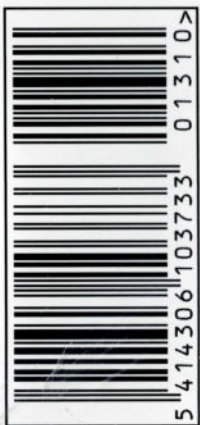


# EN LIGNES



**REVUE BIMESTRIELLE**  
**N° 131 - FÉVRIER 2016 - € 9,00**  
SUISSE : 9,50 CHF  
N° AGRÉMENT : P501041 - BUREAU DE DÉPÔT : BE-9000 GENT 1  
ÉDITEUR RESPONSABLE : KOOB J-P, SQUARE VERGOTE 6, BE-1200 BRUXELLES

Patrimoine Ferroviaire et Tourisme



Toerisme en Spoorpatrimonium

## Le mot du Président

Chers lecteurs, chers amis,

Vous avez été fort nombreux à vous réabonner, preuve de l'intérêt que vous portez à notre revue et à notre association; nous vous en remercions grandement. Tous les bénéfices engendrés par notre revue, ainsi que par l'ensemble de nos activités sont intégralement utilisés pour sauvegarder notre patrimoine ferroviaire qui en a bien besoin. En effet, l'avenir de plusieurs engins est des plus sombres, comme par exemple l'automotrice 002 de 1939 ou encore les voitures Nord-Belge.

Malheureusement, par manque de place, de moyens financiers et aussi de bénévoles, le PFT seul n'est pas capable de préserver tout ce que la SNCB ne sait pas faire elle-même.

Cette année, nous vous proposerons de nouveau des voyages sur le réseau, ainsi qu'une excursion d'un jour à l'étranger.

Bonne lecture,

Le président.



### Petites annonces

**Annonce privée** : gratuite pour les abonnés (max. 10 lignes sans photos ou dessins). Pour les non abonnés : €3 pour 5 lignes; par ligne supplémentaire : €1. Photo et dessin : €25 / pièce par surface de 9 x 13 cm.

**CHERCHE** : timbres chemins de fer oblitérés avec cachets des gares suivantes : Evrehailles-Bauche, Fivet, Halloy, La Rochette, Le Sergent, Senenne, Spontin-Sources, Sovet, Yvoir-Carières.

Contact : Arno OOMIS, Vinkenstraat, 9 BE-2480 DESSEL. ☎ : +32.(0)472/87.62.08.

✉ : oomisadrianus@gmail.com

**CHERCHE** : plans ou photos de la gare de Vonêche datant de la période où les colonnes hydrauliques et le château d'eau étaient toujours présents.

✉ : alain.bauwin@gmail.com

### Recrutement de volontaires

Le fonctionnement quotidien de l'association ainsi que le développement de ses futurs projets nécessite de plus en plus de tâches administratives. Ces tâches consistent essentiellement en la rédaction de courrier ou de dossiers. Le staff de bénévoles assurant actuellement ces missions administratives souhaiterait de l'aide de la part d'autres membres. C'est pourquoi cet appel est lancé auprès des lecteurs de EN LIGNES.

• si vous pensez pouvoir consacrer un peu de votre temps libre, bénévolement, pour aider le fonctionnement de l'association,  
• si vous avez des notions d'utilisation d'un programme de traitement de texte,  
• si vous connaissez les différentes activités réalisées par le PFT,  
N'hésitez pas à nous le faire savoir en envoyant un mail ici : info@cfboqc.be.

### Rectifications - Précisions

#### EN LIGNES 128

- **page 40** : la légende de la photo du bas se rapportait à la photo du bas page 42. Il y a : "La voiture Z c7p n° 1702 (ex. CD 28 du Nord-Belge) ..."; il faut : "La voiture Z **b9 n° 1203 (ex. B 11** du Nord-Belge) ..."
- **page 65** : dans la légende du haut, il est écrit à la 4e ligne : "puis SNCF ZZF 1101 à 1104 et 1101 à 119", il faut : "SNCF ZZF **1001** à **1004** et 1101 à 119".

#### EN LIGNES 129

- **page 64** : photo du bas : en 1918, le nom de la société des tramways d'Aix-la-Chapelle était "Aachener Kleinbahn Gesellschaft" (AKG), nom porté de 1894 à 1942. Après fusion avec une autre compagnie locale - la Rheinischen Elektrizitäts- und Kleinbahnen AG (REKA) -, elle prit alors le nom de Aachener Straßenbahn und Energieversorgungs-AG (ASEAG), nom qu'elle porte toujours bien que depuis 1974 elle n'exploite plus de services ferrés.
- **page 65** : photo du bas : le numéro de la remorque est **716**. De plus, l'endroit où le tram est photographié était l'emplacement servant d'arrêt pour le débarquement. Le stationnement régulateur et l'embarquement vers les Guillemins s'effectuaient quelques dizaines de mètres plus loin après une courbe de presque 90 degrés.

#### EN LIGNES 130

- **page 5** : photo du haut, la Class 77 a pris le train en relais à Athus et non Pétange.
- **page 10** : Eurostar : il est indiqué en fin de texte que la rame 3307/3308 n'a jamais effectué le moindre service commercial. En fait, ceci est uniquement valable pour la demi-rame 3308 (voitures + motrice). La demi-rame 3307 a été louée avec les six autres rames entières à la SNCF jusqu'à fin 2014. Au début, la demi-rame 3307 est restée garée, mais il y a 3-4 ans, elle fut échangée avec la demi-rame 3304 pour une raison inconnue. Les 3303 et 3307 ont donc circulé ensemble pendant 3-4 ans de Paris-Nord vers Lille, Valenciennes et Calais en particulier.
- **page 16** : la fermeture du guichet de la gare de Willebroek est déjà intervenue le 1er juillet 2015.
- **page 18** : Railtraxx : la 186 225 a été utilisée par Railtraxx d'avril 2012 au 6 mai 2013.
- **page 20** : les deux photos ont été réalisées par Michel de Esch.
- **page 43** : photo du bas : la 10.021 a été réformée à **Jemelle** le 14 septembre 1955.
- **page 62** : dans la légende de la photo du haut, il y a : "C'est fin 1995 que...", il faut : "C'est en **1985** que..."
- **page 63** : photo du haut, il y a : Elle sortit de l'Atelier Central de Salzinnes le 15 décembre 1995. Il faut : Elle sortit de l'Atelier Central de Salzinnes le **29 juin** 1995.
- **page 67** : photo du haut, il y a : Sa carrière s'acheva définitivement en octobre 1964. Il faut : Sa carrière s'acheva définitivement en octobre **1994**.

## 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, Christian AUQUIÈRE, Baudouin DIEU, Philippe DE GIETER, Pierre HERBIET, Serge MARTIN, Alain DEFECHEREUX, Eric VANHOECK, Walter PINET.

### Remerciements (par ordre alphabétique) :

Dominique ALLARD, ALSTOM, l'ASVi, Kristof AVONDS, Armand BEERLANDT, BOMBARDIER, Johnny BRAUNS, Julien CASIER, Lucien CLAES, Andy ENGELEN, Michel de ESCH, Freddy DELARBRE, Simon DERIDDER, Nicolas DISNEUR, Paolo FANELLI, Laurent GARY, Martin HÄFLIGER, Michel HANSENS, Thierry HEYLEN, Terence LABAR, Gilbert LAURENT, Georgy LEJEUNE, Bruno MALFAIT, Eric MEUNIER, Dirk MEYNTJENS, Daniel MOENS, Charles OCSINBERG, Geert PACKET, Gwenaëli PIÉRART, Jean-François POLET, Marc RIGUELLE, la SNCB, Philippe STERCK, Hugo SUYS, Daniel THIELEMANS, Michel THIRY, Dennis VANSUMMERE, Edwin WERNER, Wim WINDEY.

### 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 - BE-7000 MONS - Belgique  
☎ GSM : +32.(0)473/39.35.54 FAX : +32.(0)65/66.45.41  
✉ pfttsp@gmail.com Internet : www.pfttsp.be

Numéro de TVA : BE 435.339.562

### Abonnement 2016

Pour recevoir "EN LIGNES" 6 fois par an, il suffit de verser une cotisation annuelle de € 40 (étranger : € 46) selon les modalités de paiement reprises ci-dessous, en mentionnant "EN LIGNES 2016". 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 sur le compte bancaire BE57 0011 2017 8935 du PFT Mons;
- si vous habitez l'étranger, vous pouvez effectuer un virement bancaire international (BIC-code : GEBABEBB; IBAN-code BE57 0011 2017 8935) ou utiliser un mandat postal international;
  - si vous habitez en France, vous pouvez virer la somme sur le compte postal 1374917V026 du PFT (Lille);
  - si vous utilisez un bulletin de virement européen, indiquez vos nom et adresse dans la rubrique "communication" en plus de l'article commandé;
- dans tous les cas, vous pouvez payer par carte Visa ou Eurocard, en indiquant les nom et adresse de l'émetteur, le numéro et la validité de la carte et la somme en euros.

N'oubliez pas de mentionner les articles souhaités.

### 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 et exploitation

Les personnes désirant participer bénévolement aux activités du PFT peuvent nous joindre par téléphone ou par écrit.

Schaerbeek : Pierre Herbiet : ☎ +32.(0)473/39.35.54  
St-Ghislain : Thierry Maroil : ☎ +32.(0)489/05.39.66  
Ligne 128 : Alain Defechereux : ☎ +32.(0)477/98.91.23  
Modélisme et bourses : philipperousman@yahoo.fr

### Imprimerie

Imprimé en Belgique par Geers Offset nv, Oostakker.

Dépôt légal : à la parution

Le 5 mars 2005, les 2610 et 2332 affrontent l'hiver dans les courbes de Poix-Saint-Hubert, en tête du train de pétrole 48743 Feluy - Luxembourg.

# EN LIGNES 131 - FÉVRIER 2016

# sommaire



14

**Les trains-blocs sont commandés**



38

**Automotrices belges en Italie**



46

**Les wagons-étalons**



58

**Le tram chocolat**



2 PFT-Service - Éditorial

4 News PFT

4 Matériels

6 Renaissance de la 8051

8 Actualité belge

8 Locomotives - statistiques

10 La fin de la série 57

12 Actualité diverse

16 Ligne 15 : électrification d'Herentals - Mol

24 Sociétés privées

30 News touristique

32 Actualité étrangère

32 France : les Class 77

27 Suisse - Téléx

38 Automotrices belges en Italie - quoi de neuf?

46 Wagons-étalons de l'Etat Belge

53 Hier - aujourd'hui

54 Née en Belgique

58 Le tram chocolat

62 Il y a ...

64 Images du monde

66 La page des trams

### COUVERTURE ARRIÈRE

PHOTO 131-01 Le 23 novembre 2015, passage sur le pont de Duisburg-Hochfeld du train Oberhausen - Hermalle-sous-Huy assuré par 7785 et 7786. Ce pont de 189 m de longueur franchit le Rhin à hauteur de Rheinhausen, sur la ligne Duisburg - Krefeld. Les piliers de l'ancien pont détruit durant la guerre sont restés en place. Il fut construit en 1874 par le Rheinische Eisenbahn Gesellschaft. Le pont actuel a été mis en service en 1949. En médaillon : une gravure du premier pont datant de 1874. A l'avant-plan, on voit un train de voyageurs franchissant le Rhin sur un bac. Michel HANSENS.



## Retrotrain Saint-Ghislain

Le 17 décembre 2015, une grue manuelle sur plateau construite en 1870 par *Nicaise & Delcuve* à La Louvière et originaire de la gare de Tournai, est arrivée au *Retrotrain* de Saint-Ghislain. Son acheminement a été réalisé par camion depuis l'abri musée d'Haine-Saint-Pierre. Ce transfert a eu lieu dans le cadre de la répartition des pièces excédentaires de la collection de la SNCB entre les associations.

A noter que le PFT possède une seconde grue identique qui se trouve toujours devant l'ancienne remise de Braine-le-Comte, inaccessible et perdue au milieu des arbres qui ont envahi le site.

## Matériel

### Ct Knapsack

Les travaux de remise en ordre de marche de notre nouvelle locomotive à vapeur "Knapsack" ont débuté dans le courant du mois de novembre 2015 à l'atelier de Schaerbeek.

La première phase des travaux concerne le détubage de la chaudière. Au total, ce sont 220 tubes qui ont été retirés ! Bien qu'ils soient en excellent état, il nous faut les remplacer vu que le PFT ne possède pas de documents certifiant leur qualité, ce qui est indispensable pour obtenir l'homologation de la chaudière. De plus, le retrait des tubes a permis de constater l'état intérieur de la chaudière, qui s'est révélé excellent.

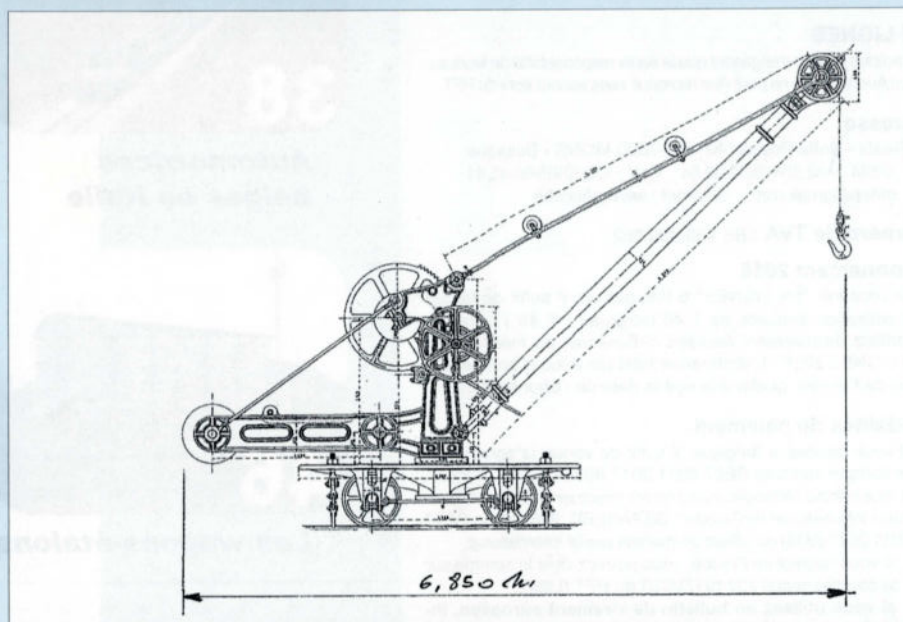
Avant d'entamer le retubage, l'intérieur de la chaudière a été entièrement débarrassé des incrustations de calcaire et boues durcies.

L'article concernant son histoire, programmé initialement pour ce numéro, est reporté au prochain *EN LIGNES*.

→ *Notre ami Geert à l'ouvrage dans la chaudière de la Knapsack. A l'aide d'un marteau pneumatique, il la débarrasse des incrustations de calcaire et boues. Cette vue nous permet de bien voir comment le foyer est fixé à la boîte à feu, à l'aide d'entretoises et de tirants. Vous voulez l'aider ou travailler sur le matériel à Schaerbeek? Contacter Pierre HERBIET au 0473/39.35.54, il y a du travail pour tout le monde, qualifié ou non. PFT, 19 décembre 2015.*



La grue sur plateau de 1870, après son arrivée à Saint-Ghislain, le 17 décembre 2015. PFT.



## Voitures K

Durant cet hiver, nos quatre voitures K subiront un entretien préventif de leur caisse et toiture, avec peinture partielle ou complète suivant les dégâts à la carrosserie.

## LE CHEMIN DE FER DU BOCQ

En attendant la reprise des circulations au printemps, l'équipe du Bocq travaille tout azimut sur la ligne : entretien courant de la voie entre Spontin et Dorinne, nettoyage et débroussaillage des abords de la ligne, entretien du matériel, peinture, etc. En janvier 2016 ont débuté les travaux en gare de Bauche pour y rétablir la voie et créer une voie de garage. Le travail ne manque donc pas et vous pouvez venir aider les équipes; pour cela, contactez Alain DEFECHEREUX au 0477/98.91.23.

→ *La Knapsack vue de face après son détubage. Schaerbeek, 19 décembre 2015. PFT.*

### PHOTO 131-02 ↓

*Sur le Bocq, la saison s'est terminée avec les traditionnels parcours organisés à la Saint-Nicolas. Arrivée du Grand Saint en gare de Dorinne-Durnal sur la 7341 le 29 novembre 2015. PFT.*



# Renaissance de la 8051



**PHOTO 131-03** La 8051 attend dans l'ancienne cours à marchandises de Schaarbeek le camion pour son transport vers Oostmalle le 2 novembre 2015. PFT.

Frans Bevers, propriétaire d'une importante entreprise de catering à Oostmalle, s'est offert le 3 novembre 2015 son second "jouet" grandeur réelle : la 8051. Frans est un grand amateur de trains miniatures Märklin. Au fil des ans, il a rassemblé la plus grande collection au monde d'articles produits par Märklin. Mais, tel un enfant, Frans rêve de posséder en grandeur réelle plusieurs engins produits en miniature par Märklin. Ainsi, il prit contact avec le PFT pour lui fournir

une locomotive à vapeur du type 26. Le PFT trouva la machine au Royaume-Uni, sous la forme de la Ty2-7173. Après son transfert en Belgique en mars 2011, la locomotive fut restaurée et maquillée en type 26 avec le numéro 26.102. Elle fut ensuite placée le 25 septembre 2013 en monument devant l'entreprise de Frans, située le long de la Lierslei à Oostmalle (voir *EN LIGNES 118* pages 4-5).

Très content de sa collaboration avec le

PFT, Frans commanda une locomotive Diesel de manoeuvre de la série 80. Il voulait cette fois que cette machine soit en état de marche. Le choix se porta sur la 8051, laquelle était encore en relativement bon état, mais avec un moteur Diesel à remplacer. L'équipe du PFT se mit immédiatement au travail fin 2013. Après plus de deux ans de travaux, la 8051 a été livrée à Frans le 3 novembre 2015. Avant son placement à côté de la 26.102, le PFT a dû allonger la voie de +/- 80 mètres.

Le 8 novembre 2015, les visiteurs de la grande brocante annuelle de jouets organisé par Frans dans son entreprise, ont pu admirer les deux engins en action ! En effet, la 8051 en état de marche poussait ou tirait la 26.102 sur les quelques dizaine de mètres de voie. De plus, la 26.102 a été équipée d'un bruiteur et d'un fumigène !

Ici ne s'arrête pas les rêves de Frans, puisque d'ores et déjà une troisième locomotive a été commandée au PFT, mais c'est ici encore une surprise que nous vous dévoilerons dans les prochains mois...



*Travaux de prolongation de la voie, patronnés par l'équipe du Bocq. PFT.*



**PHOTO 131-04** La 8051 sur la remorque routière attend le départ de Schaerbeek pour aller vers son nouveau domicile à Oostmalle. Afin de ne pas gêner la circulation routière, le transfert s'effectua de nuit. PFT, 2 novembre 2015.

Construite par La Brugeoise et Nivelles à Nivelles, la 8051 fut mise en service à la remise de Schaerbeek le 16 juillet 1963, avec le numéro 260.051 (8051 à partir du 1er janvier 1971). Elle oeuvra à Schaerbeek durant 40 ans, jusqu'à sa réforme intervenue le 2 février 2003. Le 27 février 2006, elle fut acquise par la société *Rails et Traction* à Raeren, qui la vendit ensuite au PFT en 2009.

**PHOTO 131-05** La 8051 tient désormais compagnie à la 26.102 à Oostmalle. Dirk MEYNTJENS, 9 novembre 2015.



## Locomotives

### série 13

● Les locomotives de la série 13 assurent depuis le changement d'horaire du 13 décembre les trains vers la France auparavant confiés aux 57. Elles remorquent les trains vers Somain ou Lille-Délivrance d'où OSR-France assure le relais terminal à l'aide de BB75000.

Voici les horaires de ces trains :

48846 ①-② : Muizen 03.43 - Lille-Délivr. 06.26  
 48855 ①-③ : Somain 15.43 - Muizen 18.47  
 48855 ② : Somain 15.43 - Antw.-Noord 19.06  
 49804 ①-③ : Aalst 11.30 - Somain 14.18  
 49807 ②-③ : Lille-Délivr. 23.36 - Aalst 01.25

### série 21

● Un lot de quatre locomotives de la série 21 a été mis en vente pour démolition. Il s'agit des 2106, 2116, 2117 et 2126. Comme pour la 2121, les équipements réutilisables sont démontés et stockés avant leur transfert vers le chantier de démolition. La 2121 sera la première locomotive démolie; elle a été acheminée au chantier de ferrailage Keyser à Courcelles le 15 décembre 2015.

### série 28 : jusqu'en Autriche !

● C'est une grande première : une TRAXX de la série 28 assure de bout en bout la traction du Treski (voir EN LIGNES 130 page 17) de Bruxelles-Midi à Landeck, suivi d'un parcours avec la rame vide jusqu'à Bludenz à travers l'Aarberg. Le premier train qui a quitté Bruxelles le 18 décembre 2015 a toute-



**PHOTO 131-06** Après avoir été dépouillée d'un bonne partie de ses appareils encore utiles, la 2121 a été amenée à Monceau le 12 novembre 2015, ultime étape avant son transfert vers le chantier de ferrailage Keyser à Courcelles. Dominique ALLARD, 14 novembre 2015.

fois eu un problème technique dans la gare frontière de Kufstein en Autriche : l'équipement ETCS de la 2807 était avarié, obligeant un changement de locomotive au pied levé. L'avarie a toutefois été réparée pour le parcours du retour.

### Class 66

● La PB04, louée par B-Logistics depuis le mois de mai 2015, a repris du service après de longs mois d'immobilisation à la suite d'une importante avarie au moteur Diesel. La machine est maintenant sous-louée à l'opérateur Heavy Haul Power (HHPI) qui l'utilise pour assurer la traction de ses trains en Allemagne.



La 2121 a son arrivée chez Keyser le 15 décembre 2015. Nicolas DISNEUR.

<b>MISE EN SERVICE</b>	741 : 02-10-2015 FSD	4135 : FHS → GCR 14-12-2015	7788 : 20/10/2015
2863 : 01-12-2015 FNND	762 : 02-10-2015 LK	4136 : FHS → GCR 14-12-2015	7790 : 20/10/2015
	764 : 02-10-2015 LK	4140 : FHS → GCR 14-12-2015	7813 : 19/11/2015
<b>RADIATIONS</b>	2106 : 18-11-2015 FKR	4141 : FHS → GCR 14-12-2015	7815 : 19/11/2015
601 : 12-08-2015 NK	2116 : 18-11-2015 FKR	4157 : FHS → GCR 14-12-2015	
603 : 12-08-2015 NK	2117 : 18-11-2015 FKR	4162 : FHS → GCR 14-12-2015	
605 : 25-09-2015 NK	2126 : 18-11-2015 FKR	4163 : FHS → GCR 14-12-2015	
607 : 15-09-2015 NK		4190 : FHS → GCR 14-12-2015	
608 : 12-08-2015 NK	<b>MUTATIONS</b>		<b>DÉMOLITIONS</b>
609 : 29-09-2015 NK	08106 : GCR → FKR 14-12-2015	<b>SORTIES DE RÉVISION</b>	5926 : 23-11-2015 FGH
611 : 15-09-2015 NK	08107 : GCR → FKR 14-12-2015	439 : 10-2005 MOD	7331 : 23-11-2015 FGH
612 : 12-08-2015 NK	08108 : GCR → FKR 14-12-2015	446 : -10-2015 RI	
613 : 15-09-2015 NK	08109 : GCR → FKR 14-12-2015	542 : -10-2015 RI	<b>ABRÉVIATIONS</b>
614 : 25-09-2015 NK	08536 : FKR → MKM 14-12-2015	558 : -10-2015 RI	CFL : Ch. de fer luxembourgeois
616 : 12-08-2015 NK	08537 : FKR → MKM 14-12-2015	934 : 10-2015 MOD	FGH : Saint-Ghislain
618 : 12-08-2015 NK	08538 : FKR → MKM 14-12-2015		FHS : Hasselt
620 : 15-09-2015 NK	08539 : FKR → MKM 14-12-2015	<b>MISES EN PARC</b>	FKR : Merelbeke
684 : 29-09-2015 FSD	08540 : FKR → MKM 14-12-2015	2862 : 29-10-2015	FNND : Antwerpen-Noord
695 : 29-09-2015 GCR	4101 : FHS → FKR 14-12-2015		FSD : Oostende
700 : 30-09-2015 FSD	4108 : FHS → FKR 14-12-2015	<b>SORTIES DE PARC</b>	GCR : Charleroi-Sud
701 : 02-10-2015 FSD	4118 : FHS → FKR 14-12-2015	7710 : 02/12/2015	LK : Kortrijk
	4132 : FHS → GCR 14-12-2015	7784 : 20/10/2015	MOD : modernisée
			RI : Révision Intermédiaire

# De nouvelles TRAXX pour B-Logistics

*SNCB-Logistics* a décidé de ne pas renouveler le contrat de leasing des 28 chez *Alpha Train*. La société a en effet signé en octobre 2015 un contrat de location d'une première série de 36 TRAXX auprès de *Railpool* pour une période de 10 ans, avec une option pour des machines supplémentaires si besoin est.

*B-Logistics* loue actuellement 40 TRAXX aptes à circuler en Belgique, Allemagne, Autriche et Pays-Bas (2804 à 2843) auxquelles s'ajoutent 5 machines autorisées pour la Belgique, l'Allemagne, l'Autriche et la France (2901 à 2905).

Contrairement au contrat des 28 et 29, il s'agit d'un contrat "full-service"; *Railpool* est donc responsable de l'entretien, de la fourniture des pièces détachées, des révisions ou encore du remplacement en cas d'indisponibilité d'une machine.

Par ailleurs, le choix de *SNCB-Logistics*



**Voici à quoi ressembleront probablement les TRAXX B-Logistics louées à Railpool. Les locomotives appartenant à Railpool sont reconnaissables à leur livrée grise soulignée par une grosse bande verticale dont la couleur varie (bleu, rouge, jaune).**

va aussi lui permettre de disposer de locomotives équipées d'autres systèmes de sécurité européen et d'ainsi développer l'offre de son réseau *Green Xpress* qui relie la Belgique à différents pays européens (voir *EN LIGNES* 128 page 26). Il sera donc possible à l'opérateur d'as-

surer sans changement de traction des trains vers la Suisse ou encore la Slovaquie par exemple.

La transition entre les machines *Alpha Train* et *Railpool* devrait débuter à la fin de l'année 2016 et se poursuivre jusqu'en 2021.

## et une série 17 pour B-Technics?

*SNCB-Technics* loue actuellement 13 TRAXX (2806, 2809, 2812, 2813, 2815, 2821, 2832, 2833 en sous-location à *SNCB-Logistics*, 2802 et 2803 à *Alpha Train*, 2844 à *Macquarie Rail*, et 2861 et 2863 à *Railpool*). Ces locations coûtent très cher à *SNCB-Technics*, si bien que cette dernière envisage d'acquérir de nouvelles locomotives. Il s'agirait de *Vectron* de *Siemens* (l'évolution des sé-

ries 18 et 19), aptes à 200 km/h. En cas de commande, elles formeraient la série 17.

D'un autre côté, les NS souhaiteraient assurer la traction des trains *Benelux* à l'aide de leurs nouvelles TRAXX de la série 186, dont 36 ont été commandées, raison pour laquelle les conducteurs d'Antwerpen-Centraal ont subi un écolage à Antwerpen-Schijnpoort (voir p. 13).

En attendant, la location de la 2862 a cessé, remplacée par la 186 424 de *Railpool*, laquelle a été renumérotée 2963 au milieu du mois de décembre 2015. La 186 181 (ex. 2862) a été relouée par la société néerlandaise *HSL Logistik*.

Précisons encore que la 2833 n'est plus sous louée à *Railtraxx* mais est de nouveau utilisée par *SNCB-Technics*. En échange, *Railtraxx* utilise l'ex. 2801.

**PHOTO 131-07** Le 8 novembre, la 186 424 assure l'IC 9232 Amsterdam CS - Bruxelles-Midi, photographié à son arrivée en gare de Berchem-Antwerpen. Elle est numérotée 2863 depuis le milieu du mois de décembre 2015. *Thierry HEYLEN.*



# Fin de location de la série 57



**PHOTO 131-08** Le 25 juillet 2012, la 5702 passe en gare de Ham, sur la ligne Tergnier - Longueau, avec le train Aalst - Nesle. Philippe DE GIETER.

SNCB-Logistics a décidé de mettre un terme au contrat de location des cinq locomotives Diesel du type G2000-3 de la série 57 encore en service. Les trains auparavant assurés par les 57 sont repris depuis le 13 décembre 2015 par des locomotives de la série 13 jusqu'en France où OSR-France assure le relais terminal à l'aide de ses BB75000 en leasing chez Akiem.

La série 57 a été mise en service par la SNCB en 2008 (voir *EN LIGNES* 89 page 16) avec la location auprès d'Angel Train (ATC) de cinq machines numérotées 5701 à 5705. Les deux premiers exemplaires étaient arrivés à Antwerpen-Noord au mois de juin (5701 et 5705), rapidement rejoints par trois nouvelles machines au mois d'août (5702 à 5704).

Elles avaient été officiellement incorporées dans les roulements via le graphique GP lors du changement d'horaire de décembre 2008 et engagées sur diverses relations vers la France.

En 2011, deux nouvelles locomotives sont louées auprès d'Euro Cargo Rail (ECR) afin de permettre le développement dans le Nord de l'hexagone de la filiale OSR-France.

La série comptera un maximum de huit machines avec la location en 2012 de la 5708, rapidement remplacée par la 5709 à la suite d'importants problèmes techniques.

La même année, OSR-France décide finalement de ne plus utiliser les 57 au profit de BB75000 louées auprès d'Akiem. Les 5706, 5707 et 5709 sont donc restituées à ECR à la fin de l'année 2012.

La 5704, victime elle aussi de problèmes, sera rendue à Alpha Train en juin 2013 et remplacée par la 5709 jusqu'en février 2014, période à partir de laquelle est finalement louée la 5710. Les problèmes récurrents de fiabilité touchant cette série auront donc eu raison de son utilisation au sein de la SNCB, qui s'ajoute à la longue liste des utilisateurs déçus par ces machines.

Ci-dessous vous trouverez un récapitulatif des différentes ma-

chines utilisées par la SNCB, avec leur numéro de construction, leur immatriculation NEV ainsi que leur date de mise en service et de retrait chez B-Logistics.

<b>5701</b>	Vossloh 500 1757 - NEV : 92 87 0002019-3 FNND 01-08-2008
<b>5702</b>	Vossloh 500 1603 - NEV : 92 87 0002011-0 FNND 27-11-2008
<b>5703</b>	Vossloh 500 1617 - NEV : 92 87 0002012-8 FNND 24-11-2008
<b>5704</b>	Vossloh 500 1618 - NEV : 92 87 0002013-6 FNND 24-11-2008 - ATC 17-06-2013
<b>5705</b>	Vossloh 500 1758 - NEV : 92 87 0002020-1 FNND 11-12-2008
<b>5706</b>	Vossloh 500 1637 - NEV : 92 87 0002006-0 FNND 06-01-2011 - ECR 27-11-2012
<b>5707</b>	Vossloh 500 1669 - NEV : 92 87 0002009-4 FNND 06-01-2011 - ECR 04-12-2012
<b>5708</b>	Vossloh 500 1670 - NEV : 92 87 0002010-2 FNND 01-04-2012 - ECR 22-06-2011
<b>5709</b>	Vossloh 500 1640 - NEV : 92 87 0002007-8 FNND 18-06-2012 - ECR 29-10-2012 FNND 20-06-2013 - ECR 05-02-2014
<b>5710</b>	Vossloh 500 1756 - NEV : 92 87 0002015-1 FNND 27-01-2014

### série 77

● La SNCB propose à la vente via les milieux spécialisés un lot de 10 locomotives de la série 77 considérées comme inutilisées. La nouvelle société belge *East-West Logistics* (voir page 26) est en négociation pour louer (avec option d'achat) les 7791, 7792 et 7793 (machines ne pouvant circuler qu'en Belgique) et prendre en leasing les 7784, 7788, 7789 et 7790 aptes à circuler aux Pays-Bas et en Allemagne. Par ailleurs, *SNCB-Logistics* envisagerait de se séparer de toutes ses 77178. Affaire à suivre...

## Autorails - TGV

### série 41

● L'électrification de la ligne 15 entre Herentals et Mol a réduit le besoin en autorails série 41 dans cette région, permettant la mutation de plusieurs rames vers Charleroi et Merelbeke. Les 41 ont ainsi remplacé les automotrices *Desiro* sur des trains omnibus et P au départ de Charleroi-Sud vers Erquennes et Luttre. Ils ont aussi fait leur apparition sur les trains P circulant entre Jemeppe-sur-Sambre et Gembloux via la ligne 144 (P 7690/7691, P 7692/7693, P 8690/8691 et P 8692/8693).

**PHOTO 131-10** *Nous avons connu jusqu'à présent un hiver exceptionnellement doux. Pourtant, lors d'une des rares journées où un gel très modéré fut constaté - le 23 novembre 2015 - la marche de la rame ICE 4604 fut perturbée par la présence de givre sur la caténaire sur la L2. Restée bloquée, elle a été évacuée par la 1841, ici photographiée lors de son arrivée à Leuven.* Simon DE RIDDER.



**PHOTO 131-09** *Le 29 octobre 2015, la 5514 a effectué son parcours d'essai après révision générale. Passage devant les vestiges de l'ancienne halte du château d'Ardenne, en direction de Beauraing.* Georgy LEJEUNE.

D'un côté donc, la SNCB électrifie une ligne (L15 Herentals - Mol - voir pages 16-17) et l'exploite à l'aide d'automotrices *Desiro* (pour les voyageurs, cela ne change pas grand chose au niveau du confort par rapport aux autorails de la série 41, ni au temps de parcours resté inchangé) et, d'un autre côté, elle exploite des relations auparavant électriques en

traction Diesel... Allez comprendre !

### Eurostar E320

● Depuis le 20 novembre 2015, les nouvelles rames *Eurostar E320* (*Velaro* de *Siemens*) sont engagées en trafic commercial entre Paris et London. Quatre rames sont disponibles pour le service depuis le 13 décembre 2015.



## Essais ETCS sur l'Athus-Meuse avec des 18

→ Le 15 décembre 2015, les 1861 et 1877 encadrant trois voitures du type I6 ont procédé à des essais ETCS sous 25 kV sur l'axe "Athus-Meuse". Passage à Paliseul.

Lucien CLAES.

## Une voiture panoramique suisse à Bruxelles

Le 19 décembre 2015, une voiture panoramique a été incorporée dans la rame de l'IC 90 Basel - Bruxelles-Midi, avec retour le lendemain dans l'IC 97 "Iris" Bruxelles-Midi - Basel. Ce n'est pas la première fois qu'une voiture de ce type circule en Belgique.

Le succès des voitures panoramiques à voie métrique avait convaincu les CFF d'acquiescer en 1991 une série de 12 voitures panoramiques de 1<sup>e</sup> classe pour leurs liaisons EuroCity. Longues de 26,40 m et pouvant rouler à 200 km/h, ces voitures climatisées disposent d'une salle surélevée de 54 places équipée de baies vitrées sur une longueur de 19 m et une hauteur de 1.60 m. Elles sont utilisées sur les Interregio Zürich / Basel SBB - Luzern - Locarno et dans les EC 163 / EC 164 Zürich - Graz.

**PHOTO 131-11** → Le 19 décembre 2015, arrivée à Bruxelles-Midi de l'IC 90. Gwenaël PIÉART.

**PHOTO 131-12** ↓ Le 23 avril 1992, une voiture panoramique était intégrée dans l'Int 296 "Edelweiss" Basel - Bruxelles-Midi pour être présentée à Eurailspeed '92 à Schaerbeek. La voici à son arrivée à Bruxelles-Midi. Armand BEERLANDT.



### Surpris en Belgique

← **PHOTO 131-13** Le 14 décembre 2015, après une période d'écolage pour les conducteurs d'Antwerpen-Centraal, deux TRAXX des NS, les 186 002 et 186 005, ont été remorquées par la 2842 entre Antwerpen-Schijnpoort et Antwerpen-Noord. Passage à Antwerpen-Luchtbal. Armand BEERLANDT.

**PHOTO 131-14** ↓ Le 20 septembre 2015, la PRIMA II 47502 a transité par la gare de Mouscron en route vers l'usine Alstom de Raismes près de Valenciennes. Bruno MALFAIT.



### Un train militaire

↓ **PHOTO 131-15**

Plusieurs trains militaires ont circulé durant l'automne dernier au départ du camp Roi Albert de Marche-en-Famenne.

Le 16 octobre 2015, les 7855 et 7842 remorquent un train vide en direction de Marche. Derrière la locomotive se trouve une voiture-couchettes pour le personnel qui accompagnera le train.

Passage en gare d'Esneux.

Philippe STERCK.



# Les trains-blocs sont commandés

Après plusieurs mois de retard, conséquence d'une plainte déposée par Siemens (voir EN LIGNES 126 page 25), la SNCB a finalement commandé le 18 décembre 2015 les nouveaux "trains-blocs" au consortium Alstom - Bombardier, de quoi assurer la survie de l'usine Bombardier de Brugge.

Pour rappel, le 23 décembre 2013, la SNCB avait lancé un appel d'offres pour la fourniture de "trains-blocs".

C'est lors d'une conférence de presse organisée le 18 décembre 2015 que le patron de la SNCB, Jo Cornu, la ministre de la Mobilité Jacqueline Galant, et les représentants des deux entreprises ont annoncé une première commande ferme concernant la fourniture de 445 voitures, pour un montant estimé à € 1,3 milliard d'euros. La part directe de Bombardier s'établit à environ 787 millions d'euros et celle d'Alstom à environ 471 millions. Les livraisons pour cette première commande sont prévues entre septembre 2018 et 2021. Le cadre du contrat inclut une option pour 917 voitures additionnelles, soit au total 1362 voitures. Les futures commandes dépendront de l'évolution du trafic voyageurs, a précisé Jo Cornu. Des clauses rigoureuses ont par ailleurs été intégrées au contrat pour la fiabilité, les délais de livraison et les frais d'entretien du matériel.

Les trains-blocs seront formés d'une automotrice à une seule caisse à deux ni-



veaux pourvue d'un seul poste de conduite, qui remorquera un certain nombre de voitures. Ces voitures formeront le type M7. Cette première commande concerne 90 voitures-motrices Bmx, 65 voitures multifonctionnelles BDx avec poste de conduite, et 290 voitures B et AB.

Le site de Bombardier à Brugge fournira les 65 voitures multifonctionnelles et les 290 voitures, alors qu'Alstom construira les 90 voitures motorisées dans son usine de Valenciennes avec le support du Centre d'excellence électrique et signalisation basé à Charleroi. Alstom développera et produira également le système ETCS de niveau 2 afin d'équiper

la totalité de la flotte. Le consortium va aussi assurer un support technique pour la maintenance des véhicules.

Les trains-blocs circuleront sur toutes les voies principales, ainsi que sur les liaisons transfrontalières avec les Pays-Bas et le Luxembourg, y compris certaines lignes à grande vitesse où elles pourront atteindre 200 km/h. Le concept des voitures M7 est fondé sur celui des voitures à double niveau M6, mais avec plus de confort. Elles seront en outre compatibles avec les M6. Le réaménagement de l'intérieur des voitures de première et de seconde classe a été approuvé par le client après avoir consulté plus de 200 représentants de différents groupes d'utilisateurs.





Le nouvel intérieur et le système d'information aux passagers augmenteront le niveau de confort des usagers. Les voitures motrices multifonctionnelles seront accessibles aux personnes en fauteuil roulant et disposeront d'un espace de rangement pour les vélos.

Le concept des voitures M7 permettra une exploitation très souple. Elles pourront être exploitées en tant que rames automotrices électriques (voiture motrice tractant plusieurs voitures) ou être tirées par des locomotives sans la présence de la voiture motrice. En outre, elles pourront circuler accouplées avec des voitures du type M6. Un système de diagnostic préventif améliorera les activités de maintenance préventive et réduira les coûts du cycle de vie.



Cette commande s'inscrit dans le besoin qu'a la SNCB de disposer de 190.000 places supplémentaires en 2030, dont 105.000 d'ici 2023, en conséquence de la mise hors service de son matériel vieillissant et incompatible avec l'ETCS et du besoin en places assises supplémentaires. Le choix des trains à double étage, qui peuvent rouler à 200 km/h, est lui justifié par la capacité limitée de la jonction très chargée entre les gares bruxelloises du Nord et du Midi.

Ces nouveaux trains permettront la réforme des très inconfortables voitures du type M4, ainsi que de toutes les automotrices à l'exception des *Desiro* et des types 96 (441 à 490 et 501 à 570).

Rendez-vous est pris fin 2018 pour les premières livraisons.



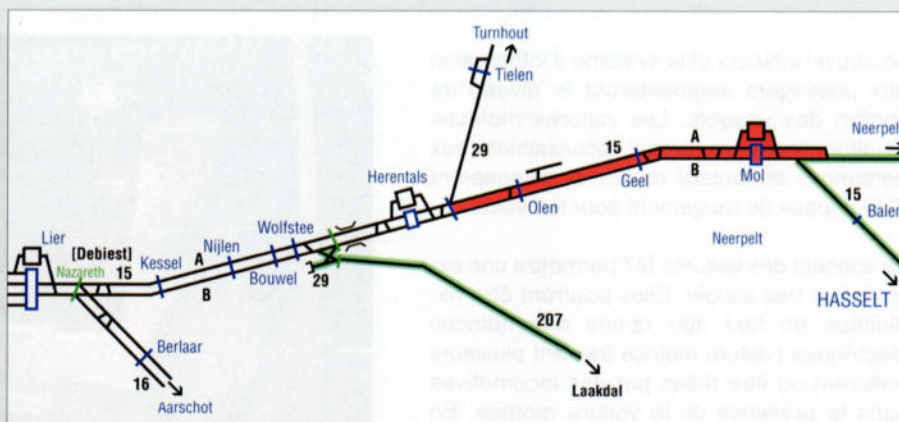
# L15 : Herentals - Mol électrifiée

Depuis le changement d'horaire du 13 décembre 2015, la section Herentals - Mol de la ligne 15 (Antwerpen - Mol - Hasselt), est exploitée partiellement en traction électrique.

Pour rappel, la ligne 15 a été électrifiée le 1er avril 1981 entre la bifurcation d'Aubry (Mortsel, à la sortie d'Antwerpen) et Lier, et le 26 mai 1981 entre Lier et Herentals.

C'est au printemps 2012 qu'*Infrabel* avait entamé les travaux d'électrification de cette section de 21 km. L'investissement total s'élève à environ 24 millions d'euros. Ce montant comprend les travaux à la caténaire et la construction d'une sous-station de traction à Mol. Ce sont sans aucun doute les plus importants travaux d'infrastructure de ces dernières années pour les voyageurs de Campine et du nord du Limbourg; ils offriront plus de possibilités et de confort pour les voyageurs.

L'inauguration officielle de la traction électrique a eu lieu le 9 décembre 2015



en présence de Luc Lallemand (CEO *Infrabel*), Jo Cornu (CEO SNCB), Jan Peeters (bourgmestre d'Herentals) et Paul Rotthier (bourgmestre de Mol).

Depuis le lundi 14 décembre 2015, seuls les trains de la relation L Mol ↔ Antwerpen-Centraal circulant chaque heure sont assurés en traction électrique à l'aide d'automotrices *Desiro*. Les temps de parcours sont réduits de 3 minutes. De plus, deux relations P Mol ↔ Bruxelles

ont été créées et assurées en traction électrique. Les voyageurs de Mol, Geel et Olen disposent donc désormais de relations directes vers la capitale.

Il s'agit des trains suivants :

- P7208 Mol 06.22 - Bruxelles-Midi 07.59;
- P7209 Mol 07.22 - Bruxelles-Midi 08.59;
- P8209 Bruxelles-Midi 17.01 - Mol 18.37.

Il n'y a pas de service électrique le week-end.

**PHOTO 131-16** Le 2 décembre 2015, pour la première fois de jour, deux automotrices *Desiro* - les 08505 et 08143 - ont circulé jusqu'à Mol. Les jours suivants, elles ont été utilisées pour la formation du personnel de conduite. Johny BRAUNS.





**PHOTO 131-17** L'inauguration officielle de la mise en service de la traction électrique fut organisée le 9 décembre 2015 entre Antwerpen-Centraal et Mol, à l'aide de l'automotrice Desiro 08518. Arrêt en gare de Geel, dont les installations ont été rénovées.

**PHOTO 131-18** Le même jour, la 08512 attend en gare de Mol le retour vers Antwerpen. A droite, le 4180 va assurer le train L 2983 à destination d'Antwerpen-Centraal. Photos Johny BRAUNS.



## La SNCB ouvre deux nouveaux points d'arrêt

Au changement d'horaire appliqué le 13 décembre 2015, la SNCB a ouvert deux nouveaux points d'arrêt dans la région bruxelloise, dans le cadre de l'élargissement de l'offre suburbaine autour de Bruxelles. La SNCB les a officiellement inaugurés le lundi 14 décembre en présence de la Ministre fédérale de la Mobilité Jacqueline Galant, du Ministre bruxellois de la Mobilité Pascal Smet, du Bourgmestre d'Ixelles Willy Decourty et du Bourgmestre d'Etterbeek Vincent De Wolf.



### Tour et Taxis / Thurn en Taxis

Le premier point d'arrêt est situé sur la ceinture Ouest de Bruxelles (ligne 28 Schaerbeek - Bruxelles-Midi) et est dénommé *Tour et Taxis*. En fait, il s'agit de la réhabilitation de l'ancienne halte de Pannenhuis.

L'histoire de ce point d'arrêt est longue. L'*Etat Belge* ouvrit une gare à *Pannenhuis* (ancienne orthographe) le 1er mai 1883. Son nom fait référence à la *Pannenhuisstraat* dans la commune frontalière de Jette. Cette gare fut par la suite renommée *Bruxelles (Nord-Ouest) - Brussel (Noord-West)*, puis *Bruxelles / Brussel (Pannenhuis)* à partir du 4 mai 1942.

Le trafic voyageurs a toujours été très faible, desservi le plus souvent par quelques trains d'heure de pointe. Il fut supprimé une première fois le 21 mai 1977 puis rouvert le 1er juin 1980. Le plan de restructuration IC-IR appliqué le 2 juin 1984 mit fin à sa desserte.

Le point d'arrêt, établi parallèlement à la station de métro "Pannenhuis", est desservi par la relation S10 Aalst - Bruxelles-Nord - Bruxelles-Midi - L28 - Jette - Dendermonde, circulant chaque heure tous les jours de la semaine. La gare se trouve à distance de marche de l'ancienne gare de marchandises de *Tour et Taxis* qui, aujourd'hui, est devenue un lieu d'événements et où se trouvent des immeubles de bureaux avec, notamment, les bâtiments de *Bruxelles Environnement* et le futur siège de l'administration flamande.



Le point d'arrêt de Pannenhuis n'aura été rouvert qu'un an, du 29 mai 1983 au 1er juin 1984. Le 11 mars 1983, la 2304 passe à vide en direction de Schaerbeek. A gauche, après le pont se trouve la station du métro portant le même nom. *Thierry HEYLEN.*



Le nouveau point d'arrêt *Tour et Taxis* est desservi par la relation suburbaine S10. *Jean-Luc VANDERHAEGEN, 17 décembre 2015.*





## Gerموir / Mouterij

Le nouveau point d'arrêt *Gerموir* se situe sur la ligne 161A (Meiser - tunnel Josaphat-Schuman - Bruxelles-Luxembourg - Etterbeek), entre les gares de Bruxelles-Luxembourg et Etterbeek, à la limite des communes d'Ixelles et Etterbeek. Gerموir a été spécialement conçu pour l'élargissement de l'offre ferroviaire suburbaine.

Cette halte se trouve à peine à 500 mètres de la place Flagey, idéalement positionnée pour les visiteurs du quartier de la Chasse et de l'hôpital d'Ixelles. De plus, les voyageurs disposent à l'arrêt Gerموir d'une bonne correspondance avec les autres moyens de transport (tram 81 et bus 95).

Gerموir est desservi par deux relations :

- S5 (Geraardsbergen - Halle - L26 - Bruxelles-Luxembourg - tunnel Schuman-Josaphat - Mechelen). La S5 est née de la fusion des relations L Geraardsbergen - Halle - Bruxelles-Luxembourg et L Bruxelles-Luxembourg - Delta - Vilvorde - Mechelen. La S5 ne dessert donc plus les haltes de Delta et Mérode.
- S9, qui est formée de 8 trains circulant aux heures de pointe : le matin, les P7351 et P7352 Landen - Leuven - tunnel Josaphat - Schuman - Bruxelles-Luxembourg - Schaerbeek - Braine-l'Alleud. Le soir, les P8351 et P8352 Braine-l'Alleud - Landen.

Le matin, les P7790 et P7791 Braine-l'Alleud - Bruxelles-Luxembourg - tunnel Schuman-Josaphat - Leuven. Le



Le nouveau point d'arrêt Gerموir, sur la ligne 161A entre les gares de Bruxelles-Luxembourg et Etterbeek.

**PHOTO 131-19** ↑ Arrivée d'un S5 en provenance de Bruxelles-Luxembourg.

**PHOTO 131-20** ↓ En sens inverse, arrivée d'un S5 en provenance de Mechelen.  
Jean-Luc VANDERHAEGEN, 17 décembre 2015.



soir, les retours P8790 et P8791 Leuven - Braine-l'Alleud.

Toutefois, en attendant la mise en service du tunnel Schuman - Josaphat, reportée

au 9 avril 2016 (voir page suivante), ces deux relations sont limitées à Bruxelles-Luxembourg. Les S5 et S9 ne circulent pas le week-end.

## Panneaux d'affichage

Une autre nouveauté intervenue avec le changement d'horaire du 13 décembre 2015 est la nouvelle configuration des panneaux d'affichage des trains dans toutes les gares et points d'arrêt qui en sont pourvus sur le réseau. Désormais, les relations suburbaines du réseau RER de Bruxelles sont indiquées par S suivi du numéro de la relation. Il en va de même pour les IC. Les trains en retard sont maintenant annoncés avec l'heure d'arrivée réelle présumée.

10 51 Vertrek		10:57 IC 29		11:12 IC 14	
10:50	IC 19	11:00	So 18	11:12	IC 17
Mechelen Antwerpen-C		Brussel Leuven		Aat Doornik	
10:51	IC 18	11:03	IC 11	11:13	IC 21
Gent-St-P Blankenberge		Namen Luik-Paleis		Nijvel Charleroi-Zuid	
10:51	17	11:03	So 19	11:13	9328 58
Brussel Bru-Luchthaven		Mechelen Antwerpen-C		Paris-Nord	
10:53	So 21	11:03	So 17	11:14	9
G'bergen Denderleeuw		Halle s-Gravenbrakel		Bru-Luchthaven Landen	
10:53	IC 9	11:06	So 8	11:18	IC 13
s-Gravenbrakel Bergen		Thurn Taxis Dendermonde		Aalst Gent-St-P	
10:56	9125 1	11:06	IC 15		
London-St-P		Gent-St-P Oostende			
10:56	IC 12	11:10	So 16		
Luik-Guill Eupen		Brussel Schaarbeek			
10:57	So 7	11:11	14		
Brussel-Noord Aalst		Brussel Bru-Luchthaven			

! Door een Europese top zal het station van Brussel-Schuman niet toegankelijk zijn voor de reizigers vanaf donderdag 17/12/2015 13u tot en met vrijdag 18/12/2015 24u.

## Feu vert pour la liaison Schuman - Josaphat

Le 9 avril 2016, *Infrabel* va mettre en service la nouvelle liaison en tunnel Schuman - Josaphat. Elle aurait en principe dû démarrer le 13 décembre 2015, mais en raison de la menace terroriste passée au niveau 4 dans la capitale, l'exercice obligatoire pour les services de secours n'a pu se faire, obligeant *Infrabel* à postposer son ouverture.

Petit retour en arrière.

Lors de la construction du tunnel routier sous l'avenue de Cortenberg, les ingénieurs de l'époque avaient déjà pris en considération la possibilité de construire un tunnel ferroviaire. Après des années de discussion, *Infrabel* a entamé durant l'été 2008 la construction du nouveau tunnel. Simultanément débutèrent les gros travaux d'aménagement, d'agrandissement et de rénovation de la gare de Bruxelles-Schuman.

La nouvelle ligne a reçu le numéro 161A. Venant de Bruxelles-Luxembourg, les deux voies de la ligne 161A bifurquent vers la droite. Dès l'entrée du tunnel, elles croisent la ligne de métro dans un espace qui a été entièrement ouvert sous la rue de la Loi, offrant une vue spectaculaire (voir photo du bas). La ligne passe ensuite sous un immeuble de bureaux et suit l'avenue de Cortenberg jusqu'à la place de Jamblinne de Meux. Ici, la ligne bifurque vers l'avenue Plasky pour se raccorder à la ligne 26 à hauteur de la place Plasky, dans le tunnel du Cinquantenaire. Les travaux concernèrent également une mise à niveau de la ligne 26 entre la nouvelle bifurcation et la sortie du tunnel du Cinquantenaire côté Meiser.

Les parois du tunnel Schuman - Josaphat ont été entièrement creusées à la main.



**L6** 16 octobre 2015, la 1871 a eu l'honneur d'assurer le premier parcours électrique à travers le tunnel Schuman - Josaphat. La photo illustre certains aspects techniques de sécurité, comme les larges pistes de service, l'éclairage, la surveillance vidéo, la conduite d'eau incendie, la communication GSM-R, etc. Geert PACKET.

A l'endroit où la ligne 161A rejoint la ligne 26, un nouveau tunnel a en fait été construit. Ensuite, durant une semaine, un entrepreneur spécialisé a démolé la portion du tunnel du Cinquantenaire pour mettre à jour le nouveau tunnel.

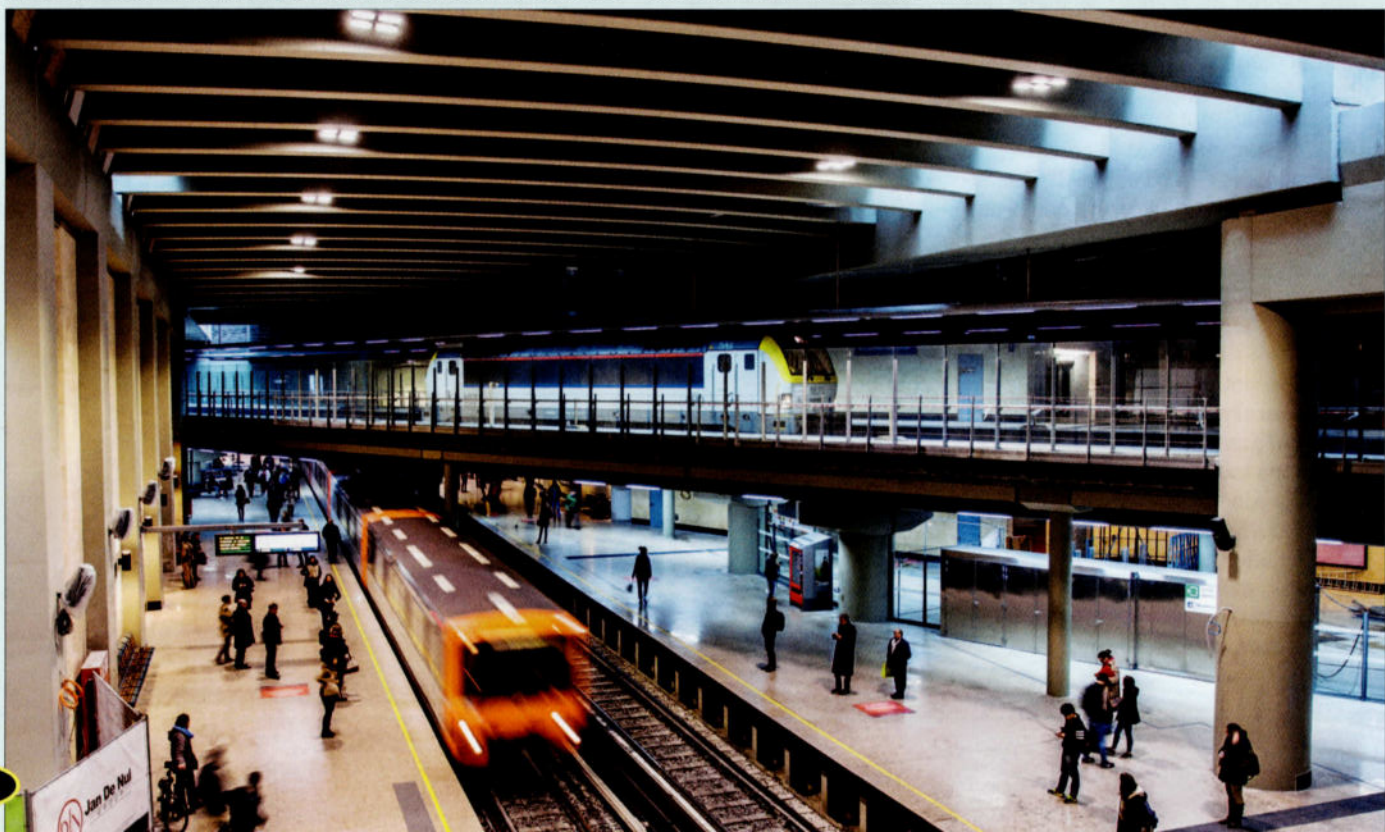
Afin de minimiser autant que possible les inconvénients pour les résidents locaux, l'entrepreneur a évacué la plus grande partie des terres par l'intermédiaire de la ligne 26. Les résidents seront peu perturbés par le passage des trains puisque le revêtement du tunnel a été construit de manière à réduire pratiquement à zéro les bruits et

les vibrations.

Un des aspects les plus importants dans la conception du tunnel est la sécurité. En plus des entrées de la gare, cinq sorties de secours sont prévues en cas d'accident, de manière à pouvoir quitter rapidement le tunnel. Un système moderne de surveillance et de sécurité équipe le tunnel, ainsi qu'un système d'extraction de fumée.

La nouvelle liaison ferroviaire se traduira par un gain de temps de 19 minutes pour les voyageurs se rendant depuis le quartier européen vers l'aéroport de Bruxelles-National.

**Pendant un bref arrêt, une rame du métro croise la 1871 à hauteur des nouveaux quais de la ligne 161A. Au sommet, des ouvertures en verre amènent la lumière du jour jusque dans le métro.** Geert PACKET, 16 octobre 2015.



## Rénovation de la gare de Vilvoorde

La gare de Vilvoorde est actuellement en cours de rénovation. Celle-ci se déroule par étapes et comprend :

- la construction d'un nouveau couloir sous-voies plus large et doté d'un espace pour l'installation d'ascenseurs et d'escaliers roulants destinés aux voyageurs à mobilité réduite (ouverture en 2019);
- la rénovation du couloir sous-voies existant par de nouveaux revêtements de sol et muraux, et de nouveaux escaliers;
- le réaménagement complet des quais;
- la construction de nouvelles marquises plus longues tout en conservant les caractéristiques des superbes cages d'escaliers d'origine;
- la construction d'abris supplémentaires sur les quais;
- de nouveaux dépôts couverts pour vélos de part et d'autre du bâtiment de gare.

L'investissement s'élève à quelque 20 millions d'euros et la fin des travaux est programmée pour fin 2020.



Voilà à quoi ressembleront les quais de Vilvoorde après rénovation. Remarquons que les superbes cages d'escaliers vitrées seront enfin mises en valeur.



Les travaux de simplification généralisés du réseau opérés depuis plusieurs années par Infrabel se poursuivent. Voici ce qu'il reste des installations de la gare de Renaix : deux voies à quai en impasse et un seul aiguillage... Kristof AVONDS.



## Enfin un train au terminal Railport de Lanaken !

Cela faisait très longtemps qu'un train n'avait plus circulé jusqu'au Railport de Lanaken (voir à ce sujet le EN LIGNES 122 page 25). Le 26 octobre 2015, Captrain a amené une rame de 23 wagons tchèques du type Tams. Ce train, à destination de la Roumanie, a été chargé de sable argenté le 27 octobre et a quitté Lanaken le 28 octobre. Chaque wagon avait un chargement de 56 à 60 tonnes de sable. Un train identique à destination de la Roumanie avait circulé le 10 juin 2011. Afin d'éviter les pertes, le plancher des wagons fut pourvu d'un film plastique et les portes isolées à l'aide de polyuréthane.

Dennis VANSUMMEREN.



### Des pelliculages sur nos trains

Si les livrées publicitaires sont très courantes sur les trains d'autres compagnies ou réseaux européens, notamment en Allemagne, chez nous en Belgique, ce type de support est toujours inexistant à quelques très rares exceptions. En fait, il semblerait que la Loi belge interdit à la SNCB d'utiliser les trains comme support. Fin 2015, la SNCB et Infrabel ont lancé une nouvelle campagne de recrutement avec cette fois des marquages sur des voitures et locomotives. Il ne s'agit certes pas d'une publicité commerciale, mais le fait est assez rare que pour en parler.

Ceci concerne plusieurs voitures à deux niveaux du type M6 et plusieurs locomotives de la série 18 (1812, 1814, 1831, 1846, 1881), principalement engagées sur l'axe Eupen - Bruxelles - Oostende.



↑↓ Les marquages apposés sur des voitures à deux niveaux du type M6 concernent le recrutement de nouveaux agents. Brugge, 2 décembre 2015. Daniel MOENS.



PHOTO 131-21 Le 8 décembre 2015, la 1846 stationne à Hasselt. Julien CASIER.





**PHOTO 131-22** Le 4 décembre 2015, passage sans arrêt à Mechelen-Nekkerspoel de l'IC 4536 Antwerpen-Centraal - Charleroi-Sud, remorqué par la 1831 pelliculée. *Thierry HEYLEN.*

### **SNCB-Logistics aussi**

Depuis 2014, les TRAXX de la série 28 sont équipées d'un compteur électrique. Sur base de ce dernier, les conducteurs *SNCB-Logistics* du dépôt de Monceau ont pris l'initiative en janvier 2015 de tenter de diminuer la consommation énergétique en appliquant une conduite différente. Et cela marche puisque, en deux mois, une économie d'énergie de l'ordre de 20% a été constatée ! Ce projet pilote, appelé "E-drivers 2015", a été réalisé exclusivement sur le trafic de pierre calcaire en provenance de la carrière Les Petons à Yves Gomezée, entre Monceau et Aachen West. Sur base des premiers résultats, la conduite a encore été améliorée, de sorte que l'économie atteint même 30% ! Ayant pris conscience du potentiel écologique et économique, la direction de *SNCB-Logistics* a décidé de soutenir activement ce travail et de favoriser la transmission de ces techniques dans un premier temps aux dépôts d'Antwerpen-Noord et d'Aachen-West. Mais à terme, c'est l'ensemble de la traction de *SNCB-Logistics* qui en profitera. Pour marquer cet effort écologique, les 2841 et 2843 ont reçu à l'atelier d'Antwerpen-Noord un pelliculage de circonstance avec les mentions " e-drivers - B Logistics - Monceau - 30% less energy ! " Bravo aux initiateurs de ce projet.

**Le 7 décembre 2015, la 2843 assurait le train 47552 Gelsenkirchen - Zeebrugge-Pelikaan transportant des automobiles Suzuki-Vitara, ici en passage à Londerzeel-Moorhoek.** *Lucien CLAES.*



## La gare de Forest-Midi enfin classée

*Après plusieurs années de procédures, le Gouvernement de la région bruxelloise a finalement approuvé le 24 septembre 2015 le classement de la gare Forest-Midi.*

Cette gare fut construite en 1862. Elle fut dessinée par Auguste Payen, qui n'est autre que l'architecte qui avait dessiné la première gare de Bruxelles-Midi.

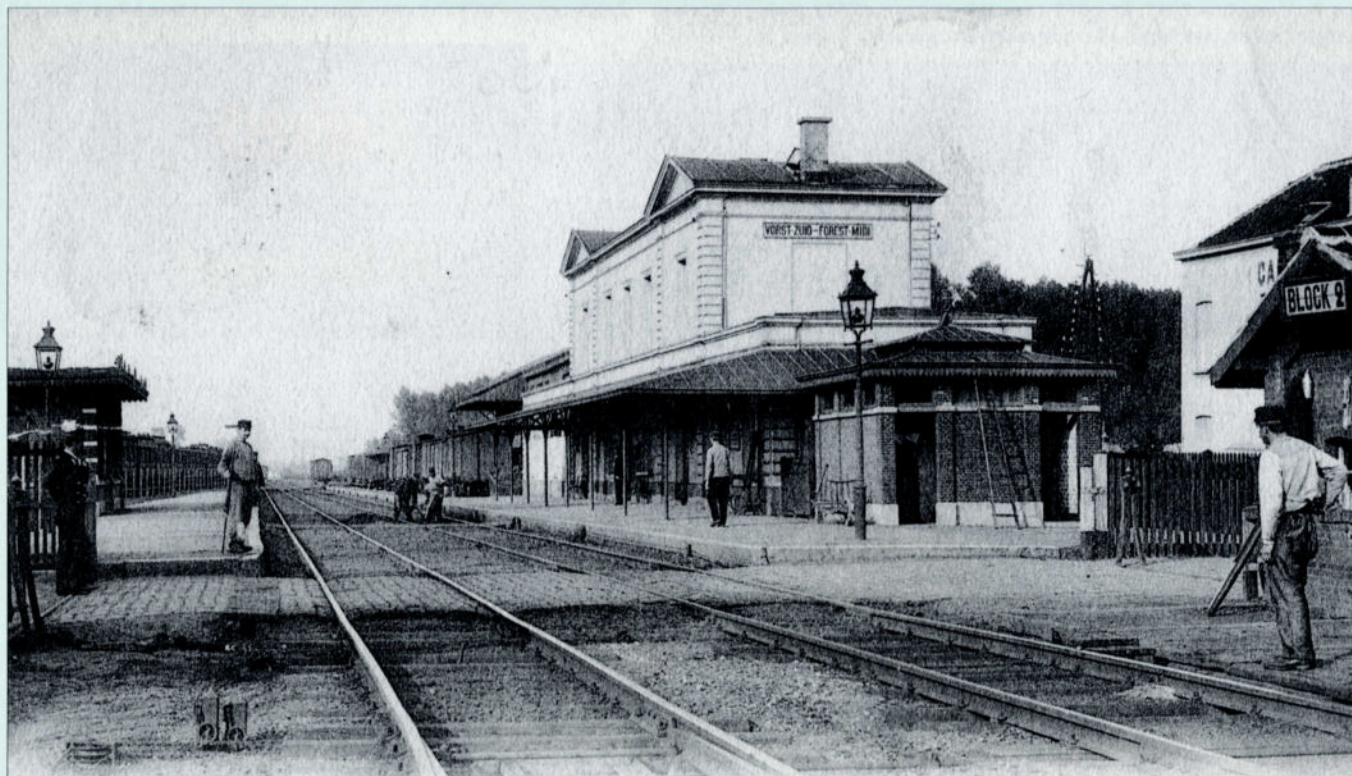
De style néo-classique, elle a une forme rectangulaire avec ses façades avant et arrière symétriques. Au rez-de chaussée, les fenêtres et portes sont à arcades. L'étage est surmonté d'une toiture à très faible pente, flanquée à chacune de ses extrémités de deux frontons triangulaires. Plus tard, deux petits bâtiments furent ajoutés de part et d'autre du bâtiment, ainsi qu'une halle à marchandises. Une marquise fut construite sur toute la longueur de la façade côté voie. Une cabine de signalisation (block 2, plus tard block 3) et un passage à niveau complétaient les installations.

Laissé à l'abandon depuis près de 20 ans, le bâtiment s'est dégradé au fil du temps. De plus, il s'est retrouvé enclavé entre la ligne 96 Mons - Bruxelles et l'extension de l'usine VW (aujourd'hui Audi). Aujourd'hui, il ne reste que le corps principal du bâtiment, dans un bien triste état.



**PHOTO 131-23** La gare de Forest-Midi telle qu'elle se présente aujourd'hui, très délabrée et enclavée entre la ligne 96, le viaduc de la ligne 96A et l'usine Audi. Pas vraiment un endroit idyllique pour une gare classée... 17 décembre 2015.

*La gare de Forest-Midi était agréablement située au milieu des arbres. Petit à petit, la campagne environnante sera entièrement envahie par des usines, une des plus importantes étant celle du constructeur automobile Volkswagen (aujourd'hui Audi), construite à proximité de la gare. A droite de la gare se trouve le "Café de la gare". La première cabine de signalisation de Forest abritait le Block 2. Il était logé dans le petit bâtiment en brique visible à droite.* Collection PFT.



## Inauguration du Trilogiport de Liège

Le vendredi 13 novembre 2015, sa Majesté le Roi Philippe a inauguré le *Trilogiport* de Liège et la quatrième écluse de Lanaken (sur la Meuse, à la frontière avec les Pays-Bas, qui permet désormais le passage de navires de 9000 t), en la présence de Paul Magnette, ministre-président du gouvernement wallon, Maxime Prévot, ministre des Travaux publics et des Voies hydrauliques, et Jean-Claude Marcourt, ministre de l'Economie.

La nouvelle plate-forme trimodale (eau-rail-route) *Liège Trilogiport* et l'écluse de Lanaken sont deux projets s'inscrivant dans le redéploiement et la réindustrialisation de la Wallonie.

Le *Trilogiport* de Liège est établi à Hermalle-sous-Argenteau, entre le canal Albert et la Meuse, au-delà des installations d'*Arce-lorMittal* de Chertal. Il jouera un rôle essentiel comme plate-forme multimodale stratégique au cœur de l'Euregio. Elle associe sur un même site de 100 hectares un terminal à conteneurs trimodal (eau - rail - route) disposant d'un quai de 700 m de longueur le long du canal Albert permettant les chargement et déchargement des bateaux, des terrains de logistique destinés à accueillir des centres de distribution européens, et des terrains portuaires qui seront mis à la disposition des entreprises intéressées par le transport fluvial avec accès direct au quai. Les centres de distribution européens seront en liaison directe avec le terminal situé le long du canal Albert.

Afin de desservir le trilogiport par rail, la ligne industrielle 214 Bressoux - Chertal a été prolongée jusqu'à Hermalle-sous-Argenteau.



La 6297 devant l'entrée du site du Trilogiport de Liège le 13 novembre 2015. Laurent GARY.



Le Roi Philippe retire le drapeau rouge devant la 6297 pour l'inauguration du Trilogiport. Philippe STERCK, 13 novembre 2015.

## Le 4603 quitte Charleroi-Sud

Le 28 décembre 2015, le 4603 a quitté son piédestal en gare de Charleroi-Sud, à destination du Stoomcentrum Maldegem (SCM).

Petit retour en arrière. Le 16 septembre 1985, la locomotive à vapeur 41.195 fut placée en monument le long de la voie 1, sous l'imposante cabine de signalisation de la gare de Charleroi-Sud. Vu que son état se détériorait de plus en plus, la décision fut prise de placer cette machine (historique) en sécurité sous toit, et de la remplacer par le 4603. Après sa radiation, cet autorail

avait été conservé par la SNCB à Haine-Saint-Pierre. Avant d'être transféré à Charleroi-Sud, le 4603 fut entièrement repeint. C'est le 2 octobre 1999 qu'il fut placé sur le piédestal, juste à temps pour les festivités du 150 anniversaire de la gare qui débutèrent quelques jours plus tard.

Malheureusement, après 15 ans d'exposition aux intempéries, l'état de l'autorail s'est dégradé fortement, rongé de toute part par la rouille. La SNCB a dès lors décidé de le céder au SCM.

A noter qu'en 2014, la 41.195 avait également été cédée par la SNCB au SCM et se trouve aujourd'hui garée à l'abri à Maldegem, dans l'espoir de la remettre un jour en état de marche.



PHOTO 131-61 Chargement du 4603 sur une remorque routière. Charleroi-Sud, 28 décembre 2015. Gwenaël PIÉART.

## en bref...

### DB Schenker

● Les 6503 et 6504 sont en cours de modification pour la circulation en Belgique. La 6502 a déjà été modifiée mais a été victime d'un accident à Axel.

### Rhenus-Crossrail

● Les activités de *Rhenus-Crossrail* ont diminué depuis le début de l'année. Plusieurs trains ont effet été repris par d'autres sociétés. A cette fin, la location de plusieurs locomotives a cessé.

La PB08 a quitté *Crossrail* le 16 novembre 2015 et se trouve depuis le 18 novembre chez *Captrain* où elle porte le numéro 6602.



### East-West Logistics

Un nouvel opérateur privé allemand fera normalement son apparition sur le réseau belge dans les prochains jours. Cette société, dénommée **East-West Logistics GmbH**, a été créée par Jeroen LE JEUNE, qui n'est autre qu'un des deux fondateurs de la société DLC (Dillen & Le Jeune Cargo), le premier opérateur belge.

EWL devrait reprendre le trafic de minerai de zinc à destination de Budel aux Pays-Bas. Au départ d'Antwerpen, ce train sera fusionné avec un trafic pour Balen. La rame de 4000 à 5000 tonnes sera remorquée par trois 77. Au passage à Balen, le seconde moitié de la rame sera découplée en même temps qu'une 77.

Pour assurer ses trains, EWL est en négociation pour louer (avec option d'achat) les 7791, 7792 et 7793 (machines ne pouvant circuler qu'en Belgique) et prendre en leasing les 7784, 7788, 7789 et 7790 aptes à circuler aux Pays-Bas et en Allemagne.

En attendant d'obtenir sa licence pour la circulation en Belgique, c'est *B-Logistics* qui continue d'assurer cette relations. EWL doit toutefois encore faire face à un autre problème : le manque de conducteurs pour pouvoir démarrer le service le moment venu.



Pour décembre 2016, tous les engins moteurs circulant sur le réseau Infrabel devront être équipés du système de sécurité TBL1+ ou ETCS. Cette mesure aurait dû entrer en vigueur en janvier 2016, mais a été reportée au mois de décembre. A cette fin, de nombreux parcours d'essai sont mis en marche pour valider ces systèmes de sécurité. Ainsi, le 25 novembre 2015, l'EURO 4000 n° 4004 d'Europorte a effectué plusieurs parcours dans la région de Mons, comme ici en passage à Soignies lors d'un parcours Quévy - Braine-le-Comte pour valider la TBL1+. Terence LABAR.



Les 2 et 3 décembre 2015, c'est la TRAXX 186 189-7 de Fret SNCF qui a effectué plusieurs allers-retours entre Soignies et Ecaussinnes via Braine-le-Comte, pour homologuer la TBL1+. Jean-François POLET.



PHOTO 131-24 ↓ Le 7 novembre 2015, passage à Houthalen du train Railtraxx Antwerpen - Linz, remorqué par la 266 218-9. Andy ENGELEN.



Si l'utilisation des G2000 a cessé chez SNCB-Logistics, des G2000 d'autres sociétés privées sont toujours visibles sur le réseau belge.

→ Depuis mai 2015, Railtraxx assure deux fois par semaine une relation entre Linz Voest Alpine (Autriche) et Antwerpen. Ce train de produits métalliques est ensuite scindé et distribué vers plusieurs clients dans les régions d'Antwerpen (Rhenus, Van Moer, Hessenatie, Katoennatie), Kortrijk (H. Essers), Genk (SML, Sikel) et Zeebrugge (Stora Enzo).

Le 11 septembre 2015, une G2000 manoeuvre des wagons chargés de coils dans le raccordement de la société H. Essers à Heule, établi sur la ligne 66 Kortrijk - Brugge, non loin de Kortrijk. Les deux voies visibles à l'avant-plan sont celles de la ligne 66.

Wim WINDEY.

→ Le 2 septembre 2015, retour vers Antwerpen du train de déserte de Heule. Passage à Beervelde sur la ligne 59 Gent - Antwerpen. Wim WINDEY.

↓ **PHOTO 131-25** Le 26 octobre 2015, passage à Sint-Mariaburg (ligne Roosendaal - Antwerpen) d'un train d'automobiles Hunyadi en route vers Zeebrugge, remorqué par la G2000 n° 272 001 de Rail Feeding. Johny BRAUNS.





← Le 9 novembre 2015, Railtrax a assuré à titre d'essai un train de coils entre Antwerpen et La Louvière - Gare-Industrielle. Cette photo montre le retour de ce train vers Antwerpen, lors de son approche de la gare de Braine-le-Comte, mis en marche le lendemain. Il était remorqué par la 266 118. En cas d'accord, cette relation deviendra régulière et circulera alors de La Louvière vers Aachen West via Charleroi, Namur, Liège et Montzen. Wim WINDEY.



**PHOTO 131-26** ✓

Le 5 novembre 2015, DB Schenker a remorqué avec les 6505 et 6519 un train de wagons de ballast Daxi jusqu'à Monceau. C'est la première fois que des 6500 de DB Schenker circulent sur la ligne 124 Bruxelles-Midi - Charleroi. Passage à Luttre. Dominique ALLARD.



**PHOTO 131-27** ↓

ArcelorMittal a proposé à la vente les wagons-poches pour le transport de fonte en fusion pour les autres sites de l'entreprise. En novembre 2015, neuf d'entre eux étaient en cours de démontage pour être transportés par camion (!) vers le site Arcelor-Mittal de Krakov en Pologne. Un de ces wagons devrait être conservé en Belgique à titre de patrimoine industriel et ferroviaire. Le 13 novembre, après l'inauguration du Trilogiport de Liège, la 6297 est venue se placer en tête d'une rame d'une vingtaine de wagons-poches le temps d'une photo, sur le site de l'aciérie de Chertal. Philippe STERCK.





↑ **PHOTO 131-28** Le train de dolomies circulant pour Nedmag à Veendam au départ d'Hermalle-sous-Huy, a été repris par DB Schenker. Ce train avait la particularité de circuler entre Veendam et Sittard avec une Class 66 et une locomotive électrique de la série 4400 (ex. 1600 des NS). Le 21 août 2015, passage à Maasbracht du train 47615 Veendam - Hermalle-sous-Huy, mené par les 4402 et 653-05. De Sittard à Hermalle-sous-Huy, la Class 66 poursuivra seule la remorque. Michel de ESCH.

→ **PHOTO 131-29** Les 24 et 25 octobre 2015, l'association britannique Mercia Charters a effectué un périple aux Pays-Bas. Au départ de Hoek van Holland, le train a parcouru en deux jours les installations du port de Rotterdam et de Vlissingen Sloehaven. La rame était composée de voitures du Centralbahn (ex. voitures suisses des CFF) et d'une voiture-restaurant ex. Mitropa également du Centralbahn. La 9802 (ex. 6325 de la SNCB) de LOCON a participé à la traction de ce train. Sur cette photo, le train est encadré par trois locomotives de LOCON : la 9802, la 203.160 et, en queue, la 9904 (ex. 1831 et ex. 1631 des NS). Passage à Vlissingen-Sloehaven le 24 octobre 2015. Armand BEERLANDT.



↓ **PHOTO 131-30** DB Schenker Nederland possède encore six locomotives électriques de la série 1600 ex. NS (1604, 1611, 1612, 1614, 1615 et 1616) utilisées en trafic intérieur. Le trafic de chaux entre Jemelle et Beverwijk fait partie de leur travail. Le 1er novembre 2015, le train vide 47613 passe à Susteren, tracté par la 1604. La rame est composée de 7 wagons du type Talns à destination d'Hermalle et de 6 wagons du type Falns à destination de Jemelle. Michel de ESCH.



# ASVi : une bicabine SNCV en rénovation



La type 7 n° 303 à quai devant le Centre de découverte du Vicinal, situé sur le site de l'ancienne gare de Thuin-Ouest sur la ligne 109. ASVi.

Lorsque la SNCV fut créée en 1885, il s'agissait de compléter un réseau de chemins de fer déjà bien développé par un réseau secondaire, plus économique. Le choix d'une infrastructure plus légère et de matériel moins cher et plus compact, permit d'atteindre différentes zones du pays qui n'allaient sans doute jamais être desservies par le train conventionnel mais qui pouvaient tout de même prétendre à de meilleurs moyens de communication. En outre, le maillage vicinal offrira d'autres relations que les chemins de fer traditionnels, tant en service marchandises que voyageurs, et s'imposera comme transport pour les courtes et moyennes distances délaissées par le train ou dans les faubourgs de plusieurs villes. C'est dans

ce contexte que se développe un réseau qui atteindra à son apogée près de 5000 km de voies, comblant les lacunes dans un pays où la densité du transport ferré est déjà très élevée.

Le premier moyen de traction pour ces lignes pionnières est bien évidemment la machine à vapeur, principalement de type bicabine, et essentiellement en voie métrique. Ce choix de la voie étroite est guidé par l'économie mais aussi par la facilité d'insertion dans un tissu urbain ou dans des reliefs parfois difficiles. La machine bicabine typique a été construite à environ 1000 exemplaires utilisés dans tout le pays, depuis l'origine de la SNCV jusqu'à leur extinction progressive cau-

sée soit par la suppression de lignes ou par leur remplacement par des services Diesel ou électriques. Les machines tiraient des trains lourds ou légers, voyageurs ou marchandises; la diversité était le propre de la SNCV.

Ces machines, bien que toutes fort similaires en apparence, ont en réalité été commandées par très petites séries et se classent en différents types en fonction de leurs caractéristiques techniques. Ces caractéristiques ont évolué au cours du temps, la SNCV tentant à chaque nouvelle série à améliorer ou adapter les performances des machines.

C'est ainsi qu'on peut considérer qu'il y eut 23 types de machines, pesant de 12 à 25 tonnes environ; certains types étaient anecdotiques, d'autres très largement représentés. A noter que ces différents types ne sont pas chronologiques mais bien basés sur les caractéristiques des machines.

Et une de ces 1000 machines nous intéresse particulièrement : elle est numérotée 303 et issue de ce qu'on appelle le "type 7", une lourde et puissante machine très aboutie, commandée à 70 unités à divers constructeurs de 1887 à 1915. Pesant 23 tonnes (29 en charge), le type 7 est capable de tracter 100 tonnes à 20 km/h en rampe de 30 mm/m, tout en restant relativement sobre en consommation de charbon.

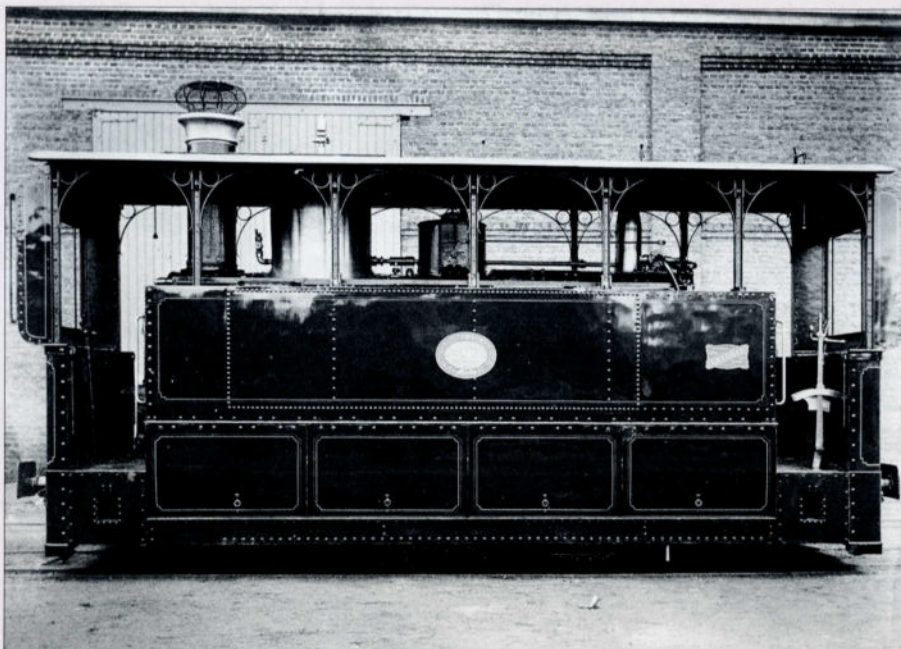


Photo d'époque de la 303.

Collection André DAGANT / PFT.

Techniquement parlant, les machines de ce type reposent sur trois essieux dont les roues sont à l'intérieur du châssis; les cylindres sont montés horizontalement et l'entraînement se fait sur l'essieu arrière avec une distribution de type *Walschaerts*. Ces machines cachent leurs mouvements par des jupes destinées entre autres à réduire les conséquences des rencontres malencontreuses puisqu'elles se trouvaient régulièrement en voirie ou en agglomération.

La 303 est née en 1888 dans les usines de Tubize, construite suite à l'adjudication du 12 mai 1887 (qui donnera la série 300-303). Son numéro de construction est le 704. Elle est alors affectée aux lignes de Huy-Waremme et entre Liège et Warsage. En 1958, elle est vendue au Charbonnage d'Argenteau et y restera jusqu'à sa récupération par l'AMUTRA, en 1965. Elle est alors amenée au musée de Schepdael.

Elle y restera jusqu'après la régionalisation entamée en 1988 et qui condamna définitivement la plus que centenaire SNCV. La collection du musée fut alors scindée entre matériel "wallon" et "flamand"; la 303 est confiée en 1992 à l'ASVi. Garée à Gosselies, elle sera amenée à Thuin en 1999 dans les premiers bâtiments construits par l'ASVi, et ensuite dans le musée. Elle y figure depuis en bonne place, à l'abri; faute de moyens, il faudra attendre encore une petite quinzaine d'années pour que son destin ne prenne un nouvel envol.

En effet, au mois de juin dernier, la 303 a quitté Thuin et a été amenée sur camion aux ateliers de la CITEV, dans les Cévennes (France) pour une rénovation complète dont la durée prévue est d'une trentaine de mois. Un projet ambitieux et original puisque, pour l'instant, il n'existe aucune bicabine vicinale métrique en état de rouler. L'ASVi a confié la rénovation aux ateliers de Saint-Jean-du-Gard après analyse de différentes options. La 303 y sera intégralement rénovée : la chaudière sera reconstruite en Pologne, les essieux en Allemagne et l'ensemble remonté sur place... Un beau projet européen !

Parallèlement, l'ASVi remettra en service une rame vapeur conséquente. En effet, après son retour, la machine sera affectée à la ligne de Biesme-sous-Thuin, l'ancienne ligne SNCB 109 convertie depuis 2010 à la voie métrique et parallèle à un RAVeL. Et pour servir efficacement cette ligne lors des journées de forte affluence tout en respectant les éléments historiques, plusieurs petites voitures voyageurs seront remises en service; elles doivent encore être rénovées. Certaines sont quasi complètes et ne nécessitent



Le 16 juin 2015, chargement de la 303 sur un camion de la société Dick. ASVi.

que quelques semaines de travail, d'autres nécessiteront un travail plus conséquent puisque des caisses ont été récupérées et doivent encore retrouver un châssis compatible, après passage par la menuiserie.

L'ASVi dispose déjà de remorques dites "vapeur", mais en tout petit nombre. Et il est intéressant de noter que la capacité de ces précieuses petites remorques est assez faible. Il est donc utile de disposer d'un nombre suffisant de véhicules pour composer un train digne de ce nom et qui aura le mérite de coller avec la vérité historique : les longs trains vapeur SNCV n'étaient en effet pas rares !

Dans le cadre de ces nombreuses rénovations, la machine, les différentes remorques mais aussi l'indispensable infrastructure liée à une machine à vapeur, l'ASVi accepte très volontiers les

dons, et dans ce cadre, un compte a été ouvert à la Fondation Roi Baudouin. Pour mémoire ou surtout pour faire un don : IBAN : BE10 0000 0000 0404, BIC : BPOTBEB1 et en communication : "Fonds pour la mémoire du Chemin de fer vicinal". N'hésitez pas à contribuer à la remise en service d'un authentique train à vapeur vicinal ! Toutes les sommes ne sont pas encore réunies et les contributions sont bienvenues.

A terme, l'ASVi disposera des trois modes de traction sur rail qui ont existé à la SNCV : la vapeur, l'électricité et le Diesel. Ces trois modes sont représentés dans un musée vivant raccordé à une ligne touristique. Celle-ci est composée d'une partie authentique d'origine électrique et l'autre partie, bien que convertie récemment, évoque ce qu'était le vicinal rural tel qu'on pouvait le rencontrer loin des villes, dans le fond de nos provinces.

La chaudière de la 303 dans l'atelier de la CITEV le 9 juillet 2015. ASVi.





Entrée en matière avec ce 460524 Givet - Brétigny (troisième circulation du genre) qui descend la vallée de la Marne le 1er juin 2015, cinq heures après son départ des Ardennes. Gilbert LAURENT.

## France : que sont devenues les 7 Class 77 ?

C'est en août 2011 que *EN LIGNES* les présentait dans son n°104 (page 35) à l'occasion de leur transit par Antwerpen-Schijnpoort : sept Class 77 - alias JT42cwrn - en provenance de Tilburg et en passe de rejoindre *Akiem*, la filiale de location de *SNCF Geodis*. Objectif : intégrer le parc de *Voies Ferrées Locales et Industrielles* (VFLI, l'entreprise de fret de droit privé... filiale de l'entreprise d'État

SNCF !). De quoi faire se retourner les têtes de l'autre côté de la frontière : bien que peu nombreux, mais forts d'une livrée attrayante et surtout inédite en France (grise et jaune pour les quatre ex-DLC [DE 6310 à 6313], blanche et rouge pour les trois ex-Veolia [77501 à 77503]), ces engins ne sont effectivement pas passés inaperçus et ont même suscité un réel engouement... tout en al-

térant fortement la cote d'amour de leurs consœurs de l'Allemand ECR dont la livrée est soudain apparue encore plus fade. Quatre ans plus tard, alors que VFLI a pris de l'embonpoint et étendu ses tentacules à travers l'Hexagone, qu'en est-il de l'utilisation de ce petit noyau de machines dont les attributions les conduisent à fréquenter assidument les abords de la frontière franco-belge ? Réponse au travers des multiples activités d'un parc Diesel (d'appartenance *Akiem* pour un tiers) devenu très éclectique au fil des acquisitions successives, parc qui se composait au printemps 2015 de :

- 21 BB-400 ex. BB-63500 et 10 BB-600 ex-66000, utilisées à des fins de dessertes terminales, aux tâches de manœuvre, sur les chantiers, voire pour des parcours en ligne de faible amplitude. A l'exemple des trains d'ordures



L'autre livrée : ce 9 juillet 2015, c'est une Class 77 grise (ex-DE 6311) qui s'est vue confier un train à la demande entre le silo de Vierzy (entre Paris et Soissons) et le complexe agroalimentaire de Nesle. Train 68886 vu au passage à Laon. Gilbert LAURENT.



**Autre mouvement Givet – Brétigny qui traverse ici la gare d'Avenay-Val-d'Or (sur la voie unique Epernay - Reims) le 17 juin 2015 en marche 64210. La traversée des installations s'effectue en circulation à droite en application d'une consigne régionale (passage sur la voie la plus éloignée du bâtiment voyageurs). Gilbert LAURENT.**

ménagères tirés pour le SMVO au nord de Paris (autour de Creil vers Ormoy-Villers, Compiègne et Noyon), de convois de céréales en Bourgogne (de Châtillon-sur-Seine à Nuits-sous-Ravière), ou encore de rames de granulats dans le Morvan (de Clamecy à La-roche-Migennes);

- 10 G1206, actives à la fois sur les opérations de maintenance lourde et en

ligne, notamment sur des trafics de cuivre entre Dunkerque et Loison, de chaux de Caffiers à Dunkerque, de granulats de Chantonay (Vendée) à St.Mariens-St-Izan (pour la LGV Tours - Bordeaux alias LGV SEA), ou encore d'eau minérale dans les Vosges (de Vit-tel / Contrexéville à Merrey);

- 7 BB-75000, qui ont joué un rôle-clé à l'origine mais qui sont en perte de vi-

tesse depuis l'arrivée des suivantes. Hormis des missions ponctuelles assurées à titre de renfort (desserte du silo de Vierzy, ...), ces *Prima* de puissance modeste ne fournissent désormais que des prestations annexes de rabattement, comme autour de Longueau depuis les silos d'Ailly-sur-Noye et Poix-de-Picardie, ou encore autour de la zone portuaire de Fos-sur-Mer;

**Autre vue de la relation Givet – Brétigny avec ce 460734 (le sillonn n'est pas encore stabilisé) vu à l'approche de Château-Thierry le 8 juin 2015. Gilbert LAURENT.**



- 8 Euro 4000, qui essaient désormais aux quatre coins du pays en mordant régulièrement sur le pré carré des autres séries. À leur actif, des trafics aussi divers que de la craie liquide dans le sud (de Orgon en Provence vers Condat-le-Lardin dans le Périgord et Facture dans les Landes), du bois des Landes vers Tarascon-sur-Rhône, des céréales de Bologne (Haute-Marne) et Villars-les-Dombes vers l'Alsace (Neuf-Brisach). Reste que, sans surprise au regard de leur puissance hors norme, c'est le secteur des granulats qui constitue leur domaine de prédilection. Deux catégories de destinataires sont concernées : les chantiers de la LGV SEA d'une part, avec des trains au départ de Saincaize (préalablement acheminés par CFR depuis les carrières du Morvan) et de Cusset (Auvergne) vers St Pierre-des-Corps (Tours), puis de là vers Luxé près d'Angoulême; les centrales d'enrobage du bassin parisien d'autre part, essentiellement au départ de Gudmont (entre Chaumont et St-Dizier) vers Changis-sur-Marne, Massy-Palaiseau, Gaillon-Aubevoye, Nangis, et Montereau;

- 4 Class 77 grises (77504 à 77507) également actives dans le transport des granulats, avec une préférence marquée pour les carrières de l'ouest (Voutré, Chaouillé), ce qui donne lieu à des courses (progressivement assurées en partenariat avec les Euro 4000) entre la



*Celles qui ont assuré l'intérim : une 75000 Akiem est ici en charge du 62340 Gudmont - Montereau alors que ces trains faisaient un large détour par la GC Est (Grande ceinture de l'est-parisien). Dormans, 17 janvier 2012. Gilbert LAURENT.*



*Une occupation de base pour les "petits calibres" : deux G1206 placées de façon à assurer la réversibilité sont ici en charge d'une rame de ballast lors de la régénération de la ligne Tergnier - Laon. Train 800264 du 3 octobre 2014. Gilbert LAURENT.*

*L'autre fer de lance de VFLI en traction Diesel : l'Euro 4000, dont on voit un exemplaire tirer une rame vide de Changis-sur-Marne à Gudmont le 27 septembre 2013. Gilbert LAURENT.*



# Nouveauté

## LES AUTORAILS BROSSSEL

tome 1 :

les types 551 - 552 - 553

LES AUTORAILS BROSSSEL  
tome 1 : types 551 - 552 - 553

€49

saveurs de nombreuses petites lignes

Julien CASIER

Editions PFT

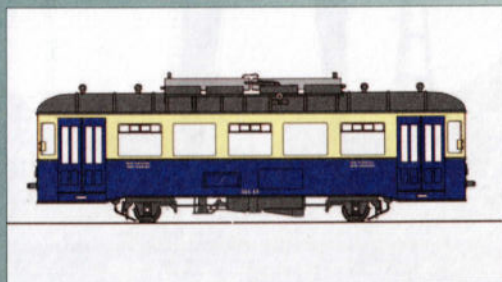
Il présente en détail les autorails *Brossel* des types 551, 552 et 553 (future série 49) ainsi que les autorails ES 100 et ES 300. Très économiques, ces autorails permettent de sauver de nombreuses petites lignes secondaires.

On découvre ainsi les origines de leur conception, les différentes étapes de leur construction, les raisons du choix final, leur utilisation, leurs roulements par dépôts, les services qu'ils ont rendu, leur résurrection et la fin de leur carrière.

Sans aucun doute, un ouvrage qui se doit de figurer dans toutes les bibliothèques.

Format A4 - 352 pages - plus de 700 photos, dessins et schémas - Couverture cartonnée rigide - Reliure au fil de lin - Existe également en version néerlandaise.

Prix : € 49 + frais de port 1850 gr  
Communication : "Brossel 1"



# UN SIECLE DE VAPEUR 7

**Nouve**



# EEN EEUW STOOM 7



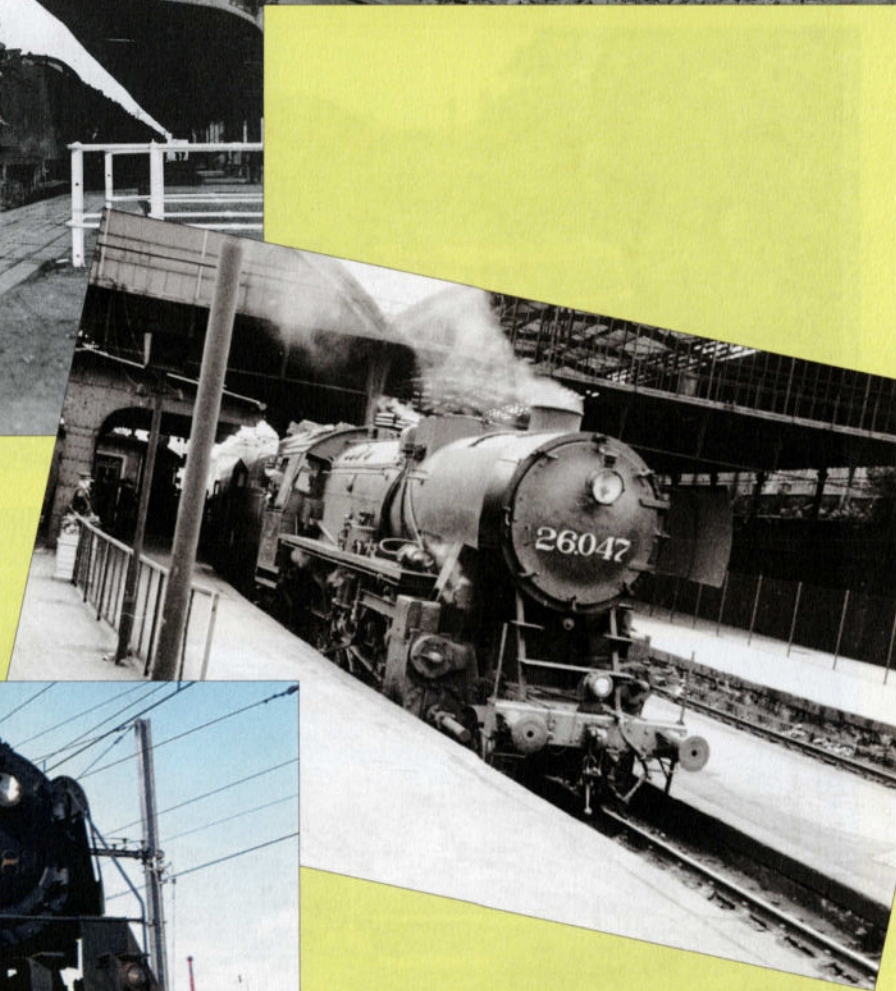
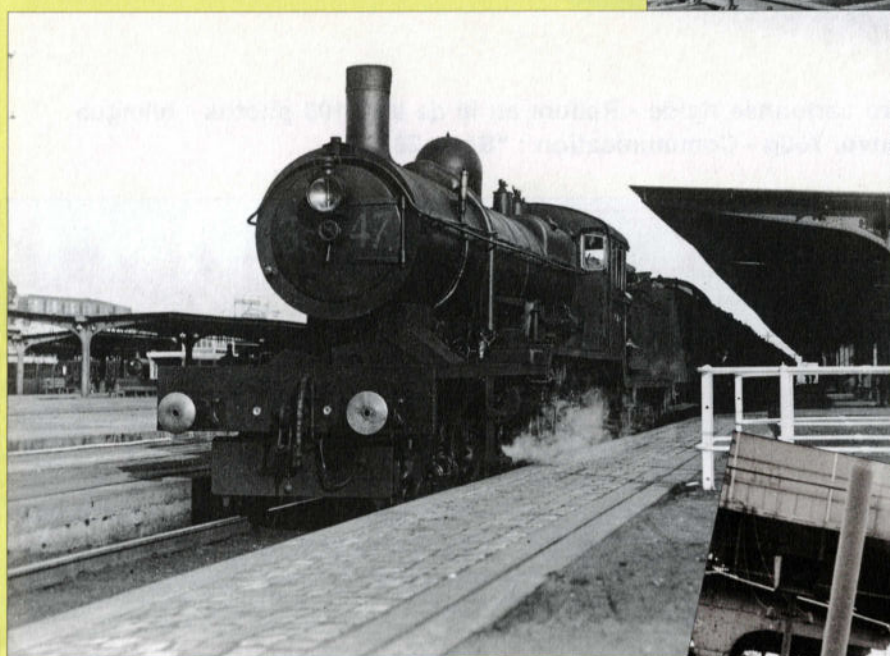
Format oblong 26 x 21 cm - Couverture cartonnée rigide - Reliure au fil de lin - 136 photos - bilingue français-néerlandais - Prix : € 32 + frais d'envoi 750g - Communication : "Vapeur 7"



# beauté !

Le septième volume de la série "Un siècle de Vapeur" présente des photos prises dans les trois grandes époques - 1835-1930, 1931-1945 et 1946-1966 - qui correspondent aux trois systèmes de numérotation (Etat Belge, SNCB à 4 chiffres et SNCB à 5 chiffres).

Deux autres chapitres complètent le livre : les chemins de fer industriels, et des vues de locomotives à vapeur des réseaux étrangers. L'ouvrage comprend 136 photos dont 8 en couleurs.



# Bientôt di

## La série 20

Le huitième volume de la série "Nos chemins de fer" est consacré aux mythiques locomotives de la série 20 construites à 25 exemplaires entre 1975 et 1978. Avec leur 7000 CV, elles étaient les plus puissantes locomotives électriques à courant continu dans le monde.

Cet ouvrage comprend quatre photos par locomotive, deux dans la livrée verte d'origine (jaune pour les deux dernières) et deux dans la nouvelle décoration bleue.



Format oblong 23 x 16 cm - Couverture cartonnée rigide - Reliure au fil de lin - 109 photos - bilingue français-néerlandais - Prix : € 25 + frais d'envoi 700g - Communication : "Série 20"



# DISPONIBLE EN MA

# Responsible

## Les chemins de fer militaires en Belgique

Wim DE RIDDER



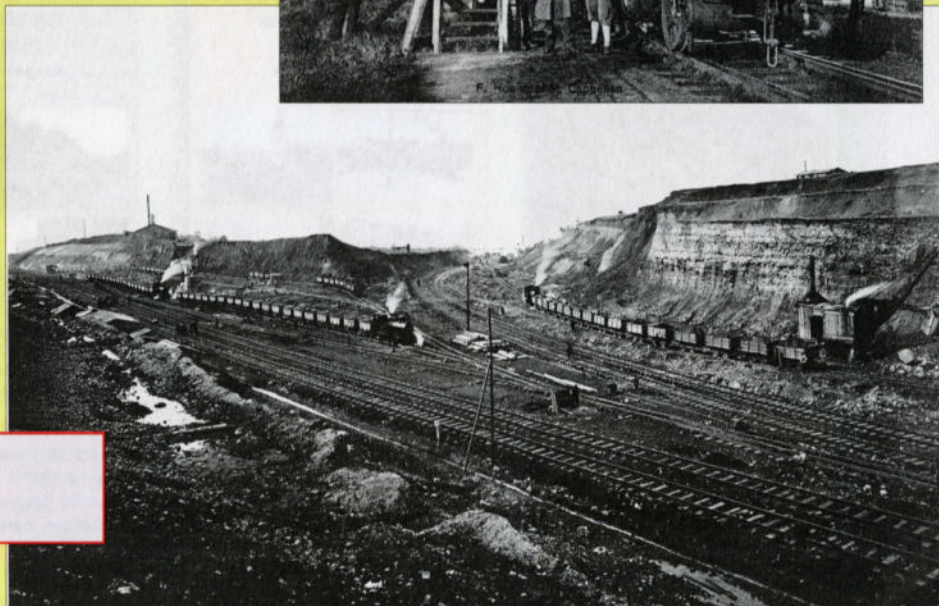
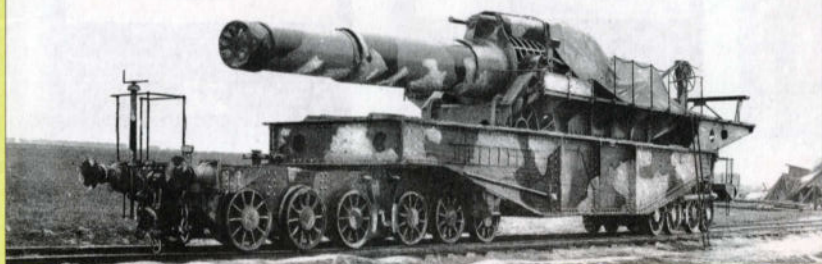
## Les chemins de fer militaires en Belgique

Cet ouvrage exceptionnel est consacré à une partie fascinante mais néanmoins peu connue de l'histoire des chemins de fer belges.

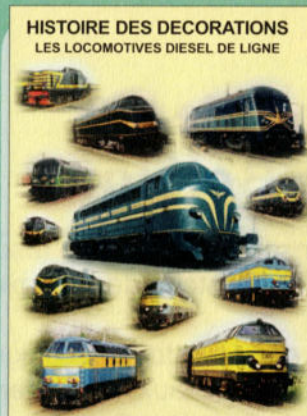
La première partie du livre est dédiée à toutes les lignes à voie normale, aux lignes vicinales et aux raccordements ferrés qui furent posés pendant la Première Guerre mondiale par les armées belge, britannique et allemande. On y traite également des trains sanitaires belges et de l'organisation du trafic ferroviaire sur le front. La seconde partie propose un aperçu par province de toutes les lignes, des raccordements et des réseaux à voie étroite de l'armée. D'autres chapitres sont consacrés aux trains blindés et à l'artillerie sur voie ferrée de l'armée belge. Tout ceci est illustré par des centaines de photos qui n'ont, pour la plupart, jamais été publiées auparavant.

Format A4 - 266 pages - plus de 400 photos, dessins et plans - Couverture cartonnée rigide - Reliure au fil de lin - Il existe également une version néerlandaise.

Prix : € 41 + frais de port 1550 gr  
Communication : "Lignes militaires"



ARS 2016

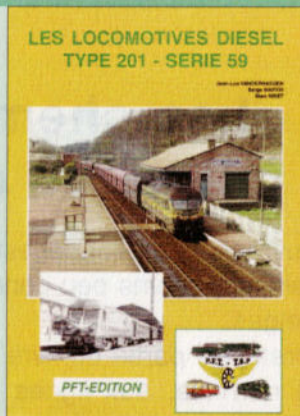


## LES DECORATIONS DU MATERIEL MOTEUR DE LA SNCB

TOME I  
LES LOCOMOTIVES DIESEL DE LIGNE

Cet imposant ouvrage décrit en détail toutes les décorations portées par les locomotives Diesel de ligne.

A4 - 288 pages - plus de 500 photos, dessins et plans, la plupart en couleurs - couverture cartonnée - € 59,00 - kp 2



## LES LOCOMOTIVES DIESEL TYPE 201/SÉRIE 59

Cet ouvrage consacré à l'histoire complète des locomotives de la série 59 traite des nombreux projets étudiés, des caractéristiques techniques, la construction, les services assurés, les affectations, les décorations, leur descendance en Belgique et à l'étranger, etc.

A4 - 280 pages - 570 photos, plans et tableaux - couverture cartonnée - € 49 - kp 2

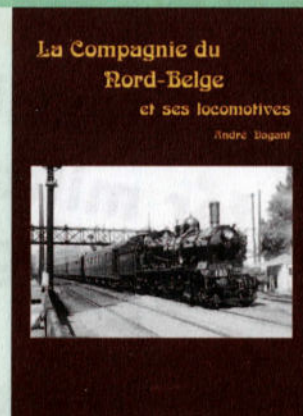


## LES LOCOMOTIVES TYPES 101-120-121

L'histoire des premières locomotives électriques de la SNCB : les types 101 (future série 29), 120 (future série 20 puis 28) et 121. Un ouvrage qui se doit de figurer dans toutes les bibliothèques.

Format A4 - 280 pages - Couverture cartonnée rigide - 425 photos, plans et schémas

€ 45,00 - 1500 g

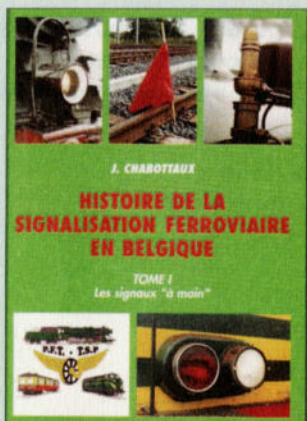


## LA COMPAGNIE DU NORD-BELGE

Cet ouvrage exceptionnel écrit par André Dagant traite de la genèse du réseau, des grandes étapes de la traction, et décrit en détail toutes les séries de locomotives avec leurs caractéristiques et numérotations.

Format A4 - 356 pages 400 photos et plans couverture cartonnée

€ 59 - kp 2



## HISTOIRE DE LA SIGNALISATION tome I

Ce premier tome traite de tous les signaux mobiles.

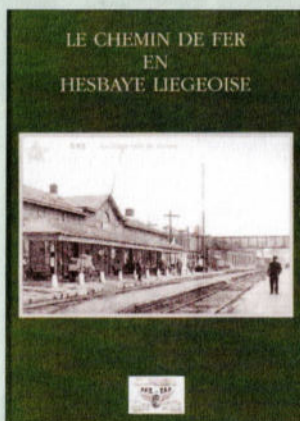
A4 - 191 pages 278 photos et plans couverture cartonnée € 24,50 - 950 g



## HISTOIRE DE LA SIGNALISATION tome II

Ce deuxième tome traite de la signalisation mécanique.

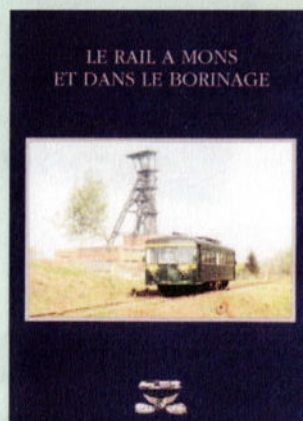
A4 - 252 pages 220 photos et plans couverture cartonnée € 35,00 - kp 2



## LE CHEMIN DE FER EN HESBAYE LIEGEOISE

Description et histoire des lignes 31, 32 et 36 (Liège-Haut-Pré - Waremme).

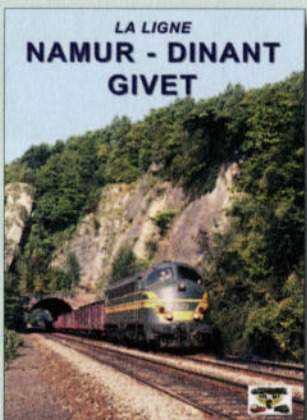
A4 - 168 pages - 276 photos couverture cartonnée € 23,50 - 750 g



## LE RAIL A MONS ET DANS LE BORINAGE

Histoire de toutes les lignes de la région montoise.

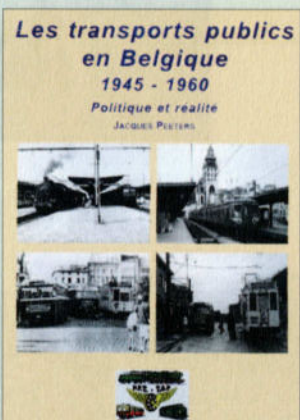
A4 - 160 pages - 258 photos couverture souple € 23,50 - 750 g



## LA LIGNE 154

Cet ouvrage décrit en images la ligne Namur - Dinant - Givet.

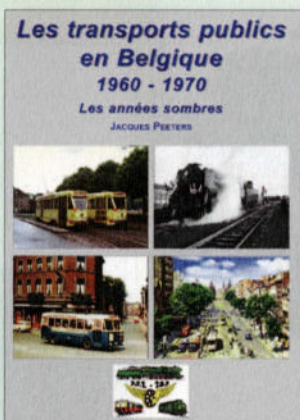
A4 - 232 pages - Communication "Ligne 154" € 39,00 - kp2



## LES TRANSPORTS T 1

Histoire des transports publics en Belgique de 1945 à 1960.

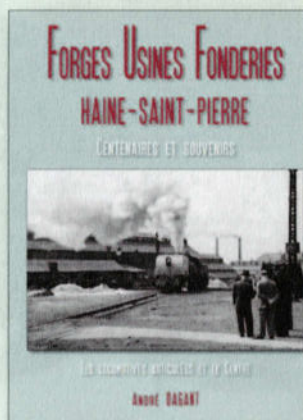
A4 - 287 pages - +/-300 photos en noir-blanc - couverture cartonnée € 45 - KP2



## LES TRANSPORTS T 2

Histoire des transports publics en Belgique de 1960 à 1970.

A4 - 369 pages - +/-500 photos - couverture cartonnée € 45 - KP2



## F.U.F.

L'histoire des Forges, Usines et Fonderies d'Haine-Saint-Pierre.

A4 - 280 pages unilingue français € 38,00 - kp2



UN SIÈCLE DE VAPEUR II

EEN EEUW STOOM II

**UN SIÈCLE DE VAPEUR 2**

Recueil photo présenté en 5 chapitres : 1835 - 1930; 1931-1945; 1946-1966; vapeurs industrielles et vicinales; vapeurs NS, SNCF, DB et CFL.  
21 x 27 cm - 134 photos N-B - couverture cartonnée - € 27,00 - 750 g



UN SIÈCLE DE VAPEUR 3

EEN EEUW STOOM 3

**UN SIÈCLE DE VAPEUR 3**

Recueil photo présenté en 5 chapitres : 1835 - 1930; 1931-1945; 1946-1966; vapeurs industrielles et vicinales.  
21 x 27 cm - 128 photos N-B + 8 photos couleurs couverture cartonnée - € 32,00 - 750 g



UN SIÈCLE DE VAPEUR 4

EEN EEUW STOOM 4

**UN SIÈCLE DE VAPEUR 4**

Recueil photo présenté en 5 chapitres : 1835 - 1930; 1931-1945; 1946-1966; vapeurs industrielles et vicinales.  
21 x 27 cm - 128 photos N-B + 8 photos couleurs couverture cartonnée - € 32,00 - 750 g



UN SIÈCLE DE VAPEUR 5

EEN EEUW STOOM 5

**UN SIÈCLE DE VAPEUR 5**

Recueil photo présenté en 5 chapitres : 1835 - 1930; 1931-1945; 1946-1966; vapeurs industrielles et vicinales.  
21 x 27 cm - 128 photos N-B + 8 photos couleurs couverture cartonnée - € 32,00 - 750 g



UN SIÈCLE DE VAPEUR 6

EEN EEUW STOOM 6

**UN SIÈCLE DE VAPEUR 6**

Recueil photo présenté en 5 chapitres : 1835 - 1930; 1931-1945; 1946-1966; vapeurs industrielles et vicinales.  
21 x 27 cm - 128 photos N-B + 8 photos couleurs couverture cartonnée - € 32,00 - 750 g



UN SIÈCLE DE VAPEUR 7

EEN EEUW STOOM 7

**UN SIÈCLE DE VAPEUR 7**

Recueil photo présenté en 5 chapitres : 1835 - 1930; 1931-1945; 1946-1966; vapeurs industrielles et vicinales.  
21 x 27 cm - 128 photos N-B + 8 photos couleurs couverture cartonnée - € 32,00 - 750 g



Autorails - motorwagens 1980-2005 - I

NOS CHEMINS DE FER 2 - ONZE SPOORWEGEN 2

**NOS CHEMINS DE FER 2  
Autorails 1980-2005 - tome 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



Autorails - motorwagens 1980-2005 - II

NOS CHEMINS DE FER 3 - ONZE SPOORWEGEN 3

**NOS CHEMINS DE FER 3  
Autorails 1980-2005 - tome 2**

Recueil photo ayant pour thème les autorails SNCB durant la période 1980-2005. Ce second tome reprend les séries 46, 49, ES et historiques.  
112 pages - 110 photos couleurs - couverture cartonnée - € 25,00 - 700 g



L'Europe des Gros-Nez  
Door Europa met de Bolle-Neuzen



NOS CHEMINS DE FER 4 - ONZE SPOORWEGEN 4

**NOS CHEMINS DE FER 4  
L'Europe des Gros Nez**

Recueil photo ayant pour thème les locomotives Diesel des séries 52-53-54 de la SNCB et leurs soeurs européennes.  
132 pages - 128 photos couleurs - couverture cartonnée - € 28,00 - 750 g



DE REEKS 51  
LA SERIE 51

NOS CHEMINS DE FER 5 - ONZE SPOORWEGEN 5

**NOS CHEMINS DE FER 5  
La série 51**

Recueil photo ayant pour thème les locomotives Diesel de la série 51. Chaque machine est représentée, ainsi que celles encore existantes.  
132 pages - 128 photos couleurs - couverture cartonnée - € 28,00 - 750 g



NOS TRAMWAYS 1  
ONZE TRAMS 1

NOS CHEMINS DE FER 6 - ONZE SPOORWEGEN 6

**NOS CHEMINS DE FER 6  
Nos tramways 1**

Recueil photo ayant pour thème les trams belges. Il est divisé en différents chapitres : SNCV, MIVA, STIB, STIC, MIVG, STIL et STIV. Textes bilingues.  
132 pages - 128 photos couleurs - couverture cartonnée - € 28,00 - 750 g



LA SERIE 22 - DE REEKS 22

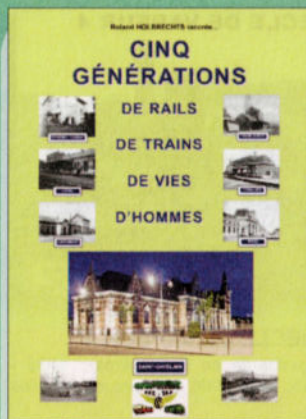


NOS CHEMINS DE FER 7 - ONZE SPOORWEGEN 7

**NOS CHEMINS DE FER 7  
La série 22**

Recueil photo ayant pour thème les locomotives électriques de la série 22. Chaque machine est représentée avec deux décorations différentes.  
132 pages - photos couleurs - couverture cartonnée - A4 - € 28,00 - 750 g

**LIVRE EN VOIE D'ÉPUISEMENT**



## CINQ GENERATIONS

La famille Holbrechts compte cinq générations de cheminots dont l'histoire est décrite dans ce livre. Toutes les gares et lignes où ils ont travaillé sont décrites : Chimay, lignes 109 et 156, Libramont, Leval. Le chapitre le plus important présente la gare de Saint-Ghislain.

A4 - 368 pages - 867 photos  
couverture cartonnée  
€ 40,00 - kp2



## INDICATEUR DE 1940

Réédition de l'indicateur de 1940 sous l'occupation allemande.

A4 - 48 pages -  
€ 6,50 - 250 g



## LA SAGA DES GARES DE LA LIGNE 98

L'histoire de la principale ligne du Borinage et de ses antennes. On découvre ainsi la ligne 98 de Mons à Warquignies, l'ancienne ligne 96, les gares de Mons.

A4 - 174 pages  
nombreuses photos et cartes.  
couverture cartonnée  
€ 30,00 - 1100 g



## IC-IR 1984-2004

Le "Plan IC-IR" en images, avec une illustration de toutes les gares et points d'arrêt supprimés et rouverts durant cette période.

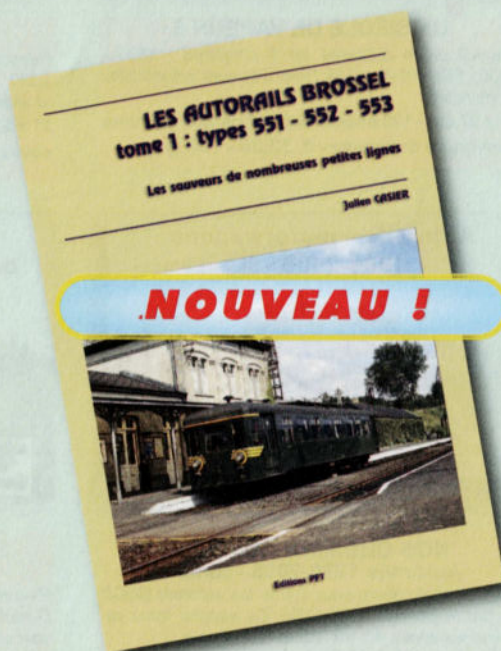
A4 - 216 pages  
400 photos en couleurs  
couverture cartonnée  
€ 35,00 - kp 2



## RAILEXPO 2010

Description de tout le matériel SNCB ayant existé de 1950 à 2010.

A4 - 52 pages couleurs -  
bilingue français-néerlandais  
€ 10,00 - 250 g



## LES AUTORAILS BROSSSEL tome 1 : types 551 - 552 - 553

Les sauveurs de nombreuses petites lignes

Julien GRESER

**NOUVEAU !**



Editions PFT

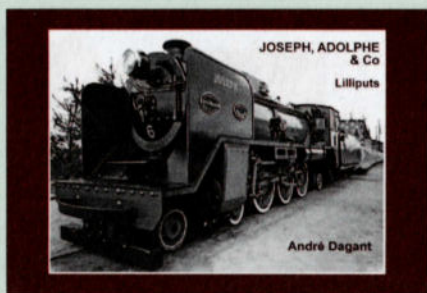


## LES TRAMS EN IMAGES 1

DE TRAMS IN BEELD 1

## LES TRAMS EN IMAGES 1

Recueil de 200 photos couleurs de trams vicinaux dans les années '1960 : Bruxelles, Anvers, Côte, Hainaut, Grottes de Han, et réseaux urbains.  
21 x 27 cm - 208 pages - textes bilingues -  
couverture cartonnée - € 38,00 - 1100 g



## LES LILLIPUTS

L'histoire des six Pacifics "Lilliput" construites par Tubize pour l'Exposition de Bruxelles de 1935.

A4 oblong - 143 pages - couverture cartonnée rigide - Reliure au fil de lin - Textes bilingues  
Nombreuses photos N-B.  
€ 29,00 - 750 g



## LES CHEMINS DE FER BELGES EN MOUVEMENT

L'évolution des chemins de fer belges depuis la SNCB jusqu'aux trois sociétés (période de 1992 à 2010) - français ou néerlandais

168 pages - photos couleurs - couverture cartonnée - A4 - € 30,00 - 750 g



## LA SAGA DES GARES A DOUR ET EN HAUT-PAYS

Ce livre de 96 pages décrit en détail l'ancienne ligne 98A Dour-Roisin-Bavay (FR), par les Hauts-Pays.  
A4 oblong, 106 pages - 70 photos N-B et couleurs - couverture cartonnée - € 22,00 - 750 g

## Photos EN LIGNES

Les photos publiées dans ce EN LIGNES et portant un numéro (par exemple PHOTO 131-24) peuvent être obtenues au format 10x15 cm ou 13 x 18 cm en couleurs, sauf les numéros suivis de la mention NB (par exemple PHOTO 131-29 NB) qui sont des photos noir et blanc.

**ATTENTION :** numéro(s) et format à préciser à la commande sur carte postale, lettre, courriel ou fax. Le cadrage des photos peut ne pas correspondre à celui publié.

**Date limite de commande :** le 31-03-2016

**Date de livraison :** +/- 28-04-2016

Les photos des EN LIGNES précédents ne sont plus disponibles !

### Renseignements et commandes :

- ☎ +32.(0)65/51.07.76

- Fax : +32.(0)65/66.45.41

- ✉ martinserge59@skynet.be (utiliser cette adresse obligatoirement pour les commandes par mail)

☐ Prix par photo 10 x 15 cm      € 1,00      7 g  
☐ Prix par photo 13 x 18 cm      € 1,60      10 g



## Photos-thèmes

### Sauf indication, pochettes de 10 photos couleurs 10x15 cm

☐ N° 38 :	Les signaux mécaniques de Florenville	€ 10,00	75 g
☐ N° 44 :	La locomotive 8275	€ 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° 59 :	Les 5122 et 5135 en Italie	€ 10,00	75 g
☐ N° 60 :	Vapeurs chinoises	€ 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° 66 :	Les 7301 à 7335	€ 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

## Photos-thèmes

☐ N° 73 :	La 5117/5001 (voir EN LIGNES 74)	€ 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
☐ N° 80 :	La P8 et la 1603 CFL sur la L128	€ 10,00	75 g
☐ N° 81 :	Les automotrices Benelux	€ 10,00	75 g
☐ N° 82 :	Les 1181 à 1192 avec des Benelux	€ 10,00	75 g
☐ N° 83 :	La ligne Liège - Gouvy en Diesel	€ 10,00	75 g
☐ N° 86 :	Dix photos de 22 vertes	€ 10,00	75 g
☐ N° 87 :	Les dernières 60 radiées en 1988 (EL 87 p. 8)	€ 10,00	75 g
☐ N° 90 :	10 photos d'automotrices de la série 700 en vert	€ 10,00	75 g
☐ N° 92 :	10 photos de la parade "Gros Nez" sur la ligne 128	€ 10,00	75 g
☐ N° 93 :	10 photos des dernières 73 de B-Cargo	€ 10,00	75 g
☐ N° 94 :	10 photos du transfert des 5167 et 5174 en Italie	€ 10,00	75 g
☐ N° 97 :	10 photos de la L123 Geraardsbergen - Braine en Diesel	€ 10,00	75 g
☐ N° 98 :	10 photos de Class 66 (PB01, 02, 03)	€ 10,00	75 g
☐ N° 99 :	10 photos de locomotives de la série 57 (G2000)	€ 10,00	75 g
☐ N° 100 :	10 photos de locomotives de la série 23	€ 10,00	75 g
☐ N° 101 :	10 photos de locomotives de la série 800 des CFL	€ 10,00	75 g
☐ N° 102 :	10 photos d'automotrices postales (ex. 1935)	€ 10,00	75 g
☐ N° 103 :	10 photos d'autorails de la série 43 à Aachen	€ 10,00	75 g
☐ N° 104 :	10 photos de locomotives de la série 20 en vert	€ 10,00	75 g
☐ N° 105 :	10 photos de l'automotrice historique de 1935	€ 10,00	75 g
☐ N° 107 :	10 photos de voitures actuelles de la SNCB	€ 10,00	75 g
☐ N° 109 :	10 photos de 26 vertes	€ 10,00	75 g
☐ N° 110 :	10 photos de 26 dans leurs trois décorations	€ 10,00	75 g
☐ N° 111 :	10 photos du spectacle vapeur du Bocq	€ 10,00	75 g
☐ N° 112 :	10 photos de Benelux tractés par les Traxx de la série 28	€ 10,00	75 g
☐ N° 113 :	10 photos de la gare d'Oudenarde en traction Diesel	€ 10,00	75 g
☐ N° 114 :	10 photos prises entre Poperinge et Comines	€ 10,00	75 g
☐ N° 115 :	10 photos prises entre Melle et Zottegem (L122)	€ 10,00	75 g
☐ N° 116 :	10 photos prises dans le port de Cent	€ 10,00	75 g
☐ N° 117 :	10 photos prises dans le port d'Anwerpen années '80	€ 10,00	75 g
☐ N° 118 :	10 photos de la loco Diesel 211.005 (6406)	€ 10,00	75 g
☐ N° 119 :	10 photos locos série 60 sur la L140 Ottignies-Charleroi	€ 10,00	75 g
☐ N° 120 :	10 photos de Geraardsbergen et Lessines enneigés	€ 10,00	75 g
☐ N° 121 :	10 photos Diesel prises sur l'"Athus-Meuse"	€ 10,00	75 g
☐ N° 122 :	10 photos Diesel de la série 60	€ 10,00	75 g
☐ N° 123 :	10 photos Diesel de la série 60 - 2ème série	€ 10,00	75 g
☐ N° 124 :	10 photos de E110 allemandes avec trains belges	€ 10,00	75 g
☐ N° 125 :	10 photos d'autorails 44 entre De Pinte et Renaix	€ 10,00	75 g
☐ N° 126 :	10 photos de l'acheminement d'une rame ICE en 1988	€ 10,00	75 g
☐ N° 127 :	10 photos d'automotrices de la série 800 en orange	€ 10,00	75 g
☐ N° 128 :	10 photos de 1800 CFL en Belgique	€ 10,00	75 g
☐ N° 129 :	10 photos de locomotives série 15	€ 10,00	75 g
☐ N° 130 :	10 photos de locomotives série 28 à l'étranger	€ 10,00	75 g

### PHOTO-THÈME 131



10 photos prises sur la ligne 15 à Olen, Geel et Mol avant l'électrification. (à Mol : 4134, 4194, 6245; à Olen : 4174, 4178 et 7849; à Geel : 5154, 5508 et 5525).  
Communication : photo-thème 131.

# Commande - frais d'envoi

### COMMENT COMMANDER ?

- Si vous habitez la Belgique, il suffit de verser la somme requise (articles et frais d'envoi) sur le compte BE57 0011 2017 8935 du PFT, BP 40, BE-7000 Mons
- Si vous habitez à l'étranger, vous pouvez effectuer un virement international. Le code BIC est GEBABEBB; le code IBAN est BE57 0011 2017 8935.
- Vous pouvez aussi régler par Visa ou Eurocard en indiquant votre nom, adresse, numéro de la carte (16 chiffres), la somme en euros, la date de validité et vous signez. Un formulaire est disponible sur notre site Internet.

Dans tous les cas, n'oubliez pas de mentionner en communication les articles commandés !

Tous nos articles sont disponibles lors de l'ouverture de **Rétro-train de St-Ghislain : les 1er mardi (10-12h) et 2e samedi (9-14h) de chaque mois**. Les titulaires d'une carte d'abonné bénéficient à ces occasions d'une réduction de 10%. Cette réduction est également valable au stand PFT en gare de Spontin, lors des journées de circulation sur le Chemin de fer du Bocq.

**FRAIS D'ENVOI :** calculez le poids des articles commandés et ajoutez le montant des frais d'envoi à votre commande (kp = kilopost).

	BELGIQUE	EUROPE	RESTE DU MONDE
jusque 100 g	€ 1,60	€ 1,60	€ 4,00
jusque 350 g	€ 2,40	€ 2,40	€ 8,00
jusque 1000 g	€ 3,95	€ 3,95	€ 19,00
jusque 2000 g	€ 5,20	€ 5,20	€ 38,00
Kilopost 2 kg (kp 2)	€ 5,20	€ 5,20	€ 67,00
Kilopost 5 kg (kp 5)	€ 6,50	€ 6,50	€ 67,00
Kilopost 10 kg (kp 10)	€ 9,50	€ 18,00	€ 132,00

### Remarque importante concernant les frais d'envoi

Si vous désirez connaître le montant réel des frais d'envoi avant de passer votre commande, vous pouvez envoyer un courriel à l'adresse pftsp@gmail.com.

# En Lignes

## EN LIGNES

- abonnement 2016 (début au 01-01-2016, même pour les prises d'abonnement durant l'année en cours) :

Belgique € 40,00  
 étranger (Europe) € 46,00 (hors Europe sur demande)

- numéros 19 : € 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 106, par numéro : € 8,50 260 g
- à partir du numéro 107 : € 9,00 260 g

Numéros 66, 80 et 85 épuisés !



## EN LIGNES - hors série



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



**hors série n°3**  
**LES LOCOMOTIVES**  
**TYPE 230-231**  
 A4 - 60 pages  
 80 photos  
 € 12,25 - 210 g



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

# Articles divers

## Calendriers LOCO

- Années disponibles : 2005, 2011, 2013 à 2015  
 par calendrier : € 5,00 kp2

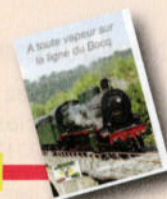
**LOCO 2016 € 13,00 750 g**



## DVD

- A toute vapeur sur la ligne du Bocq : € 21,00 150 g

**A toute vapeur sur le Bocq**



## Pin's

- Pin's locomotive Diesel type 201 € 2,50 16 g
- Pin's locomotive électrique 101.012 bicolore € 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

# Notre jeu-devinette

Vous avez été nombreux à trouver la bonne réponse : la TRAXX 186.181 de *Metrans* et appartenant à *Railpool* a été prise en leasing d'octobre à novembre 2015 par la SNCB sous le numéro 2862. Notre gagnant est Pol Pirard.



## Devinette

Les 2322 et 2363 dans la livrée jaune présentent une particularité. Laquelle?  
N'oubliez pas d'indiquer le nombre de bonnes réponses que nous recevrons. Le gagnant recevra la photo en 13 x 19. Réponse à nous communiquer par mail à l'adresse [pftsp@gmail.com](mailto:pftsp@gmail.com) ou par courrier postal.  
Bonne chance !



# Nouveauté

## LE chemin de fer du Houyoux et du Condroz

### La ligne 126 de Statte à Ciney

Dans ce livre, l'auteur, Georges Henrard, raconte l'histoire de la ligne 126 Ciney - Statte.

La première partie est consacrée à sa construction et aux premières années d'exploitation. Ensuite, l'histoire de chaque gare est décrite, de la genèse à la fermeture. Enfin, sont évoqués les différents raccordements, les mises hors service, les trains touristiques et le déferrement de la ligne.



La ligne 126 de Statte à Ciney - 296 pages - format A4 oblong 21 x 25  
320 photos noir et blanc et couleurs - couverture cartonnée et reliure au fil de lin.

Prix de vente : € 40 (+ frais d'envoi 1250 grammes)  
communication : L126

## Nouveau sur notre site web :

# Les voyages PFT à l'étranger

Sur notre site web, vous découvrirez un résumé et des photos des grands voyages PFT organisés à l'étranger organisés par le PFT. Sont actuellement présentés :

- Pologne : la vapeur à Wolsztin - avril 1993
- Pologne : la vapeur à Wolsztin - avril 1996
- Hongrie : les gros nez au lac Balaton - avril 1997

Chemin d'accès :

[pftsp.be](http://pftsp.be) → Nos Voyages → Nos Voyages photos → À l'étranger

Le récit des autres voyages suivront.





**Direction les carrières de la Pierre bleue : passage du train vide 64107 à Reully-Sauvigny alors qu'il remonte le cours de la Marne sur la ligne Paris - Strasbourg le 6 juin 2015 avec Givet en ligne de mire.** Gilbert LAURENT.

Bretagne, la Normandie et l'Île-de-France (Mantes, Achères). Autre registre : le trafic des céréales, avec des convois qui convergent vers la région lilloise (groupes *Cargill* à Haubourdin et *Roquette* à Lestrem), deux gros consommateurs qui vont s'approvisionner au départ d'une collection de silos de la région Centre (Moulins-sur-Yèvre, ...), plaine de Beauce comprise (avec concentration aux Aubrais-Orléans), et surtout de Rhône-Alpes (Meximieux, Heyrieux, La Valbonne, St. André-de-Corcieux, Villars-les-Dombes, Chasse-sur-Rhône, Voreppe...). Curiosité : ce trafic, qui a d'abord été assuré par des 75000, fait parfois appel à une bicourant 27000 accompagnée... d'une 75000 afin d'assurer les opérations terminales;

- 3 Class 77 blanches (77501 à 77503) qui manifestent une dévotion sans limite pour les produits de carrière. S'ensuit la remorque de trains de sable entre Oulchy-Brény (sur l'ex-ligne Paris - Reims) et le site alsacien de Bantzenheim, de trains de granulats autour de Gudmont afin d'épauler les *Euro 4000*,

**Celles qui viennent en complément des engins de ligne : un train de machines constitué de deux BB-400 et d'une G1206 manœuvre en gare de Mézy-sur-Marne afin d'emprunter la voie unique qui le conduira au site de maintenance VFLI. Train 456699 Compiègne - Montmirail du 8 juin 2015.** Gilbert LAURENT.

ainsi qu'au départ d'un troisième site qui a le bon goût de se situer à deux pas de la frontière franco-belge. Amorcé à Givet (site *Lafarge* ex-carrière de la Pierre Bleue), ce nouveau trafic qui s'inscrit dans le prolongement de mouvements ponctuels antérieurs dirigés vers l'Île-de-France (Vaires, Le Plessis-Belleville, Longueil-Ste-Marie) aboutit désormais systématiquement à Brétigny au sud de Paris. Particularité : contrairement aux trains évoluant en région lilloise cités précédemment qui cir-

culent selon des horaires et des fréquences variables, les mouvements Givet - Brétigny ont rapidement trouvé leurs marques et pris leur régime de croisière : leur circulation s'effectue sur un rythme trihebdomadaire avec une arrivée à Givet en fin de soirée les mardis, jeudis et samedis, pour un départ en début d'après-midi à 14h10 le mercredi et 15h02 les lundis et vendredis. Qu'on se le dise Outre-Quévrain...

**Gilbert LAURENT.**





**Course Montereau - Givet via la Grande ceinture de Paris et Epernay pour la 77501 qui traverse l'ex-gare de Mézy-sur-Marne (ligne Paris - Strasbourg) avec une rame vide le 2 août 2015 en marche 62501. Une "promenade" prévue pour s'étaler sur pas moins de 6h15... Gilbert LAURENT.**

Depuis la rédaction de l'article qui précède, quelques évolutions sont apparues. D'une part, les incursions de ces machines à Givet sont devenues moins systématiques; deux, les ex-Veolia n'en ont plus l'exclusivité; trois, le fractionnement du parc en deux groupes bien distincts est en train de s'effriter : la 77501 a perdu ses faces avant blanches au profit d'une extension des zones rouges, tandis que la 77507 ex-6313 a bénéficié d'une touche de rouge à hauteur des cabines, ces deux engins ayant par ailleurs reçu sur leurs faces latérales les attributs décoratifs qui constituent la marque de fabrique de VFLI. Un souci d'uniformisation accompagné d'essais grandeur nature semble donc dans l'air du temps, ce qui laisse présager qu'il ne pourrait s'agir là que d'un début...

**Sur la même ligne et avec la même mission, la 77507 aborde la courbe de la BK110 le 1er novembre 2015 en utilisant le sillon "de dernière minute" 474303. Gilbert LAURENT.**



## TELEX....

### ALGÉRIE

#### ● **Commande d'autorails Alstom**

Alstom va livrer 17 autorails bimodes du type *Coradia* à la Société Nationale des Transports Ferroviaires d'Algérie (SNTF). Le montant du contrat s'élève à environ € 200 millions. La première rame sera livrée en janvier 2018.

Le *Coradia Polyvalent* destiné à l'Algérie est un train bi-mode (thermique et électrique 25 kV) pouvant circuler à une vitesse de 160 km/h. D'une longueur totale de 110 mètres, l'autorail comportera six voitures et offrira une capacité de 265 passagers. Il sera adapté aux conditions climatiques du pays (tempête de sable, températures élevées) et disposera d'un système de climatisation très performant. Par ailleurs, ce train disposera d'un plancher bas facilitant l'accès et le déplacement à bord, et sera accessible à tous, et en particulier aux personnes à mobilité réduite. Son architecture et sa motorisation performante permettent d'éliminer les bruits et vibrations offrant un confort de voyage inégalé.

Le site d'Alstom à Reichshoffen en France assurera la conception, la fabrication et la validation des 17 trains *Coradia*.

### POLOGNE

#### ● **Des Vectron pour PKP-Cargo**

PKP-Cargo a commandé une série de 15 *Vectron MS* à Siemens. Elles seront livrées de 2016 à 2017. Treize machines seront aptes à circuler en Pologne, Tchéquie, Allemagne, Hongrie et Autriche, les trois autres en Pologne, Tchéquie, Slovaquie, Allemagne, Hongrie, Autriche et Pays-Bas.

### PORTUGAL

#### ● **Vente de CP CARGA**

Le 23 juillet 2015, le Premier Ministre du Gouvernement portugais a annoncé que c'est la société *Mediterranean Shipping Company Rail* (MSC), une filiale du géant mondial du transport maritime MSC, qui a remporté l'appel d'offres de privatisation de la division fret de l'entreprise ferroviaire *CP Carga* (division fret des Chemins de fer portugais - CP), avec une offre de € 53 millions. De cette somme, € 51 millions seront alloués pour couvrir les dettes. Les CP vont transférer un certain nombre de locomotives pour une valeur de l'actif total de € 110 millions afin d'améliorer la situation financière de l'entreprise. MSC envisage de faire de *CP Carga* le premier opérateur de fret de la

péninsule ibérique.

En 2014, *CP Carga* a transporté 2,9 millions de tonnes de fret, soit une augmentation de 11% par rapport à l'année

précédente. Il a affiché un bénéfice net de € 3,5 millions contre une perte de € 22,9 millions en 2013.

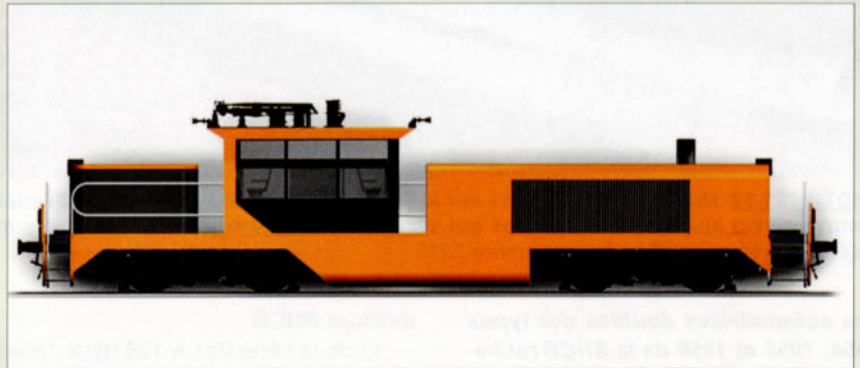
### SUISSE

#### ● **Des nouvelles locomotives bimodes pour les CFF**

Alstom a remporté un contrat de 175 millions d'euros pour fournir 47 locomotives bimodes à la division infrastructure des Chemins de fer Fédéraux Suisses (CFF). Classées dans le type Am940, ces locomotives seront utilisées pour les trains de travaux et les manœuvres dans les gares de formation de Lausanne-Triage et de Limmattal. Ces locomotives Bo'Bo' sont un nouveau modèle bimode, dénommé *Prima H4*. Elles pourront circuler à la vitesse maximale de 120 km/h, soit en traction électrique avec une puissance de 1600 kW, soit en mode Diesel à l'aide de deux moteurs Diesel *Caterpillar* de 810 kW. Les bogies seront identiques à ceux équipant les BB 75000 de la SNCF.

Un soin particulier a été porté à la conception de la cabine du conducteur. Spacieuse, elle peut accueillir jusqu'à 4 personnes et pourra ainsi aussi être utilisée comme local pendant les chantiers.

Les livraisons débuteront en 2018 et permettront de libérer les Am 842, Am 6/6, Ee 6/6 II, Ee 3/3 et Bm 4/4.



Vue d'artiste des futures locomotives bimodes pour les CFF. ALSTOM.

#### ● **Des nouvelles automotrices pour le TPF**

Depuis les nouveaux horaires de décembre 2015, six nouvelles automotrices triples construites par *Stadler Bussang* et numérotées de ABe 2/4 + B + Be2/4 101 à 106 sont progressivement mises en circulation sur le réseau sud des *Transports Publics Fribourgeois* (TPF).



PHOTO 131-31 Le 5 novembre 2015, l'automotrice 101 faisait des parcours d'essais entre Bulle et Châtel St. Denis. La voici en gare de Bulle.

Guillaume et Antoine MEUNIER.

# Les automotrices belges en Italie Quoi de neuf?



**PHOTO 131-32** Non loin de Formigine sur le TPER, passage de l'automotrice 04 rachetée au GTT. Il s'agit de l'ex. 529 de la SNCB. Contrairement aux cinq automotrices qui avaient été acquises par l'ATCM, celles du GTT (ex. SATTI) ont été entièrement modernisées. Gwenaël PIÉART, 8 septembre 2015.

**Les automotrices doubles des types 1954, 1955 et 1956 de la SNCB rachetées d'occasion par plusieurs compagnies privées n'ont pas encore dit leur dernier mot en Italie, après 23 ans d'utilisation pour certaines. Voici leur situation actuelle.**

Depuis 1992, quatre réseaux ou sociétés privées italiens ont acquis des auto-

motrices SNCB :

- 17 de la série 051 à 128 (type 1954), dont trois qui avaient été transformées en rame postale (série 961 à 975);
- deux de la série 502 à 539 (type 1955);
- 21 de la série 129 à 150 "Budd" (type 1956).

Ces automotrices reçurent donc une seconde vie, laquelle ne semble pas prête

de se terminer. Nous en avons déjà largement fait écho dans nos anciens *numéros de EN LIGNES*.

Depuis lors, pas mal de mouvements de matériels ont eu lieu ou sont en cours entre ces différents réseaux. La principale cause est le recul des services sur le *Gruppo Torinese Trasporti* (GTT, ex. SATTI) qui opère principalement au nord de Torino. La ligne vers Rivarolo est encore desservie en période scolaire par des automotrices des types 1954 et 1956. Quatre des onze rames qui avaient été acquises par ce réseau ont été revendues au *Ferrovie Emilia-Romagna* (FER) et au TFT (ex. LFI). Parmi les sept automotrices restantes, quelques-unes semblent garées de longue date et leur fin semblerait proche; bien qu'avec les Italiens, des surprises sont toujours possibles !



**PHOTO 131-33** Les cinq automotrices qui avaient été acquises par l'ATCM (056, 064, 072, 101, 505) ont conservé jusqu'à aujourd'hui leur aménagement intérieur SNCB et vous feraient rajeunir de 30 ans. Tout est resté d'origine à l'intérieur, même les marquages bilingues français - néerlandais toujours présents, en plus de l'italien. Pierre HERBIET.

## TPER (Trasporto Passeggeri Emilia-Romagna)

Sur le TPER (le TPER est né le 1er février 2012 de la fusion entre le FER (lui-même ex. ATCM) et l'ATC (Azienda Trasporti Consorziali)), l'exploitation de la ligne Modena - Sassuolo est quasiment toujours monopolisée par les ex. automotrices SNCB.

Sur les cinq automotrices qui avaient été acquises en 1992 par l'Azienda Trasporti Consorziali Modena (ATCM, voir *EN LIGNES* 16 pages 21-29) (quatre type 1954 : les 056, 064, 072, 101, cette dernière fut acquise pour pièces et a été démolie, et une type 1955 : la 505), seules les 056 et 064 circulent encore. Elles ont malheureusement perdu leur belle décoration bleue ATCM pour revêtir une livrée jaune de goût douteux qui, de surcroît, est taguée...

La 072 a été garée à la suite d'une avarie grave. Pour la remplacer, le TPER a racheté au GTT la 04, qui n'est autre que l'ex. 529 de la SNCB. Celle-ci a conservé jusqu'à maintenant sa décoration GTT.

Quant à la 505, elle est garée depuis 2009 déjà. C'est la dernière automotrice du type 1955 toujours existante dans son état pratiquement d'origine.

Ces automotrices circulent en pool avec les 077 et 107 modernisées provenant de



**PHOTO 131-34** Les 505 et 072 sont garées depuis plusieurs années. La 505 est la dernière automotrice du type 1955 toujours existante dans sa version pratiquement d'origine SNCB. Modena Piassa Manzoni, 8 septembre 2015.  
Pierre HERBIET.

l'ATC qui exploite la ligne Bologna - Vignola (voir *EN LIGNES* 86 page 31).

Le TPER envisage de remplacer les

deux dernières automotrices non modernisées (056 et 064) vers 2017 par des automotrices du type 1954 entièrement rénovées.

**PHOTO 131-35** La Ale 228.056 après son arrivée dans la gare terminus de Sassuolo.  
Gwenaël PIÉRART.





**PHOTO 131-36** Pour assurer le service sur la ligne Modena - Sassuolo, trois automotrices sont nécessaires. La ligne étant à voie unique, les trains se croisent généralement à Formigine, comme ici l'ALE 288.056 en route vers Modena et la 04 en sens inverse. Pierre HERBIET, 8 septembre 2015.

**PHOTO 131-37** En gare de Modena Piazza Manzoni, la ALE 228.056 va poursuivre jusqu'à la gare de Modena des FS, tandis que la ALE 228.064 va rallier Sassuolo. Pierre HERBIET, 8 septembre 2015.





**PHOTO 131-38** Depuis son rachat par le TPER, la 04 a conservé sa livrée GTT. Le 8 septembre 2015, elle est photographiée entre les gares de Formigine et Sassuolo. Les automotrices circulent toujours avec le pantographe arrière levé dans le sens de marche. Gwenaël PIÉRART.

**PHOTO 131-39** Les automotrices du TPER ont fort malheureusement perdu leur belle décoration ATCM d'origine pour revêtir une bien vilaine robe jaune. Modena Piazza Manzoni, 8 septembre 2015. Gwenaël PIÉRART.





**PHOTO 131-40** Voici l'automotrice quadruple ALe 54.961 en passage à Puglia Ceciliano. Il s'agit des anciennes automotrices postales 961 et 965 transformées et accouplées en permanence. Gwenaël PIÉRART.

### TFT (Trasporto Ferroviario Toscana S.p.a.)

Sur le TFT (ex. LFI - *La Ferroviaria Italiana* - voir *EN LIGNES* 17 pages 17 à 20), les changements pour nos anciennes automotrices sont spectaculaires ! Pour rappel, le TFT exploite deux lignes au sud de Firenze, au départ de Arrezzo vers Stia et Sinalunga.

Depuis 2013, les cinq automotrices Budd (137, 142, 143, 144 et 149) (une sixième, la 138 avait été acquise pour pièces) sont garées hors service. Elles ne semblent pas avoir fait le bonheur de leur propriétaire après seulement 15 ans de service. En proie aux vandales, leur avenir semble bien incertain.

Le TFT a acquis en 2005 quatre nouvelles automotrices triples "Elfo" (trois caisses articulées sur quatre bogies B' 2' 2' B') neuves construites par *Alstom*, identiques aux "Minuetto" des FS, ainsi qu'en 2010, une rame réversible formée de trois voitures à deux niveaux "Vivalto" et d'une locomotive identique aux E464 des FS (la E464.880).

Et puis, coup de théâtre plutôt inattendu en 2011 : l'arrivée d'une automotrice quadruple formée au départ des ex. automotrices postales 961 (ex. 080) et 965 (ex.

117) couplées en permanence. Repeinte dans la superbe décoration bleu pastel du TFT, cette rame est numérotée ALe 54.961 (voir *EL* 101 pages 20-21 et *EL* 109 pages 48 à 51).

Une autre ex. postale, la 969 (ex. 091) est, quant à elle, restée en version double et numérotée ALe 54.969; elle est peinte dans cette même robe bleue.

En décembre 2011, le TFT a repris au GTT trois automotrices du type 1954 : les 02, 03 et 07, alias respectivement les ex. 061, 099 et 083 SNCB. Dans son atelier d'Arrezzo, le TFT a entrepris une modernisation en profondeur des 02 et 03 qui formeront une nouvelle automotrice quadruple. Elle sera équipée d'un nouvel aménagement intérieur, sera pourvue de l'airco et d'un WC accessible aux personnes à mobilité réduite.

Depuis décembre 2015, le TFT assure une relation directe entre Pratovecchio-Stia et Firenze via le réseau national, éventuellement doublée en cas de succès. Comme le matériel moderne (E464 et automotrices *Elfo*) y sera engagé, le matériel ancien sera à nouveau mis à contribution plus intensivement entre Pratovecchio-Stia, Arezzo et Sinalunga; c'est ce qui explique la transformation des automotrices 02 et 03.



**PHOTO 131-41** Les anciennes automotrices postales 961 et 965 ont été accouplées en permanence. De ce fait, sur chacune d'elles, le poste de conduite situé côté accouplement a été supprimé. Cette transformation avait déjà été réalisée à l'atelier RSI d'Oostende (voir *EN LIGNES* 68 pages 36-37). Pierre HERBIET.

A la SNCB, les automotrices du type 1954 ont circulé jusqu'en 1995, les type 1955 jusqu'en 1993 et les *Budd* jusqu'en 1999. En Belgique, de cette importante série, il ne subsiste plus que la 082 conservée par le PFT.

La SNCB a liquidé ces dernières années les automotrices de la série 151 à 270 et s'attaque aujourd'hui aux 601 à 782 alors que ces dernières ont été rénovées à grand frais il n'y a même

pas 10 ans pour certaines !

Les réseaux italiens seraient fort intéressés d'en acquérir d'occasion. Seulement, le problème est que, actuellement, tout nouveau matériel arrivant en Italie doit être homologué, une opération longue et coûteuse; c'est ce qui explique la poursuite des révisions sur les anciennes automotrices qui dépassent ainsi aujourd'hui allègrement les 60 ans d'existence !



← PHOTO 131-42 - ↑ PHOTO 131-43  
Récemment, le TFT a racheté les automotrices 02, 03 et 07 du GTT. Les 02 et 03 sont en cours de transformation dans l'atelier TFT d'Arrezo et formeront une nouvelle automotrice quadruple. Ces deux photos montrent les travaux sur la 02.

Pierre HERBIET, 9 septembre 2015.

**PHOTO 131-44** L'automotrice 03. Bibbiena, 9 septembre 2015. Pierre HERBIET.





**PHOTO 131-45** A Bibbiena, le 9 septembre 2015, passage de l'automotrice quadruple ALe 54.961. Gwenaël PIÉRART.

**PHOTO 131-46** L'automotrice ALe 54.969 (ex. SNCB 969, ex. SNCB 091) est restée double. La voici garée au dépôt d'Arezzo Pesciola le 9 septembre 2015. Gwenaël PIÉRART.





**PHOTO 131-47** Les cinq automotrices Budd ont cessé de circuler. Elles sont toutes garées en file dans la gare de Foiano. Dans l'ordre, les 149 - 144 - 137 - 142 - 143. Gwenaël PIÉRART, 9 septembre 2015.

### FAS (Ferrovia Adriatico Sangritana)

Nous nous rappellerons que le FAS avait acquis 12 automotrices *Budd* de la SNCB. Toutefois, sur la base de considérations économiques, il a été décidé de ne garder et moderniser que 5 rames (les 129, 136, 140, 146 et 150) tandis que les 7 autres (132, 134, 135, 139, 141 et 147) ont été abandonnées. Les automotrices ont été pourvues d'un équipement d'air conditionné, de nou-

velles fenêtres fixes, de nouvelles cabines de conduite au profil aérodynamique. Elles étaient équipées d'un système de suivi par satellite de manière à informer en temps réel les utilisateurs. Le FAS leur a attribué la numérotation ALe 056 401 + 402 à ALe 056 409 à 410. Elles ont été communément baptisées "Orsetto" (ours en peluche). La première automotrice entièrement transformée par *AnsaldoBreda* à Napoli, avait été livrée à Sangritana en avril 2000 et officiellement mise en ser-

vice le 27 mai de cette année; en réalité, elle ne fut engagée qu'à titre d'essai. Ces cinq automotrices transformées n'ont en réalité jamais été mises en service.

Quant aux sept autres *Budd* prévues pour le FAS (130, 132, 134, 135, 139, 141 et 147), elles sont abandonnées suite à la faillite en 2009 de la société *Decotrain*, dans les gares de Ostellato et Codigoro et sur le site de *Decotrain* à Valcesura.

En septembre 2014, une "Orsetto", la ALe 054.405, avait été prêté au FSE à Bari afin de tester l'électrification de la ligne Bari - Putignano. La voici lors de son acheminement vers Bari, en gare de Trinitapoli (ligne FS Foggia - Bari), le 10 septembre 2014. Paolo FANELLI.



# ÉTAT-BELGE

## wagons-étalons 91681 à 91695, 92101 à 92119

Autrefois, les cours à marchandises disposaient d'un équipement standard comprenant normalement :

- une rampe de chargement latérale et frontale;
- une jauge de chargement (gabarit);
- un pont à peser les wagons;
- parfois un pont à peser les véhicules routiers (camions, charrettes, ...);
- parfois un engin de levage (grue fixe, portique, etc.).

Pour les ponts à peser, il existait au sein même des chemins de fer, un service de métrologie chargé de leur entretien et contrôle. Afin de pouvoir effectuer ces opérations, l'Etat Belge se dota entre 1890 et 1924 de wagons-étalons. Ils furent commandés en plusieurs séries dont voici le détail, ainsi que la ligne de vie de chaque véhicule :

### Série I - n° 91681 à 91685

Nous ne disposons d'aucune information sur l'origine de ces véhicules. Ils se trouvaient déjà dans le parc en 1897. En 1929, la présente série est absente des registres du matériel. Certains numéros seront réattribués après la Deuxième Guerre mondiale. A noter cependant, la présence d'un poêle central avec une cheminée débouchant sur le toit.

- 91681 : pas d'attribution de numéro UIC, noté "Démoli";
- 91682 : ce numéro a été réutilisé pour un wagon du type 2511 (date inconnue);

91683 : numéro réutilisé à partir de 1963 pour un wagon type 2021 (ex. allemand);

91684 : numéro réutilisé à partir de 1964 pour un wagon type 2021 (ex. allemand);

91685 : pas d'attribution de numéro UIC, noté "Démoli".

### Série II - n° 91686

Date d'adjudication : 28-05-1890.

Constructeur : inconnu.

Nous disposons de peu d'informations sur l'origine de ce véhicule. En 1929, celui-ci est absent des registres du matériel.

91686 : pas d'attribution de numéro UIC, noté "Régularisation".

### Série III - n° 91687 à 91695

Date d'adjudication : 10-02-1892.

Constructeur : inconnu.

Nous disposons de peu d'informations sur l'origine de ces véhicules. En 1929, la présente série est absente des registres du matériel. Certains numéros seront réattribués après la Deuxième Guerre mondiale.

91687 : pas d'attribution de numéro UIC, noté "Régularisation";

91688 : pas d'attribution de numéro UIC, noté "Démoli";

91689 : numéro réutilisé pour un wagon déclassé comme véhicule de service

91690 : numéro réutilisé à partir de 1964 pour un wagon type 2021 (ex. allemand);

91991 : pas de trace;

91992 : numéro réutilisé à partir de 1964 pour un wagon type 2021 (ex. allemand);

91693 : numéro réutilisé pour un wagon déclassé comme véhicule de service;

91694 : pas d'attribution de numéro UIC, noté "Régularisation";

91695 : pas d'attribution de numéro UIC, noté "Démoli".

### Série IV - n° 92101

Date d'adjudication : 23-06-1880.

Constructeur : La Métallurgique, La Sambre.

Ce véhicule fut affecté à Anvers-Bassins et Entrepôts, ensuite au Groupe de Gent Numéro UIC : 30 88 943 2975-1

Type 9432B7

Mise hors service : PV 270 du 20-08-1975, Leuven.

### Série V - n° 92102 à 92110

Date d'adjudication : 10-02-1892.

Constructeur : S.A. Franco-Belge, La Croÿère, 1892.

92102 : recensement : 07-02-1924, affecté au District de Mons.

N° UIC : 30 88 943 2988-4, type 9432B7.

Mise hors service : PV 106 du 09-04-1971;

92103 : recensement : 07-03-1924, affecté au District de Namur (Gembloux).

N° UIC : 30 88 943 2979-3, type 9432B7.

N° UIC : 30 88 943 2646-8, type 9432L2 (le 02-08-1968)

Mise hors service : PV 256 du 08-10-1976;

92104 : recensement : 02-02-1924, affecté au District de Charleroi

N° UIC : 30 88 943 2984-3, type 9432B7.

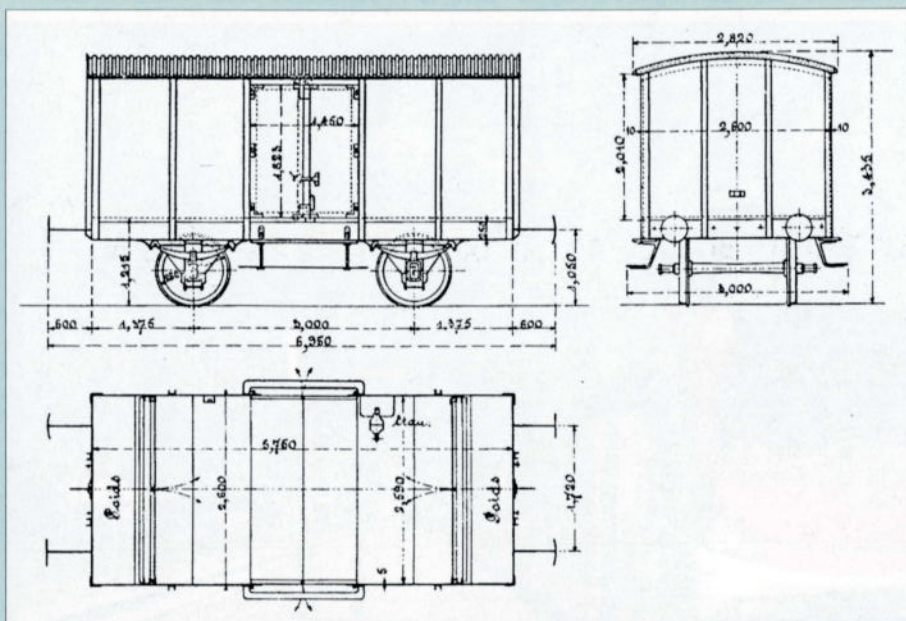
Mise hors service : PV 6 du 07-01-1977, Leuven;

92105 : recensement : 16-02-1924, affecté au District de Namur.

N° UIC : 30 88 943 2980-1, type 9432B7.

N° UIC : 30 88 943 2688-0, type 9432L2 (date inconnue)

Mise hors service : PV 140 du 07-11-1979, Ronet;





**PHOTO 131-48 NB** Le wagon 92107<sup>2</sup> (deuxième attribution de ce numéro en remplacement du 92107 d'origine, détruit durant la Première Guerre) fut construit par Energie à Marcinelle en 1924. Photo Energie, collection André DAGANT / PFT.

92106 : recensement : 15-03-1924, affecté à Baulers, ensuite au Groupe de Bruxelles.  
N° UIC : 30 88 943 2989-2, type 9432B7.

Mise hors service : PV 132 du 22-03-1972, Leuven;

92107 : détruit probablement au cours de la Première Guerre Mondiale;

92108 : pas d'attribution de numéro UIC, pas d'annotation;

92109 : pas d'attribution de numéro UIC, noté "Démoli";

92110 : recensement : 16-02-1924, affecté au Groupe de Liège Est (Pepinster).

N° UIC : 30 88 943 2982-7, type 9432B7.

N° UIC : 30 88 943 2650-0, Type 9432L2 (le 30-04-1970)

Mise hors service : PV 315 du 10-10-1975, Leuven.

#### Série VI - n° 92111

Date d'adjudication : 10-11-1899.

Constructeur : S.A. Franco-Belge à La Croyère, 1900.

Recensement : 24-08-1924, affecté au Groupe de Hasselt

N° UIC : 30 88 943 2981-9, type 9432B7

Mise hors service : PV 289 du 08-10-

1974, Leuven

#### Série VII - n° 92112 à 92115

Date d'adjudication : 19-05-1909.

Constructeur : Atelier de Trazegnies, 1909.

92112 : pas d'attribution de numéro UIC, noté "Démoli";

92113 : recensement : date inconnue, affecté au Groupe de Bruxelles.

N° UIC : 30 88 943 2978-5, type 9432B7.

Mise hors service : PV 322 du 22-12-1976, Leuven.

92114 : pas d'attribution de numéro UIC, noté "Démoli";

92115 : recensement : 01-03-1924, affecté au Groupe de Liège 2e section, ensuite Groupe de Gent.

N° UIC : 30 88 943 2987-6, type 9432B7.

N° UIC : 30 88 943 2638-5, type 9432L2 (le 21-03-1973)

Mise hors service : PV 47 du 15-02-1974, Kortrijk.

#### Série VIII - n° 92116

Date d'adjudication : 20-08-1909.

Constructeur : Léon Piérard, Cuesmes-

lez-Mons, 1909.

Ce wagon fut présenté à l'Exposition de Bruxelles de 1910.

Recensement : 29-08-1924, affecté au Groupe de Bruxelles-Nord 1e section

N° UIC : 30 88 943 2977-7, type 9432B7

Mise hors service : PV 121 du 14-09-

1979, Piéton.

#### Série IX - n° 92107, 92117 à 92119

Date d'adjudication : 16-04-1924.

Constructeur : Energie à Marcinelle, 1924.

92107 : deuxième attribution de ce numéro en remplacement du 92107 de 1898 détruit durant la Première Guerre.

Affecté au Dépôt Central de la Voie, ensuite Groupe de Liège  
N° UIC : 30 88 943 2976-9, type 9432B7.

N° UIC : 30 88 943 2648-4, type 9432L2 (le 21-06-1971)

Mise hors service : PV 46 Spécial du 08-05-1980;

92117 : affecté à Libramont, ensuite au Groupe de Namur.

N° UIC : 30 88 943 2986-8, type 9432B7.

N° UIC : 30 88 943 2690-6, type 9432L2 (date inconnue)

Mise hors service : PV 121 du 14-09-1979, Piéton;

92218 : affecté à Kinkempois, ensuite au Groupe de Liège, puis au Groupe de Hasselt  
 N° UIC : 30 88 943 2985-0, type 9432B7.  
 N° UIC : 30 88 943 2649-2, type 9432L2 (le 31-10-1968).  
 Mise hors service : PV 322 du 22-12-1976, Leuven;

92119 : affecté au Groupe de Brugge.  
 N° UIC : 30 88 943 2983-5, type 9432B7.  
 Mise hors service : PV 6 du 07-01-1977, Leuven.

Ces wagons étaient utilisés pour vérifier et étalonner les ponts à peser qui se trouvaient dans de nombreuses gares du réseau. Pour cela, ils transportaient des poids de différentes mesures, logés dans deux armoires placées contre les parois d'about de la caisse.

Ils avaient une caisse métallique avec une toiture en tôle ondulée.

Leur poids à vide s'élevait à 15,755 t et ils pouvaient transporter des charges de 14,245 t.

Lors de l'application des numéros UIC, 15 wagons-étalons furent concernés. La numérotation est continue, de 30 88 943 2975-1 à 30 88 943 2989-2.

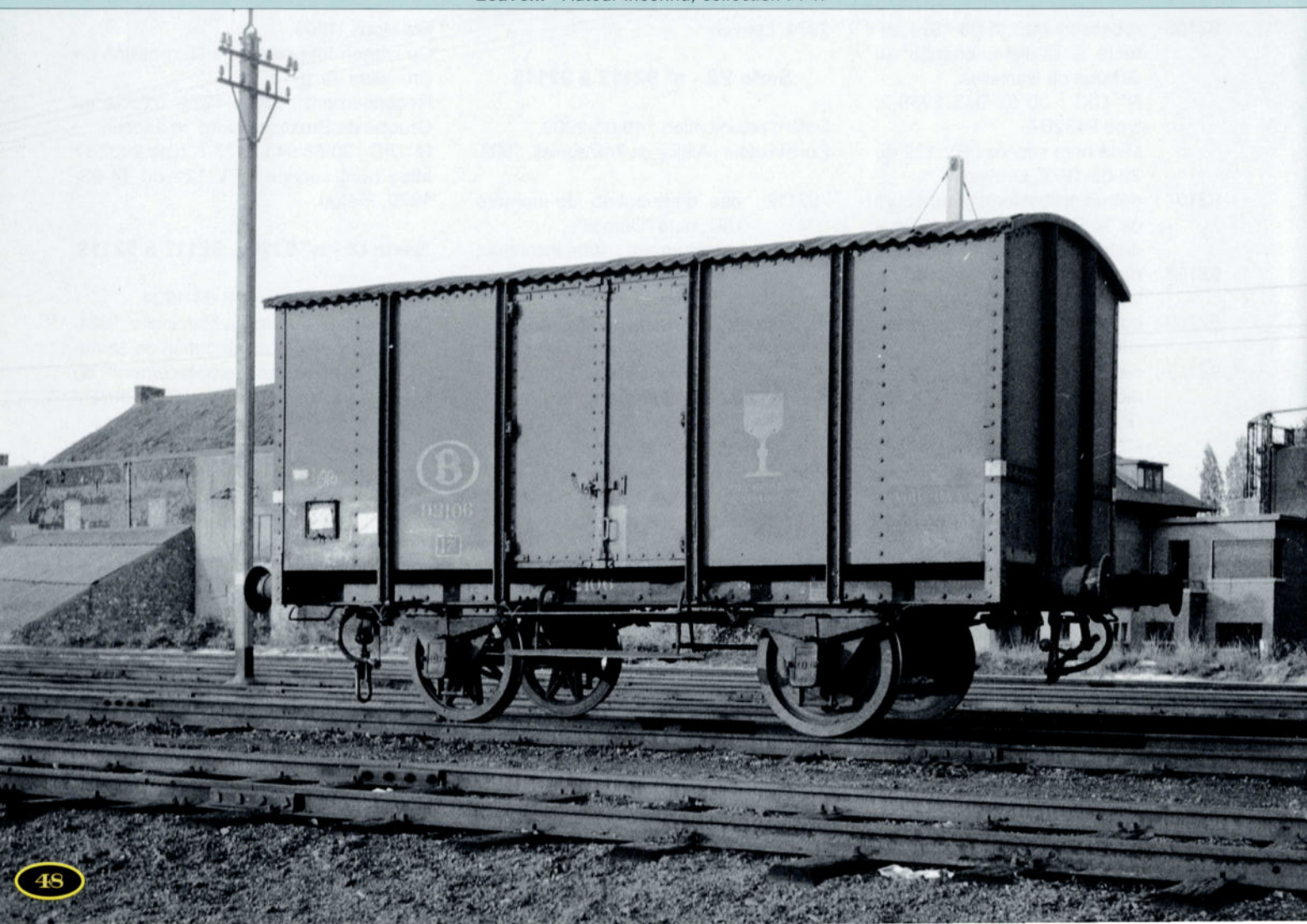
Plusieurs wagons existaient encore dans les années '1980, réutilisés comme véhicules de service à usage divers.



**PHOTO 131-49** Dans les années '1980, deux anciens wagons-étalons étaient toujours utilisés à Ronet comme véhicules de service. Voici l'ex. wagon 92103, garé à Ronet le 16 juin 1981 et portant le numéro UIC 30 88 943 2 646-8.

Photo André WITMEUR, collection PFT.

**Le wagon 92106 datant de 1892. Lors du recensement du 15 mars 1924, il était affecté à Baulers, ensuite au Groupe de Bruxelles. Il reçut le n° UIC 30 88 943 2989-2 et classé dans le type 9432B7. Il fut mis hors service par le PV 132 du 22-03-1972 de Leuven. Auteur inconnu, collection PFT.**





**PHOTO 131-50** Une autre photo de l'ex. 92103 à Ronet le 5 mai 1979. Lors du recensement du 7 mars 1924, il était affecté au District de Namur (Gembloux). Il reçut le numéro UIC 30 88 943 2979-3, classé dans le type 9432B7. Le 2 août 1968, il fut renuméroté UIC 30 88 943 2646-8, type 9432L2. Sa mise hors service est intervenue par le PV 256 du 08-10-1976.

Photo Hugo NAUWELAERTS, collection PFT.

**PHOTO 131-51** Le wagon 30 88 943 2 688-0, ex. 92105, à Ronet, le 27 mai 1981. Lors du recensement du 16 février 1924, il était affecté au District de Namur. Il reçut le numéro UIC 30 88 943 2980-1, classé dans le type 9432B7. Plus tard, dans les années '1960, il fut renuméroté UIC 30 88 943 2688-0, type 9432L2. Il fut radié par le PV 140 du 07-11-1979 de Ronet.

Photo André WITMEUR, collection PFT.



# Wagons-citernes 91551 à 91598 (suite du numéro 130)

Grâce à Michel THIRY, nous avons pu rétablir la carrière pratiquement complète de chaque wagon.

## TYPE I (91551 à 91567)

- 91551** - construction : 1892  
- retrait du service commercial : 17-02-1931  
- réutilisation pour transport de service à partir du 09-06-1932, Pétrole, Antwerpen Kiel  
- numéro UIC : 30 88 942 7105-2, type 9427A1  
- mise hors service : PV 143 du 29-03-1972 établi par l'Atelier Central de Gentbrugge.
- 91552** - construction : 1892  
- retrait du service commercial : 17-02-1931  
- réutilisation pour transport de service à partir du 09-06-1932, Pétrole, Antwerpen Kiel - n° 163865 noté sur fiche établie en 1932.  
- numéro UIC : 30 88 942 7090-6, type 9427A1  
- mise hors service : PV 115 du 16-04-1970 établi par l'Atelier Central de Gentbrugge.
- 91553** - construction : 1892  
- pas d'attribution de numéro UIC, noté "Régularisation"
- 91554** - construction : 1892  
- retrait du service commercial : 31-01-1931  
- réutilisation pour transport de service à partir du 09-06-1932 Pétrole, Antwerpen Kiel  
- numéro UIC : 30 88 942 7065-8, type 9427A1  
- mise hors service : PV 143 du 29-03-1972 établi par l'Atelier Central de Gentbrugge.
- 91555** - construction : 1892  
- pas de trace dans les registres postérieurs à la Seconde Guerre mondiale.
- 91556** - construction : 1892  
- pas de trace dans les registres postérieurs à la Seconde Guerre mondiale.
- 91557** - construction : 1892  
- retrait du service commercial : 29-01-1931  
- réutilisation pour transport de service à partir du 09-06-1932, Pétrole, Antwerpen Kiel  
- numéro UIC : 30 88 942 7023-7 type 9427A1  
- mise hors service : PV 102 du 02-04-1971 établi par l'Atelier Central de Gentbrugge.
- 91558** - construction : 1892  
- pas de trace dans les registres postérieurs à la Seconde Guerre mondiale.
- 91559** - construction : 1892  
- retrait du service commercial : 10-04-1931  
- réutilisation pour transport de service à partir du 09-06-1932, Huile de graissage, Antwerpen Kiel  
- numéro UIC : 30 88 942 7089-8 type 9427A1  
- mise hors service : PV 319 du 24-09-1971 établi par l'Atelier Central de Gentbrugge.
- 91560** - construction : 1892  
- pas de trace dans les registres postérieurs à la Seconde Guerre mondiale.
- 91561** - construction : 1893  
- retrait du service commercial : 11-04-1931  
- réutilisation pour transport de service à partir du 09-06-1932 - Pétrole, Antwerpen Kiel  
- numéro UIC : 30 88 942 7014-6 type 9427A1  
- mise hors service : PV 192 du 23-09-1981 à leper.
- 91562** - construction : 1896  
- retrait du service commercial : 23-02-1931

Après son retrait commercial le 5 mars 1931, le wagon 91565 fut réutilisé à partir du 9 juin 1932 comme véhicule de service pour le transport d'huile de graissage, attaché à la gare d'Antwerpen-Kiel. Cette photo le montre devant la remise d'Haine-Saint-Pierre. Date et auteur inconnus, collection André DAGANT / PFT.



- réutilisation pour transport de service à partir du 09-06-1932, Pétrole, Antwerpen Kiel
- numéro UIC : 30 88 942 7057-5 type 9427A1
- mise hors service : PV 143 du 29-03-1972 établi par l'Atelier Central de Gentbrugge.

**91563** - construction : 1896  
 - retrait du service commercial : 31-01-1931  
 - réutilisation pour transport de service à partir du 09-06-1932, Pétrole, Antwerpen Kiel  
 - numéro UIC : 30 88 942 7073-2 type 9427A1  
 A partir du 18-03-1970 : numéro UIC 30 88 942 7843-8, type 9427L1. Par PV 411 du 21-11-1984, devient GO (gros outillage) n° 942/732, utilisé pour la récupération d'huile de vidange à l'atelier de Kortrijk.  
 Depuis le 21 décembre 2010, présenté en monument sur le pont, Place des Armateurs à Bruxelles.

**91564** - construction : 1896  
 - retrait du service commercial : 09-04-1931  
 - réutilisation pour transport de service à partir du 09-06-1932, Pétrole, Antwerpen Kiel  
 - numéro UIC : 30 88 942 7040-1 type 9427A1  
 - mise hors service : PV 143 du 29-03-1972 établi par l'Atelier Central de Gentbrugge.

**91565** - construction : 1896  
 - retrait du service commercial : 05-03-1931  
 - réutilisation pour transport de service à partir du 09-06-1932, Huile de graissage, Antwerpen Kiel  
 - numéro UIC : 30 88 942 7006-2 type 9427A1  
 - mise hors service : PV 143 du 29-03-1972 établi par l'Atelier Central de Gentbrugge.

**91566** - construction : 1896  
 - retrait du service commercial : 21-02-1931  
 - réutilisation pour transport de service à partir du 09-06-1932, Pétrole, Antwerpen Kiel  
 - numéro UIC : 30 88 942 7036-9, type 9427A1  
 - mise hors service : PV 143 du 29-03-1972 établi par l'Atelier Central de Gentbrugge.

**91567** - construction : 1896  
 - pas de trace dans les registres postérieurs à la Seconde Guerre mondiale.

## TYPE II (91568 à 91578)

**91568** - construction : 1898  
 - pas de trace dans les registres postérieurs à la Seconde Guerre mondiale.

**91569** - construction : 1898  
 - retrait du service commercial : 22-01-1931  
 - réutilisation pour transport de service à partir du 09-06-1932, Pétrole, Antwerpen Kiel  
 - numéro UIC : 30 88 942 7056-7, type 9427A1  
 - mise hors service : PV 259 du 08-08-1973 établi par l'Atelier Central de Gentbrugge.

**91570** - construction : 1898  
 - pas de trace dans les registres postérieurs à la Seconde Guerre mondiale.

**91571** - construction : 1898  
 - retrait du service commercial : 23-03-1931  
 - réutilisation pour transport de service à partir du 09-06-1932, Pétrole, Antwerpen Kiel  
 - numéro UIC : 30 88 942 7064-1, type 9427A1  
 - mise hors service : PV 254 du 15-06-1966 établi par l'Atelier Central de Gentbrugge.

**91572** - construction : 1898  
 - retrait du service commercial : 10-06-1931  
 - réutilisation pour transport de service à partir du 09-06-1932, Transport d'huile, AC Salzannes  
 - numéro UIC : 30 88 949 1006-3, type 9491L1  
 - mise hors service : PV 276 du 27-08-1975 établi à Kortrijk.

**91573** - construction : 1901  
 - retrait du service commercial : 09-04-1931  
 - réutilisation pour transport de service à partir du 09-06-1932, Pétrole, Antwerpen Kiel

- numéro UIC : 30 88 942 7044-3, type 9427A1
- mise hors service : PV 397 du 04-10-1968 établi par l'Atelier Central de Gentbrugge.

**91574** - construction : 1901  
 - retrait du service commercial : 29-01-1931  
 - réutilisation pour transport de service à partir du 09-06-1932, Pétrole, Antwerpen Kiel  
 - numéro UIC : 30 88 942 7075-7, type 9427A1  
 - mise hors service : PV 329 du 17-10-1975 établi à Kortrijk.

**91575** - construction : 1901  
 - retrait du service commercial : 01-04-1931  
 - réutilisation pour transport de service à partir du 09-06-1932, Pétrole, Antwerpen Kiel, ensuite transport de créosote, dépôt V de Gent-Sint-Pieters  
 - numéro UIC : 30 88 943 7524-2, type 9437A9  
 A partir du 08-04-1971 : n° UIC 30 88 943 7929-3, type 9437L1, utilisé pour stockage de gasoil au Dépôt Central du service Voie de Schaerbeek  
 - mise hors service : PV 286 du 09-05-1990 établi à Moerbeke.

**91576** - construction : 1901  
 - retrait du service commercial : 16-01-1931  
 - réutilisation pour transport de service à partir du 09-06-1932, Pétrole, Antwerpen Kiel, ensuite utilisé par le service Voie d'Antwerpen-Noord.  
 - numéro UIC : 30 88 942 7070-8, type 9427A1  
 A partir du 30-09-1975 : numéro UIC 30 88 942 7852-9, Type 9427L1. A partir du 12-03-1976, utilisé par le service Voie Garage drainées à Charleroi-Sud  
 - Mise hors service : PV 165 du 26-05-1981 établi à Leuven.

**91577** - construction : 1901  
 - pas de trace dans les registres postérieurs à la Seconde Guerre mondiale.

**91578** - construction : 1901  
 - retrait du service commercial : 23-04-1931  
 - réutilisation pour transport de service à partir du 09-06-1932, Pétrole, Antwerpen Kiel, dépôt de Kortrijk  
 - numéro UIC : 30 88 948 7001-0 type 9487L1  
 A partir du 18-03-1970 : numéro UIC 30 88 942 7844-6, type 9477L1. Par PV 334 du 31-08-1983 devient GO n° 942/728, utilisé à l'atelier de Kortrijk.  
 Ce wagon est préservé et présenté depuis 2015 au *Train World* de Schaerbeek, sur le pont dans le hall 4.

## TYPE III (91579 à 91584)

**91579** - construction : 1903  
 - retrait du service commercial : 01-04-1931  
 - réutilisation pour transport de service à partir du 09-06-1932, Pétrole, Antwerpen Kiel, ensuite pour transport de créosote à Wondelgem  
 - numéro UIC : 30 88 943 7527-5, type 9437A9  
 A partir du 08-04-1971, numéro UIC 30 88 943 7928-5, type 9437L1, Utilisé pour stockage de gasoil à l'Atelier Central de la Voie à Bascoup  
 - mise hors service : PV 276 du 27-08-1975 établi à Kortrijk.

**91580** - construction : 1903  
 - pas de trace dans les registres postérieurs à la Seconde Guerre mondiale.

**91581** - construction : 1903  
 - pas de trace dans les registres postérieurs à la Seconde Guerre mondiale.

**91582** - construction : 1903  
 - retrait du service commercial : 29-01-1931  
 - réutilisation pour transport de service à partir du 09-06-1932, Pétrole, Antwerpen Kiel  
 - numéro UIC : 30 88 942 7008-8, type 9427A1  
 - mise hors service : PV 143 du 29-03-1972 établi par l'Atelier Central de Gentbrugge.

**91583** - construction : 1903  
 - pas d'attribution de numéro UIC, noté "Démoli"

**91584** - construction : 1903  
 - pas de trace dans les registres postérieurs à la Seconde Guerre mondiale.

## TYPE IV (91585 à 91591)

- 91585** - construction : 1906  
- retrait du service commercial : ?  
- réutilisation pour transport de service à partir du 09-06-1932, Pétrole, Antwerpen Kiel  
- numéro UIC : 30 88 942 73032-8, type 9427A1  
- mise hors service : PV 379 du 29-06-1967 établi par l'Atelier Central de Gentbrugge.
- 91586** - construction : 1906  
- retrait du service commercial : 21-02-1931  
- réutilisation pour transport de service à partir du 09-06-1932, Pétrole, Antwerpen Kiel  
- numéro UIC : 30 88 942 7034-4, type 9427A1  
- mise hors service : PV 107 du 26-11-1980 établi à Leuven
- 91587** - construction : 1906  
- retrait du service commercial : 09-06-1931  
- réutilisation pour transport de service à partir du 09-06-1932, Pétrole, Antwerpen Kiel  
- numéro UIC : 30 88 942 7076-5 type 9427A1  
- Ensuite numéro UIC 30 88 942 7841-2, type 9427L1  
- A partir du 12-11-1969 : numéro UIC 30 88 943 7963-2, type 9437L1  
- mise hors service : PV 173 du 26-06-1981 établi à Leuven.
- 91588** - construction : 1906  
- pas de trace dans les registres postérieurs à la Seconde Guerre mondiale.
- 91589** - construction : 1906  
- pas de trace dans les registres postérieurs à la Seconde Guerre mondiale.
- 91590** - construction : 1906  
- retrait du service commercial : 30-01-1931  
- réutilisation pour transport de service à partir du 09-06-1931 Pétrole, Antwerpen Kiel, Ensuite transport de créosote dépôt Voie Gembloux, puis Wondelgem  
- Numéro UIC : 30 88 943 7528-3 type 9437A1  
- A partir du 08-04-1971 numéro UIC 30 88 943 7927-7, type 9437L1, Utilisé pour stockage de créosote au Dépôt Central de la Voie de Schaerbeek  
- mise hors service : PV 286 du 09-05-1990 établi à Moerbeke  
- Placé en monument devant une maison à Hove; ensuite cédé au MSTB à Vilvoorde, ensuite acquis par le SCM Maldegem.
- 91591** - construction : 1906  
- pas d'attribution de numéro UIC, noté "Démoli"

## TYPE III bis (91592)

- 91592** - construction : 1909  
- recensement : 23-05-1921

- réutilisation pour transport de service à partir du 09-06-1932 Pétrole, Antwerpen Kiel  
- numéro UIC : 30 88 942 7004-7 type 9427A1  
- A partir du 12-12-1972 : numéro UIC 30 88 947 7800-7, type 9477L1.  
- Par PV 402 du 27-08-1984 devient GO n° 947/216 au Dépôt Central ES d'Etterbeek.  
- Depuis 2014 se trouve en monument dans le Centre Production Infrastructure de Schaerbeek.

## TYPE V (91593 à 91598)

- 91593** - construction : 1911  
- pas de trace dans les registres postérieurs à la Seconde Guerre mondiale.
- 91594** - construction : 1911  
- retrait du service commercial : ?  
- réutilisation pour transport de service à partir du 09-06-1932, Pétrole, Antwerpen Kiel, ensuite transport d'huile de graissage au Dépôt Central de la Voie de Schaerbeek  
- numéro UIC : 30 88 942 7054-2 type 9427A1  
- A partir du 31-08-1971 : numéro UIC 30 88 943 7930-1, type 9437L1.  
- Par PV 302 du 08-12-1976 devient GO n° 943/950
- 91595** - construction : 1911  
- retrait du service commercial : ?  
- réutilisation pour transport de service à partir du 09-06-1932, Pétrole, Antwerpen Kiel  
- numéro UIC : 30 88 942 7022-9 type 9427A1  
- mise hors service : PV 143 du 29-03-1972 établi par l'Atelier Central de Gentbrugge.
- 91596** - construction : 1911  
- retrait du service commercial : ?  
- réutilisation pour transport de service à partir du 09-06-1932, Pétrole, Antwerpen Kiel  
- numéro UIC : 30 88 942 7005-4 type 9427A1  
- mise hors service : PV 143 du 29-03-1972 établi par l'Atelier Central de Gentbrugge.
- 91597** - construction : 1911  
- pas de trace dans les registres postérieurs à la Seconde Guerre mondiale.
- 91598** - construction : 1911  
- retrait du service commercial : ?  
- réutilisation pour transport de service à partir du 09-06-1932, Pétrole, Antwerpen Kiel  
- numéro UIC : 30 88 942 7826-3, type 9427L1  
- mise hors service : ?



*Le wagon 91590, à l'époque où il était préservé par le MSTB (Museum Stoomtrein der Twee Bruggen) à Vilvoorde. Il portait le numéro 8.*

*Photo Hugo SUYS.*

## Hier



Un an après l'inauguration de la première ligne du réseau belge entre Bruxelles-Allée Verte et Malines, l'Etat Belge entama en 1836 la construction de la ligne "vers la frontière de France", qui constituait la première étape de la liaison ferrée vers Paris, par Tubize, Braine-le-Comte et Mons. Il fut d'abord envisagé d'amorcer la ligne au départ de la gare de l'Allée Verte, mais ce projet fut abandonné au profit d'une gare installée à proximité du centre de la ville, dans un bâtiment en bois construit à l'emplacement de l'ancien cloître du couvent des Bogards, sur un grand pré qui à cette époque servait à sécher le linge d'une blanchisserie du quartier. Elle reçut le nom de "station des Bogards". Son ouverture eut lieu le 18 mai 1840 lors de la mise en service de la ligne Bruxelles - Tubize. En face de la gare se situait une large place donnant accès à quelques bâtiments modestes. Cette place fut baptisée le 17 juillet 1840 du nom de Rouppe, premier bourgmestre de Bruxelles après l'indépendance de la Belgique en 1830. En 1841, on relia cette place à la rue des Bogards par une artère appelée "Rue du Chemin de Fer", qui devint plus tard la rue du Midi. La gare n'était alors qu'un simple bâtiment en bois à un étage agrémenté de deux ailes latérales réservées aux différents services (visible à droite sur le dessin ci-dessus). Rapidement, tout le quartier profita de l'arrivée du chemin de fer. De nombreux immeubles modernes, commerces, débits de boisson, hôtels, et industries vinrent s'implanter aux alentours. Les rues sont reconstruites, pavées et éclairées. Un réseau d'égouts est construit. La station des Bogards devint vite trop étroite. Les six voies de la station se révélèrent tout à fait insuffisantes pour absorber le flux croissant des voyageurs et des marchandises. De 1867 à 1869, elle fut remplacée par la nouvelle gare du Midi.

Près de 150 ans plus tard, les traces de cette gare sont pratiquement toutes effacées. Les seuls points de comparaison subsistant sont les immeubles situés de part en part de la rue du Midi, dont le célèbre "Hôtel de la Grande Cloche" construit au coin droit de la rue du Midi. Ce nom rappelle la cloche qui annonçait le départ des trains. Au milieu de la place Rouppe se trouve aujourd'hui la fontaine Rouppe.

## Aujourd'hui



## Pays-Bas : voitures et wagons

*Stichting voorheen RTM*

Le *Stichting voorheen RTM* est une association exploitant la ligne à voie étroite (1,067 m) Ouddorp - Port Zélande - Scharendijke (10 km), établie en grande partie sur une digue de mer faisant partie du plan Delta.

Le matériel utilisé provient du RTM (*Rotterdamse Tramweg Maatschappij*) qui exploitait plusieurs lignes de trams au départ de Rotterdam vers les îles des provinces de Zuid-Holland et de Zeeland. Pour l'exploitation, le RTM utilisa des locomotives à vapeur et, plus tard, des autorails Diesel.

Le *Stichting voorheen RTM* fut créée lorsque les dernières lignes du RTM furent fermées en 1966. Outre la ligne touristique, un musée a été aménagé. Parmi les nombreux véhicules préservés se trouvent six voitures à bogies et caisse en bois, et huit wagons à marchandises construits en Belgique.



↑ Le wagon à bogies 783 a été fourni par La Métallurgique en 1906 et faisait partie du train de secours. Ouddorp, 21 avril 2014.  
Photo MAURITZ90.



↓ **PHOTO 131-52** Le 18 avril 2015, un convoi marchandise fut mis en ligne pour les photographes. Au point d'arrêt de Middelplaat-Haven, un parallèle fut organisé avec le bus 38 du RTM, livré par Leyland et Verheul en 1966, lors de la suppression du service ferroviaire. Remorquée par la MD1805, la rame était composée des wagons 296, 615 (Métallurgique), 73, 458 (Métallurgique), 642, 722, 700, 883, 728, 635 (Métallurgique) et du fourgon postal 291. La MD1805 a été construite en 1952 par la N.V. Carrosseriefabriek "Hoogeveen" et l'atelier central du RTM sur un châssis datant de 1913. Philippe DE GIETER.



## Voitures :

- B363 : Compagnie centrale de construction, Haine-St-Pierre, 1905;
- B364 : Compagnie centrale de construction, Haine-St-Pierre, 1905;
- B367 : Compagnie centrale de construction, Haine-St-Pierre, 1905;
- AB 376 : Compagnie centrale de construction, Haine-St-Pierre, 1906. Conservée sans la caisse, sert de wagon plat.
- BD 438 : S.A. "La Métallurgique", Nivelles, 1898.
- B1525 : Anglo-Franco-Belge, 1945-1946 (1).

## Wagons :

- 458 : La Métallurgique à Nivelles, 1898 (2);
- 581 : La Métallurgique à Nivelles, 1906;
- 615 : La Métallurgique à Nivelles, 1900;
- 635 : La Métallurgique à Nivelles, 1906;
- 715 : La Métallurgique à Nivelles, 1906;
- 783 : La Métallurgique à Nivelles, 1906;
- 1133 : La Métallurgique à Nivelles, 1898;
- 1155 : La Brugeoise à Brugge, 1926.

(1) Il s'agit de l'ancienne remorque vicinale 19391 de la SNCV, utilisée ensuite par le Trimbleu à Blégny sous le n° 6. En 1962, les RTM ont acquis les remorques SNCV 19341, 19343 et 19347. Les voitures ont été mises en service la même année sous le n° RTM 1522 à 1524. Elles ont circulé jusqu'à la suppression du RTM en 1966. Toutes ont été ferrailées.

(2) Ce wagon fermé est présenté au musée équipé comme wagon-camping avec le n° 1133.



↑ La AB367 a été livrée par Haine-St.Pierre en 1905 et faisait partie de la série AB336 à 387. Offrant 14 places en première, 29 en seconde et 12 places debout par plate-forme, elle était équipée du chauffage vapeur et de l'éclairage au pétrole. En 1909, la première classe fut supprimée et la voiture reclassée B367. Elle a été radiée en 1966. Ouddorp, 21 avril 2014. Photo MAURITZ90.

## Le PFT vous proposera cette année un voyage sur le RTM

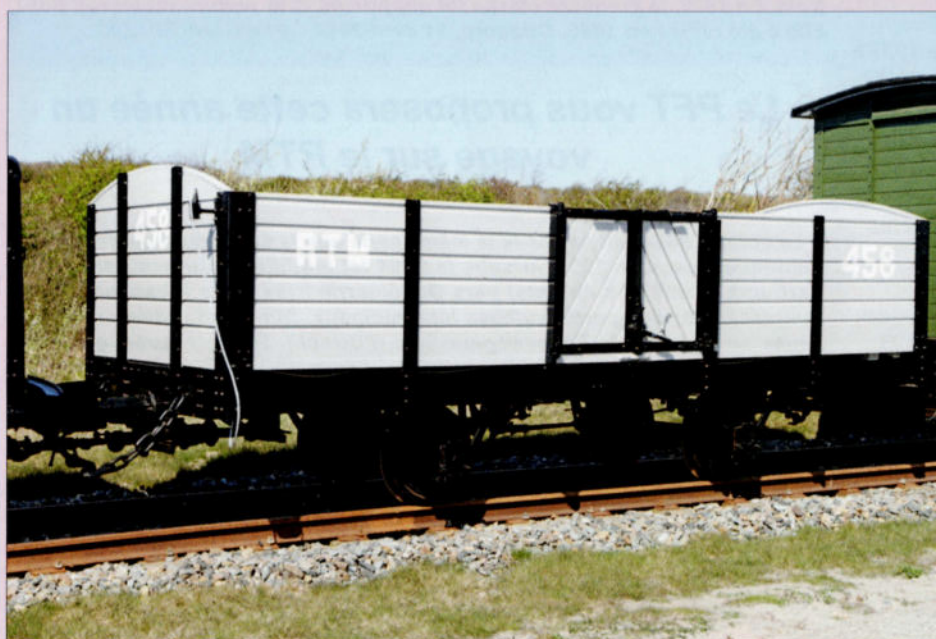
↓ La voiture B364 fait partie de la même série que la 367. Leurs parcours sont identiques jusqu'en 1956, lorsque la B364 fut modifiée pour assurer les Kindertrams (trams des enfants) vers Oostvoorne : les filets à bagages furent remplacés par des porte-bagages longitudinaux. Elle a été radiée en 1961 et cédée au Nederlands Spoorwegmuseum d'Utrecht. Elle est revenue au RTM en 2003 et fut remise en service en 2006. Edwin WERNER.





**PHOTO 131-53**

Le wagon fermé 635 a été fourni par La Métallurgique en 1906. Middelplaat, 18 avril 2015. Philippe DE GIETER.



**PHOTO 131-54**

Le tombereau 458 date de 1898. Il a également été construit à Nivelles par La Métallurgique. Middelplaat, 18 avril 2015. Philippe DE GIETER.



**PHOTO 131-55**

C'est en 1900 que le wagon fermé 615 a été construit par La Métallurgique. Middelplaat, 18 avril 2015. Philippe DE GIETER.

Comme nous pouvons le remarquer dans cet article, l'ensemble de la collection est admirablement bien restauré et entretenu.

## Congo Belge : 1D1 série 101 à 118

*Société des chemins de fer Léopoldville-Katanga-Dilolo (LKD)*

En 1924 et 1926, la *Société des Chemins de fer Léopoldville-Katanga-Dilolo* (LKD) commanda deux séries de respectivement 12 et 6 *Mikado* (1D1) à l'industrie belge, réparties comme suit :

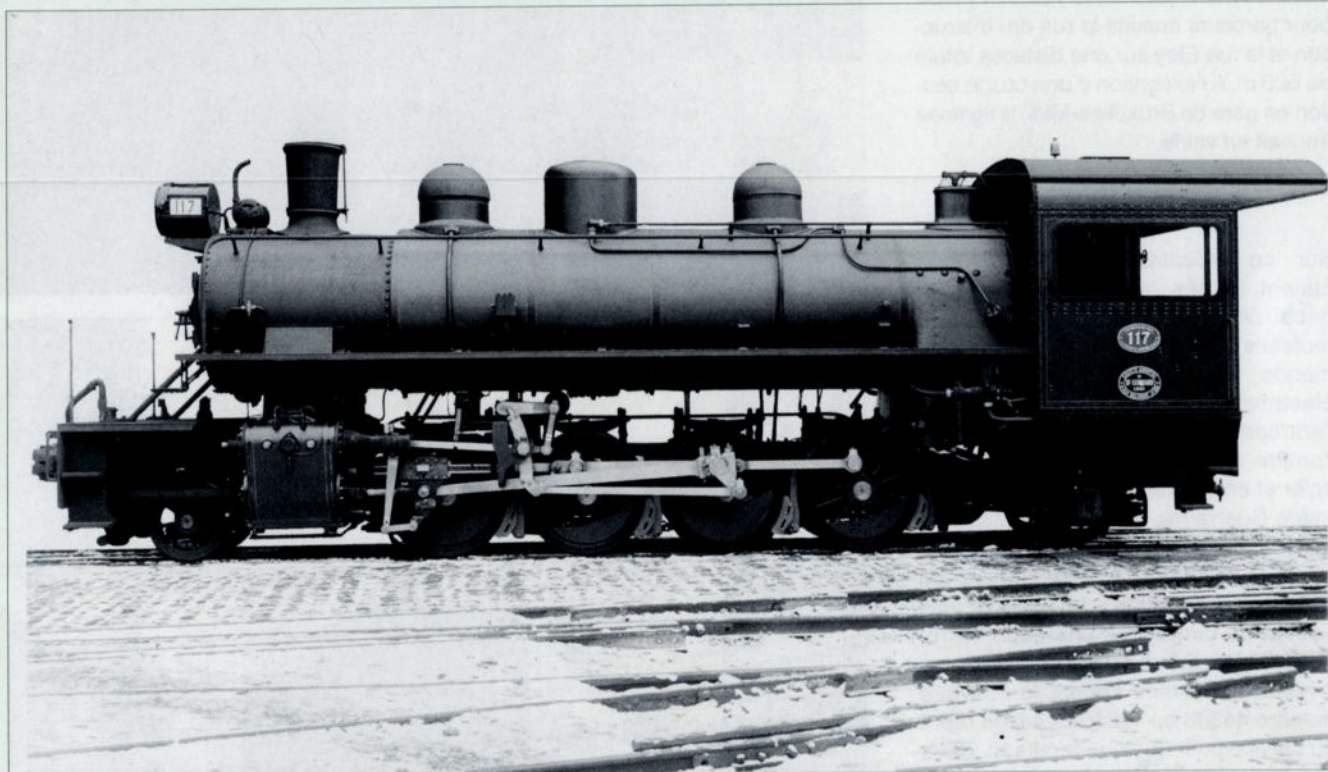
- 101 à 106 : Cockerill n° 3133-3138/1926;
- 107 à 112 : La Meuse n° 3192-3197/1926;
- 113 à 114 : Tubize n° 2072-2074/1928;
- 116 à 118 : Saint-Léonard n° 2126-2128/1929.

Elles pesaient à vide 66,5 t et en ordre de marche 72,6 t.

Leur chaudière était timbrée à 15 kg/cm<sup>2</sup> et disposait de la surchauffe.

Le diamètre des roues motrices était de 1,100 m (écartement de la voie 1,067 m).

Le LKD est une entreprise ferroviaire belge créée en 1927 pour établir un réseau de chemins de fer au Congo. En 1952, elle est intégrée dans la fusion qui donna naissance à la *Compagnie de chemin de fer du Katanga-Dilolo-Léopoldville* (KDL).



*Photo d'usine de la 117 construite par St-Léonard (n° 2127/1928). Photo St-Léonard, collection André DAGANT / PFT.*

*La 109 (La Meuse 3194 de 1926) photographiée en pleine action en 1950. Photo André DAGANT / PFT.*



# LE TRAM CHOCOLAT :

## LE RACCORDEMENT VICINAL DE BRUXELLES-MIDI

Le 1er février 1888, un atelier fut ouvert par la S.N.C.V. dans la rue Eloy à Cureghem, au même moment que la ligne vicinale vers Enghien. La société souhaita rapidement établir une liaison avec l'*Etat Belge* si bien qu'un arrêté ministériel (A.M.) en date du 5 juin 1889 accorda à la S.N.C.V. l'autorisation d'installer un raccordement à voie normale entre cet atelier et la gare de Bruxelles-Midi où les wagons étaient échangés. Le raccordement S.N.C.V. joutait la rue de France pour parcourir ensuite la rue de l'Instruction et la rue Eloy sur une distance totale de 600 m. A l'exception d'une courte section en gare de Bruxelles-Midi, la ligne se trouvait en voirie.

### Le matériel de traction

Sur ce raccordement, les wagons étaient tractés par des chevaux. Au début de l'année 1915, ceux-ci furent toutefois réquisitionnés par l'armée allemande, obligeant ainsi la S.N.C.V. à électrifier cette liaison. Le succès de l'entreprise mérite d'être souligné compte tenu de l'énorme pénurie en acier et en cuivre qui caractérisa la Première Guerre mondiale. L'atelier de Cureghem construisit rapidement un petit tracteur électrique à deux essieux qui reçut le numéro A0001. Le véhicule était pourvu de tampons à une seule extrémité. Ce tracteur fut garé en 1946 mais il reçut néanmoins encore le nouveau numéro 44308 en 1955. Le 44308 reprit du service pour quelque temps en 1964, son successeur devant subir une révision. Il fut finalement radié en 1968.

En 1938, l'atelier S.N.C.V. de Cureghem assembla un tracteur électrique à deux essieux pour la voie normale, qui fut mis en service sur la ligne de Londerzeel au Heizel.

*De haut en bas :*

*Le 5 octobre 1964, le 44308 (ex. A0001) pousse un tombereau dans la rue Eloy. Il attend la mise au vert du feu routier au carrefour de la rue Bara et de la rue de l'Instruction. A gauche, la motrice 10460 venant de Dilbeek se dirige vers Rhode-Saint-Genèse.*

*Quelques instants plus tard, le convoi a coupé la rue Bara et évolue au milieu de la rue de l'Instruction en direction de la gare de Bruxelles-Midi.*

*Après avoir parcouru la courte rue de l'Instruction et traversé la rue de France, la machine arrive à l'entrée du raccordement menant à la gare du Midi.*

*Auteur inconnu,  
collection André WITMEUR / PFT.*



Cette section de la ligne L (Bruxelles - Londerzeel) était en effet pourvue d'un troisième rail pour acheminer des wagons de chemin de fer jusqu'aux terrains de l'Exposition.

Ce tracteur, portant le numéro 10293, fut construit au départ du châssis de la voiture C2005. Cette voiture mixte 3e classe/fourgon faisait partie de la série C2000 à 2005 construite en 1887 par Germain à Monceau. La C2005 était affectée à la ligne à voie normale Groenendael - Overijse.

Il fut pourvu d'une caisse basée sur celles des autorails Diesel à deux essieux.

Son équipement électrique comprenait deux moteurs ACEC type MTV525 provenant d'une motrice de la série 9511 - 9522.

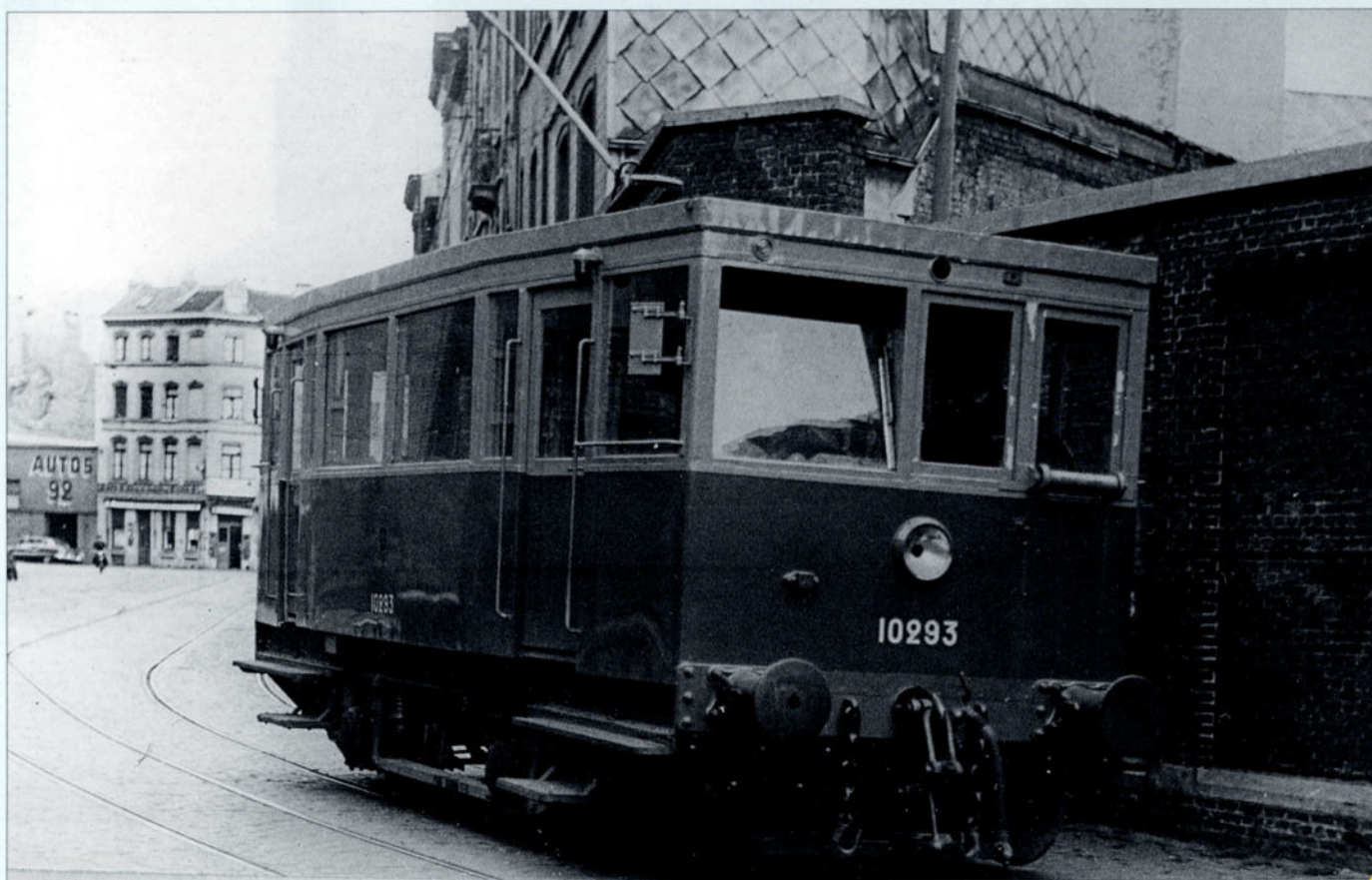
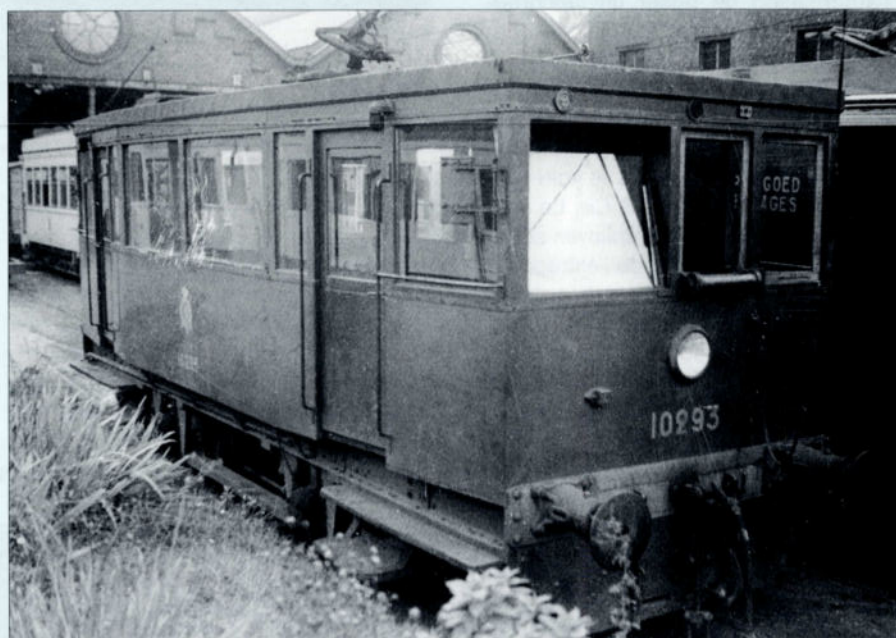
Au cours de la Seconde Guerre mondiale, le troisième rail fut déposé par les Allemands, si bien que le tracteur se trouva sans utilisation. Il fut transféré à Cureghem en 1946 pour se substituer au A0001. En 1964, ce tracteur fut encore modernisé en profondeur avec notamment la réalisation d'une nouvelle caisse. Il fut radié en 1970 après que le manque d'intérêt de la STIB pour la reprise de ce véhicule eut été constaté.

→ **Le tracteur 10293 photographié au dépôt de Cureghem en 1952.**  
Auteur inconnu, collection PFT.

↓ **Au milieu de la rue Eloy. Il semble sortir de révision comme en témoigne son état général.**  
Photo John MEREDITH, collection PFT.



**Le second tracteur électrique, le 10293, fut construit sur base du châssis de la voiture C2005. Cette photo montre, à gauche, une des voitures de la série C2000 à C2005.**  
Photo H.-G. HESSELINK, collection PFT



## Les raccordements ferrés

A l'origine, la S.N.C.V. ne desservait que son propre atelier; d'autres entreprises purent obtenir assez rapidement un raccordement via cette liaison.

En fin de compte, les firmes suivantes furent raccordées :

- *M. Victor Bertaux & Cie* (rue Bara, 103) reçut par A.M. du 11 novembre 1892 l'autorisation de poser une courte voie en impasse jusqu'à l'entreprise au départ du dépôt de la rue Eloy. Bien que repris par la firme *Paul Smal* en 1931, ce raccordement n'était déjà plus en service en avril 1932;
- un A.M. daté du 13 juillet 1897 octroya l'autorisation de poser un raccordement ferroviaire à la firme *De Visscher* (rue Saint-Denis, 112). Celui-ci prenait également naissance dans le dépôt, en réalité par l'intermédiaire d'une plaque tournante adaptée aux wagons de marchandises installée dans la voie menant à la firme *Bertaux & Cie*. La voie traversait ensuite le mur mitoyen séparant le dépôt S.N.C.V. de l'entreprise. Le raccordement changea de propriétaire à diverses reprises : le 20 mai 1913, il fut repris par le Baron de Wolff pour finalement tomber aux mains de la firme *Vichy* le 13 mars 1923.



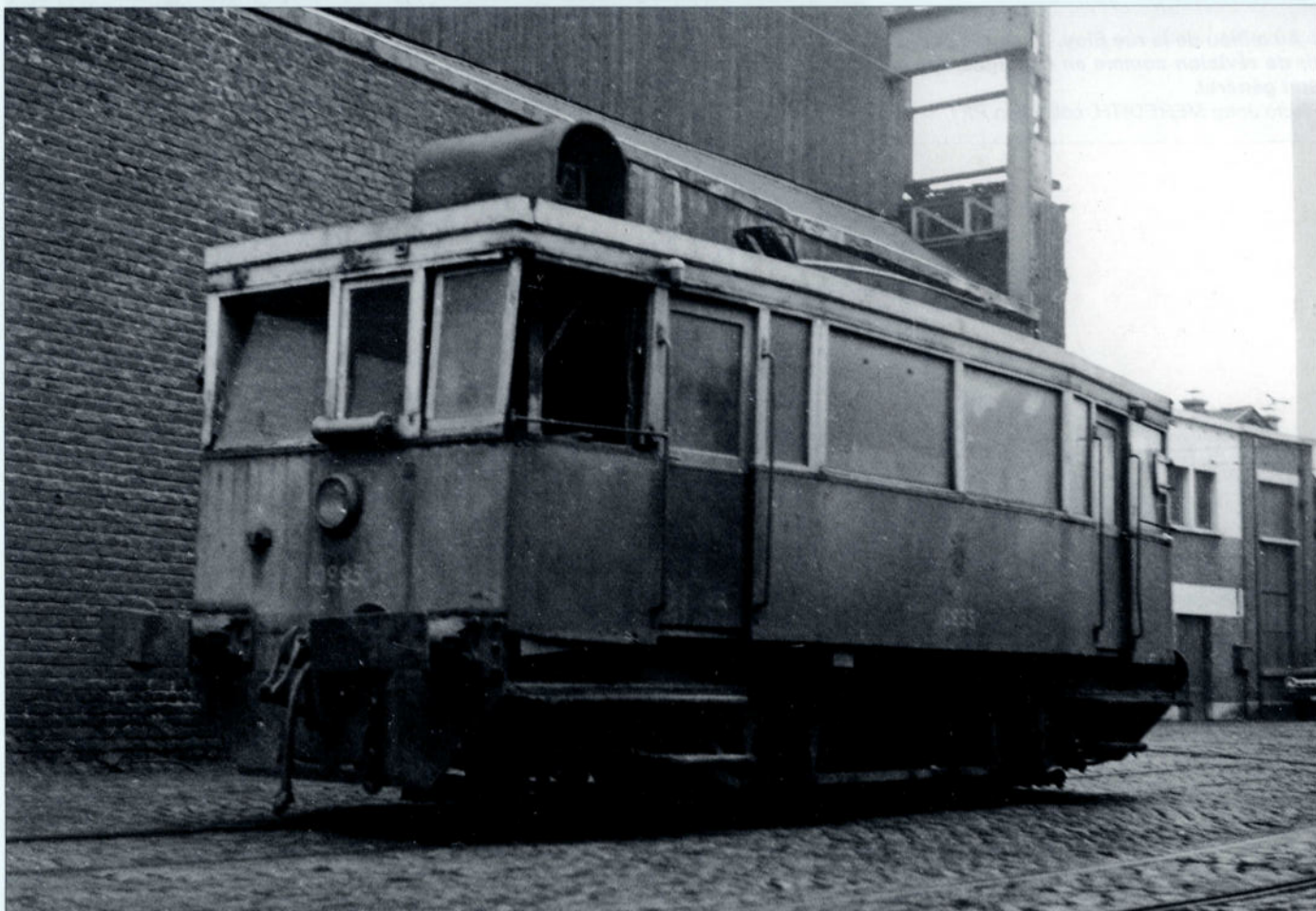
**Ces deux photos montrent le tracteur 10293 stationnant rue Eloy.**  
*Photo André WITMEUR, collection PFT, janvier 1962.*

En 1931, la S.N.C.V. voulut supprimer ce raccordement unilatéralement sous prétexte que la voie constituait un obstacle pour l'extension projetée d'un entrepôt. Le différend suscita une procédure juridique qui conduisit à une impasse : à cette époque, le raccordement n'était toutefois plus exploité et

les projets immobiliers de la S.N.C.V. purent être poursuivis;

- les Carrières de marbre belges (rue Bara, 68) reçurent l'autorisation de poser un raccordement par A.M. du 16 mai 1921. Il s'embranchait au départ de la voie S.N.C.V. au carrefour de la rue de l'Instruction et de la rue Bara pour

**Le 13 octobre 1964, l'état de sa caisse est très déplorable. Dans les jours suivants, le tracteur sera entièrement rénové et recarrossé.**  
*Photo Robert BODDEWIJN, collection PFT.*



longer celle-ci sur une distance de 300 m. Le raccordement fut repris en 1928 par la coopérative "Alimenta" qui donna le jour à la fabrique de chocolat Côte d'Or. La caractéristique résidait en l'absence de caténaire sur le site de l'usine. Le tracteur A0001 et, plus tard, le 10293 furent équipés d'un long câble sous la forme d'une rallonge enroulée, pendu à la caténaire à la limite du porche de l'usine. Ainsi équipé, le tracteur pouvait garer les wagons dans l'entreprise. La chocolaterie resta le dernier client du trafic marchandises de la S.N.C.V. à Bruxelles.

**La fin de la ligne**

Dès le mois d'octobre 1931, quand la S.N.C.V. fit connaître son intention de fermer l'atelier de Cureghem, la fin du raccordement à voie normale de la société était annoncée. Ce projet s'estompa rapidement mais, le 7 avril 1932, la S.N.C.B. annonça sa volonté de fermer tous les raccordements de Bruxelles-Midi. A l'époque, elle motiva sa décision en s'appuyant sur l'ouverture imminente de la ligne 50A (Bruxelles-Midi - Gent) ainsi que sur l'exécution des travaux de la Jonction Nord - Midi qui n'accorderaient plus la place nécessaire au triage des wagons pour ces raccordements. Les entreprises visées, parmi lesquelles la S.N.C.V., auraient dû se déplacer vers Bruxelles - Petite-Île. Cette annonce suscita tant de protestations que tout resta



*La machine 10293 après rénovation était méconnaissable. Le 5 avril 1965, elle traverse le carrefour formé des rues Eloy, Bara et de l'Instruction. Auteur inconnu, collection André WITMEUR / PFT*

provisoirement en l'état. Après la Seconde Guerre mondiale, le raccordement S.N.C.V. fut même adapté à la nouvelle gare de Bruxelles-Midi reportée en hauteur. Un accès en rampe vit le jour vers le nouveau faisceau "Ouest" au départ duquel les wagons de marchandises étaient répartis. La desserte de la ligne devint toutefois toujours plus problématique suite à l'accroissement du trafic routier. En effet, le raccordement se situait en voirie pour sa quasi-totalité et,

dans un sens de circulation, les trains devaient être poussés, ce qui ne manquait pas de provoquer des situations dangereuses. De plus, le trafic allait en s'ame nuisant suite à la concurrence du camion. Finalement, l'autorisation de démanteler la ligne fut délivrée le 13 septembre 1968 et le dernier convoi de marchandises circula le 24 octobre suivant. La dépose de la ligne fut achevée en septembre 1970.

**Wim DERIDDER.**

*La voici dans la rue de l'Instruction, devant le carrefour avec les rues Bara et Eloy. Date inconnue. Daniel THIELEMANS.*



# il y a 80 ans...

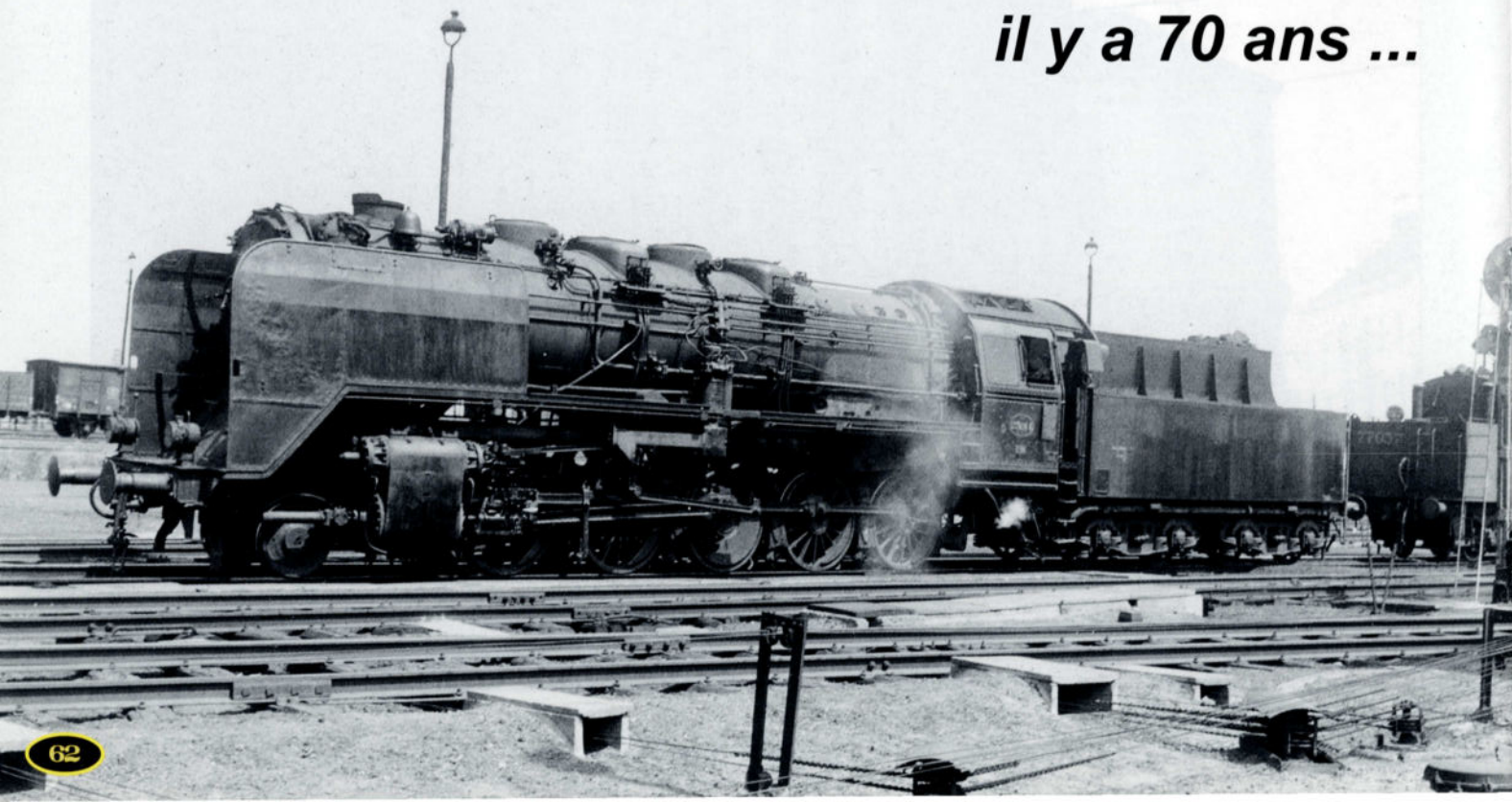


Durant l'été 1936, 11 express étaient mis en marche entre Oostende et Paris, dont cinq au départ de la gare d'Oostende-Stadt (Ville) via Torhout, Ingelmunster, Mouscron et Lille, et six au départ d'Oostende-Kaai (Quai) via Bruxelles. Ce document montre le départ d'Oostende-Stadt de l'express 2540 remorqué par la type 7 n° 762. Ce train était composé intégralement de voitures de la compagnie française du Nord. Construite par Gilain (n° 84), la 762 (ex. type 8 bis n° 4662 et future 7.062) fut mise en service le 5 octobre 1923 à la remise de Liège, et radiée à Merelbeke le 18 décembre 1955. Photo H.-G. HESSELINK, collection PFT.

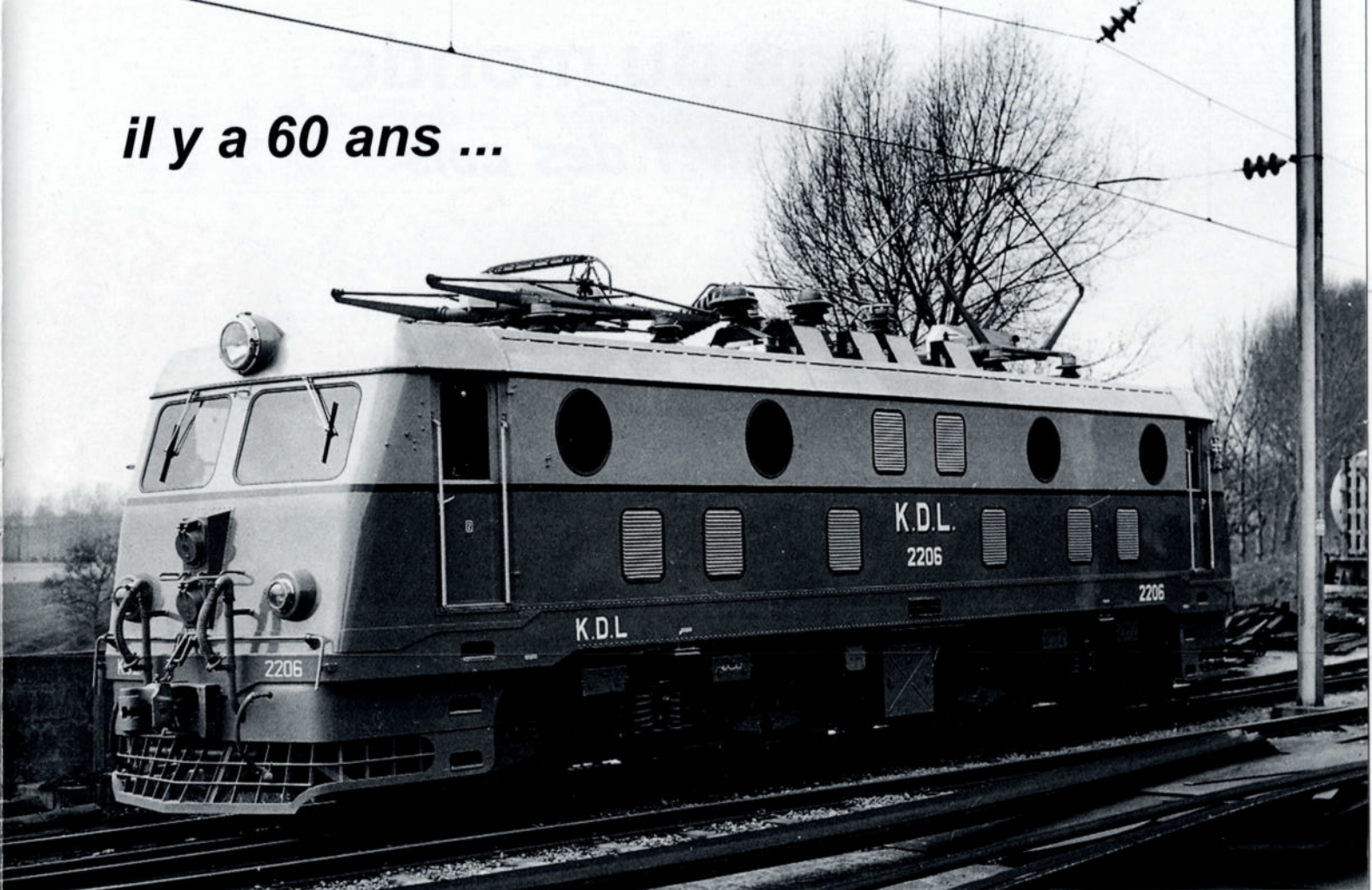
Après la Seconde Guerre mondiale, plusieurs locomotives allemandes abandonnées sur notre territoire furent reprises par la SNCB. Ce fut le cas pour la 50.133, construite en 1940 par Borsig (n° 11864). La SNCB l'intégra dans son parc le 25 septembre 1944 avec le numéro 2513. Lors de l'application de la nouvelle numérotation le 1er janvier 1946, elle devint la 25.014. Elle ne resta toutefois pas longtemps en Belgique : elle fut en effet restituée à la DB en juin 1950 et retrouva son numéro d'origine 50.133. Le 22 mai 1958, après un échange de châssis lors d'une révision, elle fut renumérotée 50.622. Avec l'application de la nouvelle numérotation allemande en 1968, elle devint la 050.622-0. Elle fut réformée le 28 septembre 1976 au dépôt de Duisburg-Wedau. Depuis 1983, elle fait partie du patrimoine historique de la DB.

La 25.014 est ici photographiée sous pression au dépôt de Schaerbeek en 1946. Collection Maurice HENNEQUIN / PFT.

# il y a 70 ans ...



**il y a 60 ans ...**



En 1956, la Compagnie des Chemins de Fer Katanga-Dilolo-Leopoldville (K.D.L.) mit en service une série de 10 locomotives électriques 25 kV de 2200 CV : les 2201 à 2210. Elles succédèrent aux 12 machines de la série 2101 à 2112 livrées en 1952. Leur origine belge (ACEC pour la partie électrique et les Ateliers de construction Métalliques de Nivelles (AMN) pour la partie mécanique) est frappante. On reconnaît indéniablement un air de famille avec les locomotives des types 122, 123 et 201 (futurs séries 22, 23 et 59) de la SNCB. D'un poids de 76 t, elles pouvaient circuler à 65 km/h. Elles étaient engagées en trafic mixte sur la ligne Jadotville - Tenke. Cette photo montre la 2206 testée sur les voies d'essais des AMN. Photo A.M.N., collection PFT.

Le 27 janvier 1976, l'express 433 Paris - Bruxelles - Köln quitte Bruxelles-Nord, tracté par les 1601 et 1603. Ce genre de double traction fut extrêmement rare dans l'histoire des 16. Daniel THIELEMANS.

**il y a 40 ans ...**



# Images du monde

*" au sommet des cols "*



**CHINE** PHOTO 131-56 Le 30 décembre 2004, la DF4-0490 serpente dans le célèbre col de JinPeng, dans les environs de Shangdian, en Mongolie intérieure. La DF4 est la locomotive Diesel la plus répandue en Chine. La production a débuté en 1969 et l'effectif dépasse les 4000 unités. Ces machines de 138 t sont équipées d'un moteur Diesel 16 cylindres en V de 2430 kW et d'une transmission électrique. Jean-Luc VANDERHAEGEN.

**INDE** PHOTO 131-57 Une spectaculaire ligne à voie étroite traverse un massif volcanique au sud de la ville de Mhow, dans le centre de l'Inde. Pour la montée du col, les trains doivent être poussés en queue par une locomotive Diesel. Le 23 février 2014, à Patalpani Gath, le train 52975 Ujjain - Akolaa débouche du tunnel n° 2, tracté par la YDM4-6300. Philippe DE GIETER.





**SUISSE** PHOTO 131-58 Le 5 janvier 2006, la HGe 4/4 II n° 101 du Matterhorn Gotthardbahn (MGB ex. FO) est à l'assaut de l'Oberalp. Ce train régional à destination de Disentis se trouve à mi-chemin entre Andermatt (visible en bas à gauche) et la halte de Nätschen. Le MGB possède 13 HGe 4/4 II, dont 8 originaires du FO (n° 101 à 108) (les 104 et 105 ont été acquises auprès des CFF où elles portaient les numéros 1951 et 1952) et 5 du BVZ (n° 1 à 5). Ces machines ont été construites par BBC, ABB et SLM en 1985 (1951 et 1952 CFF), 1986 (FO 101-103) et 1990 (FO 106 à 108 et BVZ 1 à 54). Elles développent une puissance de 1932 kW (unihoraire) et 1875 kW (continue) pour une masse de 64 t. Vitesse maximale 100 km/h et 40 km/h sur les sections à crémaillère. Dominique ALLARD.

**PAKISTAN** PHOTO 131-59 En mars 1984, un train mixte voyageurs/marchandises monte la ligne Zahedan (en Iran) - Quetta, dans les environs de Shelabag. Il est remorqué par la 1D n° HG/S 2229. Les HG/S ont été produites au Royaume-Uni par Kitson et Vulcan entre 1912 et 1923. Cette ligne rachète un dénivelé de plus de 1000 m (altitude 794 m à la gare frontière de Kuh-i-Taftan à 1801 m à Spezand). A la suite de la guerre, cette ligne a été fermée il y a environ 12 ans. Martin HÄFLIGER.





Le 5 février 1965, la motrice 10.139 de la SNCV stationne à Grimbergen. Elle porte la plaque G desservant la ligne Grimbergen - Bruxelles-Nord via le Heysel. Elle fait partie d'une sous-série de 22 motrices construites par Baume et Merpent en 1935 et numérotées 10126 à 10147. Photo H.-G. HESSELINK, collection PFT.

De 1930 à 1932, les TEPCE (Tramways Electriques du Pays de Charleroi et Extensions; à partir du 1er janvier 1966 STIC : Société des Transports Intercommunaux de Charleroi) mit en service une série de 12 motrices à deux essieux, numérotées 300 à 311, construites par La Métallurgique. Ces trams étaient équipés de deux moteurs de traction de 65 CV. Cette photo montre la 306 rentrant au dépôt de Genson à Montigny-sur-Sambre. Photo VOERMAN, collection M. STEINKAMP / PFT.





**PHOTO 131-60** Dans le but de supprimer la traction à vapeur sur la ligne vicinale à écartement normal Groenendael - Overijse, la SNCV fit construire dans ses ateliers de Cureghem une locomotive Diesel. Numérotée ART.500, elle était équipée de deux moteurs Diesel GM de 175 CV chacun et d'une transmission hydro-mécanique. Elle fut mise en service le 3 juin 1949. Après sa mise hors service, elle fut vendue, ainsi que la section Hoeilaart - Groenendael, à la scierie Marien à Hoeilaart qui possédait un raccordement. Elle aurait dû servir pour le transport de bois entre Hoeilaart et Groenendael, mais elle n'a jamais été utilisée. Par après, en janvier 1968, elle fut acquise par la Compagnie Graver à Willebroek. Elle se rendit par ses propres moyens de Hoeilaart à Willebroek. Cette photo a été prise en septembre 1966 à Hoeilaart. Photo André WITMEUR, collection PFT.

Le 4 août 1954, un train assuré par l'autorail AR.189 accouplé à la remorque 678, marque l'arrêt à Oud Turnhout, Zwaneven, le long de la Steenweg op Mol (N18 Oud Turnhout - Mol), au carrefour avec la Staatsbaan. Aujourd'hui, il n'y a plus aucune trace de la ligne vicinale. Par contre, les maisons sont toujours présentes, y compris le café baptisé "Zwaneven". L'AR.189 fait partie de la sous-série 184 à 208 construite par la S.A. Compagnie Centrale de Construction à Haine-Saint-Pierre. Mis en service en 1935 sur la ligne Mechelen - Turnhout, il termina sa carrière de 1953 à 1955 sur la ligne Turnhout - Mol. Photo BOUWMAN, collection PFT.

