958 et 1965. PFT.

PHOTO 80-18 ↓ Après une courbe en forme de fer à cheval, la ligne atteint le niveau de la mer Noire. Un train de charbon quitte cette courbe et grimpe vers Simferopol, à l'intérieur de la Crimée. Pour gravir cette ligne en très forte rampe, deux locomotives de la série VL8 sont nécessaires. Notons au passage que quelques-unes des 80 locomotives du type 36 de l'Etat Belge vendues à la Russie en 1916 (classées dans la série F), circulèrent sur cette ligne jusqu'en 1953. Inkerman 1, 4 mai 2007. PFT.





PHOTO 80-19 Le 2 mai, nous avons parcouru la très belle ligne Chertkov - Gysyatin au crochet de la M62-1285. Cet arrêt-photo fut réalisé peu après le départ de Chertkov. Notre train-hôtel était composé, dans l'ordre, de deux voitures-lits, d'une voiture-bar, d'une voiture-restaurant et d'une voiture pour le personnel Dzerelo. PFT.

PHOTO 80-20 Le 5 mai nous avons visité le grand centre industriel de Krivoy-Rog, comportant le plus grand complexe sidérurgique d'Ukraine. Ici, les trains de marchandises se succèdent à une cadence infernale, la plupart remorqués par les impressionnantes locomotives du type VL8. Ces Bo'Bo' + Bo'Bo' fonctionnant sous 3 kV furent construites par Novochoerkassk entre 1953 et 1964, pour l'URSS, à 1723 unités. Elles développent une puissance de 4200 kW, pour une masse totale de 184 t. PFT.



France

Les RGP à la retraite

La SNCF a retiré du service ses trois derniers autorails X2700 fin 2006. Plusieurs modernisations profondes ont permis à ces autorails de rester en service 50 ans, mais ont aussi complètement modifié leur esthétique, au point qu'il est difficile de croire que ces trois automoteurs en livrée jaune et blanche de l'activité TER Rhône-Alpes ne sont autres que des RGP, ces Rames à Grands Parcours qui ont assuré des relations de prestige jusqu'en 1978.

Les X2700 ont été construits en trois sous-séries : 20 bimoteurs (X2701 à X2720), 18 monomoteurs (X2721 à X2738) et 11 monomoteurs "TEE" (X2771 à X2781), complétées par des remorques (XR7701 à 7720, XR7721 à 7732, XR7751 à 7756 et XR7771 à 7779). Pour les RGP TEE, nous vous renvoyons dans notre précédent *EN LIGNES* pages 16 à 31.

Les autorails bimoteurs furent construits par *De Dietrich* à Niedebron et affectés

Au cœur du Périgord Noir (région touristique renommée pour sa gastronomie), le 7465 Périgueux - Bergerac du 13 août 1986 franchit le viaduc de Mauzens-Miremont sous la forme d'une RGP2 du dépôt de Bordeaux.



Dans un cadre pittoresque qui appartient au passé (signaux mécaniques "Carré" et "Avertissement", ouverts sur un mât et fermés sur l'autre), le 7501 Sarlat - Bordeaux du 2 août 1986 démarre de Bergerac.
Gilbert LAURENT.

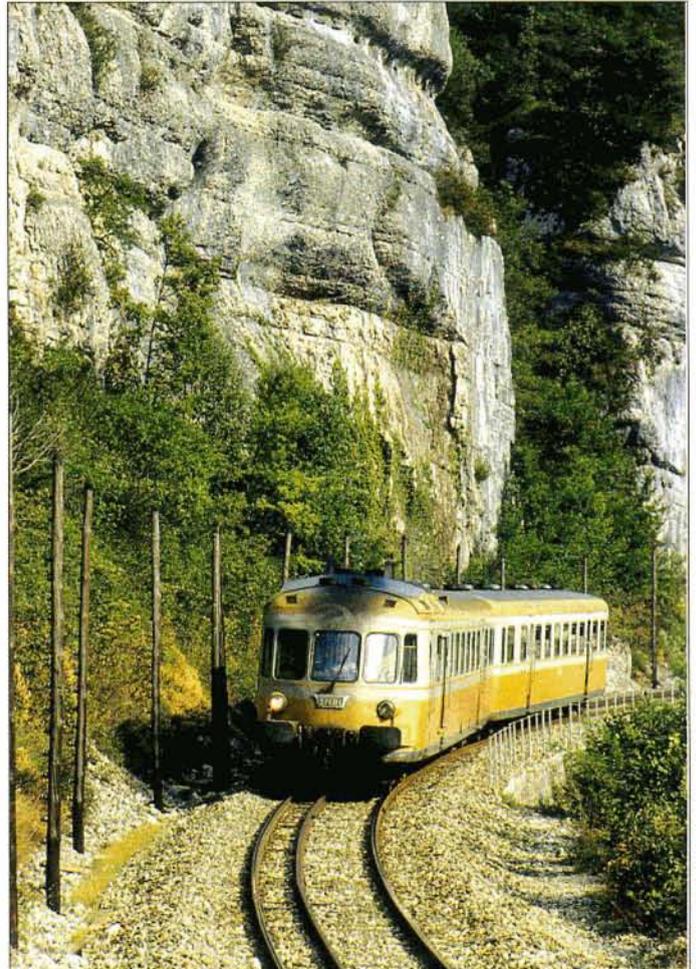
au dépôt de Lyon-Vaise entre le 21 mai 1954 et le 22 mars 1955 et, dès le service d'été 1954, ils furent engagés sur la relation Lyon - Bordeaux. En octobre 1954, le nombre de rames livrées permit de les faire circuler vers Strasbourg et vers Genève, en Suisse.

Le 23 mars 1955, le premier RGP monomoteur est livré au dépôt de Metz, qui en prendra neuf à son effectif, les 9 autres renforçant le parc de Lyon-Vaise

qui les engage principalement sur le "Catalan" Genève - Port-Bou, tandis que les bimoteurs Lyonnais assurent, en plus de leurs services antérieurs, des trains vers Nantes et Nancy. A Metz-Sablons, les nouvelles rames sont immédiatement engagées vers Sarrebrück et Frankfurt et apparaissent en Belgique des l'été 1955 comme train "Edelweiss" Bruxelles-Bâle et retour.

L'année suivante, les 11 dernières

Parcours tourmenté pour cette RGP1 qui descend les gorges de l'Ain en pente de 28 ‰ en assurant une course Oyonnax - Bourg dans le nord-est lyonnais (train 58654 du 13 août 1989). Cette ligne, actuellement fermée pour électrification et rénovation complète, est appelée à constituer le futur itinéraire des TGV Paris - Genève.
Gilbert LAURENT.

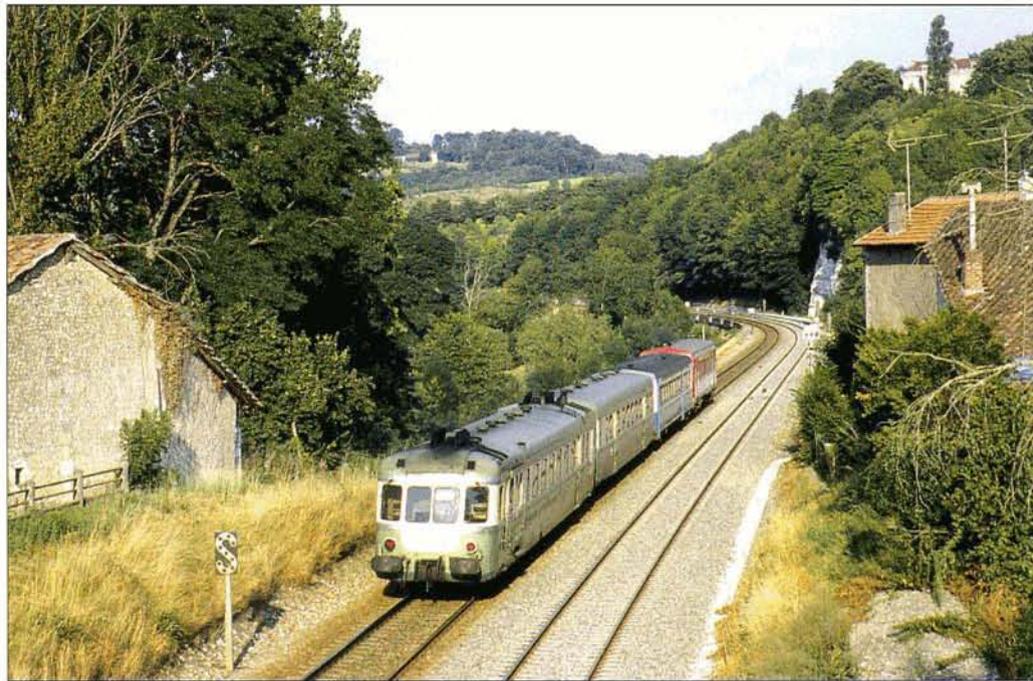


rames, aménagées pour les services TEE, sont livrées, aux dépôts de Noisy-le-Sec (5) et Lyon-Vaise (6).

L'esthétique des RGP monomoteurs et TEE diffère de celle des bimoteurs, les postes de conduite étant plus arrondis, préfigurant déjà celle des rames ETG et RTG. Les rames "classiques" arboraient à leur livraison une livrée verte et olive, tandis que la livrée rouge et crème ne laissait aucun doute sur l'affectation des rames X2771 à X2781.

Au service d'été 1956, après la restructuration des niveaux de confort, les RGP n'assurent plus que des services uniquement première classe et sont réparties entre Lyon-Vaise, Metz, Noisy-le-Sec et les Batignolles. Les RGP TEE de Noisy reprennent à ce moment l'"Edelweiss", prolongé jusqu'à Zürich, aux monomoteurs du dépôt de Metz qui voit son effectif réduit à trois unités, utilisées vers l'Allemagne. Les rames de Noisy assurent également un aller-retour Paris-Zürich tandis que les monomoteurs classiques de ce dépôt relient Paris à Clermont-Ferrand et St-Etienne. Aux Batignolles, seuls des bimoteurs sont présents et circulent entre Paris et Le Havre.

A partir du service d'hiver 1956, les rames TEE de Lyon sont présentes sur les trains 631 et 632 "Mont-Cenis" Lyon-Milano, présageant la période de gloire des RGP qui commencera le 2 juin 1957, lors de la mise en place du réseau Trans Europ Express. Elles circu-



Remontant la vallée de la Dordogne, le 4746 en provenance de Bordeaux passe à hauteur d'une pancarte "Sifflez" à Montanceix. La RGP2 est à destination de Limoges tandis que l'autorail X-2200 sera dirigé vers Brive après séparation à Périgueux. 2 août 1986.

Gilbert LAURENT.

lent vers la Suisse (TEE "Arbalète" Paris-Zurich, jusqu'au 2 août 1964), mais principalement vers la Belgique, les Pays-Bas et l'Allemagne.

Dès le premier jour, elles assurent l'"Ile de France" Paris - Bruxelles - Amsterdam (trains 103/148) puis, à partir du 1er mars 1958 le dédoublement de l'"Etoile du Nord" Paris - Bruxelles

(trains 123/130). Ensuite, au service d'été 1963, en raison du retard dans l'électrification, les RGP se voient également attribuer le "Brabant" (train 128) jusqu'au 1er septembre 1963, date à laquelle la traction électrique prendra le dessus, tandis que l'"Ile de France" et l'"Etoile du Nord" resteront aux mains des RGP jusqu'au 31 mai 1964 et 2 août 1964 respectivement.

Le week-end des 11 et 12 septembre 1984, l'X2775 a participé au festival vapeur de Mariembourg. Il est entré en Belgique par la ligne Anor - Mariembourg et est ici photographié à son passage à Chimay. Cet ancienne RGP TEE, mise en service le 31 mai 1956, a par la suite été modifiée et renumérotée X2743. Elle a été radiée le 1er janvier 2001 à Lyon-Vaise.

Pierre HERBIET.



A sa création, le train "Parsifal" 155/190 Paris-Dortmund via Jeumont, Namur et Liège est assuré par un X2700 (ce train fut limité à Düsseldorf à partir du 30 mai 1959). Ensuite, pour mieux équilibrer la répartition du matériel entre la DB et la SNCF, les RGP SNCF échangeront avec les rames VT11 DB les trains "Parsifal" et "Paris-Ruhr" (trains 185/168 Paris-Dortmund). Ce train sera le dernier TEE assuré par les RGP, le 29 mai 1965, lorsque les VT11 de la DB prirent la relève.

Au service d'hiver 1957, un aller-retour Lyon-Mulhouse est attribué aux bimoteurs et, pour la première fois, quatre RGP bimoteurs sont affectées à Bordeaux, par manque de capacité à Vaise. En mai 1960, les RGP sont remplacées par du matériel italien sur le "Mont-Cenis" Lyon-Milano, ce qui permet de renforcer le parc de Noisy, très sollicité, tandis que les mises sous tension provoquent le départ des RGP de Metz.

En mai 1965, complètement libérées des services TEE, les RGP sont réparties entre les dépôts de Noisy, Batignolles, Bordeaux, Lyon-Vaise et Marseille-Blancarde. Par la suite, elles séjourneront aussi dans les dépôts de La Plaine, St-Lazare et Caen et, très brièvement, à Longueau en 1973. Elles auront ainsi l'occasion de sillonner une grande par-



Le 14 octobre 1981, un express Metz - Luxembourg assuré par la RGP X2725 quitte la gare de Bettembourg en direction de la capitale grand-ducale. Cet autorail, mis en service le 21 juin 1955, a été réformé le 20 mars 2003 à Lyon-Vaise. Jean-Luc VANDERHAEGEN.

tie du réseau SNCF.

Le déclin des RGP commença en 1970, causé par la mise en service des Eléments à Turbine à Gaz ETG qui les surpassent au niveau du confort, du nombre de places offertes et de la vitesse. Les RGP commencent alors leur carrière régionale, autour de Bordeaux. En 1975, l'apparition des Rames à Turbines à Gaz RTG libère encore des RGP affectées dès lors aux trains régionaux

dans le Limousin, d'où elles chassent les ABJ X3600.

La radiation des RGP bimoteurs - défavorisés par rapport aux autres rames par une conception mécanique plus ancienne, une vitesse limitée à 120 km/h et une capacité réduite causée par la présence du second moteur - s'étalera du 31 décembre 1980 (X2707 et X2720) au 29 novembre 1986 (X2719). Quant aux autres, il fut décidé en 1972 de pro-



PHOTO BD-267 Le 5 octobre 1957, passage à Kapellenbos du TEE M103 "Ile de France" Paris - Bruxelles - Amsterdam. Une remorque renforce sa composition. Photo : Bruno DEDONCKER, collection PFT ©.

céder à la modernisation des rames et à leur adaptation pour des services directs et omnibus à moyennes distances. Elles sortiront des ateliers de Bischheim avec la livrée orange et grise des rames à turbines à gaz et avec une capacité augmentée par la suppression des cuisines et des locaux de douane. Parmi les services assurés par les rames après transformation, les plus remarquables furent les relations "Flèche d'Argent" circulant entre Paris-Nord, Le Touquet-aéroport et Boulogne-hovercraft jusqu'en 1980, et le "Mont-Cenis" Lyon-Milano de 1972 à 1978.

Pendant l'été 1977, le X2730 fut utilisé pour tester un moteur Diesel d'un nouveau genre : un moteur à 8 cylindres de 1350 kg (à comparer aux 4600 kg du moteur MGO d'origine) permettant d'obtenir, dans une cylindrée donnée, deux à trois fois plus de puissance qu'un moteur suralimenté courant. Développé pour les besoins de l'armée, le procédé Hyperbar semblait à l'époque être utilisable en traction ferroviaire, mais la crise pétrolière favorisa finalement le matériel électrique.

En 1984, vu le bon état général des rames, une nouvelle transformation est décidée, pour rehausser le confort des voyageurs, mais aussi celui du machiniste. L'atelier de Bordeaux constituera des rames doubles indéformables et modifiera drastiquement l'esthétique des RGP en les affublant d'une poste de conduite semblable à celui des automotrices régionales Z2 en cours de livraison. L'aménagement intérieur est également revu et la capacité portée à 112 places en deuxième classe et 24 en première. Le X2728 métamorphosé sort le premier d'atelier, le 25 janvier 1985, dans une livrée blanche et rouge avec masque noir, et est affecté au dépôt de Metz, qui accueillera toutes les rames modernisées jusqu'en 1986 et les engagera notamment vers Luxembourg, Longuyon, Belfort et Besançon. Les rames lyonnaises, comprenant les ex-TEE, seront modernisées dans la foulée, et, comme plus rien ne les différencie, les ex-TEE X2771 à X2781 sont renumérotées (dans l'ordre) X2739 à X2749. Les rames de Lyon-Vaise fréquenteront surtout les lignes montagneuses, atteignant Oyonnax, Saint-Claude, Roanne, Grenoble, Bourg-St-Maurice, Briançon et Andelot.

Les premières RGP sont sorties de modernisation en livrée rouge et blanche avec masque noir, mais en 1988, le choix des livrées du matériel TER est laissé aux Conseils Régionaux : la Lorraine et le Languedoc-Roussillon choisi-

ront le jaune et blanc, Rhône-Alpes le rouge et blanc (sans masque noir cette fois). La dernière rame est sortie de modernisation le 9 avril 1992 (X2748), complétant le parc TER Languedoc-Roussillon circulant sur la ligne des Cévennes et l'antenne de Mende. Par la suite, la région Rhône-Alpes changera d'idée et quatre rames revêtiront une livrée blanc et bleu en 1998.

La transmission Mekydro, peu adaptée aux services omnibus, deviendra le talon d'Achille de ces rames, mais, regroupées à Lyon depuis l'hiver 1991, elles ne s'inclineront devant le matériel moderne qu'à partir de 1999, un dernier carré (X2723, X2731, X2737 et l'ex-TEE X2745) résistant même jusqu'en 2006, dépassant ainsi le cap des 50 années de service. Et certaines continuent : les RTG bimoteurs X2707 et X2714 ont été transformés en auto-

rail d'auscultation des rails par ultrasons et trois autres rames de la première tranche sont conservées : le X2709, utilisé un temps par QuercyRail entre Cahors et Cajarc, circule maintenant sur le Chemin de fer du Haut-Forez (Sembadel-Estivareilles), tandis que les X2716 et X2719 sont conservés par l'AATY (Train Touristique du Pays de Puisaye-Forterre, de Toucy à Saint-Sauveur) et l'ABFC respectivement. Les RTG monomoteurs ont perdu beaucoup de leur attrait après leur seconde transformation et il est peu probable qu'une rame soit conservée; cependant, les X2725 et X2726 (un jaune et un rouge) sont actuellement pris en location par le CFHA (Train touristique de la Haute Auvergne, à Bort-les-Orgues).

Les grands parcours remplacés par la petite montagne : sur fond de sapinière, une RGP1 modernisée aborde la "Plastic-Vallée" (allusion à l'activité industrielle dominante) en charge du 58636 Lyon - Oyonnax. PN 100 près de Montréal, 29 juillet 1988. G. LAURENT.





PHOTO 80-21 Lentement mais sûrement, ECR (Euro Cargo Rail) et Veolia montent en puissance en France. ECR circule maintenant non seulement dans le nord de la France, mais également le long de la Côte d'Azur et dans le Centre. Son parc de traction comprend 12 (+ 10 en préparation) machines de la Class 66 d'EWS, quatre G1206, deux G1000, et trois locomotives électriques TRAXX de la série 185.5. Le 28 mars 2007, la 66 071 passa à Aoust, sur l'artère Nord-Est, en tête d'un train de charbon. Laurent JOSEPH.

PHOTO 80-22 Veolia fut le premier opérateur privé à circuler en France à partir de 2005 (à l'époque Connex). Le parc de traction de Veolia compte, pour la France, deux G1000, six G1206 et cinq E37500. Le 3 avril 2007, deux G1206 remorquent un train de chaux pour le compte de Lhoist entre Sorcy et Dillingen (D), ici le long de la Meuse à Sorcy. La première machine arbore encore l'ancienne livrée bleue et blanche et le sigle Connex, tandis que la seconde, la 1512, est peinte dans les nouvelles couleurs de Veolia. Laurent JOSEPH.



Maroc

Mise en service des automotrices TAF

Au début de l'année, les Chemins de fer marocains (ONCF) ont mis en service les premières automotrices quadruples à deux niveaux du type TAF.

Commandées à 24 exemplaires en 2004 chez *Ansaldo-Breda* à Pistoia en

Italie, ces rames sont directement basées sur les automotrices TAF des FS (Chemins de fer italiens) et du FNM (*Ferrovie Nord-Milano* (voir *EN LIGNES* 36 page 22)).

La première rame est arrivée au port de Casablanca le 4 juillet 2006.

Leur niveau de confort est très élevé, avec air conditionné et toilettes sous vide. Un compartiment bar est aména-

gé dans un espace de 1^e classe. Leur capacité s'élève à 465 places assises, dont 52 en 1^e classe.

Les nouvelles automotrices TAF seront engagées sur la relation Casablanca - Rabat - Kenitra - Meknes - Fès.

Ces nouvelles automotrices permettront d'accroître la capacité du trafic voyageurs d'environ 40 %.



PHOTO 80-23 Le 9 avril 2007, passage à Skirat d'une automotrice TAF assurant un train Casablanca - Kenitra.

PHOTO 80-24 Une autre TAF arborant une livrée orange-blanc et noire, vient de quitter Kenitra à destination de Casablanca.
Photos : Yves STEENEBRUGGEN - Thierry NICOLAS.



Espagne

Réforme des locomotives type 354

Les Chemins de fer espagnols (RENFE) ont retiré du service en novembre 2006 les dernières locomotives Diesel de la série 354, spécialisées dans la remorque des trains Talgo pendulaires.

Les huit machines que comporta la série furent construites de 1983 à 1984 par Krauss-Maffei sur base des célèbres V200 allemandes. Elles constituaient la troisième génération de locomotives Krauss-Maffei pour la traction des rames Talgo III, après les 352 (10 unités apparues de 1964 à 1965 et réformées en juin 2001 - voir *EN LIGNES 50* page 22) et les 353 (5 unités mises en service de 1968 à 1969 et réformées en 2003).

Les 354 étaient fort semblables aux 353, plus puissantes, avec deux moteurs Diesel MTU de 1125 kW (2 x 825 kW pour les 353). La transmission était hydromécanique. Leur vitesse maximale fixée initialement à 180 km/h, fut relevée plus tard à 200 km/h. La masse totale atteignait 80 t (88 t pour les 353).

Sur les huit machines de la série, cinq furent réformées à la suite d'accident ou d'incendies. Les trois dernières 354 circulaient au départ de Madrid-Atocha avec des Talgo à destination de Cartagena et de Badajoz.



La 354-003 "Virgen de la Encarnacion" en tête d'un Talgo Madrid - Cartagena à El Pardo, en août 1998. La rame entière et la machine portent la nouvelle décoration Talgo. Felipe ARAN-



Les 354 étaient fort semblables aux 353. En août 2002, un Talgo Irun - Madrid était remorqué par la 353-005 "Virgen de la Bien Aparecida", ici en passage dans les environs de Araia. L'ensemble du train est habillé dans la livrée d'origine. A noter que les 353-001, 002 et 005 pouvaient remorquer des Talgo sur les voies normales, en particulier le "Catalan-Talgo" entre Barcelona et Genève entre 1969 et 1971. En outre, la 353-001 a atteint lors d'essais la vitesse de 230 km/h le 4 mai 1978, constituant le record de vitesse en traction Diesel. Felipe ARANDA.

En août 1998, passage à El Pardo d'un Talgo tracté par la 354-002 "Virgen de la Macarena" encore habillé de sa livrée d'origine. La rame arbore déjà la nouvelle livrée bleue et blanche. Felipe ARANDA.





Suisse : robe CFF Cargo pour les Ae 6/6

Le 24 avril 2007, la Ae6/6 610 500-1 (ex. Ae 6/6 14500) est ressortie de révision repeinte dans la livrée CFF Cargo. Le jour de sa sortie, elle assura un train de marchandises entre Payerne et Lausanne-triage, ici en passage à Granges-Marnand. Patrice AIROLDI.

AUTRICHE : Bientôt les Railjet

A partir de décembre 2008, les ÖBB mettront en service les Railjet. Il s'agit de nouveaux trains d'un tout nouveau concept, très rapides et confortables, qui relieront Budapest à München via Wien et Salzburg. En décembre 2009, les Railjet circuleront entre Wien et Zürich via Innsbrück et Bregenz via Salzburg. Les Railjet seront formés de nouvelles rames réversibles composées de six voitures couplées en permanence, la voiture d'extrémité étant pourvue d'une cabine de conduite. La longueur de la rame atteindra 185,5 m pour une masse de 330 t. Les voitures seront couplées entr'elles par un attelage automatique, tandis que chacune des extrémités de la rame seront pourvues d'un attelage classique afin de pouvoir être remorquée par toutes les séries de locomotives. Au total, 161 voitures ont été commandées (plus 140 en option) et sont en cours de construction chez TVT à Nova, près de Maribor et chez Siemens SGP à Semmering. Ces voitures formeront 23 rames (+ 20 en option), dont 21 seront nécessaire pour assurer le service et 2 pour la réserve. Le confort sera particulièrement soigné. Les voyageurs auront le choix entre trois classes : Economy, Business et Premium. Chaque rame disposera de 408 places : 16 en Premium, 76 en Business et 316 en Economy. La Premium classe ainsi qu'une partie de la Business seront disposées dans la voiture avec poste de conduite. La seconde voiture est entièrement aménagée en Business. La troisième contiendra un bar, un point info et trois emplacements pour chaises roulantes, avec possibilité d'y recharger les batteries. Les trois dernières voitures identiques sont aménagées pour la classe Economy. La traction des Railjet sera probablement assurée par les Taurus de la série 1116 260 à 282. La cadence prévue est d'un train toutes les deux heures. Les Railjet circuleront à 230 km/h sur les sections reconstruites entre Wien et Salzburg. Les temps de parcours seront réduits à 4 h entre Wien et Innsbrück et 2h15 entre Wien et Salzburg.

En avril 2007, trois Taurus ont reçu une livrée Railjet à l'essai. Elles portent la même décoration, avec chacune des couleurs différentes : brun foncé, rouge et gris pour la 1116 200 (photo ci-dessous), gris clair, blanc et gris foncé pour la 1016 034 et gris clair, rouge et gris foncé pour la 1016 035. C'est le 13 mai que les ÖBB ont opté pour les couleurs RailJet définitive.

Le 22 avril 2007, à Buchs, les 1116 200-5 et 1116 131-2 retournent vers leur dépôt après avoir assuré l'EC 162 en provenance de Wien. Elles assureront plus tard la traction de l'EC 165 pour Salzburg. Patrice AIROLDI.



Ukraine

Transformation de VL80

Les Chemins de fer ukrainiens (UZ) ont entamé en 2005 la transformation des locomotives doubles 25 kV du type VL80K (Bo'Bo' + Bo'Bo') en deux machines simples Bo'Bo'. Renommées VL40^U, elles sont pourvues de deux cabines de conduite et sont destinées au trafic voyageurs.

Les VL80 ont été produites à Novocherkask pour l'ex. URSS à 2101 unités, en plusieurs sous-séries (VL80K, S, T), de 1964 à 1986. Les VL80K développent 2 x 3160 kW et pèsent 2 x 92 t.

PHOTO 80-25 La VL80K-646 photographiée sur la grande artère reliant Kiev à la Russie à Yalinka, le 6 mai 2007.

PHOTO 80-26 Le 29 avril 2007, en gare de Lvov, un train tracté par la VL40^U-1158.2 (ex. VL80-1158) vient d'arriver. Lors de sa transformation, cette machine a reçu des cabines de conduite d'un autre type.

PHOTO 80-27 Le 3 mai, la VL40^U-1495.1 attend le départ dans la remarquable gare d'Odessa. Cette machine est issue de la transformation de la VL80-1495 (la seconde caisse est renommée VL40^U-1495.2). Elle a reçu des cabines de conduite avec le même design que celui appliqué sur les séries modernes. Photos PFT



Nouveaux autorails

A quelques rares exceptions, le matériel roulant des UZ est très vieux, approchant le plus souvent la quarantaine d'années. Pour tenter d'améliorer la situation, les UZ ont commandé chez PESA en Pologne deux séries d'autorails à caisse unique pour desservir les petites lignes locales. Numérotés dans la série M610 (64 unités + 6 aménagés comme autorail de direction) et M620 (4 unités), ils ont une puissance de 500 kW et peuvent atteindre 120 km/h (160 pour les autorails de direction). La transmission est hydraulique. Leur capacité est de 60 places assises. Les premiers ont été livrés fin 2006.

PHOTO 80-28 L'autorail 620M-004 au dépôt de Kovel. Voyage PFT en Ukraine, 28 avril 2007. Photo PFT.



Mise en service des DS3

En 2004, les UZ avaient commandé une série de 100 nouvelles locomotives 25 kV chez *Electrovozostroeniya* à Dnipropetrovsk avec équipement électrique *Siemens*. Ces Bo'Bo' sont pourvues pour la première fois en Ukraine de moteurs de traction asynchrones triphasés. D'une puissance de 4800 kW et d'une masse totale de 90t, elles peuvent circuler à 160 km/h. Les DS3 sont destinées tant au trafic voyageurs que marchandises. Les premières unités ont été mises en service au dépôt de Kiev au début de 2007.

PHOTO 80-29 La DS3-009 au dépôt de Kiev le 6 mai 2007, lors du voyage PFT en Ukraine. Photo PFT.



Les Re 484 de MRCE

A leur sortie de construction de l'usine *Bombardier* de Kassel, les Re 484 acquises par la société de leasing *MRCE* sont d'abord dirigées vers Bellinzona, où elles sont mises en service et rodées entre Bellinzona et Chiasso/Luino sous 15 et 3 kV. A quelques petits détails près, elles possèdent les mêmes caractéristiques que les Re 484 des CFF, et sont équipées pour la circulation en Suisse et Italie.

Après ces opérations, elles doivent se rendre aux Pays-Bas où se trouve le siège de *MRCE*, pour leur mise en service officielle par l'entreprise. Pour finir, elles retourneront en Suisse pour être livrées aux opérateurs qui les louent, en l'occurrence, pour l'instant, la société italienne *SERFER*.



Le 30 mars 2007, passage à Oberrüti des Re 484 103, 105 et 104, transférées de Bellinzona à Basel Bad. Patrice AIROLDI.

TELEX.....

RUSSIE

● La Russie projette de construire un tunnel de 103 km de long sous le détroit de Bering, de façon à relier la ville russe de Providenja au village de Nome en Alaska (USA). Il sera construit en trois tronçons et prendra appui sur deux îlots. Il sera creusé à 80 m sous le niveau du plancher océanique, dans une zone où les eaux atteignent plus de 50 m de profondeur. En hiver, la température de cette région descend régulièrement sous les -70°C. Le coût total du projet est estimé à € 48 milliards, dont seulement € 7 à 9 milliards pour le tunnel, et le restant pour la construction d'une nouvelle ligne de 6000 km de longueur à travers l'Extrême-Orient russe. Le tunnel comprendra des conduites pour l'acheminement de pétrole et de gaz, ainsi que des lignes électriques et à fibre optique. Le trafic est estimé à 100 millions de tonnes de marchandises par an. Selon les promoteurs, il devrait être rentable au bout de 30 ans. Il permettrait même d'envisager la création d'une relation entre London, Moscou et Washington !

ESTONIE

● Le gouvernement estonien a décidé de renationaliser les chemins de fer. Ceux-ci avaient été privatisés en août 2001 et divisés en plusieurs sociétés : *Edelaraudtee* pour l'exploitation du trafic voyageurs sur les lignes Diesel; *Eesti Raudtee* exploite une grande partie du trafic marchandises; *Elektriraudtee* exploite le trafic voyageurs sur les lignes électrifiées de la banlieue de Tallinn, *EVR Ekspress* puis *GO Rail* assure le trafic voyageurs international, *Haapsalu Raudtee* exploite la ligne Haapsalu - Riisipere, et *Baltic Rail Service* est le géant de l'infrastructure.

PAYS-BAS

● Le 16 juin 2007, Sa Majesté la Reine Beatrix a officiellement donné le départ à Barendrecht au premier train de marchandises vers la Betuwelijn.
● L'EuroSprinter 189 023 de *Railion* est en cours d'adaptation pour pouvoir circuler aux Pays-Bas. Il s'agira de la première 189 autorisée à circuler sur ce réseau.

FRANCE

● La SNCF a passé une commande supplémentaire de 37 AGC (Autorails à Grande Capacité), portant ainsi le nombre total de rames à 679. Cette nouvel-

le série sera livrée à partir d'août 2009. Les premiers des 126 AGC B82500 bi-modes diesel-électriques 1,5 et 25 kV ont été livrés au début de l'année.

POLOGNE

● *Railion* en collaboration avec *PCC RAIL* a créé une nouvelle société privée baptisée "East West Railway". *PCC Rail* est un des plus importants opérateurs privés polonais, qui dispose d'un parc de 105 locomotives Diesel et électriques et plus de 3600 wagons. *East West Railway* démarrera ses activités au milieu de l'année, avec 22 locomotives Diesel de la série 232 de *Railion*, spécialement équipées pour le réseau polonais.

FRANCE - ROUMANIE

● La SNCF a vendu 12 locomotives bicourant de la série BB 25500 à la société privée roumaine *Faroviar Keolis*. Elles ne circuleront désormais plus que sous 25 kV, la Roumanie ne disposant pas de lignes électrifiées en 1,5 kV.

LUXEMBOURG

● De retour de restauration, l'autorail historique *Westwaggon CFL Z 208* a circulé pour la première fois le week-end des 9 et 10 juin à Ettelbrück, vers Diekirch et Wiltz.

Le TGV V150 sur la Seine

Du 14 au 20 mai, la motrice M2 et la remorque R8 de la rame du record du monde, ont été exposées au pied de la Tour Eiffel, au Port de Suffren, sur une barge. Le dimanche 13 mai, pour son arrivée dans Paris, ces deux véhicules ont fait une promenade de trois heures sur la Seine. Sur la barge avaient pris place plusieurs membres de l'équipe du record, dont Eric Pieczak (conducteur du record). Sur cette photo, on voit la barge se dirigeant vers l'Est de Paris; elle fera demi-tour à la Bibliothèque François Mitterand, avant de revenir à la Tour Eiffel. Pendant une semaine, le public a pu visiter la cabine de conduite. A côté de la rame, il y avait une exposition de photos et un simulateur de conduite qui projetait des images de la marche du record, avec bruitage et vibrations. Ces deux véhicules de la rame V150 sont ensuite repartis à Strasbourg, pour être exposés une semaine sur une île au milieu du Rhin, entre la France et l'Allemagne. Ils furent ensuite exposés à la Cité du Train à Mulhouse puis sont rentrés aux ateliers de Bissheim pour être remis au type et retourner au service commercial.

Jean-Marc FRYBOURG.



ENGINS RADIÉS

167 : 10-06-07 MKM
200 : 10-06-07 FSDµ

SORTIES DE RÉVISION

1182 : 04-04-07 RI
1340 : 05-06-07 RI
1347 : 19-06-07 RI
2106 : 06-04-07 RG
2338 : 07-05-07 LT
2356 : 20-04-07 LC
2601 : 04-06-07 RG
2628 : 05-04-07 LC
2633 : 14-06-07 LT

2709 : 14-05-07 RG
2733 : 06-04-07 MUX
2735 : 27-04-07 RG + MUX
2736 : 21-05-07 RG + MUX
2746 : 16-06-07 GF + MUX
3006 (CFL) : 04-05-07 RI

MUTATION

4108 : GCR → FHS 10-06-07

ABRÉVIATIONS

FHS : Hasselt
FKR : Merelbeke
FSD : Oostende

FSR : Schaerbeek
GCR : Charleroi-Sud
GF : attelage automatique GF
I / INF : INFRABEL
IFB : Inter-Ferry-Boats
It : Italie
LC : révision confort
LT : révision technique1
MKM : Stockem
MUX : multiplexage
NK : Kinkempois
RI : révision intermédiaire
RG : révision générale

Locomotives électriques

série 21

● Le 27 avril 2007, la 2132 a été gravement endommagée lors d'une collision à Izegem. Malgré les dégâts impressionnants, la machine sera réparée (voir page 58).

série 22

● Alors que la revente des 22 en Pologne semble échouer - en cause, leur masse par essieu trop importante pour la circulation sur la ligne prévue - une autre société, cette fois tchèque, a marqué son intérêt pour l'acquisition de plusieurs machines. Une grande partie du réseau tchèque est en effet électrifiée en 3.000 V continu. Affaire à suivre...

Entretemps, l'une ou l'autre 22 ou 25 est toujours visible en tête de trains P, mais leur utilisation devient de plus en plus rare.

série 25.5

● Depuis le 21 avril 2007, deux locomotives de la série 25.5 sont louées à *Railion Nederland*. Elles circulent en trafic intérieur aux Pays-Bas, sans roulement, principalement vers Venlo et Sittard.

Le 14 avril 2007, passage de la 2551 à Gilze-Rijen sur la ligne Tilburg - Breda. Michel DE ESCH.

série 20 : regain d'activité en trafic voyageurs international !

Depuis le 10 juin 2007, jour d'application du nouveau service d'été, les 20 assurent à nouveau l'intégralité de la traction des trains internationaux sur la ligne du Luxembourg : les EC *Vauban*, *Iris* et *Jean Monnet*. Notons au passage les horaires du *Vauban* et de l'*Iris* ont subi une modification importante (voir page 55).

De plus, les 20 se sont vu attribuer une relation omnibus entre Marloie et Luxembourg, et retour jusqu'à Libramont, en remplacement d'une automotrice classique de la série 151 à 270. Il faut préciser que, depuis le 1er juillet 2007, les engins moteurs non équipés du système de répétition des signaux Memor 2+ et/ou ETCS ne sont plus autorisés à circuler au-delà des gares frontières sur le réseau CFL. Ainsi, seules les automotrices 501 à 524 et les locomotives série 13 sont autorisées à circuler sur le réseau CFL. En ce qui concerne les 20, une dérogation temporaire a été accordée pour permettre le placement du Memor 2+ sur 9 locomotives. Nous publions ci-après le roulement voyageurs des 20. L'utilisation de toutes les autres séries d'engins moteurs est désormais limitée à la première gare frontière, y compris les 27 qui assuraient les EC 90 et 97.

A001 91 ①-② Bruxelles-Midi 07.22 - Luxembourg 10.28 (à vide Arlon)

47753 ①-② Arlon 13.48 - Luxembourg-Triage 14.29

5888 ①-② Luxembourg 17.46 - Libramont 18.40

ER5888 ①-② Libramont 19.05 - Jemelle 19.26

A002 97 ①-② Bruxelles-Midi 13.03 - Luxembourg 15.55

90 ①-② Luxembourg 17.01 - Bruxelles-Midi 19.48

A003 47757 ②-③ Arlon 08.43 - Luxembourg-Triage 09.15

49742 ②-③ Luxembourg-Triage 13.25 - Stockem 14.05 (à vide Luxembourg)

96 ①-② Luxembourg 19.41 - Bruxelles-Midi 22.29

A004 7600 ①-③ Jemelle 05.59 - Bruxelles-Midi 08.15

8602 ①-③ Bruxelles-Midi 16.12 - Jemelle 18.09

A005 5857 Marloie 06.46 - Luxembourg 08.14

296 ①-②③ Luxembourg 10.22 - Bruxelles-Midi 13.20

295 ①-②③ Bruxelles-Midi 17.28 - Luxembourg 20.15





PHOTO 80-30 ↑ - PHOTO 80-31 ↓ Les derniers parcours d'essais pour l'homologation des Traxx se sont déroulés le 28 avril 2007 entre Gedinne et Bertrix à l'aide des 186 112 et 186 113 accouplées en unité multiple, et d'une rame de 9 voitures-couchettes du type I6. L'acheminement des deux locomotives et de la rame fut assuré au départ de Schaerbeek jusqu'à Bertrix par la 1352 le 27 avril. Ci-dessus, passage à la sortie de la gare de Beauraing. Ci-dessous, dans quelques instants, le train s'engouffrera dans le tunnel de Gendron-Celles.

Pierre HERBIET - Serge MARTIN.





PHOTO-THEME 79 *Passage de la rame d'essai à Offagne lors d'un parcours en direction de Bertrix, le 28 avril 2007. 186 112 + 186 113. Durant ce mois de juillet, les TRAXX subiront une dernière campagne d'essais sur la L4 pour la validation de la signalisation ETCS, après quoi le dossier pour leur homologation pourra être clôturé. Rappelons que la mise en service des TRAXX débutera en principe le 30 septembre avec la nouvelle relation Antwerpen - Noorderkempen (un train par heure, constitué de trois voitures I11 encadrées par deux TRAXX).*

PHOTO-THEME 79 *Lors du retour vers Gedinne, le train approche de la gare de Paliseul. 186 113 + 186 112* Photos : Serge MARTIN.



série 11 - Benelux - L4

● A la suite du retard pris dans la mise en service de la nouvelle ligne à grande vitesse aux Pays-Bas, la relation internationale Bruxelles - Amsterdam (ex. trains Benelux), continuera à circuler via l'itinéraire classique jusqu'en décembre 2008.

La LGV néerlandaise sera mise en service en deux phases :

- le 9 décembre 2007 entre Amsterdam et Rotterdam avec limitation de la vitesse à 160 km/h;
- en octobre 2008 : la section Rotterdam - frontière belge.

De ce fait, la L4 Antwerpen - frontière néerlandaise restera inutilisée entre la gare de Noorderkempen et la frontière, tandis que le tronçon Noorderkempen - Antwerpen sera exploité dès le 1er septembre 2007 par une nouvelle relation voyageurs (TRAXX + voitures I11). A noter que jusque fin 2007, seule une des deux voies sera utilisée.

En ce qui concerne les 11, il n'est absolument pas certain qu'elles bénéficieront d'un sursis d'un an, puisque dès le 9 décembre 2007, les ex Benelux seront assurés par NS Highspeed (voir EL 79 p. 52) qui préférera probablement engager les TRAXX.

série 27

● Trois locomotives de la série 27 sont en cours de transformation à l'Atelier Central de Salzinnes pour le place-

ment d'un attelage automatique GF : les 2746, 2752 et 2753. Rappelons que les 2742 et 2750 sont déjà équipées de cet attelage.



Le 2 juin 2007, un train spécial a circulé entre Wittlich en Allemagne et Bruxelles-Midi, avec retour le lendemain. A l'aller, le train était remorqué par la 2711, tandis qu'au retour, c'est la 2018 qui fut mise à contribution. La rame était composée de voitures privées de la société "Bahn Touristik Express". Ci-dessus - PHOTO 80-34 - passage du train à l'entrée de la gare de Marloie. Ci-dessous - PHOTO 80-35 - lors de son retour vers l'Allemagne, le spécial traverse la gare de Profondsart. Photos Serge MARTIN.





PHOTO 80-36 Le 12 avril, passage à Sclaigneaux d'un train de grumes à destination de Burgo-Ardenne à Harnoncourt (Virton), remorqué entre Montzen et Ronet par la 2011 récemment sortie de révision générale (8 mars 2007). *Christian AUCQUIERE.*

PHOTO 80-37 Le train P8757 Bruxelles-Midi - Charleroi-Sud via Ottignies est théoriquement remorqué par une 23. Le 23 mai 2007, c'est la 2204 qui assura ce parcours, ici photographié à l'abbaye de Villers-la-Ville. *Serge MARTIN.*



Locomotives Diesel

série 51

● Certaines 51 pourraient bien être revendues en ... Afrique ! Le projet le plus avancé est l'acquisition des 5101, 5143 et 5146 par la société française de travaux de voie *SECO-Rail* pour une utilisation en Algérie. Le contrat de vente est en phase de finalisation.

Le second projet concerne huit machines pour l'Arabie Saoudite; les tracatactions n'en sont ici qu'au début. Un nouvel espoir pour les 51 garées depuis plusieurs années à Montzen.

série 55

● Une nouvelle page de la traction Diesel sera bientôt tournée, La 5505 subit actuellement une révision intermédiaire à l'AC Salzinnes et sera la toute dernière locomotive GM à subir une telle révision de son moteur. Désormais, plus aucun moteur GM ne sera révisé ou réparé à Salzinnes.



PHOTO 80-38 Le 26 mai 2007, plusieurs trains de chars Abrams M1 de l'armée américaine ont circulé entre l'Allemagne et le port d'Antwerpen. Ici, passage à Remersdael d'un de ces convois mené par la 7862.

Christian AUCQUIERE.

PHOTO 80-39 Bien que le train de désherbage dépende d'INFRABEL, il arrive encore qu'il soit tracté par deux locomotives de la SNCB. Ce fut le cas le 25 mai, lors d'un parcours de désherbage entre Flémalle-Haute et Louvain-la-Neuve-Université et retour. Le train était encadré par la 5519 et la 6306; il est ici photographié en pleine action sur la ligne 161D entre Louvain-la-Neuve-Université et Ottignies. Il est exceptionnel de voir une 55 dans cette région.

Laurent JOSEPH.



La 5303 à Jeumont

Le 25 mai 2007, un train d'essai de la SNCF composé de la voiture "Lucie" et du wagon "Vulcain" encadrés par deux locomotives Diesel de la série 67200, a été expédié vers Chênée en vue de procéder à des mesures sur la L3 entre Chênée et la frontière allemande. Le transfert de la rame entre Jeumont et Angleur a été assuré par la 5303 de TUC-Rail.

PHOTO 80-40 →

Passage du train à Tergnée.
Laurent JOSEPH.



PHOTO 80-41 →

La 67250 se trouvait en queue du convoi, ici photographié lors du passage à Lobbes. Il s'agit de l'ex. BB 67080 modifiée le 15 mars 1993 pour la circulation sur les lignes nouvelles.

Serge MARTIN.

PHOTO 80-42 ↓

Cela faisait longtemps qu'une 53 n'avait plus foulé le réseau français. La 5303 attend le départ à Jeumont. A gauche, une automotrice à double étage de la série TER 2N NG 24500, vient de démarrer en direction d'Aulnoye.

Serge MARTIN.



Automotrices - autorails

AM série 151 à 270

Le 10 juin 2007, les automotrices 167 (Stockem) et 200 (Oostende) ont été retirées de l'exploitation. En attendant leur canibalisation, elles ont été garées à Schaerbeek, puis envoyées à l'Atelier Central de Mechelen le 27 juin.

AM série 961 à 999 "CityRail"

A la suite de la rupture de stock des convertisseurs statiques, plus aucune automotrice "CityRail" n'est sortie de l'Atelier Central de Mechelen depuis la sortie de la première rame le 9 février 2007 (978). Plusieurs automotrices sont terminées (966, 973, 975, 977, 996) et n'attendent plus que ces éléments. Toutes devraient sortir dans le courant du mois de juillet.

AR série 41

Deux nouveaux autorails de la série 41 ont été victimes d'un incendie :

- le 4137 à Berchem-Antwerpen le 18 mai 2007, incorporé dans un IRe Antwerpen-Centraal - Neerpelt/Hasselt;
- le 4131 à Geel le lendemain, alors qu'il assurait l'IRe 3210 Antwerpen-Centraal - Neerpelt/Hasselt.

Le 4131 est le plus gravement touché. Au total, on dénombre donc déjà 4 autorails incendiés avec, pour rappel, le 4117 à Mol en juin 2002, et le 4109 à Erquelinnes en mai 2005. Cette situation commence sérieusement à inquiéter et embarrasser la SNCB.



Dans le cadre de la rénovation prochaine des automotrices Break, la 337 est ressortie de révision de l'Atelier Central de Mechelen le 19 juin 2007. A cette occasion, le carénage du bas de ses faces avant a été supprimé, ce qui n'est pas particulièrement esthétique. On peut comparer la photo de la 337 avec celle ci-dessous de la 409. Michel SIMAR.



PHOTO 80-44

A la suite de la rupture de stock des convertisseurs statiques, une dizaine d'automotrices modernisées "CityRail" attendent depuis plusieurs semaines de quitter l'Atelier Central de Mechelen. C'est notamment le cas pour la 996, l'ex-727 (voir EN LI-GNES 78 page 27). Lars MEELON, 4 juin 2007.

Voitures

Adaptation du trafic international vers Luxembourg et au-delà

Les horaires des trains internationaux vers Luxembourg et la Suisse ont subi de grosses adaptations avec la mise en application du nouvel horaire d'été le 10 juin 2007. De plus, ils sont tous à nouveau tractés par une locomotive de la série 20 entre Bruxelles-Midi et Luxembourg, et retour.

EC 91/90 Vauban

Dans le sens vers la Suisse, le *Vauban* quitte Bruxelles-Midi 23 minutes plus tard qu'auparavant, et a Interlaken-Ost comme destination au lieu de Brig. A noter qu'à partir du 12 décembre 2007, le *Vauban* aura Zürich comme destination. En outre, il fait maintenant arrêt également à Bruxelles-Schuman et Libramont.

91
 Bruxelles-Midi 07.24
 Libramont 09.35
 Luxembourg 10.26/46
 Interlaken-Ost 17.03

90
 Interlaken-Ost 10.56
 Luxembourg 16.45/17.04
 Libramont 17.50/17.52
 Bruxelles-Midi 19.45

EC 96/97 Iris

Dans le sens vers la Suisse, l'*Iris* quitte Bruxelles-Midi une heure plus tard, à 13.15. Au retour, l'horaire ne varie que de quelques minutes à l'arrivée. A noter que, tout comme le *Vauban*, l'*Iris* fait maintenant également un arrêt à Libramont.

97
 Bruxelles-Midi 13.15
 Libramont 15.09
 Luxembourg 15.55/16.03
 Zürich 20.58

96
 Zürich 14.34
 Luxembourg 19.36/44
 Libramont 20.30
 Bruxelles-Midi 22.27

PHOTO 80-45

Une image qu'il n'est plus possible. Le 31 mai 2005, en gare de Luxembourg, la 2711 se met en tête du *Jean Monnet*, tandis que la 15064 de la SNCF attend le départ avec l'*EC Vauban* vers Brig. Serge MARTIN.



Depuis le 10 juin 2007, la rame de l'EC 296/295 "Jean Monnet" Bruxelles-Midi - Strasbourg n'est plus composée de voitures I6/I10 de la SNCB, mais de voitures CORAIL aux couleurs TER Alsace de la SNCF. En outre, la composition du train a été renforcée à 6 véhicules au lieu de trois auparavant. L'EC 295 Strasbourg - Bruxelles à son arrivée en gare du Midi le 19 juin 2007.

Christian DOSOGNE.

EC 295/296 Jean Monnet

Le *Jean Monnet* a perdu sa rame de voitures SNCB I6/I10 au profit de voitures Corail aux couleurs TER Alsace. De ce fait, en trafic régulier, les voitures I6 et I10 ne quittent plus le réseau belge que vers Luxembourg (IR Liège-Luxembourg et trains L Marloie-Luxembourg et retour à Libramont (voir page 47 "série 20").

295
 Bruxelles-Midi 17.27
 Luxembourg 20.15/26
 Strasbourg 22.37
 Basel 00.13

296
 Basel 06.30
 Strasbourg 08.06
 Luxembourg 10.14/24
 Bruxelles-Midi 13.18





PHOTO 80-46 Le 3 juin 2007, l'EC 90 Vauban Brig - Bruxelles-Midi vient de passer la gare de Braibant. Derrière la 2706 se trouve une voiture-salon de luxe des CFF. Depuis le 10 juin, sa traction est de nouveau assurée par une locomotive de la série 20. Serge MARTIN.

Wagons

Depuis février 2007, les sociétés TRW, Novatrans et Cernat ont pris en location (avec option d'achat) une série de 38 wagons "basket" chez ZSSK Cargo, la division fret des Chemins de fer slovaques. Ces wagons sont insérés au départ du dry port de Charleroi à Montignies, dans les relations vers Torino et Mouguerre près de Bayonne. Ces wagons du type Sdgnss sont spécialement conçus pour le transport de remorques de poids lourds ordinaires, sans qu'il soit nécessaire que leur carrosserie soit renforcée pour permettre leur levage aux terminaux. Ces wagons uniques en Europe ont été construits à seulement 60 exemplaires en 1998 pour les Chemins de fer slovaques (ZSR), mais n'ont jamais été utilisés pour le transport de remorques routières.



PHOTO 80-47 Le 3 avril, au dry port de Charleroi (Montignies-sur-Sambre, situé le long de la Sambre), un wagon "basket" Sdgnss (numéro UIC 35 56 45 1 113-7) est chargé avec la remorque d'un poids lourd. Pierre HERBIET.

Ultime phase de rénovation d'Anvers-Central

Maintenant que les nouvelles infrastructures de la gare d'Antwerpen-Centraal sont en service, la SNCB-Holding peut entamer la dernière phase de rénovation du bâtiment, qui durera jusque la mi-2009 et coûtera 8,75 millions d'euros.

La coupole

De mai 2007 à juillet 2008, la coupole qui surplombe la partie centrale va être restaurée afin de lui redonner son lustre original : nettoyage des briques et pierres, remplacement des vitrages, et surtout remise en place d'une couverture en cuivre telle qu'elle existait avant son enlèvement pendant la seconde guerre. Ensuite, les échafaudages intérieurs placés en 1999 vont être enlevés; cette structure métallique posée à la base de la coupole sert de plate-forme de travail mais empêche aussi les éventuelles chutes de verre.

Le hall

En novembre prochain, le grand hall, restauré entre 1992 et 1998, aura retrouvé un pavement de marbre identique à celui enlevé avant les travaux de percement de la Jonction Nord-Sud. La Commission des Monuments et des Sites a en effet accepté que soient posées des dalles neuves dans le même ton que celles enlevées.

Les façades extérieures

La gare, construite en 1899 au moyen de pierres naturelles poreuses, est classée depuis 1975. En 1993, les façades côtés De Keyserlei et Astridplein avaient été nettoyées, pour une dépense de 185 millions de francs belges de l'époque (4,63 millions d'euros). Ce programme de rénovation des années 90 sera achevé de septembre 2008 à juin 2009 par le rafraîchissement de la façade côté jardin zoologique. A partir de novembre 2007, les façades de l'Astridplein puis celle côté De Keyserlei seront restaurées selon la technique de consolidation, qui consiste à suturer toutes les fissures de la pierre naturelle au moyen d'acier inoxydable fixé par une résine époxydique.

Le fronton et les tours du De Keyserlei
L'architecte Louis De la Censerie avait couronné le bâtiment de huit tours. Six de ces tours ont été démolies pour des raisons de sécurité; grâce à un budget dégagé par la SNCB-Holding, elles vont pouvoir être reconstruites.

La restauration trouvera son aboutissement avec la remise en place des éléments faitiers de la façade côté De



Keyzerlei : le fronton et une tour monumentale. Le chantier se déroulera d'août 2008 à avril 2009 au-dessus de l'entrée de la gare. Enfin, deux lions de bronze seront replacés sur le fronton au-dessus de l'horloge monumentale d'origine.

Concentration des cabines de signalisation

Le 31 mai, *Infrabel* a ratifié le contrat avec l'entreprise *Belgosignal* - un consortium formé de *Alstom Belgium* et *Siemens* - pour la fourniture et l'installa-

tion des équipements des nouvelles cabines de signalisation.

Il est en effet prévu que, en 2012, seuls 31 centres de contrôle ultramodernes gèreraient le réseau, au lieu des 368 postes de signalisation recensés au 31 décembre 2004. Pour mener à bien ce programme ambitieux, 414 millions d'euros doivent être investis dans des équipements de haut niveau. Ce contrat conduira à l'engagement d'une centaine de personnes au sein d'*Infrabel*, ainsi qu'à la création de plus de soixante emplois dans les implantations belges des fournisseurs.

PHOTO 80-48 Le 23 mai 2007, un train spécial a été mis en marche par la société *Euro-Express-Treincharter* entre *s'Hertogenbosch* et *Lourdes*. Il a traversé la Belgique via *Maastricht* - Visé et la dorsale wallonne jusqu'à *Jeumont*. Il franchit ici la *Sambre* à la sortie de la gare de *Floreffe*.
Serge MARTIN.



La ligne 20 réactivée ?

La ligne 20, qui reliait Bilzen à Maastricht, faisait partie de l'axe Hasselt - Aachen. Elle fut fermée au trafic voyageurs en 1950 et aux marchandises en 1990; grâce aux fonds européens, elle sera réactivée à l'horizon 2009.

Le projet concerne la réhabilitation des six kilomètres de voies entre Lanaken et Maastricht, soit deux kilomètres en Belgique et quatre aux Pays-Bas. Le but est d'assurer la desserte marchandises de la zone industrielle de Lanaken, au départ de Maastricht. Le financement des travaux de rénovation, estimés à 16 millions d'euros, est bouclé et a été approuvé par Pro-Rail, le gestionnaire hollandais de l'infrastructure. Les travaux commenceront cette année encore pour s'achever, côté hollandais, à l'été 2009, subsides européens obligent. Il restera alors à peaufiner la traversée de Lanaken (1,5 millions d'euros) et créer le faisceau de garage et installations terminales (7,6 millions d'euros) de Europark, pour une mise en service mi-2009. Le premier client pourrait être le papetier Sappi, qui possède des installations à Lanaken et Maastricht.

Les dix kilomètres entre la bifurcation Beverst, origine de la ligne 20, et Lanaken pourraient reprendre vie dans le cadre de la construction du Light Rail campinois, via une desserte Hasselt - Bilzen - Lanaken - Maastricht en 2012. Ce "tram-train" jouirait d'un itinéraire nouveau entre Hasselt et Bilzen, tracé par Diepenbeek, où se trouve le campus universitaire, et courrait ensuite parallèlement à la ligne 34 jusque Bilzen, où il reprendrait l'assiette de l'ancienne ligne 20 jusque Lanaken puis la section rénovée jusque Maastricht. Le matériel envisagé pour cette desserte pourrait être hybride, électrique entre Hasselt et Diepenbeek, et Diesel au-delà. La ligne serait exploitée par De Lijn.

Un nouveau Centre Logistique Infrastructure à Ans

Le 20 avril dernier, Infrabel a inauguré à Ans (près de Liège, sur la ligne 36 Bruxelles - Liège) son tout nouveau Centre Logistique Infrastructure (CLI) pour la région liégeoise.

Ces centres, répartis sur tout le réseau, permettent le regroupement des servi-



Catastrophe ferroviaire à Izegem

Le 27 avril 2007, une collision s'est produite en gare d'Izegem sur la ligne 66 Brugge - Kortrijk. Alors que l'IC C 818 Oostende - Kortrijk était arrêté à Izegem, la rame vide ER 8991 Brugge - Kortrijk est venue s'encaster à l'arrière du train. L'IC 818 était composé d'une rame réversible de voitures M4, poussée par la 2132. Le train vide lui aussi formé d'une rame réversible de voitures M4 avec la voiture-pilote en tête, est donc venu s'encaster dans le 2132. Comme en témoignent ces deux vues, les dégâts sont considérables. La photo du haut montre la voiture-pilote qui est venue percuter la 2132. Heureusement, ce train circulait à vide; le conducteur a eu le temps de courir en queue de la voiture. Le document du bas montre la 2132 à l'atelier de Kortrijk. Malgré les dégâts, elle devrait malgré tout être réparée. La cause de cette catastrophe qui a fait plusieurs blessés, est l'oubli par le service Infrabel de la connexion d'un câble de signalisation après avoir opéré des travaux.

Bruno MALFAIT.



ces et des stocks disséminés jusqu'alors dans des ateliers parfois peu fonctionnels et permettent une gestion optimisée des équipements, une mise en commun des machines et outils, ainsi qu'une réduction des espaces de stockage pour toute une région tout en conservant quelques petits ateliers hautement spécialisés.

D'une superficie de 2603 m², le CLI de Ans regroupe les services de l'arrondissement de Liège et la brigade en charge de l'entretien de la LGV Est, soit 193 agents.

Infrabel a investi quelque 3 650 000 euros dans ce nouveau bâtiment établi sur les anciens faisceaux de garage de la gare, côté Meuse.

CCM : bientôt le remplacement des 60

Le 25 avril 2007, la carrière CCM de Wallers (Comptoir Calcaire et Matériaux) a réceptionné une locomotive Diesel *Brissonneaux et Lotz* provenant du port de Dunkerque (genre BB 63000 de la SNCF) et appartenant à *SECO-Rail*. Une seconde machine est attendue dans les prochains jours. Dès que les deux machines seront opérationnelles, les deux locomotives de la série 60 (6019 et 6086) seront définitivement retirées du service; début juillet, l'intégralité du service était toujours assuré par les deux 60.



PHOTO 80-49 ↗ - PHOTO 80-50 ↓ Le 27 avril 2007, la BB 63000 SECO-Rail assurait déjà des navettes entre Momignies et Anor. Ci-dessus, retour à vide entre Anor et Momignies; la machine passe à hauteur de l'ancienne gare. Ci-dessous, la locomotive remorque une demi-rampe de ballast, et arrivera bientôt dans la gare de Anor.

Laurent JOSEPH.





Le 30 avril 2007, passage à Budel du train DLC 43558 Gernersheim - Antwerpen, remorqué par la PB15.
Michel DE ESCH.



DLC via le "Rhin d'Acier"

Depuis le 23 avril 2007, le train DLC 43558 (Gernersheim - Antwerpen) circule via la section Weert - Neerpelt du "Rhin d'Acier", avec l'horaire suivant : Weert 12.23, Budel 12.37, Hamont 12.40.

Encore une nouvelle Class 66

DLC a pris en leasing une locomotive supplémentaire de la Class 66. Il s'agit de la EU08, numérotée DE6306 chez DLC.



Trainsport, le second opérateur privé belge, a démarré ses activités commerciales sur le réseau le 30 avril 2007 (voir EN LIGNES 77 page 56 et 78 page 48). Il s'agit d'un trafic de minerais de plomb entre Antwerpen-Lillo et Stolberg, à destination de la fonderie Berzelius à Stolberg-Hammer. Ce train circule en moyenne un jour sur deux, les jours ouvrables. Il circule malheureusement en pleine nuit au départ d'Antwerpen; par contre, le retour de la rame vide s'effectue en matinée selon l'horaire suivant : train 45810 Aachen West 09.12, Montzen 09.39, Diest 10.41, Antwerpen-Lillo 11.56. Ce train est remorqué par une Class 66 de Trainsport/Rurtalbahn ou du HGK (Hafen und Güterbahn Köln).

Le 19 mai 2007, le train DLC 43672 Basel RB - Antwerpen franchit le pont du Rhin à Basel-Breite. Il est remorqué par deux locomotives DLC : la TRAXX Re 482 008-0 et la Class 66 DE 6301
Patrice AIROLDI.



FRET SNCF

Depuis le 11 juin, Fret SNCF engage deux G2000 entre Antwerpen-Schijnpoort et Rotterdam. De jour, elles assurent deux trains entre Essen et Roosendaal :

47614 ①,④ Es 13.28 - Ro 13.39

47616 ②-⑤ Es 15.44 - Ro 15.54

Dans les prochains jours, *Naviland Cargo* assurera un train de conteneurs entre Rotterdam et Vénissieux (Lyon), à raison de trois allers-retours par semaine (Vénissieux départ à 12.45 - Rotterdam arrivée le lendemain à 10.00 - en sens inverse départ Rotterdam 15.30 - arrivée à Vénissieux le lendemain à 10.15). Ils seront assurés par *Fret SNCF* à l'aide de G2000 entre Rotterdam et Antwerpen-Schijnpoort, et avec une locomotive électrique 436000 jusqu'à Vénissieux.

➤ *Fret SNCF* a pris en leasing deux locomotives du type G2000 auprès d'Angel Trains (constructeur Vossloh 5001 615/006 et 616/006). Le 5 juin 2007, elles se trouvaient en escale à Antwerpen-Far West. Elles ont ensuite été dirigées vers Rotterdam le 7 juin. Depuis le 10 juin, elles sont engagées entre Rotterdam et Antwerpen-Schijnpoort.

Wim MUSSEUW.

→ **PHOTO 80-51** Une des deux G2000 en attente de son prochain service à Antwerpen-Schijnpoort le 19 juin. J-L VDH.

↓ **PHOTO 80-52** Le 20 juin 2007, passage à Antwerpen-Oost du train Transport 45810 à destination d'Antwerpen-Lillo (voir EL 79 page 61). Il est remorqué par la Class 66 JT-5 (MRCE 653-03) prise en leasing par le Ruraltalbahnhof et Transport. La rame est composée de wagons du type Tamns pour le transport de minerais. J-L VDH.



En traction électrique, deux automotrices anciennes de la série 151 à 270 ont été retirées de l'exploitation le 10 juin 2007. Il s'agit de la 167 de Stockem et de la 200 d'Oostende.

Les locomotives des séries 22 et 25 sont actuellement toujours visibles en tête de quelques trains P en remplacement de locomotives de la série 23. Elles ont même remorqué un grand nombre de trains touristiques et scolai-

res durant tout le mois de juin. Aux dernières nouvelles, il semblerait qu'elles seraient maintenues en service jusqu'à l'arrivée des nouvelles locomotives de la série 18, dont la livraison des premières unités est programmée pour janvier 2009.

En traction Diesel, il a été décidé de ne plus réviser de moteurs Diesel GM. En cas de panne, la machine sera soit réformée, soit réparée avec des pièces

provenant d'une autre machine.

Depuis la fin du mois de juin, B-Cargo engage normalement trois locomotives de la série 77/78 à Schaerbeek, ce qui permettra certainement d'éradiquer autant de machines des séries 73 et 82.

Nous poursuivons la publication des fiches de radiations avec des engins réformés durant les années 2005 et 2006.

2302

Constructeur : Ateliers Métallurgiques de Nivelles

Livraison à la SNCB : 00-12-1955

Numérotation : 123.002 : 00-12-1955
2302 : 01-01-1971

Dépôts successifs : Bruxelles-Midi : 12/1955, ⇄ Kinkempois : 06-02-1956, ⇄ Stockem : 25-04-1957, ⇄ Ronet : 29-06-1957, ⇄ Bruxelles-Midi : 17-01-1958, ⇄ Ronet 28-09-1958, ⇄ Stockem : 01-03-1969, ⇄ Ronet 27-09-1970, ⇄ Bruxelles-Midi : 10-01-1983, ⇄ Ronet : 03-06-1984, ⇄ Merelbeke : 31-01-1994, ⇄ Antwerpen-Noord : 22-01-1995

Mise hors exploitation : 29-09-2005

PHOTO 80-53 *Schaerbeek-Formation, 18-08-1998.*
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



5504

Constructeur : La Brugeoise et Nivelles

Livraison à la SNCB : 22-06-1961

Numérotation : 205.004 : 22-06-1961
5504 : 01-01-1971

Dépôts successifs : Kinkempois : 22-06-1961
Montzen : 25-09-1961
Jemelle : 01-09-1982
Latour : 31-05-1987
Kinkempois : 28-05-1990

Mise hors exploitation : 31-03-2006

PHOTO 80-54 *Tilff, 24 juin 1983.*
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



5536

Constructeur : La Brugeoise et Nivelles

Livraison à la SNCB : 19-01-1962

Numérotation : 205.036 : 19-01-1962
5536 : 01-01-1971

Dépôts successifs : Montzen : 19-01-1962
Kinkempois : 20-12-1973
Latour : 03-05-1979
Kinkempois : 11-07-1980

Mise hors exploitation : 18-12-2005

PHOTO 80-55 *Seraing, 28 novembre 1977.*
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



7347

Constructeur : La Brugeoise et Nivelles

Livraison à la SNCB : 15-10-1973

Numérotation : 7347 : 15-10-1973

Dépôts successifs : Kinkempois : 15-10-1973
Monceau / Charleroi-Sud : 30-04-1994

Mise hors exploitation : 04-09-2005

PHOTO 80-56 *Châtelet, 9 avril 2003.*
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



7348

Constructeur : La Brugeoise et Nivelles

Livraison à la SNCB : 00-10-1973

Numérotation : 7348 : 00-10-1973

Dépôts successifs : Kinkempois : 28-11-1973
Monceau / Charleroi-Sud : 30-04-1994

Mise hors exploitation : 04-09-2005

PHOTO 80-57 *Monceau, 25 novembre 1995.*
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



8247

Constructeur : Ateliers Belges Réunis

Livraison à la SNCB : 27-09-1966

Numérotation : 262.047 : 27-09-1966
8247 : 01-01-1971

Dépôts successifs : Monceau : 27-09-1966, ⇌ Kinkempois ?, ⇌ Merelbeke : ?, ⇌ Antwerpen-Dam : ?, ⇌ Merelbeke : 10-01-1997, ⇌ Monceau/Charleroi-Sud : 30-04-1994, ⇌ Antwerpen-Noord : 01-04-2003, ⇌ Monceau/Charleroi-Sud : 14-12-2003

Mise hors exploitation : 04-09-2005 (vendue à IFB)

PHOTO 80-58 *Zeebrugge, 11 septembre 1994.*
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



8249

Constructeur : Ateliers Belges Réunis

Livraison à la SNCB : 11-10-1966

Numérotation : 262.049 : 11-10-1966
8249 : 01-01-1971

Dépôts successifs : Monceau : 11-10-1966, ⇌ Kinkempois ?, ⇌ Antwerpen-Dam : 12-12-1969, ⇌ Oostende (Brugge) : 1974, ⇌ Merelbeke : 10-01-1997, ⇌ Schaarbeek : 18-10-2002, ⇌ Antwerpen-Noord : 14-10-2003, ⇌ en parc : 12-12-2004

Mise hors exploitation : 01-08-2005 (vendue à IFB)

PHOTO 80-59 *Zeebrugge, 30 août 1991.*
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



il y a 50 ans ...

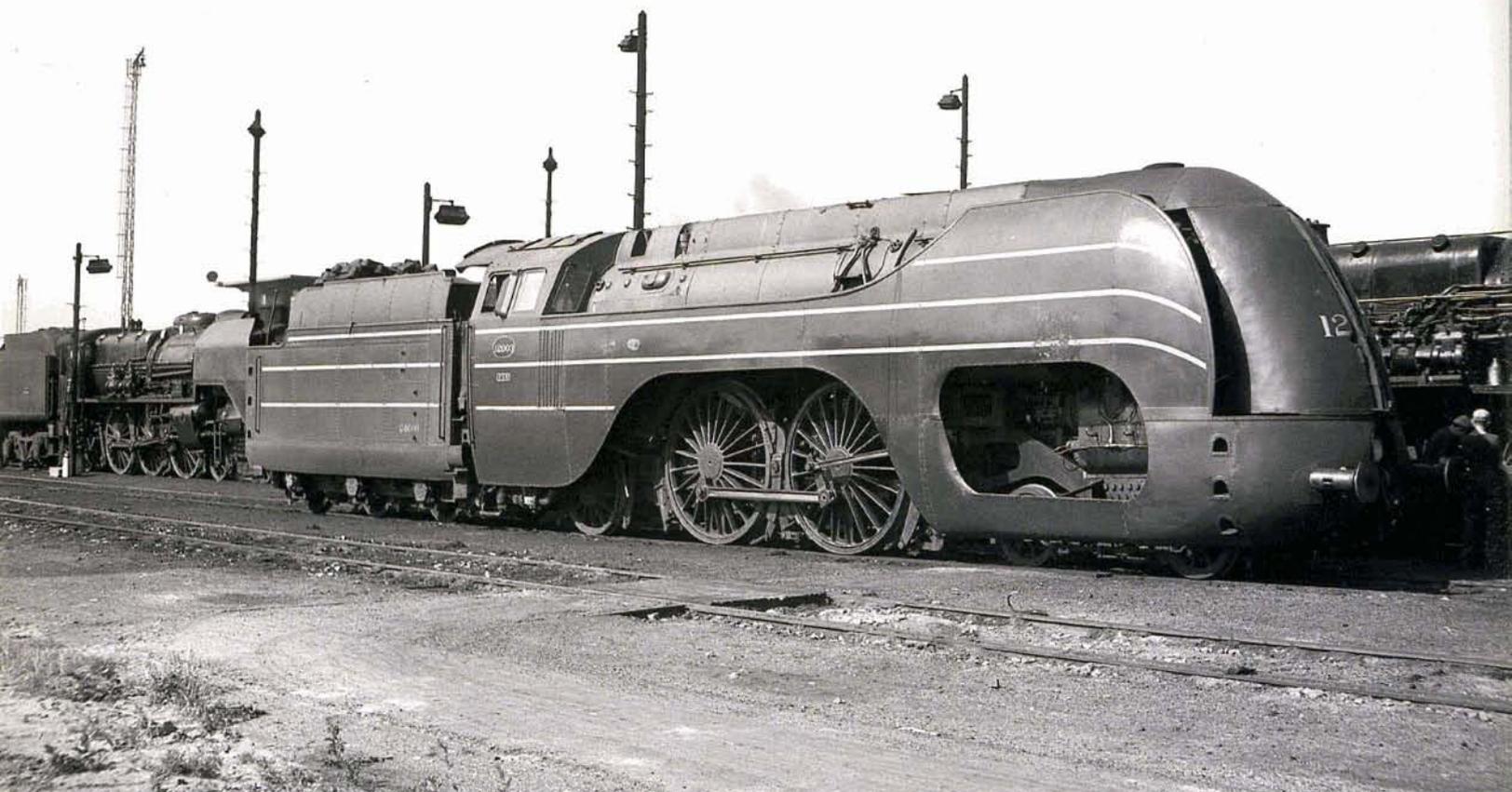


PHOTO BD-268 Le 30 juin 1957, la 12.003 de l'atelier de Schaerbeek attend au dépôt de Lille-Fives l'heure pour retourner vers Bruxelles en tête du direct 1730 Lille - Schaerbeek. Le dernier train vers Lille avec une type 12 sera assuré par la 12.004 le 29 juillet 1962.

PHOTO BD-269 C'est en 1957 que l'Atelier Central de Mechelen construisit l'autorail prototype triple 630.01. Il était constitué d'un fourgon moteur et de deux voitures prototypes du type M2 transformées. En 1961, six autorails identiques furent mis en service (630.02 à 07). Renommés 4001 à 4007 en 1971, ces autorails restèrent en activité jusqu'en 1984. Le 17 juillet 1957, le 630.01 stationne à Zottegem. Cette rame est actuellement préservée par le PFT, mais se trouve dans un état lamentable. Photos : Bruno DEDONCKER, collection PFT.



il y a 50 ans ...

il y a 25 ans ...



PHOTO 80-60 *A plusieurs reprises, des autorails de la SNCF ont assuré des parcours spéciaux vers le parc d'attraction Walibi à Bierges. Le 10 juillet 1982, l'X4582 + XR8373 du dépôt de Longueau assura un train spécial Beaumont - Bierges, ici photographié en passage à Chastre lors de son retour vers la France. L'X4582 a été réformé le 1er juin 1999 à Marseille.* Pierre HERBIET.

PHOTO 80-61 *Le 10 juin 1982, à la suite d'une panne, l'autorail 608 801 de l'US-Army dut être remorqué jusqu'à Aachen Hbf par la 2346, pour son retour vers l'Allemagne. Le train débouche du tunnel de Chaudfontaine.* Jean-Luc VANDERHAEGEN.

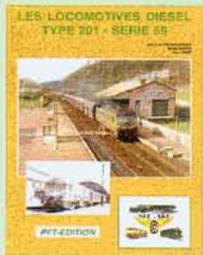
il y a 25 ans ...



PFT-Editions



IC-IR 1984-2004
Le "Plan IC-IR" en image, avec toutes les gares supprimées ou rouvertes durant cette période.
A4 - 216 pages
400 photos
€ 35,00 - 1250 g

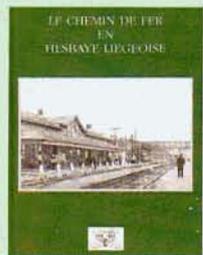


LES LOCOMOTIVES DIESEL TYPE 201/SERIE 59
L'histoire complète des célèbres 59 de la SNCB.
A4 - 280 pages
540 photos
€ 49,00 - 1905 g



PROMO €10

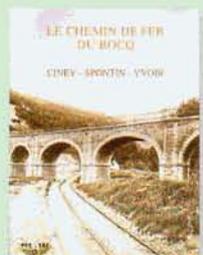
PROMENADE FERROVIAIRE AU PAYS D'ATH
Description de toutes les lignes de l'étoile d'Ath.
A4 - 268 pages
242 photos - 30 plans
€ 10,00 - 860 g



LE CHEMIN DE FER EN HES-BAYE LIEGEOISE
Description et histoire des lignes 31, 32 et 36 (Liège-Haut-Pré - Waremme).
A4 - 168 pages
276 photos
€ 23,55 - 750 g



LE RAIL A MONS ET DANS LE BORINAGE
Histoire de toutes les lignes de la région montoise.
A4 - 160 pages
258 photos
€ 23,50 - 750 g



LA LIGNE 128 CINEY-YVOIR
La ligne 128 de hier à aujourd'hui.
A4 - 82 pages
107 photos
€ 16,95 - 550 g



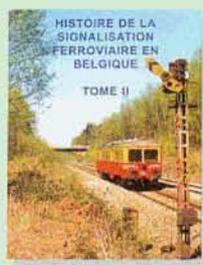
NOS CHEMINS DE FER 1 Les polycourant
Recueil photo ayant pour thème les locomotives polycourant belges et étrangères circulant sur le réseau belge.
132 pages - 126 photos couleurs - couverture cartonnée
€ 27,00 - 750 g



NOS CHEMINS DE FER 2 Autorails 1980-2005 volume 1
Recueil photo ayant pour thème les autorails SNCB durant la période 1980-2005. Ce premier tome reprend les séries 40-41-43-44 et 45.
112 pages - 106 photos couleurs - couverture cartonnée
€ 25,00 - 700 g



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



HISTOIRE DE LA SIGNALISATION tome II
Ce deuxième tome traite de l'histoire complète de la signalisation mécanique.
A4 - 252 pages
220 photos
€ 35,00 - 1250 g



INDICATEUR DE 1940
Réédition de l'indicateur de 1940 sous l'occupation allemande.
A4 - 48 pages
€ 6,50 - 250 g



SNCB 75 NMBS
Cet ouvrage bilingue retrace en images les faits marquants des 75 ans d'histoire de la SNCB (1926 à 2001).
21 x 27 cm - 176 pages
166 photos N-B et couleurs
€ 35,00 - 1250 g



UN SIECLE DE VAPEUR - Tome II
Recueil photo présenté en 5 chapitres : 1835 à 1930; 1931-1945; 1946-1966; vapeurs industrielles et vicinales; vapeur aux Pays-Bas, France, Allemagne et Luxembourg.
21 x 27 cm - 134 photos N-B € 27,00 - 750 g

En Lignes

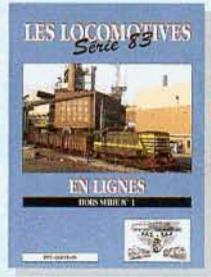
EN LIGNES

- abonnement 2007 (débuté au 01-01-2007)
 - Belgique € 36,00
 - étranger (Europe) € 42,00
 - étranger (hors Europe) € 49,00

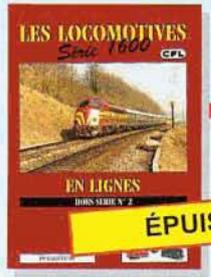


- numéros 19 à 20 par numéro : € 3,97 100 g
- numéros 41 à 45 par numéro : € 7,50 210 g
- numéros 46 à 52 par numéro : € 7,50 260 g
- numéros 53 à 58 par numéro : € 7,00 260 g
- numéros 59 à 79 par numéro : € 8,50 260 g
- reliure pour EN LIGNES € 11,50 550 g

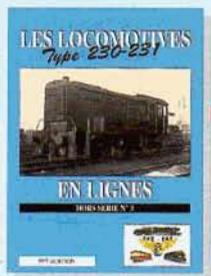
EN LIGNES - hors série



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



hors série n°2
LES LOCOMOTIVES SERIE 1600 CFL
ÉPUISÉ

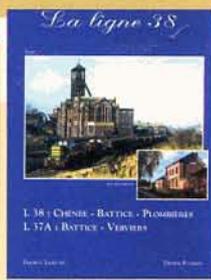


hors série n°3
LES LOCOMOTIVES TYPE 230-231
A4 - 60 pages
80 photos
€ 12,27 - 210 g



hors série n°4
LES LOCOMOTIVES SERIE 92
A4 - 80 pages
100 photos
€ 14,75 - 255 g

- Le rail bruxellois en images (PFT-Edition) € 11,20 750 g
- Vapeur en Belgique - tome I (par Phil Dambly) € 48,34 1390 g
- Vapeur en Belgique - tome II (par Phil Dambly) € 48,34 1905 g
- La ligne du Luxembourg (Ed. CFFL) € 24,60 765 g
- Les locos polycourant de Paris-Bruxelles - volume I € 36,69 400 g
- volume II € 36,69 550 g
- Les Vicinaux du groupe de Leuven € 24,54 800 g
- En Belgique sur les rails d'autrefois (Ed. du Cabri) € 32,23 750 g
- Les Vicinaux du Brabant € 42,14 1300 g
- BRUXELLES - TERVUREN (Ediblanchart) € 57,00 1250 g
- Architecture des gares (tome I) € 46,64 1050 g
- Architecture des gares (tome II) € 46,64 1050 g
- Balade vicinale en Belgique € 45,00 1095 g
- La ligne de Han-sur-Lesse à la grotte de Han € 49,00 1300 g
- La ligne 38 (G. LEJEUNE, D. FUNKEN) € 23,00 750 g



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

NOUVEAUTÉS

L'HISTOIRE DES CHEMINS DE FER

Henri Scaillet raconte à sa façon l'histoire des chemins de fer, en décrivant en détail les situations qu'il a connues. Le livre comporte 208 pages en noir et blanc, illustrées de 200 photos et dessins - voir page 2.

L'HISTOIRE DES CHEMINS DE FER



Photos

Photos EN LIGNES

Les photos publiées dans EN LIGNES et portant un numéro (par exemple PHOTO 80-24) peuvent être obtenues au format 10x15 cm en couleurs, sauf les numéros suivis de la mention NB (par exemple PHOTO 80-29 NB) qui sont des photos noir et blanc. ATTENTION : numéro(s) à préciser à la commande sur carte postale, lettre, courriel ou fax. Date limite de commande : le 28-09-2007; date de livraison: +/- 15-11-2007. Les photos des EN LIGNES précédents ne sont plus disponibles !

Renseignements et commandes :

☎ +32(0).65.72.80.72 - Fax : +32(0).65.66.45.41 - ✉ philippe.scholl@swing.be (Utiliser cette adresse obligatoirement pour les commandes par mail)

□ Prix par photo € 1,00 7 g

Photos BD (Bruno DEDONCKER)

Les photos de Bruno DEDONCKER publiées dans les EN LIGNES, et portant la mention PHOTO BD-xxx, peuvent être obtenues au format 13x18 cm sur papier noir-blanc brillant. Numéro(s) à préciser sur carte postale, lettre, courriel ou fax. Pas de date limite, toutes les photos sont disponibles. Liste des photos disponible sur notre site Internet : www.pftsp.be

□ Prix par photo € 3,72 7 g

Photos-thèmes

Sauf indication, pochettes de 10 photos couleurs 10x15 cm (■ = en noir-blanc)

- N° 6 : Les automotrices ex. SNCB en Italie € 10,00 75 g
- N° 30 ■ : Un samedi-midi à Lot (EL 38 p. 12) € 30,00 75 g
- N° 36 : Locos à vapeur préservées par la SNCB € 10,00 75 g
- N° 38 : Les signaux mécaniques de Florenville € 10,00 75 g
- N° 40 : La gare de Schaarbeek-Formation € 10,00 75 g
- N° 42 : Locomotives séries 52-53-54 en vert "1970" € 10,00 75 g
- N° 44 : La locomotive 8275 € 10,00 75 g
- N° 47 : Les 60/61 en vert "1970" (15 photos) € 15,00 105 g
- N° 48 : L'atelier de Bertrix € 10,00 75 g
- N° 49 : Les 62/63 en vert "1970 Salzinnes" € 10,00 75 g
- N° 50 : Les 62/63 en vert "1970 Latour" € 10,00 75 g
- N° 51 : Voyage d'adieu des locos série 80 € 10,00 75 g
- N° 52 : Les 62/63 en vert "1970 Kortrijk" € 10,00 75 g
- N° 53 : Automotrices postales (15 photos) € 15,00 105 g
- N° 57 : Locotracteurs série 91 € 10,00 75 g
- N° 59 : Les 5122 et 5135 en Italie € 10,00 75 g
- N° 60 : Vapeurs chinois € 10,00 75 g
- N° 61 : Les 62 en activité au Luxembourg € 10,00 75 g
- N° 62 : Les autorails avant le plan IC-IR - série 1 € 10,00 75 g
- N° 63 : Les autorails avant le plan IC-IR - série 2 € 10,00 75 g
- N° 64 : Les autorails avant le plan IC-IR - série 3 € 10,00 75 g
- N° 65 : Les 3600 CFL € 10,00 75 g
- N° 66 : Les 7301 à 7335 € 10,00 75 g
- N° 67 : Les locotracteurs de la série 91 € 10,00 75 g
- N° 69 : Fourgons-générateurs (voir EN LIGNES 70) € 10,00 75 g
- N° 70 : Les voitures Wegmann CFL € 10,00 75 g
- N° 71 : La 2302 (voir EN LIGNES 72) € 10,00 75 g
- N° 72 : Trains TEE (voir EN LIGNES 73) € 10,00 75 g
- N° 73 : La 5117/5001 (voir EN LIGNES 74) € 10,00 75 g
- N° 74 : Locomotives série 22 en vert € 10,00 75 g
- N° 75 : La ligne 141 Court-St-Etienne - Genappe € 10,00 75 g
- N° 76 : Matériel belge en Italie (voir EN LIGNES 77) € 10,00 75 g
- N° 77 : Essais avec divers matériel (voir EN LIGNES 77) € 10,00 75 g
- N° 78 : La 8020 des CUP € 10,00 75 g
- N° 79 : Essais de la TRAXX en Belgique € 10,00 75 g

PHOTO-THEME 80 :

Prix € 10 + frais de port (75 g.) - Communication PHOTO-THEME 80



Ce photo-thème comprend 10 photos de la P8 et de la 1603 sur la ligne 128.

Articles divers

Pin's

- Pin's locomotive Diesel type 201 € 2,50 16 g
- Pin's locomotive Diesel série 60 verte € 2,50 16 g
- Pin's locomotive Diesel série 60 jaune € 2,50 16 g
- Pin's locomotive électrique 101.012 bicolor € 2,50 16 g
- Pin's locomotive électrique 101.012 vert foncé € 2,50 16 g
- Pin's locomotive à vapeur type 81 € 2,50 16 g

Cartes postales

- Série 1 à 7 (12 vues SNCB + CFL par série) € 3,72 105 g
- CP 8 à 17 : 10 cartes noir et blanc des gares de Spontin, Frameries, Ciney (2 X), Gouvy, St. Ghislain, Trois-Ponts, Remouchamps et Huy : € 5,00 80 g
- CP 21-28 : 8 cartes des gares de Dorinne, Evrehailles (2 X), Purnode, Mons (2 X), St. Ghislain, et du viaduc d'Yvoir € 4,00 60 g
- CP 29-36 : 8 cartes des gares de Brugge, Oostende, Marbehan, Bruxelles € 4,00 60 g

Calendriers LOCO

- Années disponibles : 1979, 1980, 1982-1989, 1991-1993, 1995, 1997, 1998, 2003, 2005 : par calendrier : € 5,00 750 g

□ **LOCO 2007** : € € (derniers exemplaires)

DVD

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



La 26.101 en DVD

Commande Frais d'envoi

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

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

BELGIQUE

ETRANGER

jusque 100 g	€ 1,05	€ 1,90
jusque 250 g	€ 1,50	€ 4,50
jusque 350 g	€ 1,50	€ 4,50
jusque 500 g	€ 2,60	€ 7,90
jusque 1000 g	€ 2,60	€ 7,90
jusque 2000 g	€ 3,60	sur demande suivant pays
jusque 5000 g	€ 7,60	sur demande suivant pays

■ ARTICLE EN VOIE D'ÉPUISEMENT

