

# EN LIGNES

SPÉCIAL VAPEUR  
1966-2016



0 1 3 6 0 >

**REVUE BIMESTRIELLE**  
**N° 136 - DÉCEMBRE 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



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



Toerisme en Spoorpatrimonium

## Le mot du Président

Voici 50 ans, la traction à vapeur vivait ses derniers jours à la SNCB. Nous avons voulu marquer cet évènement non seulement avec un article documenté de photos inédites, mais également en "vaporisant" les rubriques habituelles.

Ce fut un plaisir de vous voir participer à notre traditionnel festival du 15 août - malgré la coupure de la ligne - et aux activités spectacles proposées. Je remercie tous ceux qui ont participé de près ou de loin à l'organisation de ce festival.

Je remercie également tous les bénévoles qui œuvrent pour continuer à faire marcher notre association. L'année passée, je vous parlais de la coupure de la ligne I28 de Braibant à Ciney; sachez que sa remise en service est en bonne voie (voir pages 4-5) !

Avec ce dernier numéro de l'année est venu le temps de renouveler votre abonnement. Son prix reste inchangé par rapport aux années précédentes. Plus de détails dans l'encart central.

Toute l'équipe du PFT vous souhaite d'ores et déjà de bonnes fêtes et une excellente année 2017.

Bonne Lecture,  
Bernard Veruy, 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** : locos séries 51 *Mehano* en DC. Contact : Wonville Christian.  
☎ : +32.(0)498/22.83.88.

**A VENDRE** : revues "VOIES FERRÉES" du numéro 5 (mai-juin 1981) au numéro 100 (mars-avril 1997). Etat impeccable. Faire offre à André-Mathieu FRANSOLET, Vieille route de Stavelot, 33 - BE 4900 SPA  
Courriel : amfransolet@ulg.ac.be.  
☎ : +32.(0)87/77.01.89 après 18h.

**A VENDRE** : automotrice SNCB série 70 époque III/IV n°641 ABd + B *Jocadis*, référence 35201. 3 rails. Très peu roulé.  
Prix : € 300.  
MAHY Pierre, rue de l'Ormont, 2  
BE - 5522 FALAËN.  
☎ après 17h : +32.(0)82/74.49.17.

**CHERCHE** : anciens numéros EN LIGNES n° 16, 17, 18, 21, 22, 23, 25, 35, 37 et 38.  
Jean-Claude CHARLIER,  
☎ : +32.(0)473/24.58.44.

### Rectifications - Précisions

#### EN LIGNES 130

- **page 66** : la date précise de la photo du bas est le 09-09-1951. La 9251 est accouplée à la remorque 10541.

#### EN LIGNES 135

- **page 8** : dans le tableau, il manque les radiations :

615 : 28-08-2015 NK  
688 : 28-08-2015 FSD  
690 : 28-08-2015 GCR  
691 : 28-08-2015 GCR  
693 : 28-08-2015 FSD  
694 : 28-08-2015 GCR  
702 : 28-08-2015 FSD  
703 : 28-08-2015 FSD  
754 : 28-08-2015 FSD  
758 : 28-08-2015 FSR  
759 : 28-08-2015 FSR  
766 : 28-08-2015 FSR  
777 : 28-08-2015 LK  
1318 : 10-06-2013 FNND

- **page 8** : les machines roulant actuellement chez *B-Technics* sont les 1345 à 1358 et 1360.

- **page 9** : la 2701 a été mise à disposition de *Siemens*, aujourd'hui terminée.

- **page 30** : les trains Heerlen (NL) - Aachen Hbf circulent depuis l'horaire d'hiver 1996 toutes les 60 minutes du lundi au dimanche. L'Euregiobahn projette de réactiver partiellement la ligne de Puffendorf avec une nou-

velle section jusqu'à Baesweiler (au nord d'Aachen).

La prochaine étape sera d'abord l'électrification complète de la relation circulaire autour d'Aachen (Herzogenrath - Alsdorf - Stolberg), ainsi que la section vers Stolberg Altstadt et vers Langerwehe.

Le service Heerlen - Aachen n'est pas limité à Herzogenrath mais poursuit jusqu'à Alsdorf Anna Park de manière à avoir une fréquence de 30 minutes vers Langerwehe / Stolberg-Altstadt via Herzogenrath et Aachen.

Le dimanche, la fréquence est de 30 minutes, sauf entre Stolberg Hbf et Alsdorf Anna Park où elle est de 60 minutes.

Lorsque l'électrification sera effective et le service assuré par des automotrices électriques, d'autres sections seront alors réexploitées pour étendre l'Euregiobahn.

- **page 34** : légende de la photo; Il y a Biascina, il faut Biaschina.

- **page 37** : l'entrée du tunnel de base doit se trouver au nord d'Erstfeld. De plus, le point indiquant la gare de Wassen est en fait la gare de Gurtellen.

### PFT-agenda

**3 décembre 2016** : Grande bourse d'échange au *Retrotrain* de Saint-Ghislain.

## EN LIGNES

Revue bimestrielle éditée par l'ASBL

PFT

PATRIMOINE FERROVIAIRE ET TOURISME



Rédacteur en chef : Jean-Luc VANDERHAEGEN.

### Comité de rédaction :

Jean-Luc VANDERHAEGEN, Christian AUQUIÈRE, Baudouin DIEU, Philippe DE GIETER, Serge MARTIN, Alain DEFECHE-REUX, Eric VANHOECK, Walter PINET, Wim DE RIDDER, Freddy DELARBRE.

### Remerciements (par ordre alphabétique) :

Dominique ALLARD, ALSTOM, Tanguy BADIE, Julien CASIER, Roger CRIKELAIRE, Diego DE JONGE, Marc DE VEUSTER, Michel de ESCH, Simon DE RIDDER, Wim DE RIDDER, Antoine ERTVELDT, Michel HANSENS, David HAYDOCK, HITACHI RAIL ITALY, INFRABEL, Gie JACOBS, Gilbert LAURENT, Daniel MAAS, Giuseppe MARCIALIS, Daniel MOENS, Pascal MARTENS, Gwenaël PIÉRART, Maarten SCHOUBBEN, SD-SK, Guy SMETZ, la SNCB, Yves STEE-NEBRUGGEN, Daniel THIELEMANS, Michel THIRY, Luc VANHERCK, Axel VERMEULEN, Edwin WERNER, Wim WINDEY, Bill WRIGHT.

### 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 1 - Belgique  
☎ GSM : +32.(0)475/95.68.93  
✉ pftsp@gmail.com - Site web : www.pftsp.be

Numéro de TVA : BE 435.339.562

### Abonnement 2017

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 2017". L'abonnement débute avec le premier numéro de l'année, quelle que soit la date de l'abonnement.

### Modalités de paiement

- pour les résidents européens, il suffit de verser la somme sur le compte bancaire (IBAN) BE57 0011 2017 8935 du PFT, BP 40, BE 7000 Mons; le code BIC est : GEBABEBB. en communication du virement, vous indiquez obligatoirement les articles souhaités ainsi que vos nom, prénom et adresse;
- pour les résidents européens et non européens, 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. Un formulaire se trouve sur notre site internet www.pftsp.be.

### Changement d'adresse

Il suffit de nous envoyer vos nouvelles coordonnées.

### Restauration du matériel et exploitation

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

- **Saint-Ghislain Retrotrain** : David Maroil  
☎ +32.(0)495/20.27.78
- **Saint-Ghislain Modélisme** : Guy Stiévenart  
☎ +32.(0)488/26.86.28
- **Saint-Ghislain bourses** : Philippe Rousman  
☎ +32.(0)477/90.91.95 - philipperousman@yahoo.fr  
Rousman Yves : ☎ +32.(0)475/80.98.39 de 18h00 à 20h00
- **Saint-Ghislain Restauration du matériel** : François Delhaye ☎ +32.(0)498/23.36.22
- **Schaerbeek** : Ph. Hombroeckx - ☎ +32.(0)475/76.23.17
- **Chemin de fer du Bocq** : Alain Defechereux - ☎ +32.(0)477/98.91.23 - info@cfbcq.be

### Imprimerie

Imprimé en Belgique par Geers Offset nv, Oostakker.

**PHOTO 136-01** Le 6 juin 1966, la 29.130, qui vivait alors ses derniers jours, stationne devant la remise d'Haine-Saint-Pierre. Les derniers services à vapeur de ce dépôt furent supprimés en bloc le 25 septembre suivant.

Hugo NAUWELAERTS, collection PFT.

## EN LIGNES 136 - DÉCEMBRE 2016

# sommaire



### 14 Le nouvel atelier d'Arlon



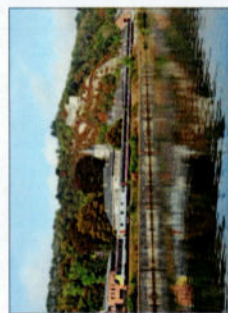
### 18 Suppression de trois lignes



### 34 Les tenders type 32 transformés en citernes



### 44 Il y a 50 ans : fin de la traction à vapeur à la SNCB



2 PFT-Service - Éditorial

4 News PFT

8 Actualité belge

8 Locomotives

11 Voitures

12 Radiations

14 Le nouvel atelier d'Arlon

16 Divers

18 Suppression de trois lignes

19 Divers

20 Sociétés privées

25 Actualité étrangère

24 Pays-Bas

26 Italie - USA

27 Italie

28 France : OFP

33 Italie - télex

34 Les tenders type 32 transformés en citernes

42 Wagons 83035-83037

44 Il y a 50 ans : fin de la traction à vapeur

60 Images du Monde

61 Née en Belgique

62 Hier - aujourd'hui

64 La page des trams (14)

66 Il y a ...

### COUVERTURE ARRIÈRE

#### PHOTO 136-02

Une vue du dernier "Lourdes" au passage à Bouvignes le 27 septembre 2016. La rame, venue de Lourdes avec une composition traditionnelle de 15 voitures, a été scindée à Namur et seules 7 voitures ont accompagné la 1354 jusque Bertrix. Dominique ALLARD.



## LE CHEMIN DE FER DU BOCQ

La saison 2016 a montré une fréquentation très satisfaisante et stable par rapport à l'année précédente.

Suite à la coupure de la voie entre Braibant et Ciney, le PFT, en collaboration avec le *Chemin de Fer de Sprimont et Bus & Car* de Casteau, avait organisé des navettes en bus historique permettant de relier la gare SNCB de Ciney à Braibant ou Spontin. Le bus relevait la correspondance des trains IC à Ciney et déposait les touristes pour le départ du train du Bocq, et inversement pour le retour.

Pour rappel, en juin, *Infrabel* a terminé ses travaux de modernisation de la ligne 162 (tronçon Assesse - Halloy) et les bénévoles de notre association ont tout de suite procédé au remontage de la ligne 128 pour permettre à nouveau au train touristique de relier Spontin à Braibant. Après les vérifications d'usage, le tronçon a été mis en service le 14 juillet. Malheureusement, après 3 semaines



Les coupons de voie étaient amenés un par un par deux grues et placés les uns derrière les autres. Cette photo montre l'arrivée du dernier coupon le 30 septembre 2016. PFT-CFB.

d'utilisation, un défaut est apparu, nécessitant un appoint de ballast et une correction mécanisée. Ce tronçon de 400 m a été mis temporairement hors service par précaution. Braibant restait relié au train touristique via la navette en bus musée. Le bourrage et l'appoint de ballast ont pu être réalisés début octobre, permettant la remise en service du tronçon.

Dans l'intervalle, une seconde phase de remontage de la voie a eu lieu, permettant à la ligne 128 d'être techniquement raccordée à la gare de Ciney. L'accès

dans cette dernière gare redevient possible après un an de coupure avec notre belle ligne démontée sur 3 km. Toutefois, pas encore avec des trains voyageurs, car lors des travaux d'aménagement de la plate-forme de la L128 par *Infrabel*, l'ancien ballast a été en partie réutilisé pour élargir cette dernière et en partie évacué par camion ! Des démarches sont en cours auprès d'*Infrabel* pour tenter de récupérer ce coûteux matériaux mais sans vraie réponse jusqu'à présent. La pari était audacieux et risqué, certains

**PHOTO 136-99** Vu que la ligne du Bocq n'était pas parcourable cette saison entre Ciney et Braibant (gare y compris), des navettes en bus ont été organisées les jours de circulation entre Ciney et Spontin en desservant la gare de Braibant. Le 28 août 2016, ce service était assuré par le bus 9051.11 (Van Hool type A120P - construction 1984) appartenant à Bus & Car de Casteau. Le bus passe sous le viaduc de Senenne au moment précis où le 4602 franchit le viaduc en direction du terminus provisoire situé en pleine voie peu avant Braibant. Info sur Bus & Car : <http://www.patrimoinebusetcar.be> Antoine ERTVELDT.



n'y croyaient pas, et pourtant, supporté par ses bénévoles, le PFT y est arrivé : démonter 3 km de voie et les remonter un an plus tard. C'était une des conditions imposées par *Infrabel*. A défaut de cette participation du PFT, *Infrabel* aurait privilégié un aiguillage de raccordement situé en pleine voie sur la ligne 162. Vu les nouvelles exigences techniques pour les circulations sur le réseau national, la situation aurait été intenable pour l'exploitation de la ligne 128.

Malgré ce travail supplémentaire, l'équipe du PFT a pu assurer toutes les circulations régulières ou spéciales pour groupes, organiser la *Féerie du Rail* pour son traditionnel week-end du 15 août ainsi que les entretiens courants de la voie et du matériel tout en respectant et faisant évoluer le système de gestion de sécurité de l'association. Chapeau à tous les amateurs qui ont participé à cette réussite !

### Concours photo

Dans le cadre de la *Féerie du Rail* 2016, un concours de photographies était organisé sur le thème de notre belle ligne du Bocq.

Une vingtaine de photographes ont répondu présents et nous ont envoyé leurs plus belles compositions; la sélection de leurs projets fut des plus ardues. A l'issue de cette épreuve menée par un jury de membres CFB, vingt réalisations étaient exposées au choix du public en gare de Spontin pendant le week-end du 15 août 2016.

Ce sont près de trois cents visiteurs qui participèrent à l'élection des trois plus belles épreuves. Un petit problème se présenta lors du dépouillement des bulletins de vote car deux des trois plus belles photographies provenaient du même auteur.

Voulant tenir sa promesse de récompenser trois lauréats, les membres du CFB prirent la décision d'ajouter le quatrième choisi au tiercé gagnant.

Les lauréats sont donc, dans l'ordre de sélection : Daniel Maas, Philippe Son et Pascal Martens. Les quatre photographies sélectionnées sont publiées aux pages suivantes, dans l'ordre de leur sélection.

Les dix-neuf réalisations concurrentes seront exposées dans nos voitures d'accueil à Spontin pendant la saison 2017 afin de permettre à nos visiteurs de les admirer.

Parmi les visiteurs participant au vote et dont le choix s'approchait du "tiercé gagnant", dix ont été tirés au sort et ont été récompensés d'un billet pour la saison à venir. Félicitations aux lauréats et au plaisir d'une prochaine édition.



*Les coupons étaient remontés dans l'ordre dans lequel ils avaient été démontés. Pour cela, chaque coupon avait reçu un numéro. Pendant que les deux grues allaient chercher un nouveau coupon, une équipe s'affairait à refixer les éclisses. Ce travail très impressionnant et très bien préparé, a permis de reposer les 3 kilomètres de voie en seulement deux fois une semaine ! Cette vue a été prise depuis le pont d'Halloy le 27 septembre 2016. CFB-PFT.*



*A Schaerbeek, la chaudière de notre "Knapsack" a été dépouillée de tous ses appareillages. Chaque élément a été soigneusement restauré et numéroté en attendant son remontage. L'inspection de la chaudière peut maintenant se faire et est programmée dans le courant du mois de novembre. PFT.*



*Premier prix : Daniel MAAS.*

*Deuxième prix : Daniel MAAS*





*Troisième prix : Philippe SON.*

*Quatrième prix : Pascal MARTENS.*



## Locomotives

### série 18

● Les 1861 et 1877, réceptionnées par la SNCB en septembre 2014, ont finalement été mises en service commercial durant l'été. Malgré leur prise en écriture par la SNCB il y a deux ans, les deux machines restaient à disposition de Siemens afin de réaliser des tests, entre autres au centre d'essais de Wildenrath (D).

### série 55

● TUC-Rail souhaite depuis plusieurs mois déjà débiter le retrait des locomotives de la série 55 au profit des plus récentes 77. Malheureusement, le personnel de conduite semble éprouver de grandes difficultés à prendre en main et utiliser le plein potentiel de ces dernières, imposant le maintien des 55 pour tant à bout de souffle et souffrant d'un manque d'entretien chronique.

### Class 66

● Le 1er septembre, la Class 66 DE6302 de Crossrail est entrée en collision avec un camion à Antwerpen-Waaslandhaven. Sous le choc, un incendie s'est déclaré sur la remorque du camion, provoquant d'importants dégâts à la locomotive. En remplacement, Crossrail a loué jusqu'à la fin du mois de septembre la PB04 auprès de B-Logistics.



*La 5201 du PFT a été vendue en Hongrie en 2014. Après deux ans (sic !) de tractations, la machine a enfin quitté Schaerbeek à destination de la Hongrie. Le problème était qu'aucun opérateur ferroviaire n'était intéressé pour assurer son transport. C'est finalement DB Cargo qui a transféré la machine jusqu'à Antwerpen-Noord le 24 septembre 2016. Elle fut ensuite incorporée dans le train Austria Xpress de B-Logistics à destination de Wien. Le moteur Diesel et sa génératrice principale serviront à remotoriser une locomotive historique du type M61 de l'association NOHAB-GM Foundation. Passage de la 5201 à Mechelen-Nekkerspoel, au crochet de la 6508. Axel VERMEULEN.*

### Benelux

● Du 8 septembre au 14 octobre 2016, la 186 122 a rejoint la 186 111 (voir EN LIGNES 135 page 10) dans les roulements Benelux. Dans les faits, une seule des deux machines était en service, la seconde servant de réserve en cas d'avarie ou d'entretien de la première. Les 186 111 et 122 sont actuellement les deux seules locomotives TRAXX des NS équipées des logiciels adéquats pour circuler en service commercial en Belgique. Parallèlement, la 2835, qui avait été ren-

due à B-Logistics au mois de juillet dernier, est à nouveau utilisée sur les Benelux depuis le mois d'octobre.

Ces mouvements de matériel ont été rendus nécessaires par le montage du système d'aide à la conduite TBL1+ et l'activation de l'ETCS sur les TRAXX de la série 28.

Il faut en effet rappeler qu'à partir du 12 décembre 2016, tout le matériel de traction doit être équipé du système TBL1+ afin de pouvoir circuler sur le réseau national belge.

*Encore une photo de la 365.001 ex. 1203 SNCB (voir EN LIGNES 135 page 8), en tête d'un train de charbon sur la ligne privée Brezno - Tušmice du SD-Kolejavá Doprava, le 4 août 2016. Photo SD-KD.*





Le 27 septembre 2016, la 186 002 des NS tractant une rame Benelux a effectué un parcours d'essai sur le réseau belge afin de tester son équipement d'interphonie. Au départ d'Antwerpen-Noord, elle a effectué un périple qui l'a menée vers Lier, Diest, Landen, Leuven, Brussels Airport, Mechelen et retour à Antwerpen-Noord.

**PHOTO 136-03** Ci-dessus, passage à Begijnendijk sur la ligne 16 Lier - Aarschot. Simon DE RIDDER.

**PHOTO 136-04** Ci-dessous, arrivée du train à Landen, sur la ligne 21 Hasselt - Landen. Maarten SCHOUBBEN.





**PHOTO 136-05** Le 20 août 2016, la 2825 a remorqué le train spécial "Tweakers Express" entre Amsterdam et Köln Messe Deutz et retour à l'occasion de la foire du jeu informatique (Gamescom). La rame comprenait huit voitures des types I6 et I10 de la SNCB et quatre voitures restaurants ou bars. Passage à Breyell, entre Viersen et Venlo, lors du voyage de retour. Michel HANSSENS.

Toutes les locomotives Diesel de la série 57 (G2000) qu'avait louées la SNCB (5701 à 5710) et appartenant à la compagnie de leasing Alpha Trains, sont actuellement utilisées par la société française de travaux de voie ETMF (Entreprise de Transport et Matériel Ferroviaire). Sur la moitié d'entr'elles, il est encore possible de deviner le numéro SNCB. C'est le cas pour l'ex. 5701 photographiée à Versailles Chantiers le 9 août 2016, en tête d'un train de locomotives composé, en plus de l'ex. 5701, de quatre G2000 et de deux G1206 de ETMF. ETMF dispose de pas moins de 21 G2000. David HAYDOCK.





Le 31 août 2016, les voitures 01 et 03 de l'automotrice quadruple 811 ont été transférées de l'Atelier Central de Gentbrugge vers l'Atelier Central de Mechelen. Passage à Hombeek au crochet de la 7792. Luc VANHERCK.

### Voitures type M4

Trois voitures de seconde classe du type M4 ont été mises hors service par le PV16-005 le 1er septembre 2016. Il s'agit des :

- 52227 (50 88 20 78227-6);
- 52254 (50 88 20 78254-0);
- 52326 (50 88 20 78326-6).

### PHOTO 136-06 →

Pour ses campagnes publicitaires visant à recruter des nouveaux agents, la SNCB continue de placer des pelliculages de circonstance sur certaines voitures et locomotives, comme ici sur la M6 62137 à Tongeren, le 22 septembre 2016. Julien CASIER.



La voiture M2 41003 (50 88 1838 603-1) se trouve sur un coupon de voie à proximité de l'ancienne gare de Solre-Saint-Géry sur la défunte ligne 109 (Mons) Cuesmes - Chimay, transformée partiellement en RAVeL. L'histoire de la ligne 109 et de bien d'autres est contée dans le livre "Cinq générations de rails, de trains, d'hommes..." édité par le PFT. Edwin WERNER.

### 6324

**Livraison à la SNCB :** 11-10-1966

**Numérotation :** 212.224 : 11-10-1966  
6324 : 01-01-1971

**Dépôts successifs :** ⇒ Merelbeke : 11-10-1966  
⇒ Leuven : 30-10-1970  
⇒ Hasselt : 19-09-1977  
⇒ Monceau : 03-06-1984  
⇒ Kinkempois : 01-06-1986

**Mise hors exploitation :** 20-01-2014

**PHOTO 136-07** *Jamioux, 27 octobre 1984.*  
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



### 156

**Livraison à la SNCB :** 13-07-1962

**Numérotation :** 228.156 : 13-07-1962 ⇒ 156 : 01-01-1971

**Dépôts successifs :** ⇒ Schaerbeek : 13-07-1962  
⇒ Oostende : 29-09-1963 ⇒ Schaerbeek : 26-05-1968  
⇒ Oostende : 19-01-1976 ⇒ Kinkempois : 17-03-1980  
⇒ Merelbeke : 03-06-1984 ⇒ Ronet : 25-05-1990  
⇒ Stockem : 23-05-1993 ⇒ Kinkempois : 03-02-2013

**Mise hors exploitation :** 21-12-2013

**PHOTO 136-08** *De Hoek, 13 janvier 1982.* JL VDH.



### 159

**Livraison à la SNCB :** 16-08-1962

**Numérotation :** 228.159 : 16-08-1962 ⇒ 156 : 01-01-1971

**Dépôts successifs :** ⇒ Schaerbeek : 16-08-1962  
⇒ Oostende : 29-09-1963 ⇒ Schaerbeek : 26-05-1968  
⇒ Oostende : 19-01-1976 ⇒ Kinkempois : 17-03-1980  
⇒ Merelbeke : 03-06-1984 ⇒ Ronet : 25-05-1990  
⇒ Stockem : 23-05-1993 ⇒ Kinkempois : 10-12-2006

**Mise hors exploitation :** 26-11-2013

**PHOTO 136-09** *Ottignies, 21 août 1982.* JL VDH.



### 166

**Livraison à la SNCB :** 27-09-1962

**Numérotation :** 228.166 : 27-09-1962 ⇒ 156 : 01-01-1971

**Dépôts successifs :** ⇒ Schaerbeek : 27-09-1962  
⇒ Oostende : 29-09-1963 ⇒ Schaerbeek : 26-05-1968  
⇒ Oostende : 01-06-1974 ⇒ Kinkempois : 17-03-1980  
⇒ Merelbeke : 03-06-1984 ⇒ Kortrijk : 25-05-1990  
⇒ Stockem : 23-05-1993 ⇒ Merelbeke : 01-06-1996  
⇒ Stockem : 24-05-1998 ⇒ Merelbeke : 28-05-2000  
⇒ Oostende : 07-01-2002 ⇒ Stockem : 14-12-2003

**Mise hors exploitation :** 10-06-2007

**PHOTO 136-10** *Goffontaine, 15 juin 1981.* JL VDH.



## 234

**Livraison à la SNCB :** 05-07-1963

**Numérotation :** 228.234 : 05-07-1963 ⇨ 234 : 01-01-1971

**Dépôts successifs :** ⇨ Schaerbeek : 05-07-1963

⇨ Oostende : 26-05-1968 ⇨ Stockem : 01-06-1974

⇨ Hasselt : 03-06-1984 ⇨ Schaerbeek : 01-06-1986

⇨ Haine-St.-P. : 30-09-1991 ⇨ St-Ghislain : 01-06-1992

⇨ Merelbeke : 01-06-1996 ⇨ St-Ghislain : 24-05-1998

⇨ Schaerbeek : 28-05-2000 ⇨ Charleroi-S : 08-01-2001

⇨ Oostende : 11-12-2005

**Mise hors exploitation :** 24-08-2013

**PHOTO 136-11** Haren-Nord, 12 février 1986. J-L VDH.



## 236

**Livraison à la SNCB :** 05-08-1963

**Numérotation :** 228.236 : 05-08-1963 ⇨ 236 : 01-01-1971

**Dépôts successifs :** ⇨ Schaerbeek : 05-08-1963

⇨ Oostende : 26-05-1968 ⇨ Stockem : 01-06-1974

⇨ Hasselt : 03-06-1984 ⇨ Schaerbeek : 01-06-1986

⇨ Haine-St.-P. : 30-09-1991 ⇨ St-Ghislain : 01-06-1992

⇨ Merelbeke : 01-06-1996 ⇨ St-Ghislain : 24-05-1998

⇨ Schaerbeek : 28-05-2000 ⇨ Charleroi-S : 08-01-2001

⇨ Oostende : 11-12-2005

**Mise hors exploitation :** 17-09-2013

**PHOTO 136-12** Hennuyères, 12 juin 1989. JL VDH.



## 237

**Livraison à la SNCB :** 14-08-1963

**Numérotation :** 228.237 : 14-08-1963 ⇨ 237 : 14-01-1971

**Dépôts successifs :** ⇨ Schaerbeek : 14-08-1963

⇨ Oostende : 26-05-1968 ⇨ Stockem : 01-06-1974

⇨ Hasselt : 03-06-1984 ⇨ Schaerbeek : 01-06-1986

⇨ Haine-St.-P. : 30-09-1991 ⇨ St-Ghislain : 01-06-1992

⇨ Merelbeke : 01-06-1996 ⇨ St-Ghislain : 24-05-1998

⇨ Schaerbeek : 28-05-2000 ⇨ Charleroi-S : 08-01-2001

⇨ Oostende : 11-12-2005 ⇨ Kinkempois : 12-12-2012

**Mise hors exploitation :** 14-08-2013

**PHOTO 136-13** Epegem, 6 mai 1985. J-L VANDERHAEGEN.



## 238

**Livraison à la SNCB :** 16-05-1963

**Numérotation :** 228.238 : 16-05-1963 ⇨ 238 : 16-01-1971

**Dépôts successifs :** ⇨ Schaerbeek : 16-05-1963

⇨ Oostende : 26-05-1968 ⇨ Stockem : 01-06-1974

⇨ Hasselt : 03-06-1984 ⇨ Schaerbeek : 01-06-1986

⇨ Haine-St.-P. : 30-09-1991 ⇨ St-Ghislain : 01-06-1992

⇨ Merelbeke : 01-06-1996 ⇨ St-Ghislain : 24-05-1998

⇨ Schaerbeek : 28-05-2000 ⇨ Charleroi-S : 08-01-2001

⇨ Oostende : 11-12-2005 ⇨ Kinkempois : 12-12-2012

**Mise hors exploitation :** 02-09-2013

**PHOTO 136-14** Ruisbroek, 7 août 1992.

Jean-Luc VANDERHAEGEN.



## Inauguration du nouvel atelier d'Arlon

Le nouvel atelier de traction d'Arlon a été inauguré le 6 octobre 2016, en présence du Ministre de la Mobilité Monsieur François Bellot et des autorités locales et régionales. Cette inauguration s'inscrit dans un vaste plan de modernisation des outils de maintenance de la SNCB. Rénovation des ateliers et postes d'entretien existants et construction de nouveaux ateliers sont au programme en vue de rendre l'outil plus performant et adapté au nouveau matériel pour une meilleure productivité et donc un meilleur service au client.

La SNCB compte 4 ateliers centraux, 9 ateliers de traction et 16 postes d'entretien répartis à travers le pays. Afin de rentabiliser au mieux tous ces outils mais aussi d'en améliorer la performance et l'efficacité, la SNCB s'est lancée dans un vaste plan de modernisation. Ainsi, outre la rénovation des ateliers existants, de nouveaux ateliers ont vu le jour ces dernières années, tandis que d'autres ouvriront prochainement leurs portes (Melle, Kinkempois). L'objectif est de moderniser les pratiques opérationnelles dans le contexte économique actuel et notam-

ment la libéralisation future, et d'améliorer la qualité, la productivité et l'efficacité du travail et des équipes.

Le nouvel atelier d'Arlon accueille aujourd'hui les activités du désormais ancien atelier de Stockem devenu, au fil du temps, vétuste, trop grand, trop éloigné et inadapté aux évolutions techniques et aux besoins en termes de maintenance. Construit en 1928 à proximité immédiate de la gare de formation mais aussi à 5 km de la gare d'Arlon, les 32.500 m<sup>2</sup> de l'atelier de Stockem accueillait à l'origine les activités de maintenance des locomotives à vapeur et des wagons circulant dans la région. Jusqu'il y a peu, ses activités se limitaient à l'entretien du matériel voyageurs monotension ou Diesel. Poursuivre les activités dans le grand atelier excentré de Stockem ne se justifiait donc plus, d'autant plus que les frais de maintenance et d'adaptation de l'atelier étaient trop élevés. Cependant, il était important de conserver un atelier dans la région, l'atelier le plus proche étant à plus de 150 km.

Situé à quelques centaines de mètres de la gare d'Arlon, le nouvel atelier de traction de la SNCB, qui accueille désormais 125 agents, a donc en charge l'entretien des automotrices *Desiro* bi-tension et des AM96 501 à 524, ainsi que le nettoyage et les réparations de tout type de matériel.

Le choix du lieu d'implantation n'est pas anodin. En plus de sa proximité immédiate avec la gare d'Arlon, le nouvel atelier est situé juste à côté du poste de nettoyage, ce qui permet des synergies entre les deux services. Cette situation engendre aussi une plus grande efficacité des opérations de dépannage du matériel roulant et de préparation des trains avant les premiers départs, ainsi que des frais d'exploitation et des investissements réduits.

Au total, l'atelier de maintenance s'établit sur 120 mètres de long et 35 mètres de large, soit environ 4.000 m<sup>2</sup>. Concrètement, le hall technique est composé de deux voies d'entretien équipées de passerelles d'accès en toiture, d'une voie de levage et d'une voie plus courte pour travaux sur bogies. Le bâtiment comprend aussi les bureaux, locaux techniques, sanitaires, vestiaires, réfectoire et magasin qui sont nécessaires pour les activités de l'atelier et du poste d'entretien. A l'extérieur, dans le faisceau, on retrouve quatre voies de garage et une voie d'essai, sans compter les installations déjà existantes du poste d'entretien. Tout l'atelier a été imaginé et construit dans un souci d'ergonomie et d'efficacité.

Le montant total des travaux (bâtiment, installations, voies et aménagements de terrain) s'élève à un peu plus de 23 millions d'euros.

**PHOTO 136-15** Le nouvel atelier de traction d'Arlon a été officiellement inauguré le 6 octobre 2016. Voici une vue réalisée le 1er septembre, lors des tout derniers travaux de finition. Alain DEFECHEREUX.





**PHOTO 136-16-NB** Avec l'inauguration du nouvel atelier d'Arlon, l'ancien atelier de Stockem a été mis hors service. Il a été entièrement vidé, et les voies ne sont plus raccordées au réseau. La photo du haut date du 20 avril 1957 et montre l'atelier de Stockem. La traction électrique y a fait son apparition en septembre 1956. La vapeur est toujours bien présente, mais plus pour longtemps. Photo Bruno DEDONCKER, collection PFT.

Ci-dessous, une vue prise à la fin des années '120. Une énorme locomotive du type 36 évolue sur le pont roulant de l'atelier. A sa gauche nous pouvons voir la P8 n° 6512. Fonds ACEC, collection Bois du Cazier.



## Changement d'horaire du 11 décembre 2016

Comme chaque année, la SNCB adaptera son service de trains le second dimanche de décembre, simultanément avec l'ensemble des pays européens. C'est principalement l'offre liée à la desserte suburbaine autour de Bruxelles qui sera fortement élargie.

A partir du 11 décembre, Braine-l'Alleud et Leuven seront directement reliées durant toute la journée via le quartier européen de Bruxelles par la relation S9. Les voyageurs de Braine-l'Alleud, Waterloo, Rhode-St-Genèse et Linkebeek seront par conséquent connectés toutes les 30 minutes durant toute la journée à Bruxelles-Schuman. Jusqu'à présent, la relation S9 ne circule que durant les heures de pointe du matin et du soir. Au total, ce développement de l'offre ajoute 24 nouveaux trains.

Le quartier européen sera également desservi par une relation directe vers Brussels Airport-Zaventem durant le

week-end. En effet, dès le mois de décembre prochain, un train IC reliera Brussels-Airport et Bruxelles-Schuman toutes les heures depuis Braine-l'Alleud. Cette relation sera par ailleurs prolongée jusqu'à Leuven. Avec cette relation, les gares bruxelloises de Saint-Job, Vivier d'Oie, Boondael et Bordet sur la ligne 26 seront desservies le week-end, répondant ainsi à réel besoin de mobilité au sud et à l'est de Bruxelles. Cette nouvelle offre se concrétise par l'ajout de 40 trains supplémentaires le week-end.

Le 11 décembre prochain correspondra également à l'ouverture de la nouvelle halte "Arcades" sur la commune de Watermael-Boitsfort. Située sur la ligne 26, cette halte, située entre Boondael et Delta, sera desservie toutes les heures par la relation S7 Halle - Delta - Mérode - Vilvoorde - Mechelen.

Au sud de Bruxelles, la relation S1 Nivelles - Bruxelles - Antwerpen roulera également toutes les 30 minutes entre Nivelles et Bruxelles durant les heures creuses (10.00 - 15.00) (8 trains supplémentaires). Ces trains supplémentaires de la relation S1 correspondent au parcours semi-direct desservant uniquement

les arrêts de Nivelles, Lillois, Braine-l'Alleud, Waterloo, Rhode-Saint-Genèse, Linkebeek et Uccle-Calevoet. Ces sept gares bénéficieront donc dès décembre de deux trains par heure et par sens durant toute la journée à l'instar de l'heure de pointe actuelle.

En attendant le développement d'une offre urbaine plus large, la SNCB mettra en marche sur la ligne 4 six trains P supplémentaires (trois le matin et trois le soir) entre Noorderkempen et Antwerpen-Centraal (avec arrêt à Antwerpen-Luchtbal). La première arrivée à Antwerpen-Centraal est prévue le matin à 06.45. Cette nouvelle offre permettra de relier Noorderkempen à Antwerpen toutes les trente minutes.

## Résultats SNCB du premier semestre 2016

Le résultat opérationnel de la SNCB pour les six premiers mois de 2016 a diminué par rapport à la même période en 2015. Cela s'explique principalement par un revenu plus faible du trafic voyageurs national et international, touché par les conséquences des attentats et les

## Le viaduc de Moresnet fête ses 100 ans

Le viaduc de Moresnet a été construit durant la Première Guerre mondiale en un temps record. C'est en décembre 1914 que l'invasisseur allemand décida de construire une ligne entre Aachen West et Tongeren. Le tracé nécessita le percement de plusieurs tunnels très longs, mais surtout la construction d'un énorme viaduc au-dessus de la Gueule. Les travaux furent entamés en juillet 1915 et la ligne fut inaugurée le 14 février 1917.

La construction du viaduc de Moresnet a marqué l'histoire, puisqu'il fut réalisé par de la main d'oeuvre allemande, croate, hongroise, et des prisonniers belges, russes et italiens. Neuf d'entre eux reposent d'ailleurs au cimetière de Moresnet.

Durant la Seconde Guerre, le viaduc fut partiellement détruit à deux reprises : en mai 1940, puis en septembre 1944 lors de la retraite allemande. Il fut à nouveau parcourable en 1949. En 2004, le viaduc fut entièrement rénové.

Situé sur l'axe principal du trafic fret entre la Belgique et l'Allemagne, il est parcouru quotidiennement par plusieurs dizaines de trains de marchandises.

Durant le week-end du 16 au 18 septembre 2016, le *Royal comité des fêtes de Moresnet*, *Espace Culture*, *Plombières* et *Infrabel* ont organisé une grande fête pour commémorer les 100 ans du viaduc. Au programme, il y avait des conférences historiques, des expositions, l'inauguration d'une stèle pour les prisonniers russes au cimetière de Moresnet, la vente d'un livre et l'organisation d'une journée pour les écoles. Des compagnies de théâtre locales organisèrent des spectacles son et lumière retraçant l'histoire du viaduc.



Le feu d'artifice organisé le 17 septembre 2016 pour couronner les 100 ans du viaduc de Moresnet. Ce viaduc culmine entre 23 et 58 m de hauteur et a une longueur de 1170 m. Il se compose de 21 piliers en béton (50.000 m<sup>3</sup>) et de 22 tabliers métalliques de chacun 48 m de longueur (6.000 t de fer) Michel HANSSSENS.

grèves, mais également par l'impact de la création l'année dernière de *Thalys* en tant que société indépendante.

Le résultat reste positif grâce aux efforts constants pour diminuer les coûts, malgré une diminution des revenus du trafic voyageurs, une baisse des dotations et l'impact de la création en avril 2015 de *Thalys* en tant qu'entreprise indépendante (la SNCB perçoit des dividendes de *THI Factory*).

Le nombre de voyageurs transportés en trafic national s'élève à 115,8 millions de voyageurs, soit -0,8%, conséquence en grande partie des grèves de janvier, mai et juin et des effets des attentats à Paris et Bruxelles. En trafic international, le nombre de voyageurs se monte à 1,4 million, soit -1,9 million de voyageurs dont 1,7 million de voyageurs résultant de la création de *THI Factory*.

Le nombre de voyageurs-kilomètres du trafic national s'élève à 4.857,2 millions (-2,8%) et en trafic international à 87,8 millions (-70,9%). Les revenus du trafic

intérieur ont de ce fait également baissé de 3,9% pour atteindre les 312 millions d'euros.

Le chiffre d'affaires total de la SNCB (dotations incluses) a diminué de 6,5% et atteint les € 1.168 millions, tandis que les coûts totaux se sont à nouveau améliorés de 5,5% à € 1.165 millions.

Au 1er juillet 2016, la SNCB comptait 18.639 travailleurs (équivalents temps plein) par rapport aux 19.352 ETP au début de l'année. Les frais de personnel ont diminué de € 31,5 millions en comparaison avec la même période l'année dernière et contribuent ainsi à un résultat opérationnel positif.

La dette économique a diminué pour atteindre € 2.727 millions au 30 juin 2016, par rapport aux € 2.755 millions au 30 juin 2015.

### ***Eurostation: intention de licenciement collectif***

Le Conseil d'administration d'*Eurostation*

a annoncé le 14 septembre 2016 son intention de procéder à un licenciement collectif d'une partie de son personnel en raison d'une baisse sensible du chiffre d'affaires de la société, qui s'accroîtra au cours des prochaines années vu la diminution du nombre de missions ainsi que des prestations dans le cadre de projets immobiliers.

Parmi les 172 employés au total, une quarantaine est potentiellement affectée. Dès lors que plus de 10% du personnel est concerné, une procédure d'information et de consultation est entamée conformément aux dispositions légales. *Eurostation* est une filiale de la SNCB, créée en 1992 et spécialisée dans l'étude, le développement, la réalisation et le maintien en l'état des gares ferroviaires, des terminaux TGV et des projets liés aux chemins de fer au sens le plus large du terme.

***Une vue des travaux de construction de la tranchée couverte dans le site du Beauvallon entre Rhisnes et Namur (voir EN LIGNES 135 pages 16-17). La photo est prise en direction de Bruxelles au moment du passage de la Desiro 08567, le 3 octobre 2016. La voie B vers Namur est démontée tandis que la paroi rocheuse a déjà été largement rognée. La même opération sera réalisée plus tard dans l'autre talus. Un mur en béton sera ensuite construit de chaque côté de la ligne et un toit en béton viendra s'appuyer sur ces murs et couvrir la ligne. Alain DEFECHEREUX.***



### Trois lignes supprimées

Trois lignes ont été supprimées du réseau au milieu de l'année :

- la L20 Maastricht - Lanaken;
- la L155 Marbehan - Croix-Rouge;
- la L289 (se détachant de la ligne 155) bifurcation Saint-Lambert - zoning de Gantaufet.

#### Ligne 20

La ligne 20 avait été réactivée en 2011 pour desservir au départ de Maastricht le *Railport* de Lanaken, dans la zone industrielle (voir *EN LIGNES* 97 p. 28). Le premier train a circulé le 10 juin 2011 (voir *EN LIGNES* 104 p. 28). Depuis lors, seuls quelques très rares trains ont desservi ce terminal. Il était handicapé par deux choses : le fait qu'il n'était accessible que depuis les Pays-Bas et que les opérateurs ferroviaires devaient donc disposer d'une licence pour le réseau néerlandais mais également belge (pour les quelques mètres en territoire belge, sans point de contact avec le reste du réseau...); et le fait qu'il n'était pas raccordé directement au réseau belge. Il aurait fallu réactiver la ligne 20 entre Lanaken et Bilzen.

#### Ligne 155

De l'ancienne ligne 155 Marbehan - Virton, il ne subsistait plus en 1960 que la section Marbehan - Croix-Rouge. Elle était exploitée pour la desserte de la scierie *Scidus* (ex. *Dusausoit*) basée dans l'ancienne gare de Croix-Rouge.

Vu l'absence de trafic depuis plusieurs années, *Infrabel* a décidé de supprimer la ligne en juin 2016.

Dans le cadre des travaux de modernisation de la ligne 162 (Namur - Luxembourg), *Infrabel* a l'intention de supprimer définitivement l'aiguillage d'accès à la ligne 155.

#### Ligne 289

A mi-parcours entre Marbehan et Croix-Rouge, une nouvelle ligne industrielle avait été établie en 1997 pour desservir le zoning industriel de Gantaufet à Étalle, où se trouve l'usine d'embouteillage *Nestlé Waters Benelux* (auparavant *Valvert*). Durant 10 ans, un train d'eau minérale à destination de la France quittait l'usine.

Suite à la désastreuse politique de la SNCF pour la circulation des wagons isolés, ce trafic a été repris par la route. Il reprit néanmoins temporairement de 2008 à début 2009, avec un train complet chaque semaine, avant de repasser à la route.



**PHOTO 136-17** Le 6 juillet 2011, sur la ligne 20, la 6601 de Captrain vient de quitter Maastricht et passe au-dessus de l'ancien pont de la Meuse, en direction de Railport Lanaken. Au crochet, une rame vide de tombereaux devant être chargés de sable blanc à destination de la Roumanie. Michel de ESCH.



**PHOTO 136-18** Le 21 janvier 2004, la 7727 vient de pénétrer dans le raccordement de l'usine Valvert (aujourd'hui Nestlé Waters Benelux). Elle prendra en remorque le train 76081 Gantaufet-Zoning - Marbehan. Jean-Luc VANDERHAEGEN.

**PHOTO 136-19** Le 18 décembre 1992, la 5215 assure la desserte de la scierie Dusausoit à Croix-Rouge. Tanguy BADIE.





**PHOTO 136-20** Le 18 septembre 2016, pour la dernière fois, un train de pèlerins revient de Lourdes vers Maastricht. A l'avenir, il n'y aura plus de trains de pèlerins au départ des Pays-Bas; les voyageurs emprunteront des bus ou l'avion. Encore un trafic perdu pour nos chemins de fer... Passage au point d'arrêt de Eijsden entre Visé et Maastricht. Michel de ESCH.

**PHOTO 136-21** Pendant une quinzaine de jours, le pont levant au-dessus du Rupel à Boom (sur la ligne 52 Boom - Puurs) a été mis hors service pour le remplacement de son mécanisme d'entraînement. Par conséquent, les trains desservant Prayon-Rupel et la malterie Albert, ont dû être déviés par Puurs et Temse jusqu'à Gent-Zeehaven via Sint-Niklaas. A Gent-Zeehaven, les trains changeaient de sens pour retourner vers Antwerpen-Noord. Le 26 août 2016, passage d'un train de céréales à Temse, tracté par les 7777 et 7782, en direction de Sint-Niklaas. Wim WINDEY.



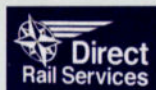


**PHOTO 136-22** Le 1er septembre 2016, la E4049 (voir EN LIGNES 135 page 23) de VFLI a procédé à des essais entre Bertrix et Virton afin de tester son équipement ETCS. La rame était formée d'un fourgon Dms, d'une voiture I6 et de la 1360. Passage à Lacuisine - Martué, entre Les Epioux et Florenville. Guy SMETZ.



**PHOTO 136-23** Eurotunnel a acquis le 20 janvier 2016 trois locomotives Diesel supplémentaires de la série 6400 ex. NS : les 6447, 6450 et 6451, respectivement renumérotées 0010, 0008 et 0009. Elles ont été transférées des Pays-Bas vers Calais le 31 août 2016. Cette photo les montre en escale à Antwerpen-Noord. Eurotunnel possède ainsi 10 locomotives de ce type : cinq achetées neuves chez MaK en 1991-1992 (0001 à 0005), deux acquises en 2010 aux Pays-Bas (ex. 6456 et 6457 NS, numérotées 0006 et 0007) et les trois dont il est ici question. Marc DE VEUSTER.





**PHOTO 136-24** Le 8 septembre 2016, la PB14 de Crossrail a remorqué la locomotive 88003 de la société anglaise Direct Rail Services vers Aachen West. De là, la machine a poursuivi sa route jusqu'au salon InnoTrans de Berlin. La Class 88 est une locomotive bi-mode électrique-diesel. Dix unités ont été commandées chez Vossloh Espana. Ces machines de 86 tonnes peuvent circuler soit sous 25 kV (puissance 4000 kW), soit en mode Diesel grâce à un moteur Diesel Caterpillar C27 de 700 kW. Destinées au trafic voyageurs, elles peuvent circuler à 160 km/h. Passage à Schülen. Gie JACOBS.



**PHOTO 136-25** Le 25 septembre 2016, le train d'aluminium 41562 (Neuss (D) 09.00 - Aachen-West 10.39/16.24 - Kinkempois 17.30) circulant le dimanche passe à Jupille au crochet de la 186 331 aux couleurs de DB Cargo. Cette machine fait partie d'un lot de vingt TRAXX commandées par DB-Schenker en 2009 (186 321 à 340) et livrées de 2010 à 2012. En 2013, l'opérateur allemand a officiellement cédé à sa filiale française EuroCargoRail les 186 321 à 332, qui sont venues s'ajouter aux quarante-cinq exemplaires d'ECR

(186 161 à 180, 186 310 à 320 et 186 341 à 345). Christian AUQUIÈRE.





**PHOTO 136-26** La nouvelle société HSL Belgium, filiale de HSL Logistik GmbH fondée le 13 avril 2016, a démarré ses activités en Belgique. Après une période au cours de laquelle Crossrail Benelux a assuré la traction de ses trains, HSL dispose depuis le 29 juin 2016 d'une Class 66 louée à Beacon Rail : la 653-07 (EMD 20048653-007 / 2006). Le 8 septembre 2016, la 653-07 a assuré son tout premier service : un train de voitures vide BLG entre Zeebrugge et Aachen-West. Le train vient de quitter Zeebrugge et va passer à Lissewege. A gauche, nous voyons la nouvelle ligne établie entre Zeebrugge et Lissewege. Daniel MOENS.

**PHOTO 136-27** Ci-dessous, le même train en passage à Schellebelle. Diego DE JONGE.





**PHOTO 136-28** Le 30 septembre 2016, HSL Belgium a assuré la traction d'un train de citernes entre Hemiksem et Aachen West, à l'aide d'un couplage unique formé de la 653-07 et de la TRAXX 186 181 ! Ce convoi est ici photographié lors de son passage à s'Herenelderren, sur la ligne 34 entre Tongeren et Glons.

**PHOTO 136-29** La 186 181 n'est autre que l'ancienne 2862 qui avait été louée durant quelques mois par la SNCB. Cette machine portant le numéro NEV 91 80 6186 181-4 D - Rpool et construite par Bombardier (34411 / 2008), fut mise en service le 29 octobre 2008 chez Veolia Cargo Deutschland GmbH. A partir du 30 juin 2009, elle fut louée par ITL. Fin 2009, elle fut vendue à la société de leasing Railpool et louée à partir du 18 décembre 2009 à CFF Cargo. Elle fut ensuite prise en leasing par Metrans en mars 2012, puis par Rurtalbahn du 8 décembre 2012 au 30 avril 2015. La SNCB l'utilisa de mai à novembre 2015 (2862). Depuis le 9 décembre 2015, elle est prise en location par HSL Logistik GmbH. Maarten SCHOUBBEN.





**PHOTO 136-30** Captrain combine le train de charbon en provenance de Born avec les citernes SABIC en provenance de Geleen, le tout à destination de la France. A Bressoux, le train est relayé par CFL Cargo. Le 18 août 2016, passage à Jupille du train 47623 Born - Woippy, tracté par la 6602 (PB 08) de Captrain. Michel de ESCH.



Depuis fin juillet 2016, la 561-03 de Rotterdam Rail Feeding est habillée de la décoration de la société-mère Genesee en Wyoming. La locomotive est équipée pour circuler aux Pays-Bas, Belgique et Allemagne. A la suite de problèmes ETCS (depuis le 1er août 2016, les locomotives équipées de l'ETCS de Bombardier ne peuvent plus circuler sur le réseau néerlandais car leur logiciel n'est pas mis à jour !), la machine est immobilisée à Rotterdam. Rotterdam Waalhaven, 24 septembre 2016. Maarten SCHOUBBEN.





**PHOTO 136-31** La Whitcomb 60422 / 1944 (USA Transportation Corps 8416) placée en monument à Lake Wales, en Floride. La présence des boulons pour le montage de buttoirs de part et d'autre de l'attelage automatique américain témoigne du passage de cette locomotive sur les rails européens, qu'elle pourrait retrouver prochainement si l'action du SGB est couronnée de succès.

Philippe DE GIETER, 12 février 2010.

## Pays-Bas

### Retour d'une Whitcomb?

Entre 1943 et 1945, la firme *Whitcomb* de Rochelle, dans l'Illinois, a construit 168 locomotives diesel-électriques Bo'Bo' à cabine centrale du type 65DE19 pour l'armée américaine, pour les opérations de libération en Europe.

A la fin du conflit, les 65DE19, devenues inutiles, furent rassemblées dans un surplus militaire à Gennevilliers, en banlieue parisienne. Certaines furent alors rapa-

triées aux Etats-Unis et vendues après révision, notamment au Mexique, à Cuba et au Canada, et à des entreprises américaines; mais un lot de 20 locomotives fut acquis en juillet 1946 par les Chemins de fer néerlandais (NS) où elles formeront la série 600 (série 2000 après remplacement en 1953 du moteur *Buda 6-DCS-1879* d'origine par un moteur *Thomassen 6Fe* construit sous licence *Frichs*).

Les 2000 seront radiées entre 1958 et 1960, leurs services étant repris par les 2200, et aucune locomotive n'a été

conservée.

Pour combler cette lacune dans le patrimoine ferroviaire néerlandais, le *Stichting Stoomrein Goes Borsele* a lancé une campagne de crowdfunding pour l'acquisition et le transport vers les Pays-Bas d'une des quatre locomotives type 65DE19 conservées aux USA, en vue de la transformer en série 2000 NS. L'engin convoité est l'ex-USATC 8416 (Whitcomb 60422/1944), placée en monument avec une voiture voyageurs et un caboose près d'un petit musée situé dans l'ancienne gare de Lake Wales, en Floride. Ne pouvant plus assurer l'entretien de ce matériel, le musée souhaite s'en débarrasser : une occasion unique se présente donc d'acquérir un élément important de l'histoire de l'Europe et de ses chemins de fer.

**PHOTO 136-32 NB** La 2016 (ex. 616, ex. USATC 8478 - Whitcomb 60484/1944), photographiée à l'atelier de Tilburg le 3 août 1956. Photo Bruno DEDONCKER, collection PFT.



## Italie

### Remplacement des automotrices belges à Modena

Le remplacement des automotrices ex-SNCB utilisées par la société TPER (ex-FER, ex-ATCM) sur la ligne Modena - Sassuolo a été entamé cet été avec l'arrivée de deux ALe 582 ex-Trenitalia (90 automotrices construites entre 1987 et 1991). Les 072 et 505 ont été ferrailées en juillet à Modena Piazza Manzoni.

Pour rappel, en 1992, l'ATCM avait acquis les 056, 064, 072 et 505, ainsi que la 101 pour pièces. Après modification pour la circulation en Italie, elles avaient été mises en service en février 1993. Elles furent rejointes en 2008 par les 077 et 107 modernisées initialement pour le Ferrovía Casalecchio-Vignola.



La 228 072 en cours de démolition à Modena Piazza Manzoni le 18 juillet 2016. Giuseppe MARCIALIS.

TFT (Trasporto Ferroviario Toscana) (voir EL 131 p. 42-45) - Page de droite →

1. Rencontre insolite en gare de Monte San Savino (ligne Arezzo - Sinalunga) entre l'automotrice quadruple ALe 54.961 (ex. automotrices postales SNCB 961 et 965) et un autorail quadruple de la série ATR 465, fourni par CAF pour la Sardaigne effectuant des essais.

2. PHOTO 136-33 L'automotrice ALe 54.961 vient de démarrer de la gare de Lucignano et file dans la campagne toscane.

3. PHOTO 136-34 La même automotrice aborde le point d'arrêt facultatif de L'Albergo. Photos Dominique ALLARD, 12 juillet 2016.

## USA - Amtrak choisit Alstom pour ses TGV

Alstom a décroché le 26 août 2016 un contrat historique d'une valeur € 1,8 milliard pour la fourniture de 28 rames TGV à la compagnie Amtrak aux USA.

Ces rames d'une nouvelle génération vont relier Boston à Washington, via New York et Philadelphie (730 km). Dans un premier temps, sa vitesse sera de 257 km/h et pourra atteindre par la suite les 300 km/h.

Actuellement, il faut 2h45 pour relier New York à Washington, éloignées de 350 km. Par comparaison, le TGV français met 1h55 pour un trajet Paris - Lyon de 425 km !

L'annonce de ce contrat intervient au moment où le développement des infrastructures de transport fait partie des enjeux de la campagne présidentielle aux Etats-Unis, pays où le train reste le moyen de déplacement le moins emprunté face à la voiture et à l'avion.

Baptisés *Avelia Liberty*, ces TGV seront construits à Hornell, au nord de l'Etat de New York. Ce site de production sera agrandi et assurera également la maintenance de ces trains pendant quinze ans avec une option de 15 années supplémentaires. Ces nouveaux trains devraient entrer en service en 2021.

Les rames seront formées de deux motrices encadrant neuf voitures. Trois voitures supplémentaires pourraient dans le futur être ajoutées sans modifier le système de traction.

La nouveauté sera leur système de pendulation anticipative qui permettra d'augmenter la vitesse de 30% dans les courbes sur des infrastructures ferroviaires conventionnelles.

Les nouveaux TGV remplaceront les rames en service depuis 2000 et fabriquées par le consortium Bombardier-Alstom.

Pour Alstom, cette commande pourra servir de tremplin pour vendre sa technologie à d'autres Etats américains tels la Californie qui construit depuis 2015 une ligne à grande vitesse devant relier San Francisco à Los Angeles, prévue pour 2020.

D'autres projets comme Dallas - Houston et Las Vegas - Palmdale (Californie) sont également à l'étude.



Vue d'artiste des futures rames TGV Avelia Liberty commandées par Amtrak à Alstom. ALSTOM.



# FRANCE : OFP : le nouveau bras armé du fret



Un périple hors norme pour un OFP réputé "de proximité" : le 3 mars 2013, deux G1206 CFR immortalisées à l'est de Reims convoient une rame de granulats de Cercy-la-Tour à Meaux à l'est de Paris via Dijon et Reims, soit sur près de 600 km qui seront "abattus" en 8h40 à la respectable moyenne de 68 km/h. Gilbert LAURENT.

Ce sont les nouveaux trublions du fret ferroviaire en France : les *Opérateurs Ferroviaires de Proximité* alias OFP. Ce que cache cet acronyme ? Une structure autonome inspirée à la fois des *shorts lines* nord-américaines et des opérateurs régionaux allemands, dont l'objectif est simple dans sa formulation : revitaliser le fret ferroviaire au plan local sur la base d'un modèle économique non conventionnel adapté aux situations locales. Avec en toile de fond la volonté de contrebalancer la politique d'abandon des territoires menée depuis de nombreuses années par *Fret SNCF*, et notamment depuis que l'expérience des "zones fret" a été balayée par la mise en œuvre du MLMC (Multi-Lots Multi-Clients) dont l'unique finalité était d'assainir les comptes. Précision étant faite que le contexte avait de quoi mobiliser et faire s'impliquer de nombreux acteurs potentiels : le trafic fret dans l'Hexagone a reculé de 40% au cours des 15 dernières années, un cas unique en Europe.

Initiateurs et/ou partie prenante de ce nouveau concept, au-delà des multiples actions de communication engagées comme la Conférence pour la relance du fret ferroviaire : les acteurs économiques que sont les industriels, chargeurs, ports, coopératives, les collectivités territoriales (Conseils régionaux et généraux), les CCI (Chambres de Commerce et d'Industrie), les logisticiens (T3M, Ambrogio), ainsi que certaines EFA (Entreprises Ferroviaires Alternatives) au premier rang desquelles ECR. La dynamique du mouvement est entretenue par *Objectif OFP*, une association créée en 2010 par une dizaine d'entités, dont RFF (aujourd'hui SNCF Réseau) et l'AUTF (Association des Usagers de Trans-

port de Fret), association qui se charge de soutenir les initiatives et d'organiser régulièrement des symposiums consacrés au sujet.

Ont ainsi émergé à partir de 2010 de nouveaux intervenants qui se sont manifestés sous différentes formes en pratiquant tout un éventail d'activités : traction sur lignes secondaires, manœuvres sur installations terminales et zones portuaires, entretien de matériel roulant, maintenance d'installations fixes en tant que PGI (Prestataire Gestionnaire d'Infrastructure), nombre d'OFP ayant d'entrée de jeu cumulé plusieurs de ces activités. Résultat : ce sont aujourd'hui une dizaine d'OFP qui contribuent à une certaine relance du fret ferroviaire, principalement au profit d'un report modal de la route vers le rail. Une relance d'autant plus significative que les créations d'OFP ont bien souvent été couronnées de succès, parfois même au-delà des espérances. Résultat : certaines en ont tiré une telle notoriété qu'elles en sont devenues des figures emblématiques, et notamment :

- TPCF qui, fort de l'expérience acquise comme gestionnaire de train touristique, a tiré son premier train de dolomies dès juillet 2010 sur l'antenne méridionale Rivesaltes - Caudiès. Devenu successivement *OFP Languedoc-Roussillon* puis *RégioRail Sud de France*, cet OFP rayonne désormais tous azimuts dans un rayon de plusieurs centaines de kilomètres vers Miramas et Fos-sur-mer à l'est, Niort à l'ouest, Luzenac et St Gaudens (respectivement sur les lignes de Toulouse à Foix et à Bayonne), avec des transports de pâte à papier, d'alumine, de talc, de ciment, de caisses mobiles...
- CFR, qui a tiré ses premiers trains de

granulats en octobre 2010 au départ des carrières du Morvan pour les groupes *La-farge* et *Eiffage* sur les 50 km que comporte la ligne Corbigny - Cercy-la-Tour. Ses convois atteignent désormais l'Île-de-France, la Champagne, la Lorraine, l'Auvergne, Rhône-Alpes;

- RDT13, ex-Régie départementale réactivée comme OFP après une longue hibernation, désormais très actif dans sa zone de prédilection, à savoir le triangle Marseille - Fos - Miramas (plate-forme Clésud) pour des transports de produits pétroliers, de gaz, d'ordures ménagères;
- *OFP La Rochelle Maritime Services*, devenu *OFP Atlantique* lors de la mise en place d'un partenariat avec le port de Nantes-St-Nazaire. Actif dans les secteurs de la pâte à papier et des produits pétroliers à l'import, des huiles végétales et des céréales à l'export.

Plus discrets mais néanmoins bien présents, sont également de la partie BFS (Bourgogne fret services, association entre *Europorte* et le céréalier *Cérévia*), *Ferrivia* en Franche-Comté (en association avec le prestataire *Sécurail*), *OFP Sud-Ouest* (export de Bayonne), *Normandie Rail Services*, *RégioRail Provence*, *RégioRail Lorraine*. En revanche, faute d'avoir tiré son premier train, *RégioRail Champagne-Ardenne* n'existe encore que sur le papier. Point commun à tous ces OFP : une activité de départ sur des bases minimales, à savoir des locomotives Diesel de location de petite puissance (G1000, G1206...), voire des engins radiés par la SNCF et reconditionnés (63000) ne tirant que d'épisodiques convois légers sur une ligne du réseau secondaire pour un unique client. Et même si ce modèle basique n'est plus guère repré-



**Premiers pas d'Eurorail sur l'axe Lorraine - Méditerranée avec cette relation Blainville - Miramas reprise à VFLI en décembre 2013 et d'abord confiée à ETF, que l'on voit ici remontant la vallée de la Meuse le 5 août 2014.** Gilbert LAURENT.

sentatif, certains OFP de création récente n'en sont encore guère éloignés, à l'exemple de *Ferrivia* dont la mission consiste à relier l'Alsace (Sélestat) et la région lyonnaise (Belleville-sur-Saône) à la fréquence d'une ou deux rotations par semaine. Reste que quelques OFP de la première heure ayant fait preuve d'un dynamisme particulier ont connu une ascension spectaculaire... non sans avoir dû franchir nombre d'obstacles et procéder par étapes. Étapes certes de caractère technique et réglementaire, mais également et peut-être surtout d'ordre stratégique.

Et plus précisément :

- obtention de licences et certificats de sécurité afin de pouvoir circuler sur le RFN (Réseau Ferré National);
- location (auprès d'*Alpha Trains*, *Akiem*) d'engins plus puissants et/ou plus actuels (G2000, 75000, Class 66...), traction électrique comprise dans quelques cas (27000, 37000);

- mise en réseau de plusieurs OFP d'une part (voire partenariats avec des entreprises classiques comme ECR, OSR, CFL Cargo...), avec mise en marche de trains multitranches, trafic combiné compris; création de hubs d'autre part (lieux de correspondance avec triage "à plat") à Léroutville, Blainville, Badan, Miramas, Rivesaltes), le tout dans le double but de limiter les retours à vide et de répondre à la nécessité de proposer des acheminements longue distance "clés en main". L'exemple typique est le regroupement de plusieurs OFP sous la houlette de l'association *RégioRail*, elle-même filiale pour moitié du logisticien belge *Eurorail* (et pour l'autre moitié du fonds américain RDC). Lequel logisticien possède neuf plates-formes dont deux en Belgique (Aalst, Zeebrugge) et cinq en France (Limay et Survilliers en Île-de-France, Golbey à l'est, Fos-sur-Mer, Le Boulou, et Bayonne au sud). Toutes ces évolutions ont au final

permis l'émergence de trafics d'envergure nationale, comme par exemple entre le Nivernais et le port de La Rochelle (CFR + *OFP Atlantique*), ou encore entre la Lorraine et le Roussillon (*OFP Lorraine + ETF/Eurorail + RégioRail Sud de France*). Moins spectaculaire mais néanmoins symbolique : l'émergence d'un zeste de trafic international avec un parcours Blainville - Basel-Muttentz réalisé par ETF pour le compte d'*Eurorail*. Moyennant quoi, six ans après l'émergence des premiers OFP, le constat s'impose : ce modèle économique a connu une profonde mutation dont on comprend aujourd'hui qu'elle était nécessaire (dépassement d'une certaine taille critique) et en fin de compte inévitable. Quant à l'acronyme consacré, il n'a pas échappé à une certaine distorsion sémantique : la notion de proximité affichée par le "P" d'OFP a sensiblement perdu de sa pertinence, alors que le "O" d'opérateur est passé au premier plan.

**Elles ont désormais leurs habitudes sur la ligne PLM entre le nœud dijonnais et la bifurcation de Chagny : le 19 juillet 2016, une G1000 CFR (allégée par une G1206 VFLI) regagne sa base de Cercy-la-Tour en rapatriant une rame vide depuis le triage de Gevrey en marche 64913.** Gilbert LAURENT.





**Autre image de la double traction version RégioRail Rhône-Alpes : le 9 juillet 2016, cette rame de 24 wagons circule dans la plaine du Rhône avec une 27000 à chaque extrémité (on peut deviner la teinte et le pantographe de celle qui assure la pousse). Gilbert LAURENT.**

Autre constat, celui-ci conduisant à une interrogation : d'un côté les OFP ont essaimé dans des zones peu ou modérément industrialisées, avec à la clé des trafics certes en expansion mais néanmoins ténus; de l'autre, des régions aussi en pointe sur le plan économique que l'Île-de-France et Rhône-Alpes, qui possèdent des tissus industriels parmi les plus denses du pays et des infrastructures ferroviaires à la hauteur, sont durablement restées à l'écart. Or, à la surprise générale, tout a changé en décembre 2015 avec l'entrée en lice d'un nouvel OFP là où on l'attendait le moins (les projets d'exploitation des lignes St-Rambert-d'Albon - Beaurepaire et Bellegarde - Gex le concernant étant en stand-by) : RégioRail Rhône-Alpes qui, à peine créé, s'est accaparé le marché des eaux minérales d'Évian pour le groupe Danone. Donnant d'un coup au concept d'OFP une autre dimension : fréquence

des circulations, charges remorquées, contraintes d'exploitation, conditions de traction, moyens mis en œuvre... tout différencie ce contrat de taille XXL de ceux qui ont été décrochés auparavant. Contrat qui mérite donc que l'on s'y arrête...

#### RégioRail Rhône-Alpes : naissance d'un poids lourd

Retour avant 2004 alors que l'enlèvement des palettes d'eau minérale au départ de la Société Anonyme des Eaux Minérales d'Évian (SAEME, l'un des majors du secteur) était réalisé par le biais du service de wagons isolés (trafic de détail) de Fret SNCF, les rames étant acheminées dans un premier temps jusqu'aux triages de Gevrey (Dijon) et Sibelin (Lyon). Organisation finalement remise en cause et remplacée par un service de trains complets lors de création du produit MLMC.

Jusqu'à ce que, premier coup de canif au monopole de Fret SNCF, ECR vienne troubler le jeu en 2007 en tirant l'un de ses premiers trains entre Publier, Culoz et Calais avec des Class 66. Et jusqu'à ce que tout bascule en décembre 2015 lorsque RégioRail Rhône-Alpes, dont c'est le tout premier contrat, a repris la totalité de ce trafic entre Publier et Ambérieu (lignes 890 et 892 sur la carte).

Or il s'agit là d'un parcours de 155 km qui ne manque ni de particularités, ni de difficultés. Côté particularités : une combinaison de voie unique sous 25 kV sur 66,5 km (de Publier à Longerey) comprenant 10 gares de croisement, et une double voie sous 1,5 kV au-delà, la dernière section de 50 km qui court de Culoz à Ambérieu étant de loin la plus fréquentée avec en semaine de 125 à 140 passages par 24 heures dont 80 à 85 trains de voyageurs et 40 à 55 de fret. Côté difficultés, au-delà d'une sinuo-

**Même ligne et même relation encore un an plus tard : ce 20 juillet 2016, c'est une 27000 aux couleurs de RégioRail qui tire un mouvement supplémentaire Champigneulle - Lavalduc en exclusivité pour T3M et en marche 451438, que l'on voit ici gravir une rampe de 10‰ au nord de Dijon. Gilbert LAURENT.**



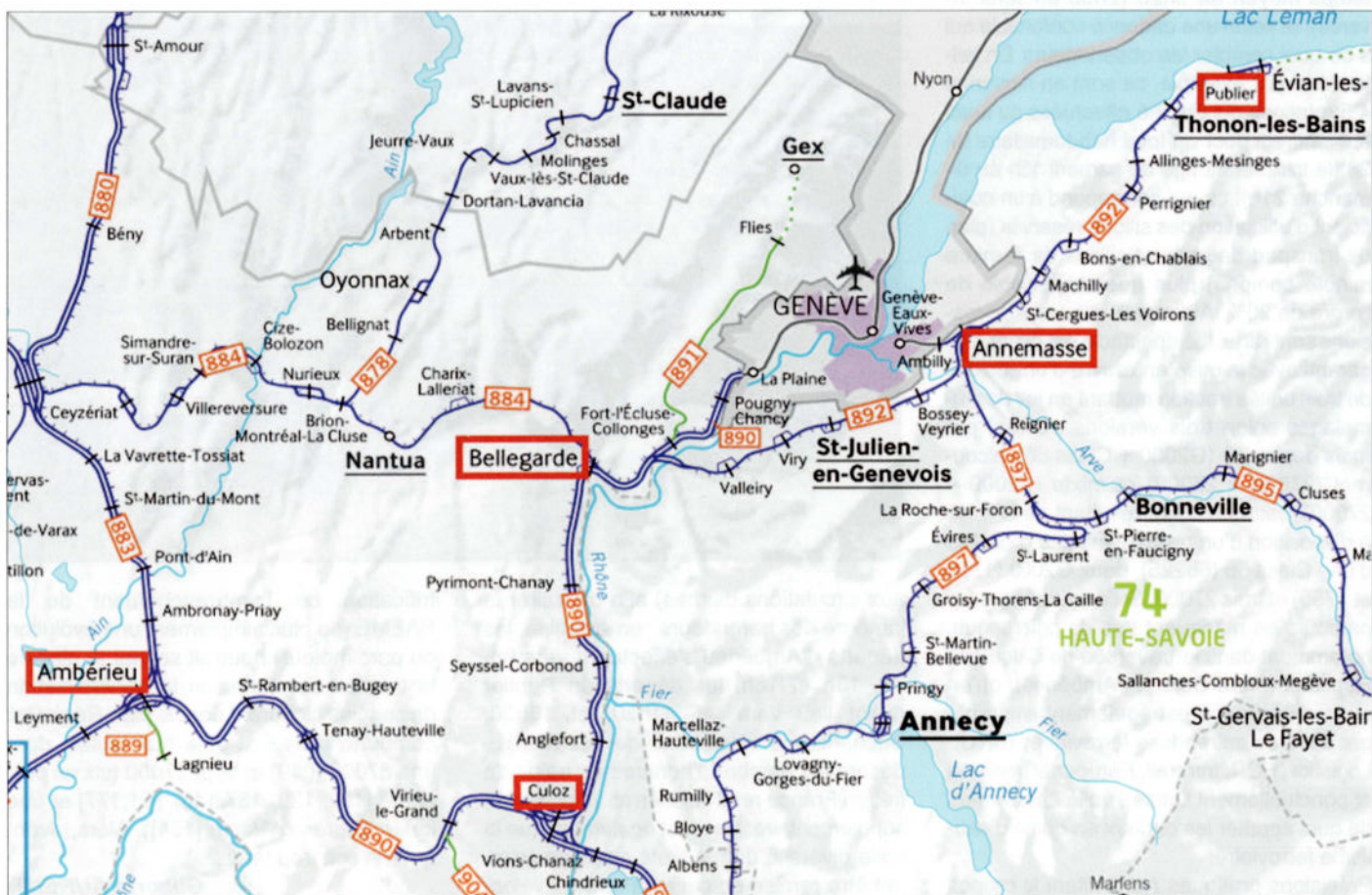


**15 juillet 2015 : un an a passé et la mise en réseau a fait son œuvre : le même train, devenu 52208, achemine en outre des conteneurs pour T3M en provenance de Champigneulle et à destination de Lavalduc dans le Golfe de Fos. C'est l'unique 37000 d'ETF qui assure la traction. Gilbert LAURENT.**

sité marquée : le profil, qui se caractérise par la présence de trois dos d'âne. Les points les plus durs dans le sens est-ouest (correspondant au parcours en charge) sont représentés par une rampe à 12‰ sur 7 km entre Virieu-le Grand et Rossillon (section Culoz - Ambérieu), une rampe à 15‰ sur 6,5 km en amont de Perrignier (section Publier - Annemasse), et une rampe à 17‰ sur 3 km (pour une rampe caractéristique de 18‰ sur 10 km) en amont d'Archamps (section Annemasse -

Bellegarde). Conséquence : de sévères restrictions de masse qui limitent la charge à 900 t pour une G2000, 950 t pour une 27000, 1250 t pour une UM 27000, et 1050 t pour une Class 66, avec cette contrainte supplémentaire que la limite de résistance des atelages est fixée à 1350 t. Or, dans la mesure où tout remaniement de composition est exclu à Ambérieu d'une part, que d'autre part la continuité doit être assurée sous forme de rames de 1800 t (principalement par *Fret SNCF* à raison de

6 trains par semaine pour Brétigny [au sud de Paris] et par ECR à raison de 8 trains par semaine dont 5 pour l'Angleterre via Calais et 3 vers la Belgique via Kortrijk), le recours à un engin de pousse (allège) constitue la seule solution. Ce qui était d'ailleurs le cas lorsque *Fret SNCF* engageait deux 26000. Avec ces différences de taille que, dans le cas présent, il s'agit d'un tout jeune OFP qui n'existe que depuis août 2015 et que c'est là une grande première pour une telle structure.





**Cluse des Hôpitaux, 8 juillet 2016 : traction hétéroclite pour cette rame vide en route pour Publier, avec la 66225 ECR étiquetée DB en tête et la 1755 Alpha Trains en pousse. Cette G2000 a abondamment circulé dans le passé pour Veolia puis Europorte dans le nord de la France et en Belgique sur des trains de ciment entre Obourg et Rouen, de malt entre Vitry-le-François et Antwerpen, d'huile de colza entre Nogent-sur-Seine et Dunkerque...**  
Gilbert LAURENT.

C'est donc avec deux engins et deux conducteurs que les rames de 24 wagons sont évacuées de Publier vers Ambérieu dans des temps allant de 2h15 à 4h avec un temps moyen de 3h20 (2h50 en sens inverse), et selon une cadence confortable qui a de quoi combler les observateurs. En juillet 2016 par exemple, ce sont en moyenne 4,5 rotations qui ont été effectuées du lundi au vendredi pour un total hebdomadaire de 26 (le trafic étant figé du samedi 15h au dimanche 21h), ce qui correspond à un coefficient d'utilisation des sillons réservés (plan de transport de base et sillons de dernière minute compris) plus que respectable de l'ordre de 90%. Autrement dit, les suppressions sont rares. Le spectacle est quant à lui garanti avec la mise en œuvre d'un cocktail de trois unités traction mettant en jeu des jumelages selon trois versions : Diesel pur mais dépareillé (G2000 + Class 66), bicourant (27000 + 27000) et mixte (G2000 + 27000), cette diversité résultant de la mise à disposition d'un parc hétéroclite constitué d'une Class 66 (66225), deux G2000 (1750 et 1755) et trois 27000. Si l'on ajoute que les parcours ne manquent pas de pittoresque, notamment dans la traversée de Cluse des Hôpitaux (entre Culoz et Ambérieu), qu'en outre ce passage est également emprunté par d'autres entreprises ferroviaires (SNCF Logistics, ECR, Infrarail, Europorte/Trenitalia et ponctuellement Colas), voilà assurément de quoi appâter les curieux en quête d'exotisme ferroviaire.

Précisions pratiques (en limitant le propos



aux circulations diurnes) afin d'éclairer la lanterne des baroudeurs : en semaine, les départs d'Ambérieu s'effectuent vers 6h, 7h, 13h et 16h, les départs de Publier ayant lieu vers 9h, 11h30, et 16h30. Sachant que l'instabilité qui caractérise désormais nombre d'horaires de trains de fret en France rend illusoire toute précision supplémentaire. Sachant également que la belle diversité dont il a été question pourrait être remise en cause à terme : l'élec-

trification de l'embranchement de la SAEME (ou plus simplement une évolution du parc moteur) pourrait sonner le glas de la traction autonome et la généralisation des engins bicourant dont le parc RégioRail comporte d'ores et déjà huit unités, dont une 37000 (049) et sept 27000 (six en propriété [119, 129, 137, 143, 151, 177] et une louée auprès d'Akiem [154]). Alors, avant qu'il ne soit trop tard...

**Gilbert LAURENT.**

## Italie

### Des nouveaux trains régionaux pour les FS

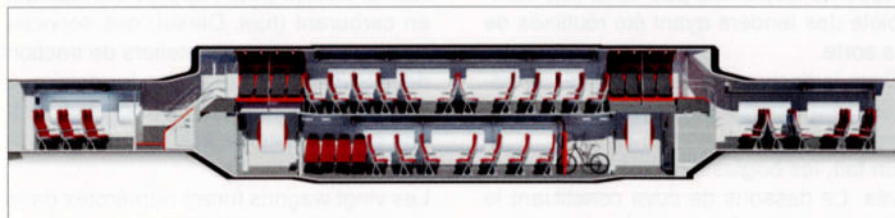
Les Chemins de fer italiens (FS) ont annoncé en juin 2016 le plus gros investissement en matériel roulant de leur histoire, pour une valeur de € 4,5 milliards. Ces contrats concernent trois types de trains régionaux différents destinés à *Trenitalia*.

Le premier (€ 2.6 milliards) concerne 300 rames à deux niveaux composées de cinq voitures dont quatre motrices. Une première tranche de 39 rames a été commandée et sera construite par *Hitachi Rail Italy* (ex. *AnsaldoBreda*) à Pistoia, Napoli et Regio Calabria, pour une valeur de € 333 millions. Baptisées "Caravaggio", du nom d'un grand peintre italien né en 1571, ces rames pourront transporter 656 voyageurs à 160 km/h. Elles seront équipées de tout le confort moderne. Leur livraison débutera en 2019 à raison de quatre rames par mois.

Le second contrat (€ 900 millions, avec une option pour la maintenance) a été décroché par *Alstom*. Il concerne 150



↑↓ Vues d'artiste des rames Hitachi dont le design est révolutionnaire pour l'Italie. HITACHI RAIL ITALY.



rames de capacité moyenne. La première commande concerne 47 trains pour un total de € 240 millions, dont la livraison débutera en 2019. Ces rames à simple niveau du type *Coradia Meridian* d'*Alstom* auront deux longueurs différentes et une capacité maximale de 321 sièges. Les trois sites *Alstom* en Italie participeront à la conception et à la fabri-

cation : Savigliano, Sesto San Giovanni et Bologna.

La troisième commande, concernant 50 autorails, n'a pas encore été attribuée. *Stadler* a été choisi mais *Trenitalia* se réserve le droit de réexaminer la proposition de l'entreprise suisse.

Vue d'artiste des rames *Coradia Meridian* d'*Alstom*. ALSTOM.



## TELEX....

### CHINE : nouveaux trains couchettes

● Le 17 décembre 2015, les Chemins de fer chinois ont commandé chez *Bombardier Sifang Transportation* (Qingdao) une série supplémentaire de 5 automotrices électriques à grande vitesse du type CRH1E (CRH1 - 76 à E à 080 E), qui seront équipées de couchettes pour les voyages de nuit. La valeur du contrat s'élève à € 152 millions. De 2009 à 2010, 75 rames CRH1E

(CRH1 - 01 E à 075 E) avaient déjà été mises en service entre Beijing et Shanghai.

Ces rames se composeront de 16 voitures dont, une voiture-lit de luxe, 12 voitures-couchettes, deux voitures de seconde classe et une voiture-restaurant. D'une longueur totale de 430 mètres, ces rames qui peuvent circuler à 250 km/h, représentent une combinaison sophistiquée de concepts modulaires et de technologie.

### GRÈCE : reprise de Trainose

● Le Fonds grec *Taiped* chargé des privatisations, a annoncé jeudi avoir ac-

cepté l'offre de la compagnie ferroviaire italienne *Ferrovie Dello Stato* (FS) pour €45 millions pour la vente de l'opérateur ferroviaire grec *Trainose* (ex. OSE, l'équivalent grec de l'actuelle SNCF). FS était la seule compagnie restée en lice pour cette privatisation, en souffrance depuis trois ans (trois autres sociétés avaient répondu à l'appel : la SNCF, les Chemins de fer russes RZD et la société roumano-américaine *Wato-Group Feroviar*). Le contrat de vente sera "signé une fois que la Cour des Comptes aura donné son accord", et la transaction approuvée par les autorités compétentes.

# Les tenders du type 32 et leur réutilisation

## 2. Construction de wagons-citernes (suite du numéro 135)

Comme nous l'avons expliqué dans le *EN LIGNES* précédent, lors de la mise hors service des locomotives à vapeur du type 26 et des tenders "baignoire" du type 32, dix tenders sont réutilisés pour le train désherbeur.

Vingt autres servirent de structure de base pour la construction de wagons-citernes.

Nous ne disposons pas de la liste complète des tenders ayant été réutilisés de la sorte.

Dans la documentation existante, ce matériel est répertorié comme "construction nouvelle".

En fait, les bogies d'origine sont conservés. Le dessous de cuve constituant le châssis du tender fut renforcé par deux longerons, tandis que la partie supérieure de la citerne fut complétée et fermée suivant une forme cylindrique régulière.

Cette fabrication fut confiée - pour la partie cuve - aux *Ateliers de Construction de Willebroeck S.A.*, tandis que l'assemblage et la modification des traverses de chocs et de traction furent réalisés par l'Atelier Central de Gentbrugge.

Ces wagons portent le millésime de fabrication "1961". En fonction de la date d'envoi identique pour les vingt unités notée sur les fiches de la direction Matériel, il est possible que la mise en service de l'ensemble de la série ait été effectuée le 22 mars 1962.

Ces nouveaux wagons-citernes furent attachés à la gare pétrolière d'Antwerpen-Kiel et utilisés pour l'approvisionnement en carburant (fuel, Diesel) des services de cour des différents ateliers de traction de la SNCB. Dans le jargon ferroviaire, à propos de ce matériel, celui-ci était désigné comme "citerne MA".

Les vingt wagons furent numérotés dans la série 93326 à 93345.

Leurs caractéristiques générales sont reprises dans le tableau ci-contre.

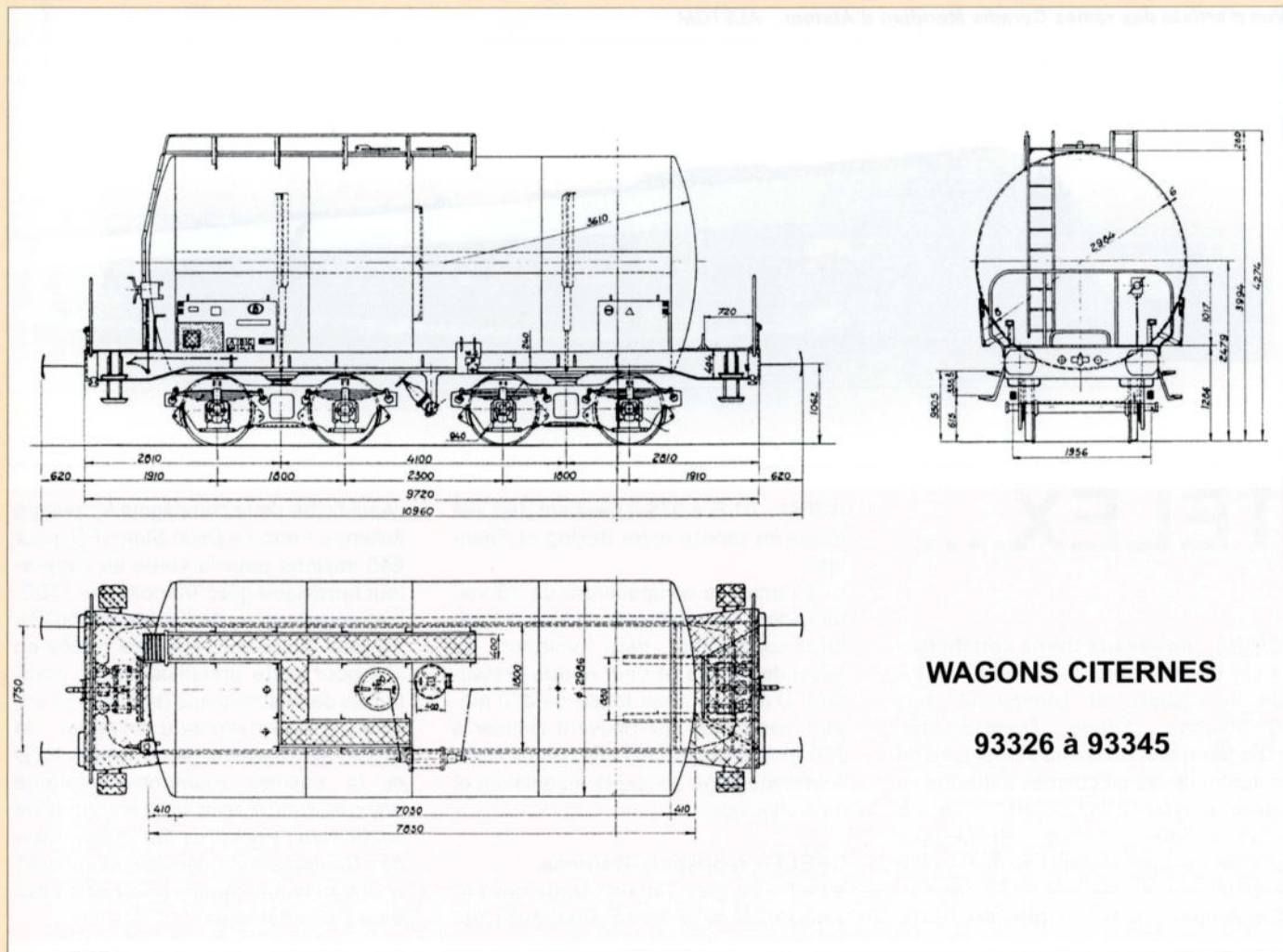
Suivant certains plans, les traverses de tête ont été modifiées et renforcées au droit des butoirs. Ce travail est effectué entre mai 1970 et décembre 1971. Il est réalisé par l'Atelier Central de Gentbrugge sur l'ensemble de la série, à l'ex-

### Caractéristiques principales

Effectif :	20
Année de transformation :	1960-1961
Numéros SNCB :	93326 à 93345
Tare moyenne :	20,5 t
	(variable entre 20,1 et 20,9 t)
Capacité de la citerne :	52.000 L
Equipement de frein :	Westinghouse
Empattement des bogies :	1,800 m
Empattement total :	5,900 m
Distance entre pivot des bogies :	4,100 m
Longueur totale de la cuve :	7,850 m
Longueur du châssis :	9,720 m
Longueur totale :	10,960 m
Diamètre des roues :	0,920 à 0,940 m

clusion du wagon 93343.

Pour les wagons ainsi modifiés, la longueur du châssis est alors portée à 9,884 m, ce qui donne une longueur hors tout de 11,124 m.



**WAGONS CITERNES**

**93326 à 93345**

# RÉTROTRAIN

**Samedi 3 décembre**

**Grande bourse d'échange**

**ENTRÉE GRATUITE**

Le Musée du Rail *Rétrotrain* de Saint-Ghislain ouvrira ses portes au public le samedi 3 décembre prochain de 09h00 à 16h00.

Les principales attractions de la journée sont :

- grande bourse d'échange, la plus importante du pays, vente de trains miniatures, livres, photos, nombreux commerçants;
- ouverture de la Boutique PFT présentant toutes les productions du PFT, dont les trois dernières publications "Les autorails Brossel tome 2", "Trams en images 2" et le calendrier 2017;
- buvette et petite restauration;
- ouverture au public de la section " Modélisme ", avec ses réseaux de trains miniatures;
- si le temps le permet, les locomotives pourront être photographiées à l'extérieur.

Le Musée est situé près de la gare de Saint-Ghislain; parking aisé devant la gare. Il est accessible :

- par route : autoroute E19-E42, sortie Saint-Ghislain, direction Hornu ;
- par train : les trains IC Liège - Mouscron (dorsale wallonne) et L Mons - Quiévrain (correspondance à Mons avec les trains de Bruxelles) desservent Saint-Ghislain toutes les heures ;
- par le bus : gare de Saint-Ghislain.

Les abonnés à la revue "EN LIGNES" ou "OP DE BAAN" bénéficient d'une réduction de 10% sur tous leurs achats effectués à la boutique PFT, sur présentation de leur carte d'abonnement 2016.

**Attention : le parking du Musée n'est pas accessible ! Parking le plus proche : celui de la gare (300 m)**

## Ouverture du Retrotrain et du shop de Saint-Ghislain

Le Retrotrain et le shop de Saint-Ghislain sont ouverts chaque premier samedi du mois de 9h à 14h.  
Entrée gratuite.

# VOTRE ABONNEMENT AU PÉRIODIQUE "EN LIGNES" POUR 2017

Avec ce numéro 136 se termine l'année 2016. Le moment est donc venu de vous réabonner pour 2017. Le prix de l'abonnement reste fixé à € 40 pour un envoi en Belgique et € 46 pour une expédition vers l'étranger.

Nous insistons une fois encore sur le fait que seuls les abonnements procurent une rentrée financière intéressante pour l'association, les canaux de distribution (vente en librairie) ponctionnant une bonne partie du prix de vente. Nous ne pouvons donc que vous conseiller la formule de l'abonnement d'autant que les envois sont automatisés et effectués sous pochette plastique.

Contrairement à la plupart des autres revues, les bénéfices provenant de la vente des revues *EN LIGNES* et *OP DE BAAN* sont intégralement utilisés à la réalisation des objectifs de l'association : la sauvegarde, la préservation et la mise en marche de matériel ferroviaire belge ainsi que sa présentation au Musée du Rail *Rétrotrain* de Saint-Ghislain, et l'exploitation de la ligne 128 en ligne touristique et musée, appelée "Le Chemin de fer du Bocq".

Pour deux raisons, nous vous demandons d'effectuer le paiement **avant le 31 décembre 2016** :

- comptable : l'année comptable se termine le **31 décembre 2016**. Il est donc important que votre paiement nous parvienne avant cette date;
- pratique : la carte d'abonné, qui vous donne droit à une réduction sur le prix des voyages et, aux boutiques de Saint-Ghislain et de Spontin, à une réduction de 10% sur l'ensemble de vos achats, est envoyée avec le premier numéro de l'année, le seul qui nous permette de joindre la carte à l'envoi.

**Si vous n'êtes pas repris sur la liste pour le premier envoi, il n'est plus possible d'insérer la carte d'abonné dans les autres numéros; la carte n'est alors pas envoyée et les avantages qui y sont liés sont perdus.**

Nous vous demandons de suivre les règles simples suivantes :

- si vous êtes abonné en 2016, il suffit de verser la somme de € 40 sur le compte BE57 0011 2017 8935 du PFT, BP 40, BE 7000 Mons avec, en communication, votre numéro d'abonné 2016 ou, à défaut, la mention : "EN LIGNES 2017 + le nom de l'abonné";
- si vous êtes un nouvel abonné, vous effectuez le virement du même montant sur le même compte en indiquant en communication "nouvel abonnement EN LIGNES 2017 + votre nom et adresse";
- si vous habitez dans un autre pays européen, vous pouvez verser la somme de € 46 sur le compte IBAN BE57 0011 2017 8935; le code BIC est GEBABEBB. Indiquez en communication soit votre numéro d'abonné 2016, soit "renouvellement EN LIGNES 2017 + votre adresse", soit "nouvel abonnement 2017 + nom + adresse".

**Attention, le compte postal de Lille n'est plus actif !!!!**

- si vous résidez sur un autre continent, merci de prendre contact avec nous;
- si vous êtes membre de la SNCB, d'Infrabel ou d'une des filiales de ces sociétés, actif ou pensionné, ou d'une entreprise ferroviaire reconnue (Captrain, Fret SNCF, B-Logistics, etc.) **et que vous souhaitez recevoir la revue à domicile**, le montant de l'abonnement est fixé à 36 € pour un envoi en Belgique et 42 € pour un envoi vers un autre pays européen. En communication, vous indiquez "nom de la société + votre numéro d'abonné 2016" ou "nom de la société + nouvel abonnement 2017" ou "nom de la société + renouvellement EN LIGNES 2017";
- enfin, si vous êtes membre de la SNCB, d'Infrabel ou d'une des filiales de ces sociétés, **et que vous souhaitez recevoir la revue par la poste interne SNCB** (Post et Print Service), le montant de l'abonnement est fixé à 31 €. En communication, vous indiquez "RF + votre numéro d'abonné 2016". Si vous prenez un abonnement pour la première fois, vous indiquez en communication : "RF + votre nom + EL 2017 + votre adresse administrative avec le numéro du bâtiment" (par exemple : RF – Dupont André – **70-01 B-TR5 UMM Mons**).

Dans tous les cas, vous pouvez payer avec une carte Visa en mentionnant le numéro de la carte (16 chiffres), le nom du débiteur et la date de validité.

Ces données sont à envoyer par courriel à l'adresse [pftsp@gmail.com](mailto:pftsp@gmail.com), par courrier à PFT – BP 40 – BE 7000 MONS.

Handtekening(en)  
Signature(s)

**OVERSCHRIJVINGSOPDRACHT**  
**ORDRE DE VIREMENT**

Bij invulling met de hand, één HOOFDLETTER of cijfer in zwart (of blauw) per vakje  
Si complété à la main, n'indiquer qu'une seule MAJUSCULE ou un seul chiffre noir (ou bleu) par case

Gewenste uitvoeringsdatum in de toekomst / Date d'exécution souhaitée dans le futur

Bedrag / Montant

EUR

CENT

Rekening opdrachtgever (IBAN)  
Compte donneur d'ordre (IBAN)

Naam en adres opdrachtgever  
Nom et adresse donneur d'ordre

Rekening begunstigde (IBAN)  
Compte bénéficiaire (IBAN)

BIC begunstigde  
BIC bénéficiaire

Naam en adres begunstigde  
Nom et adresse bénéficiaire

Mededeling  
Communication

**PROCEDURE MAIL ORDER VISA - EUROCARD**

Payement de: \_\_\_\_\_ (à préciser)

Je Soussigné(e) → (nom et prénom) : \_\_\_\_\_  
→ → → Adresse complète : \_\_\_\_\_

AUTORISE LE DEBIT DE MA CARTE VI - EC (16 positions)

--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Date de Validité (4 positions) 

--	--	--	--

Du Montant de \_\_\_\_\_ EUROS

Date :

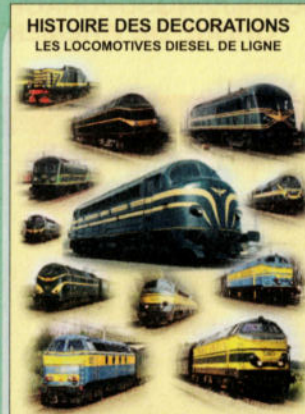
Signature :

**PROMOTION DE FIN D'ANNÉE**

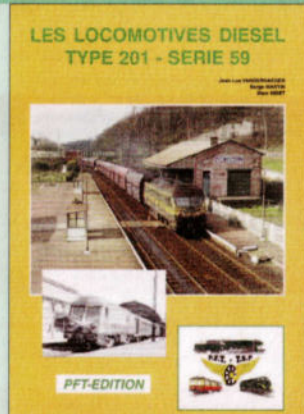
Commandez pour au moins € 30 et nous vous offrons les frais de port !

Rien de plus simple : effectuez un virement selon les modalités reprises en page 7, et ne comptez pas les frais d'envoi. Nous vous les offrons !

Profitez de cette opportunité pour compléter votre bibliothèque et faites le plein de cadeaux pour les fêtes de fin d'année !



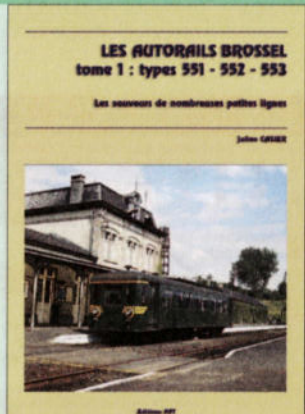
**LES DECORATIONS DU MATERIEL MOTEUR DE LA SNCB**  
TOME I  
**LES LOCOMOTIVES DIESEL DE LIGNE**  
Cet imposant ouvrage décrit en détail toutes les décorations portées par les locomotives Diesel de ligne.  
A4 - 288 pages - plus de 500 photos, dessins et plans, la plupart en couleurs - couverture cartonnée - € 59,00 - kp 2



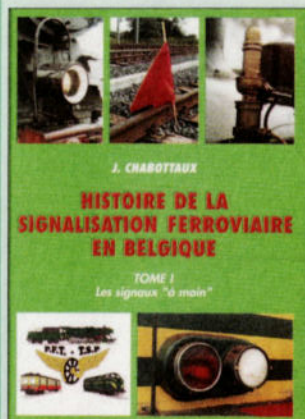
**LES LOCOMOTIVES DIESEL TYPE 201/SÉRIE 59**  
Cet ouvrage consacré à l'histoire complète des locomotives de la série 59 traite des nombreux projets étudiés, des caractéristiques techniques, la construction, les services assurés, les affectations, les décorations, leur descendance en Belgique et à l'étranger, etc.  
A4 - 280 pages - 570 photos, plans et tableaux - couverture cartonnée - € 49 - kp 2



**LES LOCOMOTIVES ELECTRIQUES séries 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.  
A4 - 280 pages - 425 photos, plans et schémas - Couverture cartonnée rigide  
€ 45,00 - kp 2



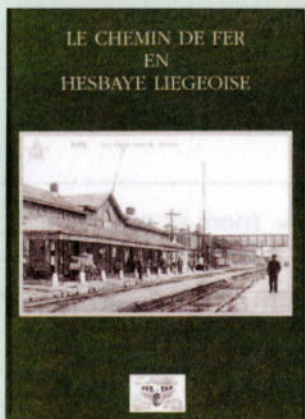
**LES AUTORAILS BROSEL tome 1 : types 551-552-553**  
L'histoire des autorails Brossel des types 551-552 et 553 (série 49) qui ont permis de sauver de nombreuses petites lignes. On découvre leur origine, conception, utilisation, dépôts, roulements, etc...  
A4 - 356 pages - 400 photos et plans - couverture cartonnée  
€ 49 - 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



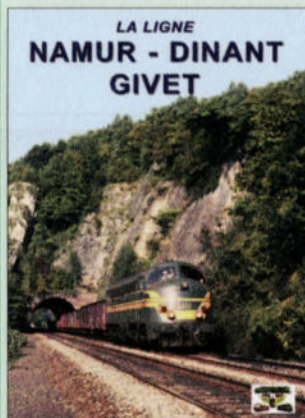
**HISTOIRE DE LA SIGNALISATION tome II**  
Ce deuxième tome traite de la signalisation mécanique.  
A4 - 252 pages  
220 photos et plans  
couverture cartonnée  
€ 35,00 - kp 2



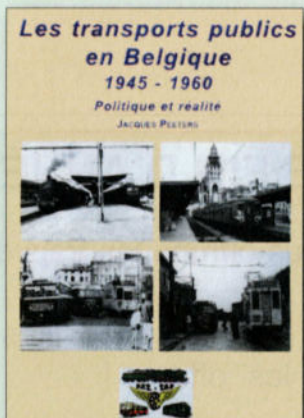
**LE CHEMIN DE FER EN HESBAYE LIEGEOISE**  
Description et histoire des lignes 31, 32 et 36 (Liège-Haut-Pré - Waremme).  
A4 - 168 pages - 276 photos  
couverture cartonnée  
€ 23,50 - 750 g



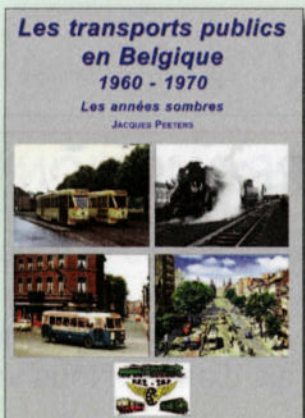
**LES AUTORAILS BROSEL tome 2 : type 554 /série 46**  
L'histoire des autorails Brossel type 554 (série 46).  
A4 - 272 pages - nombreuses photos et plans - couverture cartonnée  
€ 45 - kp 2



**LA LIGNE 154**  
Cet ouvrage décrit en images la ligne Namur - Dinant - Givet.  
A4 - 232 pages - couverture cartonnée - couleurs  
€ 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



**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



**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**  
 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**  
 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**  
 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**  
 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**  
 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



**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



**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



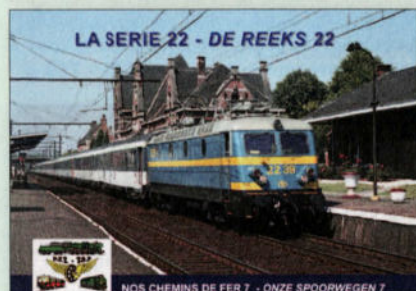
**NOS CHEMINS DE FER 4 - ONZE SPOORWEGEN 4**  
**NOS CHEMINS DE FER 4**  
**L'Europe des Gros Nez**  
**L'Europe des Gros Nez**  
 Recueil photo ayant pour thème les locomotives Diesel des séries 52-53-54 de la SNCB et leurs sœurs européennes.  
 132 pages - 128 photos couleurs - couverture cartonnée - € 28,00 - 750 g



**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

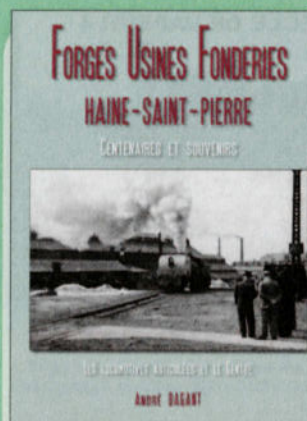


**NOS CHEMINS DE FER 6 - ONZE SPOORWEGEN 6**  
**NOS CHEMINS DE FER 6**  
**Nos tramways 1**  
 Recueil photo ayant pour thème les trams belges. Il est divisé en différents chapitres : SNCV, MIVA, STIB, STIC, MIVG, STIL et STIV. Textes bilingues.  
 132 pages - 128 photos couleurs - couverture cartonnée - € 28,00 - 750 g

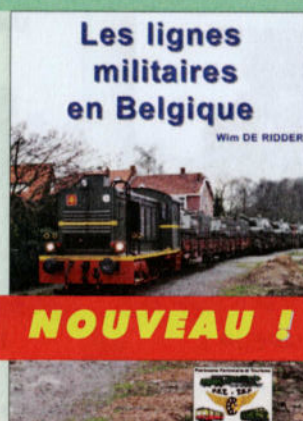


**NOS CHEMINS DE FER 7 - ONZE SPOORWEGEN 7**  
**NOS CHEMINS DE FER 7**  
**La série 22**  
 Recueil photo ayant pour thème les locomotives électriques de la série 22. Chaque machine est représentée avec deux décorations différentes.  
 132 pages - photos couleurs - couverture cartonnée - € 28,00 - 750 g

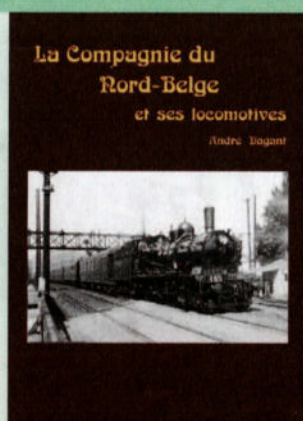
**LIVRE EN VOIE D'ÉPUISEMENT**



**F.U.F.**  
L'histoire des Forges, Usines et Fonderies d'Hainé-Sainé-Pierre.  
A4 - 280 pages  
unilingue français  
€ 38,00 - kp2



**NOUVEAU !**  
**Lignes militaires**  
Histoire de toutes les lignes et raccordements militaires en Belgique  
A4 - 266 pages - plus de 400 documents inédits  
€ 41,00 - kp 2



**LA CIE DU NORD-BELGE**  
décrit en détail toutes les locomotives du Nord-Belge.  
A4 - 356 pages - 400 photos et plans - couverture cartonnée  
€ 59 - kp 2



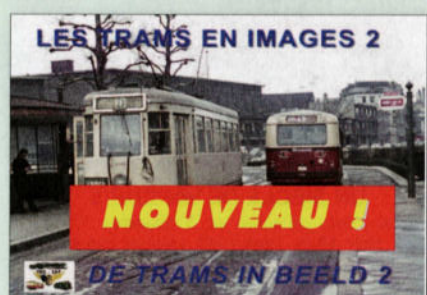
**IC-IR 1984-2004**  
Le "Plan IC-IR" en images, avec une illustration de toutes les gares et points d'arrêt supprimés et rouverts durant cette période.  
A4 - 216 pages - 400 photos  
€ 35,00 - kp 2



**NOS CHEMINS DE FER 8**  
**La série 20**  
Recueil photo ayant pour thème les locomotives électriques de la série 20. Chaque machine est représentée avec deux décorations différentes.  
112 pages - photos couleurs - couverture cartonnée - A5 - € 25,00 - 700 g



**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



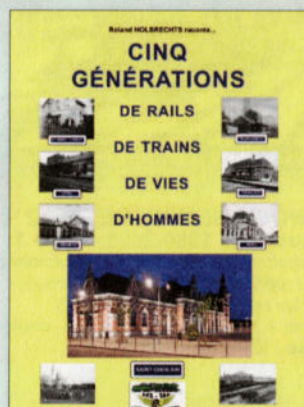
**NOUVEAU !**  
**LES TRAMS EN IMAGES 2**  
Recueil de 200 photos couleurs de trams vicinaux dans les années '1960 : Bruxelles, Anvers, Côte, Hainaut, Grottes de Han, et réseaux urbains.  
21 x 27 cm - 208 pages - textes bilingues - couverture cartonnée - € 38,00 - 1100 g



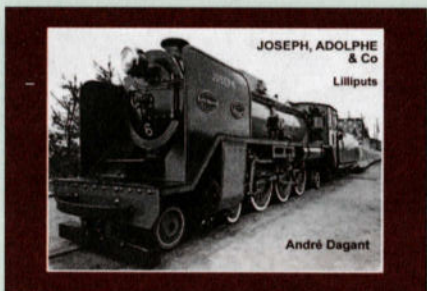
**LA SAGA DES GARES A DOUR ET EN HAUT-PAYS**  
Ce livre de 96 pages décrit en détail l'ancienne ligne 98A Dour-Roisin-Bavay (FR), par les Hauts-Pays.  
A4 oblong, 106 pages - 70 photos N-B et couleurs - couverture cartonnée - € 5,00 - 750 g



**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



**CINQ GÉNÉRATIONS**  
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, et Saint-Ghislain.  
A4 - 368 pages - 867 photos  
couverture cartonnée  
€ 40,00 - kp2



**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  
€ 29,00 - 750 g

## Photos EN LIGNES

Les photos publiées dans ce EN LIGNES et portant un numéro (par exemple PHOTO 136-24) 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 136-29 NB) qui sont des photos noir et blanc.

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

**Date limite de commande :** le 30-01-2017

**Date de livraison :** +/- 28-12-2016

Les photos des EN LIGNES précédents ne sont plus disponibles !

### Renseignements et commandes :

- ☎ +32.(0)65/51.07.76

- ✉ 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 chinois	€ 10,00	75 g
☐ N° 61 :	Les 62 en activité au Luxembourg	€ 10,00	75 g
☐ N° 62 :	Les autorails avant le plan IC-IR - série 1	€ 10,00	75 g
☐ N° 63 :	Les autorails avant le plan IC-IR - série 2	€ 10,00	75 g
☐ N° 64 :	Les autorails avant le plan IC-IR - série 3	€ 10,00	75 g
☐ N° 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
☐ N° 73 :	La 5117/5001 (voir EN LIGNES 74)	€ 10,00	75 g

## Photos-thèmes

☐ 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 Zotegem (L122)	€ 10,00	75 g
☐ N° 116 :	10 photos prises dans le port de Gent	€ 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 211.006 (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'"Althus-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 - 2e 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 DePinte 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
☐ N° 131 :	10 photos de la ligne 15 Diesel	€ 10,00	75 g
☐ N° 132 :	10 photos des locos prototypes 6001 à 6003	€ 10,00	75 g
☐ N° 133 :	10 photos des locos prototypes 6004 à 6006	€ 10,00	75 g
☐ N° 134 :	10 photos de locos électriques série 25 en vert	€ 10,00	75 g
☐ N° 135 :	10 photos d'automotrices de la série 051 à 128	€ 10,00	75 g



**PHOTO-THÈME 136**  
10 photos d'automotrices Budd.  
Communication : photo-thème 136.

# Commande - frais d'envoi

### COMMENT COMMANDER ?

- pour les résidents européens, il suffit de verser la somme sur le compte bancaire (IBAN) BE57 0011 2017 8935 du PFT, BP 40, BE 7000 Mons; le code BIC est : GEBABEBB. en communication du virement, vous indiquez obligatoirement les articles souhaités ainsi que vos nom, prénom et adresse;
- pour les résidents européens et non européens, 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. Un formulaire se trouve sur notre site internet [www.pftsp.be](http://www.pftsp.be).

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

Tous nos articles sont disponibles lors de l'ouverture de **Rétrotrain de St-Ghislain (voir page 1 de cet encart)**.

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 la *Chemin de fer du Bocq*, et dans les stands du PFT.

**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)	€ 6,50	€ 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](mailto:pftsp@gmail.com).

# En Lignes

## EN LIGNES

☐ abonnement 2017 (début au 01-01-2017, même pour les prises d'abonnement durant l'année en cours) :

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

- numéro 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,, 74, 80, 84, 85 et 128 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 2016  
 par calendrier : € 5,00 kp2

☐ LOCO 2017 € 15,00 750 g



**NOUVEAU !**



### INDICATEUR DE 1940

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

A4 - 48 pages - € 6,50 - 250 g

## DVD

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

**A toute vapeur sur le Bocq**



## Pin's

- ☐ Pin's loco Diesel type 201 € 2,50 16 g
- ☐ Pin's loco électrique 101.012 bicolore € 2,50 16 g
- ☐ Pin's loco électrique 101.012 vert foncé € 2,50 16 g
- ☐ Pin's loco à vapeur type 81 € 2,50 16 g



LE MATERIEL ROULANT  
 HET ROLLEND MATERIEEL

Saint-Ghislain  
 26/27-06-2010

### 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

# Notre jeu-devinette

Réponse du numéro 135 : le jeu 135 était un piège. En effet, il n'y avait aucune erreur dans la photo de la 6265 (et non 6256 comme erronément indiqué dans le texte). Nombreux sont les lecteurs ayant eu de l'imagination pour trouver des erreurs, mais un seul lecteur a suggéré qu'il ne voyait pas où elles se trouvaient ! Il s'agit de Martin Galant de Bruxelles.



## JEU 136

Cette photo de la 5926 présente 5 erreurs. Elles sont faciles à repérer, bien qu'il y ait également un petit piège. N'oubliez pas d'indiquer le nombre de bonnes réponses que nous recevrons. Le gagnant recevra la photo originale en 13 x 19. Réponse à nous communiquer par mail à l'adresse [pftsp@gmail.com](mailto:pftsp@gmail.com) ou par courrier postal avant le 28 décembre 2016. Bonne chance !



**Disponible**

€38



## **LES TRAMS EN IMAGES 2**

Voici le second volume "LES TRAMS EN IMAGES". Au format A4 oblong, identique aux tomes de la série "Un siècle de vapeur", il propose 200 photos en couleurs des trams vicinaux prises sur les réseaux existant encore dans les années 1960 : Bruxelles, Anvers, Côte, Hainaut et Grottes de Han. On retrouve également quelques photos des réseaux urbains. Chaque photo est en pleine page et légendée en français et néerlandais.

Format A4 oblong - couverture cartonnée rigide - reliure au fil de lin - 208 pages - texte bilingue.  
Prix : € 38 + frais d'envoi 1100g - Communication : "Trams en images 2"



es !

€45

# LES AUTORAILS BROSSEL tome 2 : type 554 - série 46

Ce second tome présente en détail les autorails *Brossel* du type 554, future série 46. Ces autorails circulèrent jusqu'en 1986. Aujourd'hui, de nombreux exemplaires sont préservés et circulent sur les lignes touristiques belges. Cet ouvrage nous fait découvrir leur utilisation, leurs roulements par dépôts, les services qu'ils ont rendus, etc. Tout comme le premier tome, il s'agit d'un ouvrage qui se doit de figurer dans toutes les bibliothèques.

Format A4 - 272 pages - plus de 500 photos, dessins et schémas - Couverture cartonnée rigide - Reliure au fil de lin - Existe également en version néerlandaise.

Prix : € 45 + frais de port 1850 gr  
Communication : "Brossel 2"

## LES AUTORAILS BROSSEL tome 2 : type 554 - série 46

Julien CASIER



Editions PFT



SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER BELGES



Autorail de 18.500 m et de 84 places assises (S.N.C.B. Belgique) -  
Autorail de 18.500 m et de 84 places (S.N.C.B. Belgique) -  
Autorail de 18.500 m et de 84 places (S.N.C.B. Belgique) -  
Autorail de 18.500 m et de 84 places (S.N.C.B. Belgique).

USINES RAGHENO



# LOCO 2017

# Nouveauté !

Comme tous les ans, le PFT a le plaisir de vous proposer son calendrier, composé de douze photos de matériel ferroviaire belge.

Le calendrier est présenté au format A3 avec couverture plastifiée et reliure spiralée et marque-date mobile.

Les sujets de 2017 sont :

- loco électrique 2603 dans la neige à Hatrival;
- autorail 4319 à Houdrigny;
- loco électrique 2861 à Kalmthout;
- automotrice 637 à Fraipont;
- loco électrique 3619 des CFL à Luxembourg;
- loco vapeur 64.064 à Antwerpen-Zuid;
- locomotive Diesel 6067 à Warquignies;
- locos électriques polycourant à Saint-Ghislain;
- loco Diesel DE6607 de Railtraxx à Genk;
- loco Diesel 4006 d'Europorte à Havinnes;
- loco Diesel BB67629 à Quenast.

€15

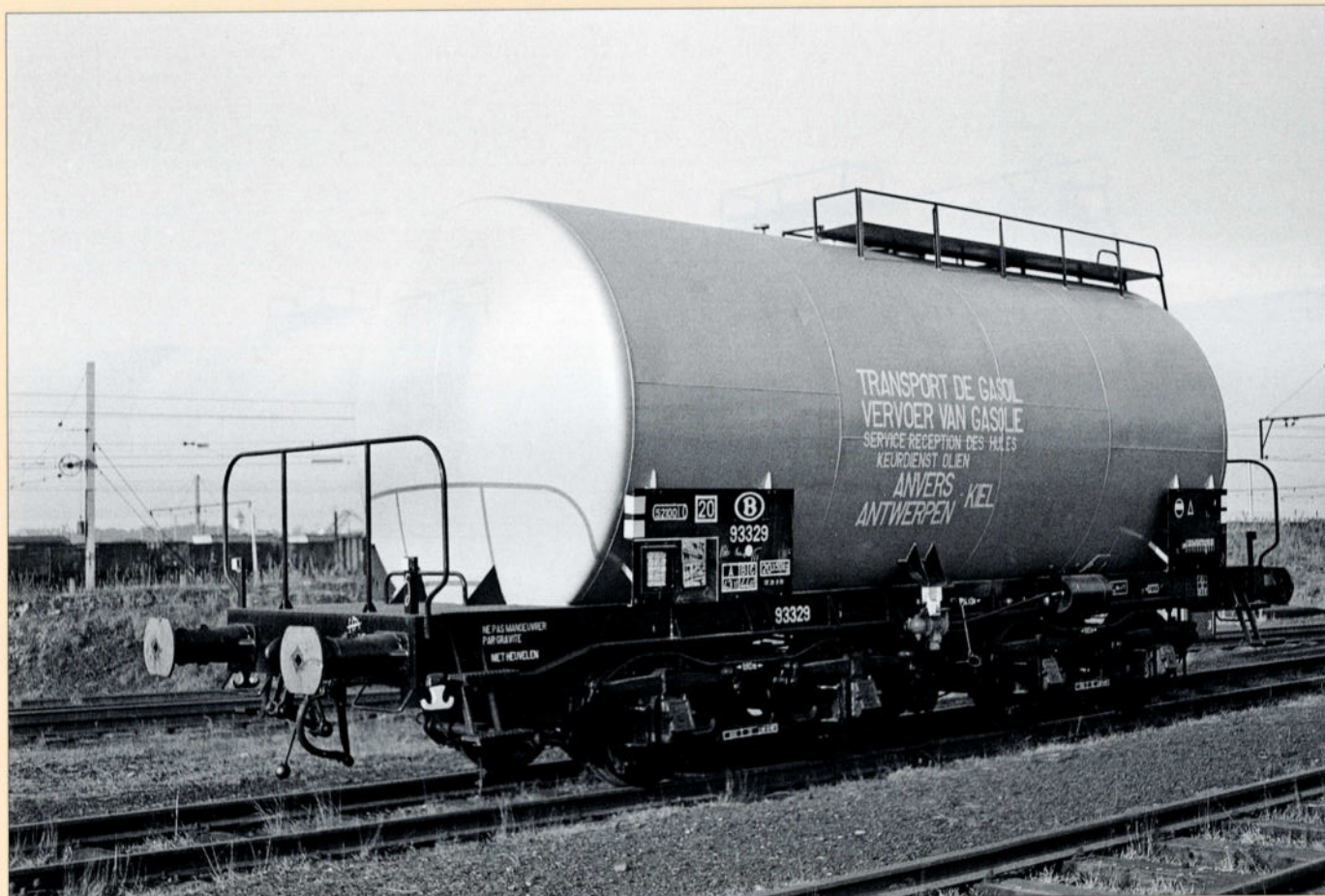


Format A3 - papier brillant - reliure spiralée

Pour recevoir le calendrier 2017, il suffit de verser la somme de €15 + frais d'envoi (750 gr.) selon les modalités reprises dans ces pages.

Communication : "LOCO 2017"





**PHOTO 136-35** La citerne 93329 photographiée peu après sa sortie de construction, à Schaerbeek, le 13 septembre 1961.  
Photo Bruno DEDONCKER, collection PFT.

Dans le milieu des années '1970, quelques améliorations furent apportées à ce matériel. L'équipement de frein *Westinghouse* fut remplacé sur les 20 wagons par des organes fournis par *Oerlikon*. Les bogies d'origine, de conception allemande et équipés de boîtes d'essieux au packing, furent remplacés par des Y25 de conception française, avec boîtes à rouleaux. Les Y25 étaient considérés à l'époque par l'UIC, comme le standard moderne pour le matériel à marchandises.

Quelques wagons échappent à ce changement de bogies. Ceux-ci ont néanmoins reçu de nouveaux essieux avec boîtes à rouleaux. Il s'agit entre autres du 93343 qui est préservé par la SNCB à La Louvière, au titre de patrimoine historique, depuis le 13 octobre 1992. Il sera prochainement repris par le PFT et sauvegardé au sein de sa propre collection. Le transfert est programmé pour les prochains mois.

A partir de 1973, deux wagons - les 93334 et 93343 - furent soustraits du transport de gasoil pour les ateliers de traction. Ils furent dès lors utilisés par l'Atelier Central de Salzinnes pour vidanger les baignoires de nettoyage des bogies des locomotives Diesel. Ils servaient pour l'acheminement des produits récupérés

en vue de leur retraitement.

Au 1er janvier 1994, l'effectif d'origine était toujours au complet, dont les 18 véhicules affectés au transport de gasoil, repris sous la numérotation UIC 80 88 981 0100-x à 80 88 981 0117-x.

Cette série fut arrêtée au cours du pre-

mier semestre 1994. Trois wagons, les 80 88 981 0110-6, 0111-4 et 0113-0 firent exception. Ils furent affectés au dépôt des conducteurs de De Panne. Le 29 mai 1995, ils furent déclassés comme "gros outillage" en gare de De Panne.

Michel THIRY.

**Seul le wagon 93343 conserva ses bogies d'origine, lesquels furent munis de boîtes d'essieux à rouleaux. La Louvière, 12 mai 2016.** Michel THIRY.





Les citernes 93326 et 93341 ci-dessus, et 93344, ci-dessous. Lieu et date inconnus. Train World Heritage.





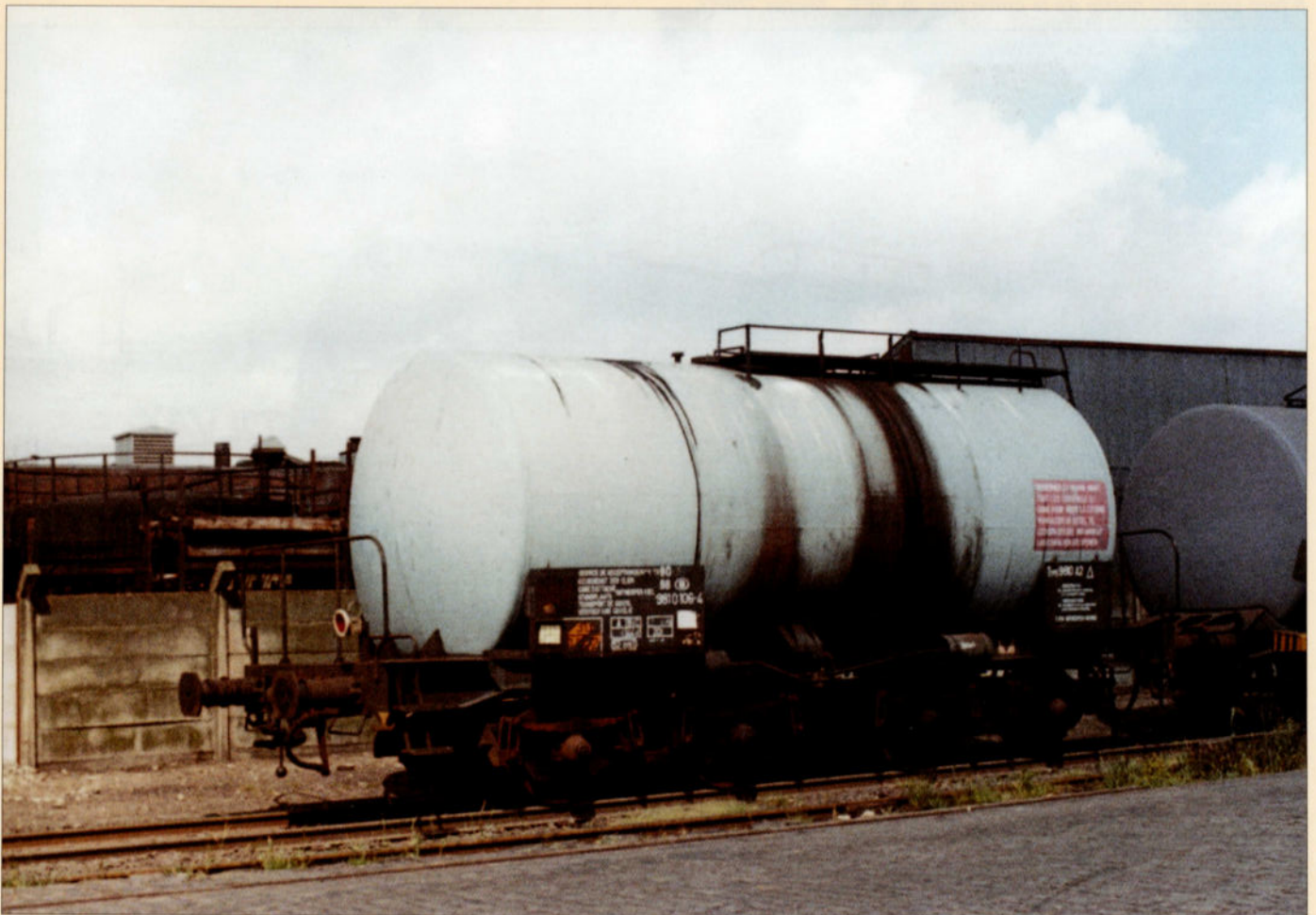
Un de ces wagons fut préservé par le Patrimoine Historique de la SNCB. Il s'agit de l'ex. 93343, n° 40 88 958 7006-6. Il a conservé ses bogies d'origine et est équipé de boîtes d'essieux à rouleaux. Le voici à l'atelier de wagons d'Antwerpen-Noord le 29 mai 1992. Il fera sous peu partie de la collection du PFT. Michel THIRY.





**PHOTO 136-36** Le wagon 80 88 981 0 115-5 (ex. 93339), photographié à Antwerpen-Kiel le 12 juillet 1984.

**PHOTO 136-37** Le wagon 80 88 981 0 106-4 (ex. 93337), photographié au centre pétrolier d'Antwerpen-Kiel le 12 juillet 1984.  
Photos André WITMEUR, collection PFT.





Deux photos du wagon 80 88 981 0 112-2 (ex. 93344) réalisées à l'atelier de Stockem le 4 décembre 1991. Michel THIRY.



N°	N° UIC successifs + date	Bogies Y25 (3)	Remarques
93326	30 88 971 0159-5 80 88 981 0109-8 (1)	02/06/1967 1976	
93327	30 88 942 7001-3 30 88 971 0137-1 80 88 981 0110-6 (1)	19/10/1964 12/07/1966 1976	Par PV n° 662 du 29 mai 1995, l'usage de ce wagon est réservé au stockage de gasoil en gare de De Panne (dépôt des conducteurs); devient GO n° 942/758
93328	30 88 971 0168-6 80 88 981 0114-8 (1)	23/11/1967 1976	
93329	30 88 942 7002-1 30 88 971 0157-9 80 88 981 0100-7 (1)	19/10/1964 23/05/1967 1976	
93330	30 88 942 7011-2 30 88 971 0146-2 80 88 981 0111-4 (1)	19/11/1964 10/11/1966 1976	Par PV n° 662 du 29 mai 1995, l'usage de ce wagon est réservé au stockage de gasoil en gare de De Panne (dépôt des conducteurs); devient GO n° 942/759
93331	30 88 971 0107-4 80 88 981 0104-9 (1)	19/01/1965 26/02/1976	
93332	30 88 942 7019-5 30 88 971 0169-4 80 88 981 0105-6 (1)	10/12/1964 14/12/1967 26/02/1976	
93333	30 88 942 7009-6 30 88 971 0167-8 80 88 981 0117-1 (1)	12/11/1964 10/11/1967 01/12/1972	
93334	30 88 971 0104-1  30 88 948 7011-9 40 88 958 7005-8 (1) 80 88 984 0901-2 (2)	29/12/1964  29/05/1973 ?	Par commande n° 2-1 du 14/05/1973, ce wagon est soustrait du transport de gasoil et est dès lors utilisé par l'Atelier Central de Salzinnes, pour vidange des baignoires de nettoyage des bogies des locomotives Diesel, transport pour retraitement des produits récupérés "Citerne n° 1"  Ce wagon est toujours noté à Salzinnes au 30/09/1997. Il passe ensuite à Cuesmes. Par PV n° 874 du 8 décembre 1997, l'usage de ce wagon est réservé à l'enceinte du seul Atelier Central de Cuesmes, n° GO n° 942/768. Ce wagon est encore présent à Cuesmes le 23 mai 2008, en attente de démolition.
93335	30 88 971 0105-8 80 88 981 0108-0 (1)	15/01/1965 1976	
93336	30 88 971 0108-2 80 88 981 0113-0 (1)	26/01/1965 1976	Par PV n° 662 du 29 mai 1995, l'usage de ce wagon est réservé au stockage de gasoil en gare de De Panne (dépôt des conducteurs); devient GO n° 942/760
93337	30 88 971 0103-3 80 88 981 0106-4 (1)	29/12/1964 26/02/1976	
93338	30 88 971 0165-2 80 88 981 0101-5 (1)	02/10/1967 1976	
93339	30 88 942 7000-5 30 88 971 0106-6 80 88 981 0115-5 (1)	13/10/1964 18/01/1965 1976	

N°	N° UIC successifs + date	Bogies Y25 (3)	Remarques
93340	30 88 971 0101-7 80 88 981 0103-1 (1)	17/12/1964	26/02/1976
93341	30 88 942 7013-8 30 88 971 0133-0 80 88 981 0102-3 (1)	26/11/1964 21/02/1966	1976
93342	30 88 971 0111-6 80 88 981 0107-2 (1)	03/03/1965	09/02/1976
93343	30 88 971 7016-1 30 88 971 0125-6  30 88 948 7012-7  40 88 958 7006-6 (1)	08/12/1964 06/10/1965  29/05/1973	Par commande n° 2-1 du 14/05/1973, ce wagon est soustrait du transport de gasoil et est dès lors utilisé par l'Atelier Central de Salzinnes, pour vidange des baigns de nettoyage des bogies des locomotives Diesel, transport pour retraitement des produits récupérés "Citerne n° 2" Bogies d'origine modifiés et équipés d'essieux munis de boîtes à rouleaux FAG (date non déterminée) sauvegardé à l'abri Musée SNCB de La Louvière-Sud depuis le 13/10/1993
93344	30 88 942 7017-9 30 88 971 0155-3 80 88 981 0116-3 (1)	08/12/1964 08/03/1967	01/03/1976
93345	30 88 942 7007-0 30 88 971 0166-0 80 88 981 0112-2 (1)	29/10/1964 31/10/1967	1976

## Remarques

(1) les numéros de série 80 88 981 0100-x à 80 88 981 0117-x et 40 88 958 7005-8, 40 88 958 7006-6 furent attribués au cours de la période transitoire de 1981 à 1984.

(2) le numéro 80 88 984 0901-2 fut attribué entre 1987 et 1991.

(3) date de remplacement des bogies d'origine par des bogies du type Y25 ou modification par montage de boîtes à rouleaux.



Depuis 1993, le wagon 93343 est préservé par le Patrimoine Historique de la SNCB et devrait prochainement intégrer la collection du PFT.  
La Louvière, 12 mai 2016.  
Michel THIRY.

## wagons à plancher légèrement surbaissé 83035 à 83037

Après la Seconde Guerre mondiale, la SNCB a incorporé dans son parc trois wagons plats légèrement surbaissés. Les deux premiers sont notés à partir du 1er trimestre 1949, le troisième à partir du quatrième trimestre de 1949.

Ces trois véhicules proviennent du *War Department*. Ils furent construits en 1918 à Derby en Angleterre. Nous ignorons leur histoire entre 1919 et 1949.

Dès inscription dans les effectifs du matériel à marchandises, ces véhicules reçurent les numéros 83035 à 83037 et furent classés dans le type 3414A.

En 1956, lors de l'application de la numérotation à 7 chiffres, ils reçurent les numéros 1 099356 à 358.

Lors de l'application de la numérotation UIC à douze chiffres en 1964, ils furent immatriculés : 21 88 929 7 016 à 018 et classés dans le type 3000S1.

Leur point d'attache était la gare d'Antwerpen-Noord.

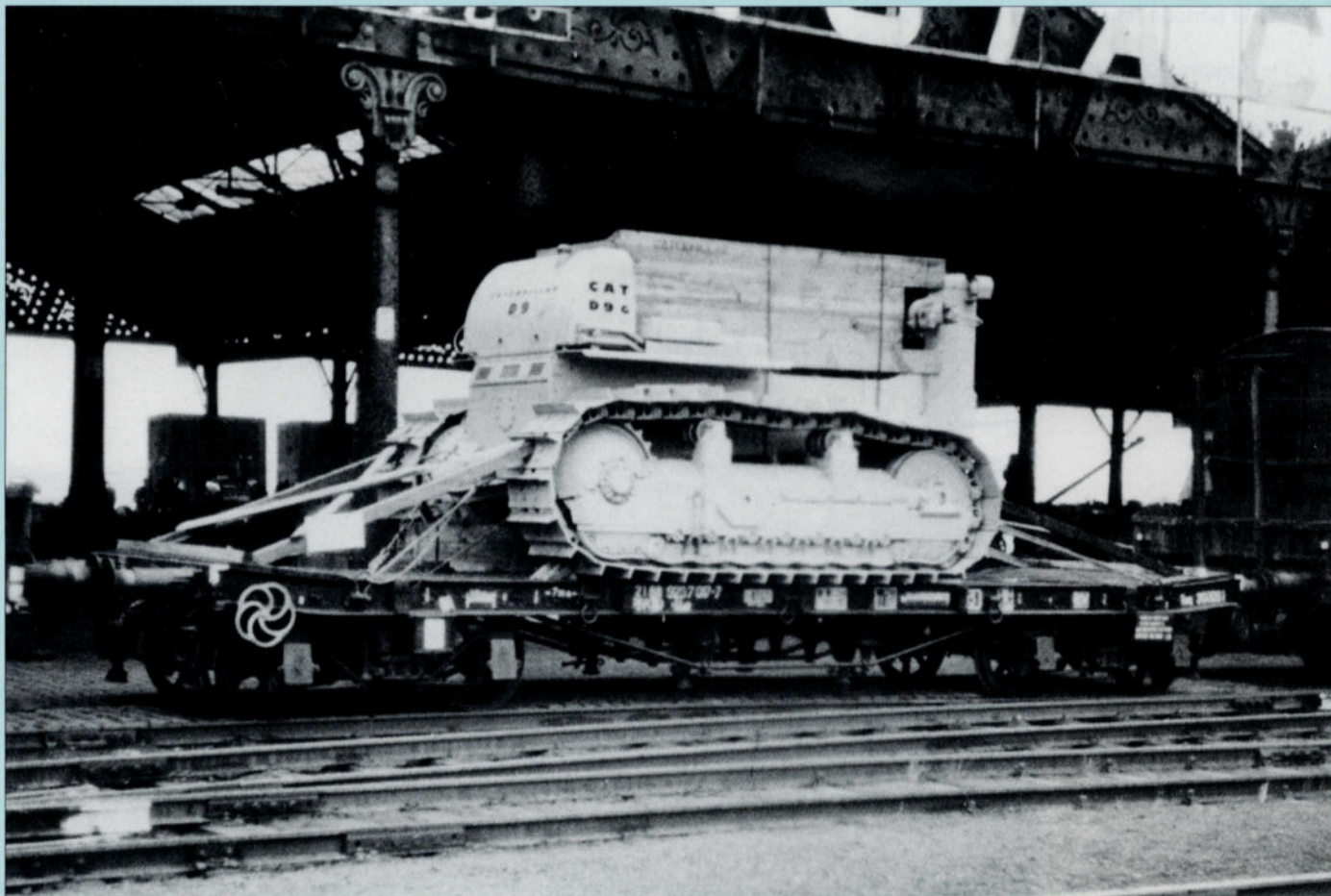
Plus tard, ils furent renumérotés 21 (puis 20) 88 428 0 010 à 012, dans le type 3000B5, avec le code-lettres Sklp.

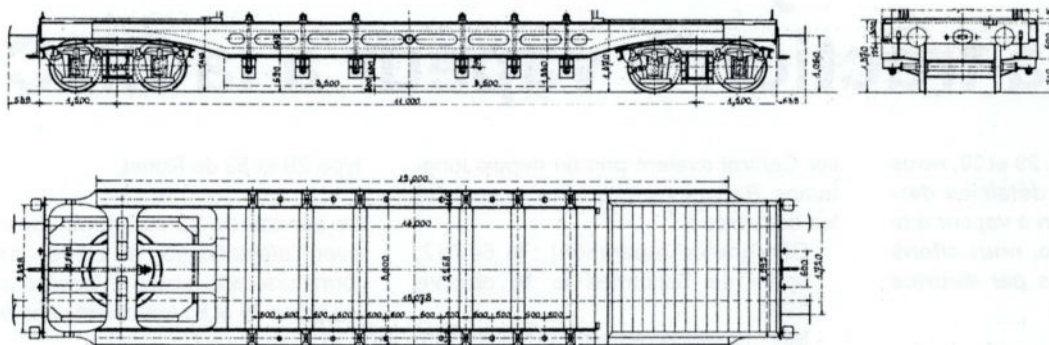
Ces véhicules avaient une longueur totale hors tout de 11,340 m (avec des butoirs de 48 cm. Sur le schéma présenté sur la page de droite, la longueur hors tout est de 11,620 m avec des butoirs de 62 cm).

### 83035 à 83037

Année de construction :	1918
Constructeur :	Derby
Effectif :	3
Numéros SNCB d'origine :	83035 à 83037
Numéros SNCB en 1956 :	1 099356 à 358
Numéros UIC en 1964 :	21 88 929 7 016 à 018
Numéros UIC en 197x :	21 (*) 88 428 0 010 à 012
	* régime 21, ensuite 20, et redevient 21
Code-lettres et types :	3000S1 - Uai puis en 1969 3000B5 Sklp
Longueur totale :	11,340 m ou 11,620 m (voir texte)
Largeur totale :	2,535 m
Hauteur du plancher :	1,059 m
Empattement bogies :	1,680 m
Entraxe des bogies :	7,350 m
Diamètre des roues :	0,800 m
Masse à vide :	15 t
Poids maximum du chargement :	36,5 t
Freinage :	uniquement pourvu d'un frein à main

*Le wagon 21 88 929 7 017-7 chargé d'un bulldozer, photographié sur un quai du port d'Antwerpen en bordure de l'Escaut. Nous remarquons les béquilles rétractables et le volant du frein agissant sur un des bogies. Date inconnue. Collection PFT.*





Le diamètre des roues était de 0,800 m. L'empattement des bogies s'élevait à 1,680 m tandis que l'entr'axe des bogies était de 17,50 m.

Leur masse à vide s'élevait à 15 t. Ils pouvaient transporter des charges maximum de 36,5 t.

Ces véhicules n'étaient pas freinés et pourvus d'une conduite blanche. Ils possédaient toutefois un frein à main agissant sur un des deux bogies.

Leurs boîtes d'essieu étaient à huile type WD, remplacées

beaucoup plus tard (1974-1976) par des boîtes à rouleaux. Leur vitesse était limitée à 60 km/h.

Afin de maintenir les wagons en place lors du chargement de pièces lourdes, les wagons 83036 et 83037 étaient munis de quatre béquilles rétractables qui prenaient appui sur les rails : deux aux extrémités du châssis et deux au milieu du châssis.

Ces wagons ont été mis hors exploitation en 1980 (avant le 17 décembre 1980).

N°	N° 1956 + date d'application	N° UIC + date d'application	Type SNCB
<b>Wagon à 4 essieux, à plancher légèrement surbaissé, d'une capacité de charge de 36,5 t.</b>			
<b>83035</b>	1 099356 (26-05-1958)	21 88 929 7012-9 (31-03-1965)	3000S1
		21 88 428 0010-2 (21-10-1969)	3000B5
		20 88 428 0010-3 (04-05-1970)	3000B5
		21 88 428 0010-2 (28-10-1974)	3000B5
<i>Ce wagon ne figure plus dans les listes au 17-12-1980</i>			
<b>Wagon à 4 essieux, à plancher légèrement surbaissé, d'une capacité de charge de 36,5 t équipé de béquilles d'appui pour faciliter le chargement</b>			
<b>83036</b>	1 099357 (28-11-1960)	21 88 929 7018-5 (02-08-1967)	3000S1
		21 88 428 0012-8 (25-06-1969)	3000B5
		20 88 428 0012-9 (26-03-1970)	3000B5
		21 88 428 0012-8 (06-12-1976)	3000B5
<i>Ce wagon ne figure plus dans les listes au 17-12-1980</i>			
<b>Wagon à 4 essieux, à plancher légèrement surbaissé, d'une capacité de charge de 36,5 t équipé de béquilles d'appui pour faciliter le chargement</b>			
<b>83037</b>	1 099358 (02-01-1962)	21 88 929 7017-7 (10-11-1965)	3000S1
		21 88 428 0011-0 (31-07-1969)	3000B5
		20 88 428 0011-1 (23-09-1970)	3000B5
		21 88 428 0011-0 (21-11-1974)	3000B5
<i>Ce wagon ne figure plus dans les listes au 17-12-1980</i>			

# Il y a 50 ans : fin de la traction à vapeur à la SNCB

*Dans les EN LIGNES 28, 29 et 30, nous avons déjà évoqué en détail les derniers jours de la traction à vapeur à la SNCB. Dans ce numéro, nous allons éditer les notes écrites par Maurice HENNEQUIN à ce sujet.*

Le 4 avril 1966, la Direction du Matériel annonçait que la dernière phase de l'existence de la traction à vapeur était atteinte et notifiait aux dépôts de Leuven et de Tournai que les dernières locomotives à prendre en "grande révision" (levage en remise) seraient respectivement les 29.013 et 81.021. Les réparations en Ate-

lier Central avaient pris fin depuis longtemps. Rappelons ici quelles avaient été les dernières :

- GR (grande réparation) : la 64.012, sortie de Salzinnes le 10 octobre 1961;
- MR (moyenne réparation) : la 64.160, sortie de Salzinnes le 8 mai 1963.

Signalons pour mémoire le dernier GE (gros entretien) : la 81.307, sortie de Salzinnes le 6 juillet 1964.

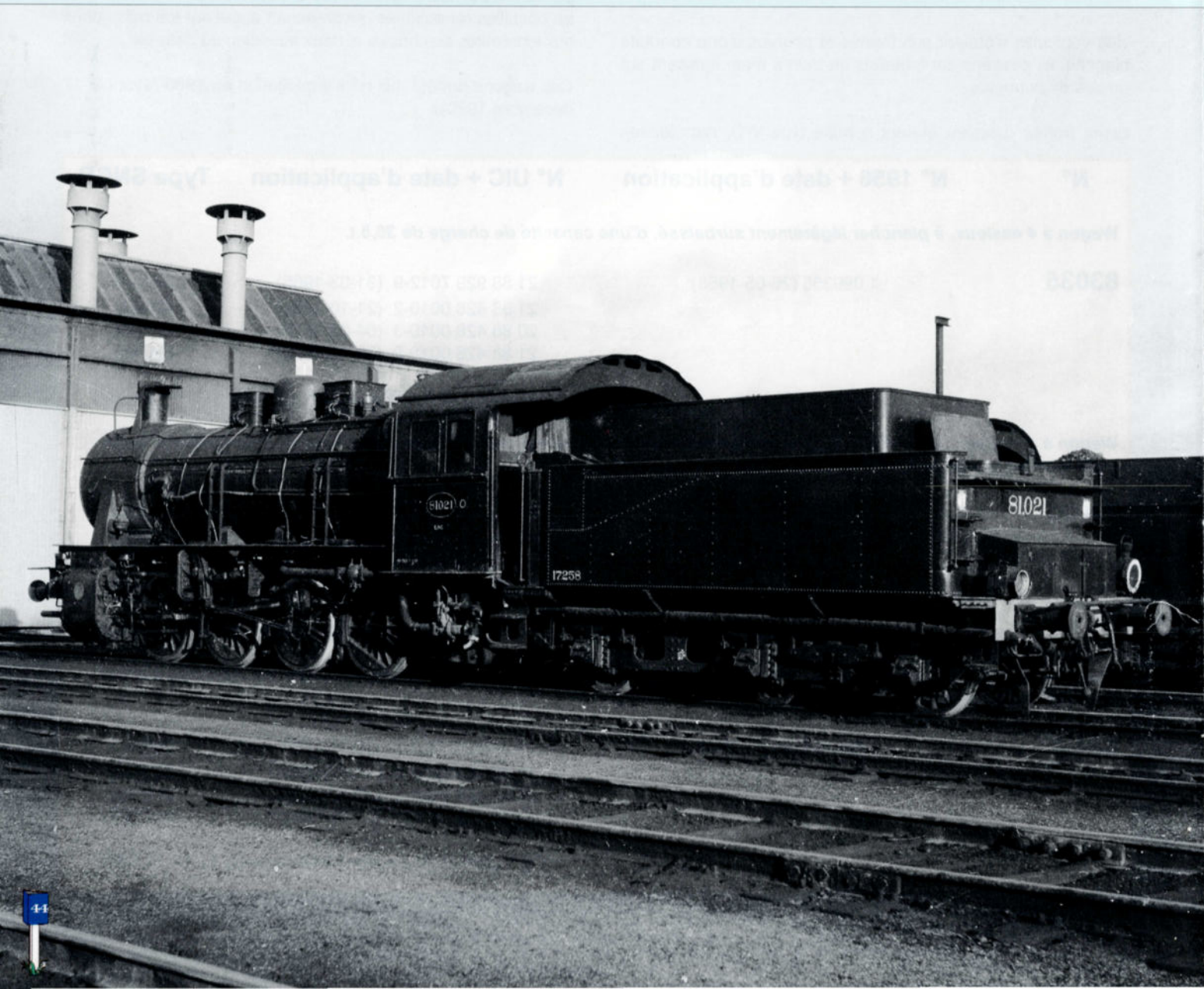
Quelques jours plus tôt, précisément le 1er avril 1966, s'était achevée la substitution de machines Diesel aux dernières

type 29 et 53 de Ronet.

Le service du 22 mai 1966 consacrait, avec l'électrification de Liège - Köln, la fermeture de la remise d'Herbesthal, dont les types 29 et 81 tombaient sans emploi.

A la même date, la vapeur disparaissait totalement de Merelbeke, qui conservait cependant des type 64 à la remise subordonnée de Dendermonde et des type 29 à celle d'Aalst. Celles-ci devaient constituer quelques mois plus tard la dernière série du réseau à la fois importante et comprenant des services voyageurs.

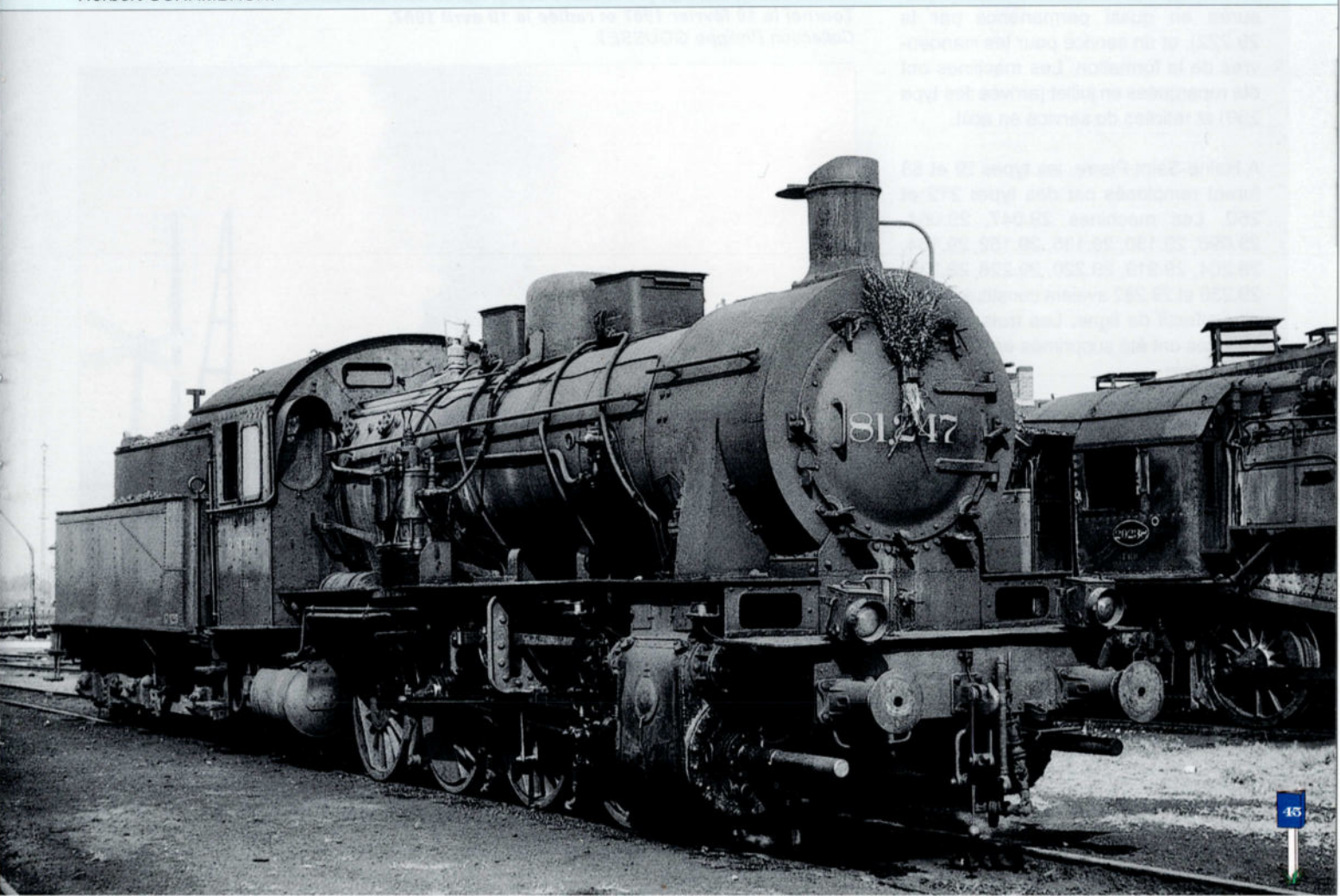
**PHOTO 136-39** Les 29.013 et 81.021 furent les deux dernières locomotives à subir une grande révision en 1966. Voici la 81.021 photographiée devant les portes de l'atelier de Monceau en 1966. Cette machine fut construite en 1913 par Henschel (n° 11820) pour les Chemins de fer prussiens (KPEV "Essen 4921"). En 1925 elle reçut le numéro Etat Belge 8121. Après la Seconde Guerre mondiale, elle fut successivement affectée à Braine-le-Comte (22 décembre 1944), Walcourt (17 août 1949), puis Monceau (2 décembre 1963). Après son extinction, elle fut mutée à Leuven le 6 février 1967, et finalement radiée par le PV 232 avec mise hors écritures le 20 avril 1967. Photo André DAGANT, collection PFT.





**PHOTO 136-40** A Ronet, la vapeur disparut le 1er avril 1966. La 29.199 (Canadian Locomotive Company 2316) affectée à Ronet depuis le 20 juillet 1964, fut à ce moment mutée à Merelbeke où elle fut radiée et mise hors des écritures le 24 février 1967.  
Photo Hugo NAUWELAERTS, collection PFT.

Tout comme pour les type 29, les dernières G8.1 d'Herbesthal n'ont pas survécu au-delà du 22 mai 1966. Quelques jours avant la date fatidique, la 81.247 attendait son prochain service en compagnie de la 29.238. Construite par Henschel en 1915 (n° 13365), elle débuta sa carrière aux Chemins de fer prussiens avec le matricule "Essen 5347". Cédée à l'Etat Belge en 1919, elle fut numérotée 8347 en 1925. Après la Seconde Guerre mondiale, elle fut utilisée à Ans (22 juillet 1944), Herbesthal (13 octobre 1945), Montzen (17 février 1951), Merelbeke (8 mars 1954), et enfin de nouveau à Herbesthal (28 avril 1964) où elle fut réformée le 21 octobre 1966.  
Herbert SCHAMBACH.



En juin et en août disparurent respectivement les séries des types 29 et 53 de Leuven, au terme d'un remplacement progressif par des locomotives Diesel des types 212 et 250 (futurs séries 62/63 et 84). Les 53.001 et 29.029 furent toutefois gardées en "réserve" (anciennement "parc") et elles roulèrent encore jusqu'à la mi-décembre : la première en manoeuvres à l'atelier (desserte du chantier de dépeçage et de l'Atelier Central); la seconde en manoeuvres de gare, desserte occasionnelle, trains de travaux et interventions sporadiques au trafic betteravier d'octobre au début de décembre.

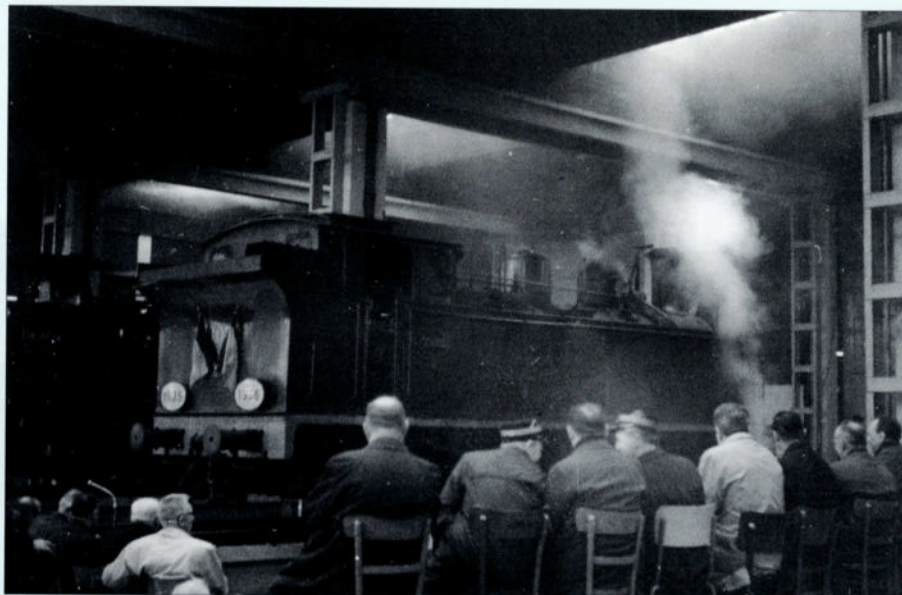
Le 1er juillet vit s'achever le remplacement des type 81 de Saint-Ghislain par des 262 neuves (future série 82). Furent alors définitivement arrêtées les 81.002, 81.005, 81.075, 81.134, 81.211, 81.256, 81.332, 81.338, 81.510 et la machine "parc" 81.525.

Dès la fin du mois de mai s'amorça à Tournai le remplacement de la série vapeur occupant jusqu'alors les machines 64.045, 64.097, 64.103, 64.131, 64.143, 64.146, 64.147 et 64.158 par des Diesel type 212. La 64.103 fut la dernière à intervenir dans le service voyageurs, le 2 juillet 1966. Un dernier service de manoeuvres et de trains locaux subsista jusqu'au 31 juillet.

A stockem, il ne restait en juin qu'un service en type 29 de réserve allumée (assurée en quasi permanence par la 29.222), et un service pour les manoeuvres de la formation. Les machines ont été réparquées en juillet (arrivée des type 250) et retirées du service en août.

A Haine-Saint-Pierre, les types 29 et 53 furent remplacés par des types 212 et 250. Les machines 29.047, 29.064, 29.096, 29.130, 29.135, 29.152, 29.164, 29.204, 29.219, 29.220, 29.228, 29.234, 29.236 et 29.282 avaient constitué le dernier effectif de ligne. Les trois derniers services ont été supprimés en bloc le 25 septembre.

Hasselt avait perdu ses types 29 dès le printemps de 1965 (remplacés par le type 210, future série 60). Quelques types 81 avaient subsisté peu de temps, affectés à des services d'intérêt local, dont la desserte de Genk. Au seuil de 1966, seuls des types 53 (53.055, 53.121 et 53.133) et 58 (58.005, 58.006 et 58.012) formaient l'effectif en activité. De juillet à septembre, ils furent remplacés par des types 250. Quoique la date de fin de la diésélisation fut fixée au 25 septembre, un service en type 58 survécut encore quelques semaines.



*La fin de la traction à vapeur à l'atelier de Monceau donna lieu à une cérémonie officielle mais strictement privée. A cette occasion, la 53.052 fut décorée tandis que plusieurs discours furent énoncés, dont celui d'Albert Brouckaert, directeur du service Matériel et Achats. La carrière de la 53.052 (constructeur St-Léonard n° 1863) débuta par sa mise en service à Haine-Saint-Pierre le 5 octobre 1921. Elle portait alors le numéro Etat Belge 4853 dans le type 23. En octobre 1931, le type 23 devint le type 53 et la machine fut renumérotée 5352. Après la Seconde Guerre mondiale, elle fut affectée successivement à Ronet (7 octobre 1944), Bertrix (7 juin 1952), Bruxelles-Midi (7 septembre 1959), Brugge (22 décembre 1960), Kortrijk (16 février 1961, Brugge (22 février 1961), Monceau (24 juillet 1963), puis comme réserve réseau à Tournai le 6 février 1967 (voir photo page 58).*

*Collection H.-G. HESSELINK / PFT.*

*En mai 1966, la 64.082 de Kortrijk quitte le point d'arrêt d'Ellignies-lez-Frasnes avec l'omnibus 8430 Renaix - Biaton. Construite en 1918 par Schwartzkopf (n° 6444), cette locomotive cédée à l'Etat Belge en 1919 reçut le numéro 6482 en 1925. Après la Seconde Guerre, elle passa par les dépôts de Haine-Saint-Pierre (5 juillet 1946), Liège (18 septembre 1946), Landen (8 octobre 1952), Aarschot (31 janvier 1955), Leuven (1er février 1964), Kortrijk (14 octobre 1964). Après son extinction, elle fut encore mutée à Tournai le 10 février 1967 et radiée le 10 avril 1967.*

*Collection Philippe GOUSSET.*





**PHOTO 136-41** A Kortrijk, des locomotives des types 53 et 64 furent encore actives jusqu'en décembre 1966. Le 28 février 1966, la 64.120 assurait un caboteur, ici à son arrivée en gare de Renaix. Cette P8, construite par Schwartzkopf (n° 6561), fut mise en service en 1918 aux Chemins de fer prussiens avec le matricule "Breslau 2520". En 1925, l'Etat Belge la renumérota 6520. Après la Seconde Guerre mondiale, elle fut successivement affectée aux dépôts de Berchem (4 juillet 1946), Taminés (6 janvier 1947), Tournai (25 février 1960) et Kortrijk (25 novembre 1963). Elle fut radiée par le PV 554 et mise hors écritures le 21 novembre 1966. Daniel THIELEMANS.

**PHOTO 136-42** Revoici la 64.082 manoeuvrant un train de marchandises en gare de Mouscron le 7 juin 1966. Photo Hugo NAUWELAERTS, collection PFT.





Les tableaux ci-après donnent le nombre de journées prévues aux roulements dans les différents dépôts aux services d'hiver 1965, d'été 1966 et hiver 1966, permettant de constater le rapide déclin de la traction à vapeur. Remarques : (1) et remise annexe de Walcourt; (2) locomotives utilisées par les remises annexes de Sint-Niklaas, Dendermonde et Aalst; (3) et remise annexe d'Oudenaarde; (4) et remise annexe de Statte; (5) total comprenant les locomotives en service, en réserve et en attente de radiation.

Nombre de journées aux roulements du 26 septembre 1965							
Dépôt / type	29	50	53	58	64	81	TOTAL
Monceau (1)	-	-	10	1	-	23	34
Merelbeke (2)	14	2	5	-	14	2	37
Kortrijk (3)	6	0	2	-	9	-	17
Hasselt	-	-	2	3	-	4	9
Leuven	4	-	2	-	-	-	6
Kinkempois (4)	-	-	-	-	4	21	25
Gouvy	-	-	-	-	-	7	7
Herbesthal	9	-	-	-	-	2	11
Haine-St-Pierre	10	-	2	-	-	-	12
Saint-Ghislain	-	-	4	-	-	9	13
Tournai	-	-	-	-	7	-	7
Ronet	13	-	1	-	-	-	14
Stockem	1	-	3	-	-	-	4
<b>TOTAL</b>	<b>57</b>	<b>2</b>	<b>31</b>	<b>4</b>	<b>34</b>	<b>68</b>	<b>196</b>
<b>EN SERVICE</b>	<b>72</b>	<b>3</b>	<b>40</b>	<b>6</b>	<b>42</b>	<b>86</b>	<b>249</b>
<b>EN RESERVE</b>	<b>18</b>	<b>-</b>	<b>9</b>	<b>5</b>	<b>10</b>	<b>24</b>	<b>66</b>
<b>EFFECTIF (5)</b>	<b>92</b>	<b>3</b>	<b>52</b>	<b>11</b>	<b>53</b>	<b>113</b>	<b>324</b>

## ← PHOTO 136-43

En août 1966, il ne subsistait plus à Leuven que les 53.001 et 29.029 gardées en "réserve". Elles circulèrent toutefois encore jusqu'à la mi-décembre, la première en manoeuvres à l'atelier et la seconde en manoeuvres de gare, desserte occasionnelle, trains de travaux et interventions sporadiques au trafic betteravier d'octobre au début de décembre. Daniel THIELEMANS.

Les types 29 de Kortrijk cédèrent la place aux 212 du mois de mai au mois d'août. Restait alors la petite série de résidence Oudenaarde (assurée par les 64.012, 64.082, 64.120, 64.150 et 64.160) dont la diésélisation fut achevée le 3 octobre. Kortrijk conserva dès lors :

- un service type 53 qui a occupé jusqu'au 20 décembre la 53.126 et occasionnellement la 53.335;
- un service dédié au trafic de betteraves assuré jusqu'au 20 décembre par les 64.082 et 64.150, puis à partir du 24 novembre par la 64.150 seule.

Nous avons vu qu'à Dendermonde subsistait une série de type 64. Son remplacement par des 212 a commencé à la mi-août pour s'achever le 17 octobre. Pendant cette période, les machines 64.015, 64.019, 64.027, 64.029, 64.064, 64.070, 64.148, 64.153 et 64.162 ont été en activité, les 64.019, 64.029, 64.064, 64.153 et 64.162 furent les survivantes de la dernière quinzaine.

Statte conservait au service d'été une série de deux types 64 (tenue par les 64.041, 64.043, 64.093, 64.109 et 64.133) et une série d'un seul type 81 (diverses machines de l'effectif pléthorique de Kinkempois, mais nous voyons surtout la 81.178 titulaire de la série). La série des 64 fut supprimée le 7 novembre, les 64.043, 64.093 et 64.109 ayant été les dernières en ligne. Le type 81 disparut le 26 décembre, au terme de la saison betteravière.

La succession chronologique des événements nous amène à Aalst, où nous trouvons les manoeuvres en Diesel et le service de ligne confié à une série de neuf type 29, ramenée à six le 5 décembre et à néant le 20 décembre. Son terrain de chasse était essentiellement les lignes vers Burst, Zottegem, Geraardsbergen, Ath, Enghien, Kortrijk et même Haine-Saint-Pierre. Ont roulé dans cette série et en fin de période les 29.013, 29.018, 29.034, 29.061, 29.100, 29.196, 29.198, 29.199, 29.200, 29.229, 29.232, 29.235, 29.238, 29.267, 29.270 et 29.297. Parmi celles-ci, les dernières en activité durant les 15 derniers jours furent les 29.013, 29.061, 29.100, 29.229, 29.232, 29.235, 29.267 et 29.270.

## Nombre de journées aux roulements du 22 mai 1966

Dépôt / type	29	53	58	64	81	TOTAL
Monceau (1)	-	7	-	-	3	10
Merelbeke (2)	10	-	-	7	-	17
Kortrijk (3)	-	2	-	6	-	8
Hasselt	-	2	3	-	-	5
Leuven	-	2	-	-	-	2
Kinkempois (3)	-	-	-	4	5	9
Gouvy	-	-	-	-	4	4
Haine-St-Pierre	10	-	-	-	-	10
Saint-Ghislain	-	1	-	-	5	6
Tournai	-	-	-	5	-	5
Stockem	1	3	-	-	-	4
<b>TOTAL</b>	<b>21</b>	<b>17</b>	<b>3</b>	<b>22</b>	<b>17</b>	<b>80</b>
<b>EN SERVICE</b>	<b>13</b>	<b>24</b>	<b>5</b>	<b>30</b>	<b>31</b>	<b>103</b>
<b>EN RESERVE</b>	<b>16</b>	<b>6</b>	<b>-</b>	<b>7</b>	<b>13</b>	<b>42</b>
<b>EFFECTIF TOTAL (5)</b>	<b>55</b>	<b>42</b>	<b>5</b>	<b>44</b>	<b>61</b>	<b>207</b>

## Nombre de journées aux roulements du 3 octobre 1966

Dépôt / type	29	53	58	64	81	TOTAL
Monceau	-	5	-	-	3	8
Kortrijk (3)	-	1	-	1	-	2
Merelbeke (2)	10	-	-	4	-	14
Kinkempois	-	-	-	1	3	4
Gouvy	-	-	-	-	4	4
<b>TOTAL</b>	<b>10</b>	<b>6</b>	<b>-</b>	<b>6</b>	<b>10</b>	<b>32</b>
<b>EN SERVICE</b>	<b>15</b>	<b>8</b>	<b>-</b>	<b>10</b>	<b>15</b>	<b>48</b>
<b>EN RESERVE</b>	<b>4</b>	<b>6</b>	<b>5</b>	<b>6</b>	<b>9</b>	<b>30</b>
<b>EFFECTIF TOTAL (5)</b>	<b>27</b>	<b>22</b>	<b>5</b>	<b>23</b>	<b>36</b>	<b>113</b>



**PHOTO 136-44** A Haine-Saint-Pierre, la vapeur était encore présente au service d'été 1966, avec un roulement de 10 jours pour les types 29. Cette série de quatre photos a été réalisée le 6 juin 1966 devant les portes de l'atelier. Ci-dessus, la 29.219 (Canadian Locomotive Company n° 2346). Mise en service le 27 septembre 1946 à Aalst, radiée le 21 octobre 1966 à Haine-Saint-Pierre.

**PHOTO 136-45** Ci-dessous, la 29.220 (Canadian Locomotive Company n° 2347). Cette machine, prise dans les écritures le 28 septembre 1946, passa toute sa carrière à Haine-Saint-Pierre, où elle fut radiée le 21 octobre 1966.

Photos Hugo NAUWELAERTS, collection PFT.





**PHOTO 136-46** Ces deux photos montrent la 29.130 se préparant pour son prochain service. Cette machine, construite par Montreal Locomotive Works (n° 74627) et mise en service le 4 juillet 1946, passa toute sa carrière à Haine-Saint-Pierre, où elle fut radiée le 21 octobre 1966.

**PHOTO 136-47** Ci-dessous, nettoyage de la grille du foyer à l'aide d'un tuyau de vapeur, un geste du métier qui disparaîtra dans moins d'un an... Photos Hugo NAUWELAERTS, collection PFT.





**PHOTO 136-48 ↑ - PHOTO 136-49 ↓** Le 10 septembre 1966 à Kortrijk, la 29.200 de la remise d'Aalst se prépare pour le voyage du retour : prise d'eau et nettoyage de la grille du foyer. Tout un monde qui n'avait plus que pour quelques semaines à vivre. Cette type 29, construite par Canadian Locomotive Company (n° 2327), débuta sa carrière au dépôt d'Ottignies le 20 août 1946. Elle sera par la suite mutée aux remises de Kortrijk (12 juin 1957), Ronet (27 février 1958), Bertrix (24 novembre 1958), Latour (27 septembre 1963), Ronet (15 janvier 1965) et enfin Merelbeke (2 février 1966) où elle acheva sa carrière à l'annexe d'Aalst. Considérée comme réserve réseau, elle fut mutée le 6 février 1967 à Leuven et fut réformée le 20 avril 1967.  
Photos Hugo NAUWELAERTS, collection PFT.





**PHOTO 136-50** En 1966, c'est à Aalst que l'on trouvait le plus grand nombre de locomotives à vapeur en service. Lors de l'application du service d'hiver le 3 octobre 1966, les types 29 avaient encore un roulement de 10 jours. Il fut toutefois ramené à six jours le 5 décembre et supprimé définitivement le 20 décembre. Cette photo montre la 29.199 manoeuvrant des wagons à Aalst. Nous avons déjà vu une photographie de cette machine lors de ses derniers jours à Ronet page 45, juste avant sa mutation à Merelbeke. Photo Hugo NAUWELAERTS, collection PFT.

**PHOTO 136-51** Le 10 septembre 1966, la même locomotive se trouvait en escale à Kortrijk. A droite, des types 64 et 53 sont définitivement éteintes. Photo Hugo NAUWELAERTS, collection PFT.





**PHOTO 136-52** Le 6 août 1966, les types 29 d'Aalst étaient toujours bien actifs en service voyageurs. La 29.229 arrive à Denderleeuw avec un train en provenance d'Aalst et à destination de Geraardsbergen. A droite, le machiniste d'une locomotive Diesel du type 212 regarde avec nostalgie ce train à vapeur, et salue ses collègues. ALCO construisit cette machine sous le numéro 74714. Elle fut mise en service à Haine-Saint-Pierre le 9 juillet 1946 et fut par la suite mutée à Mons (26 juillet 1952), Kortrijk (8 octobre 1960) et Merelbeke (annexe d'Aalst) (10 mai 1966). Elle fut réformée par le PV 57 du 24 février 1967.  
Photo Hugo NAUWELAERTS, collection PFT.

**PHOTO 136-53** Le même jour, la 29.200 assure un autre train sur le même trajet. Elle marque également l'arrêt à Denderleeuw. Sur ces deux photos, les trains sont composés de voitures du type M3. Photo Hugo NAUWELAERTS, collection PFT.



Le 20 décembre, le train 8155 Ath - Denderleeuw fut renforcé, remorqué exceptionnellement en vapeur (29.013) et présenté comme le dernier train à vapeur de la SNCB. A ce titre, il fut l'objet d'une cérémonie dont la presse a rendu compte.

Le 20 décembre furent arrêtées les dernières machines à vapeur de Monceau. Il s'agissait des 81.059, 81.327 et 81.367 d'une série de trains de travaux; et des 53.052, 53.119, 53.131, 53.186, 53.253 et 53.288 venant du service des manoeuvres et de la desserte des lignes industrielles locales. Une cérémonie officielle mais privée eut lieu dans l'après-midi, avec participation d'un train de marchandises tiré par la 53.052.

Il restait à Gouvy un effectif de types 81 remplacés par des 262, dont deux étaient détachées à Monceau en attendant la fourniture des dernières type 273 (future série 73). Les 81.205, 81.209, 81.287, 81.307, 81.324, 81.432 et 81.434 étaient en service. Parmi celles-ci, les 81.205, 81.287, 81.432 ont encore assuré des prestations au début de 1967. Elles ont finalement été retirées du service le 20 janvier et envoyées en garage en attente de réforme.

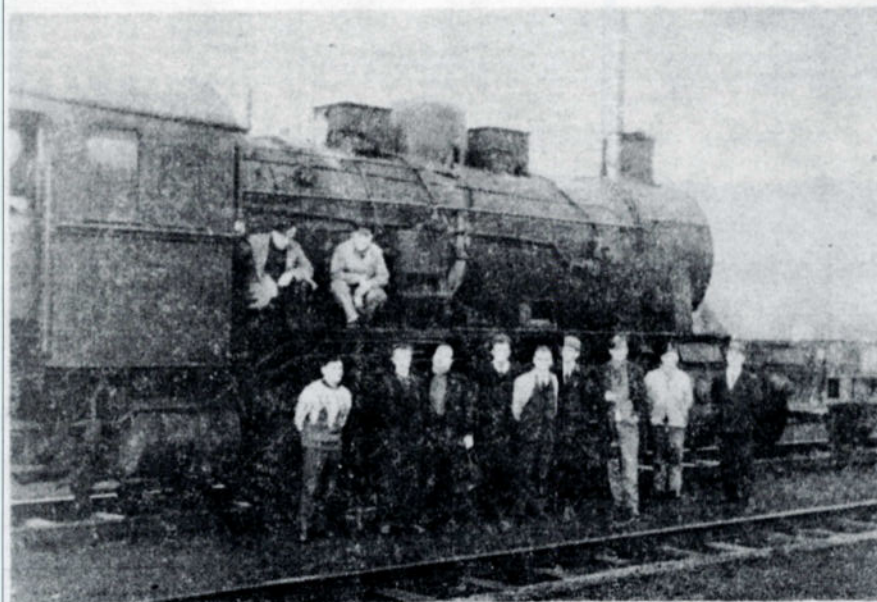
Au 1er janvier 1967, l'effectif comprenait 66 locomotives, dont 20 types 29, 11 types 53, 10 types 64 et 25 types 81. La réforme de 22 d'entre elles le 24 février 1967 ramenait l'effectif à 44 unités, dont 12 types 29, 14 types 81, 9 types 64 et 9 types 53. Parmi celles-ci, 38 étaient comme "réserve réseau" à Leuven et à Tournai pendant l'hiver, et furent finalement réformées en bloc par le PV historique du 29 mars 1967, avec mise hors des écritures le 20 avril 1967.

La 64.045 a été utilisée comme générateur de vapeur mobile au Poste d'Entretien des voitures de Tournai durant la période hivernale 1966-1967. Se déplaçant par ses propres moyens et desservie par un machiniste et un chauffeur, elle a fait de nombreuses manoeuvres d'atelier, et même en gare. Il en résulte que la 64.045 aura été de fait la dernière locomotive à vapeur ayant effectué une prestation de traction pour la SNCB.

Maurice HENNEQUIN, 29 avril 1967.

**PHOTO 136-54** *Le parcours historique du train 8155 à son départ de la gare de Ath, le 20 décembre 1966. Un chapitre de l'histoire de nos chemins de fer était tourné... Cette locomotive devenue célèbre avait été fournie par Montreal Locomotive Works (n° 74510). Elle débuta sa carrière à Ottignies le 8 février 1946 et passa ensuite à Kinkempois (18 avril 1957), Leuven (8 octobre 1960), Monceau (14 décembre 1960), Merelbeke (10 mai 1963), puis comme réserve réseau à Leuven le 6 février 1967. Photo Bruno DEDONCKER, collection PFT.*

## Adieu à la traction vapeur à Gouvy



Le samedi 4 février 1967 a marqué une date dans l'histoire du dépôt S.N.C.B. de Gouvy. A 8 h. 30, M. Georges Remy, chef de gare a.i., donnait le signal de départ à la dernière locomotive à vapeur qui s'en allait à démolition. Jusqu'à ces derniers jours, la machine « 081287 FVY » était la seule du dépôt à lancer encore un temps à autre son sifflement aigu. Samedi, on a tourné une page d'histoire au dépôt de Gouvy où le personnel a voulu se rassembler une dernière fois devant la locomotive qui allait entamer son ultime voyage.

Extrait d'un journal relatant la fin de la traction à vapeur à Gouvy. Collection Maurice HENNEQUIN / PFT.



La SNCB a fait une campagne publicitaire pour marquer la fin de la traction à vapeur.





**PHOTO 136-55** La 64.045 fut la dernière locomotive ayant effectivement été utilisée à la SNCB. Jusqu'en avril 1967, elle assura des manoeuvres et le préchauffage des trains de voyageurs à Tournai. Le 21 février 1967, elle assurait le préchauffage des rames. Cette P8, construite par Henschel (n° 13855) en 1916, fut immatriculée "Altona 2445" aux Chemins de fer prussiens. Cédée à l'Etat Belge en 1919, elle reçut le numéro 6445 en 1925. Après la Seconde Guerre, elle fut utilisée successivement à Haine-Saint-Pierre (27 octobre 1945), Ath (27 juillet 1946), et enfin Tournai (19 mai 1965). Elle fait aujourd'hui partie du matériel historique préservé par la SNCB. Daniel THIELEMANS.

**PHOTO 136-56** Le 18 avril 1967, nettoyage de la boîte à fumée. Deux jours plus tard, les 44 dernières locomotives étaient mises hors des écritures par le PV 232 mettant ainsi fin à la traction à vapeur. Daniel THIELEMANS.





**PHOTO 136-57** Les dernières locomotives considérées comme "réserve réseau", soit 38 unités, furent rassemblées le 6 février 1967 à Tournai et à Leuven. Voici la 64.069 garée parmi des types 29, 53 et 81 à Tournai. Elle fut construite en 1916 par Humboldt (n° 1207) et immatriculée "Münster 2429" aux Chemins de fer prussiens. Après la Seconde Guerre mondiale, elle séjourna dans de nombreux dépôts : Berchem (8 décembre 1945), Ottignies (23 avril 1946), Oostende (12 octobre 1956), Brugge (16 février 1959), Dendermonde (4 novembre 1959), Merelbeke (11 mai 1962) et enfin à Tournai comme réserve réseau (6 février 1967). Photo Henri CHAUVEHEID, collection PFT.

**PHOTO 136-58** La 29.229 déjà dans un bien pitoyable état, garée à Tournai en 1967. ALCO construisit cette type 29 sous le numéro 74714 en 1946. Elle fut prise dans les écritures à Haine-Saint-Pierre le 9 juillet 1946. Elle sera mutée par la suite à Mons (26 juillet 1952), Kortrijk (8 octobre 1960) et Merelbeke (remise annexe d'Aalst) (10 mai 1966). Radiée le 24 février 1967. Photo Henri CHAUVEHEID, collection PFT.





**PHOTO 136-59** La 53.052 (voir page 46) avait quant à elle toujours belle allure. Tournai 1967. Photo Henri CHAUVEHEID, coll. PFT.

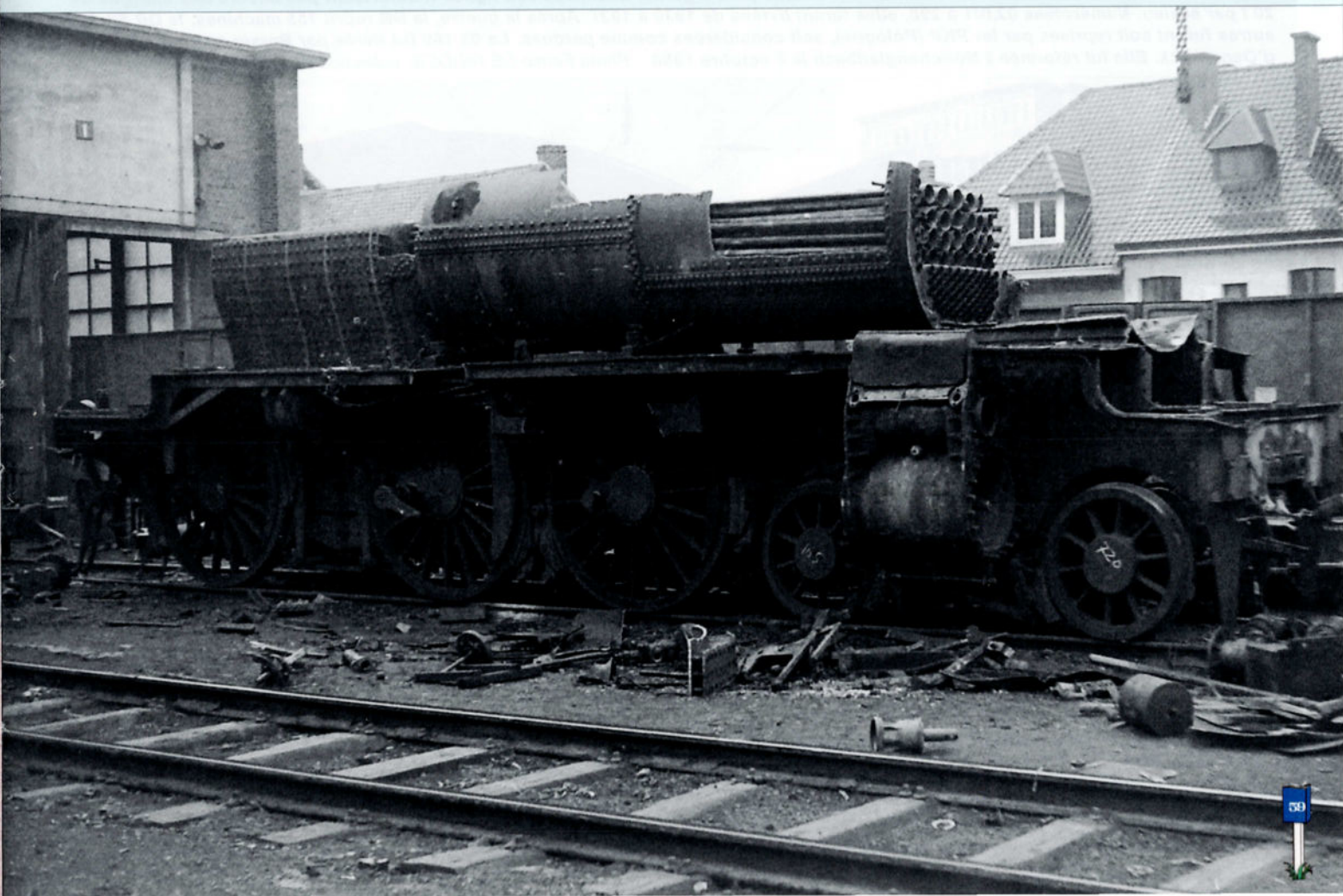
**PHOTO 136-60** La 81.467 garée hors service à Hasselt. Cette G8.1 construite par Hanomag (n° 7503) en 1915 débuta sa carrière aux Chemins de fer prussiens avec le matricule "Elberfeld 5159". Cédée à l'Etat Belge en 1919, elle reçut le numéro 8567 en 1925. Après la Seconde Guerre mondiale, elle oeuvra à Bertrix (6 avril 1944), Hasselt (8 mars 1947), Montignies (19 avril 1947), Walcourt (18 mars 1949), Merelbeke (2 avril 1955), Brugge (14 juin 1958), Monceau (13 juin 1963) et enfin Hasselt où elle fut radiée le 21 octobre 1966. Photo Hugo NAUWELAERTS, collection PFT.





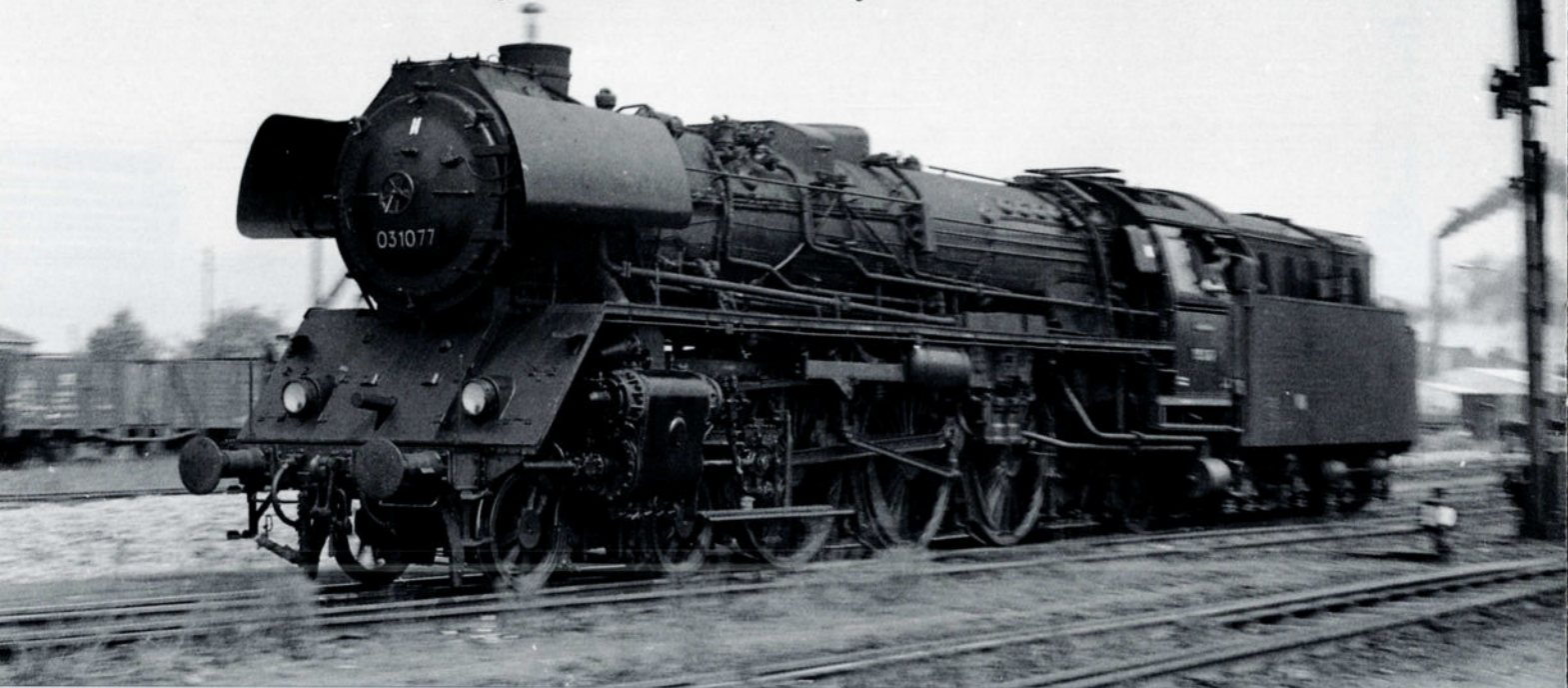
**PHOTO 136-61** *L'ère de la vapeur définitivement terminée, les démolitions furent rapidement entamées, comme ici dans le chantier de ferrailage Heuvelmans à Antwerpen où deux P8 vivent leurs derniers instants.*  
Photo Hugo NAUWELAERTS, collection PFT.

**PHOTO 136-62** *A Tournai, une autre P8 vit également ses dernières heures..* Collection PFT.



# Images du monde

## " la vapeur en Europe en 1967 "



**RDA PHOTO 136-63** Alors qu'à la SNCB les dernières locomotives à vapeur ont cessé de circuler en 1967, la traction à vapeur était encore très présente partout en Europe, à l'exclusion des Pays-Bas et du Luxembourg.

En Allemagne de l'Est, dans les années '1960, la traction à vapeur était encore omniprésente sur l'ensemble du réseau; la traction Diesel n'en était alors qu'à ses débuts. En janvier 1967, la 03 1077 manoeuvre à Rostock. Elle faisait partie d'une série de 60 Pacific livrées entre 1939 et 1941 (DRG 03 1001 à 1022, 1043 à 1060 et 1073 à 1092). La 03.1077 fut livrée par Krauss-Maffei en 1940 au dépôt de Ulm. Après la Seconde Guerre, elle fut incorporée dans le parc de la DR. Elle fut renumérotée 03 0077 en 1970 et radiée à Stralsund le 21 juillet 1981. Photo Major E.A.S. COTTON, collection Maurice HENNEQUIN / PFT.

**RFA PHOTO 136-64** C'est 10 ans après la SNCB que la DB a supprimé ses dernières vapeurs. En septembre 1967, la 03.169 attend le départ à Aachen Hbf avec un train à destination de Mönchengladbach. Après la mise en service des Pacific de la série BR 01 apparues en 1925, la Deutsche Reichsbahn commanda 298 Pacific plus légères, destinées aux lignes n'autorisant pas encore des charges de 20 t par essieu. Numérotées 03.001 à 298, elles furent livrées de 1930 à 1937. Après la guerre, la DB reprit 155 machines, la DR 86, les autres furent soit reprises par les PKP (Pologne), soit considérées comme perdues. La 03 169 fut livrée par Borsig en 1935 au dépôt d'Osnabrück. Elle fut réformée à Mönchengladbach le 2 octobre 1968. Photo Firmin DE RIDDER, collection Wim DE RIDDER.





**ROYAUME-UNI** PHOTO 136-65 En 1967, la traction à vapeur vivait ses derniers mois chez British Rail; elle s'éteindra en 1968. Le 30 juin 1967, la 44971 attendait le départ à Preston. Cette locomotive fait partie d'une série de 2C étudiée par l'ingénieur William Stanier du London, Midland and Scottish Railway (LMS). Au total, 842 machines furent produites entre 1934 et 1951 pour le LMS, et numérotées dans la Class 5 du LMS. Baptisées "Black Five", elles étaient très réussies. La 44971 fut réformée en 1968. Photo Bill WRIGHT.

**FRANCE** Les dernières vapeurs à la SNCF ont tenu bon presque jusqu'au milieu des années '1970. En septembre 1967, la 050 TQ 16 manoeuvre un train à Calais. Cette machine fut radiée au dépôt des Joncherolles le 8 décembre 1971. Elle faisait partie d'une série de 35 locomotives construites par CAIL en 1948-1949, dérivant de la T16 prussienne. Photo Firmin DE RIDDER, collection Wim DE RIDDER.



# Hier



97

HAININ

Située sur la ligne 97 Mons - Saint-Ghislain - Quiévrain, la gare de Hainin fut ouverte au trafic le 7 août 1842, date de l'inauguration de la ligne. Cette photo exceptionnelle réalisée en 1943 montre l'arrivée d'un train de voyageurs circulant vers Quiévrain, tracté par la type 36 n° 3654. La machine est marquée MO pour Mons. Cette machine, construite par Hanrez (n° 734), fut mise en service le 28 décembre 1922 à la remise de Schaerbeek. Elle portait alors le numéro Etat Belge 4354. En octobre 1931, elle fut renumérotée 3654, puis, en janvier 1946, 36.054. Après la Seconde Guerre mondiale, elle fut affectée à Schaerbeek (7 octobre 1944) puis à Jemelle (6 février 1945) où elle fut mise hors écritures le 17 janvier 1950 par le PV n° 250. Collection Wim DE RIDDER.

Aujourd'hui, le bâtiment a disparu et la gare transformée en point d'arrêt. Lors des travaux d'électrification (28 mai 1995), la ligne a été modernisée et mise à simple voie entre Boussu et Quiévrain. Le 1er octobre 2016, arrivée de l'omnibus 4664 Quiévrain - Mons.

# Aujourd'hui



## France : Bt La Meuse

SA des Aciéries de Longwy, Mont-Saint-Martin

Avant la Première Guerre mondiale, la S.A. des Aciéries de Longwy (en 1953 : Lorraine-Escaut, absorbée par USINOR en 1967) avait commandé chez La Meuse deux petites locomotives-tenders à deux essieux à voie métrique, pour usage interne dans les usines. Leur livraison ne put intervenir qu'après la guerre, en 1919. Elles portaient les numéros de construction 2727 et 2728 de 1913, et avaient subi l'épreuve

de leur chaudière le 22 avril 1914.

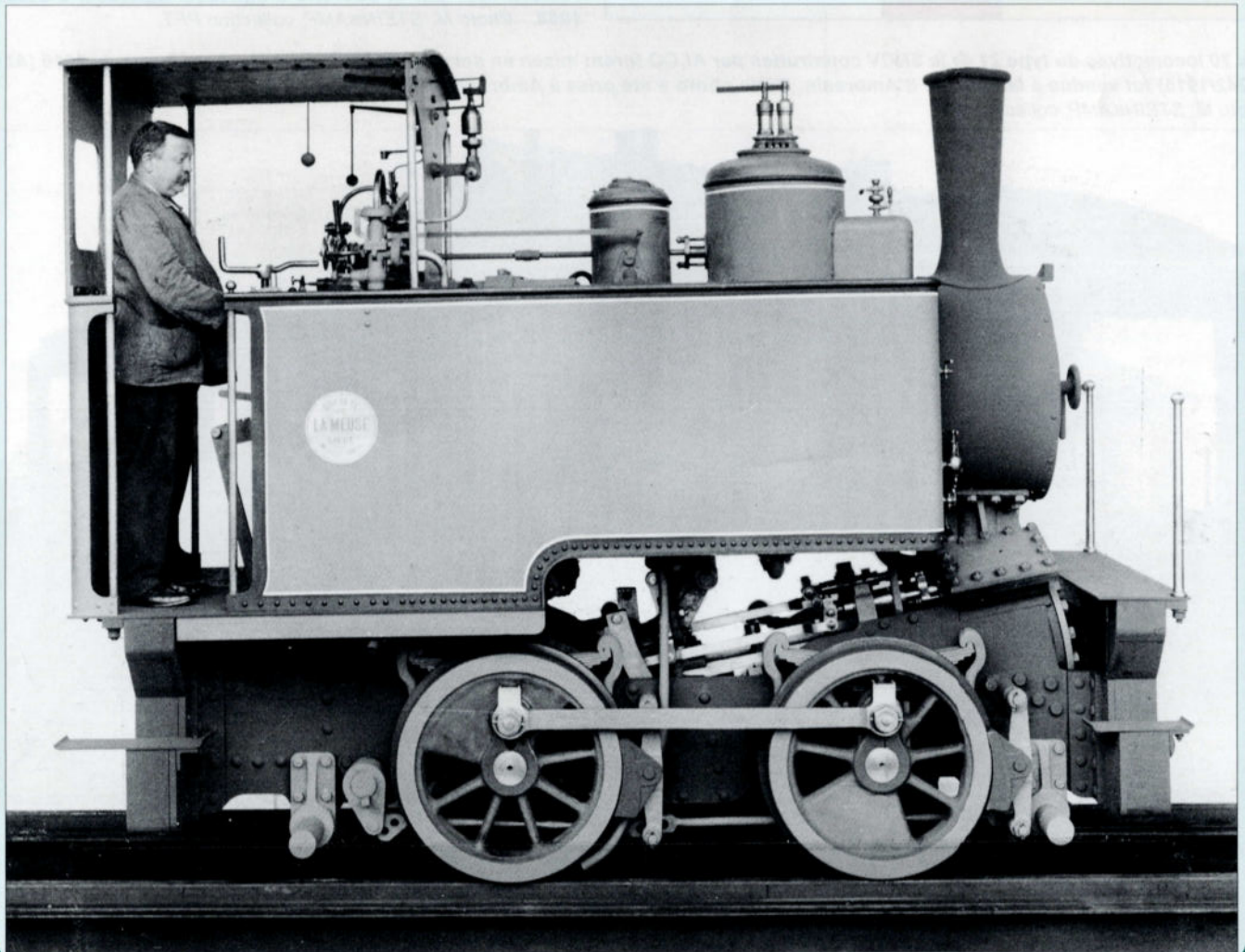
Elles furent expédiées de Seraing le 6 juin 1919 et reçurent les numéros 203 et 204.

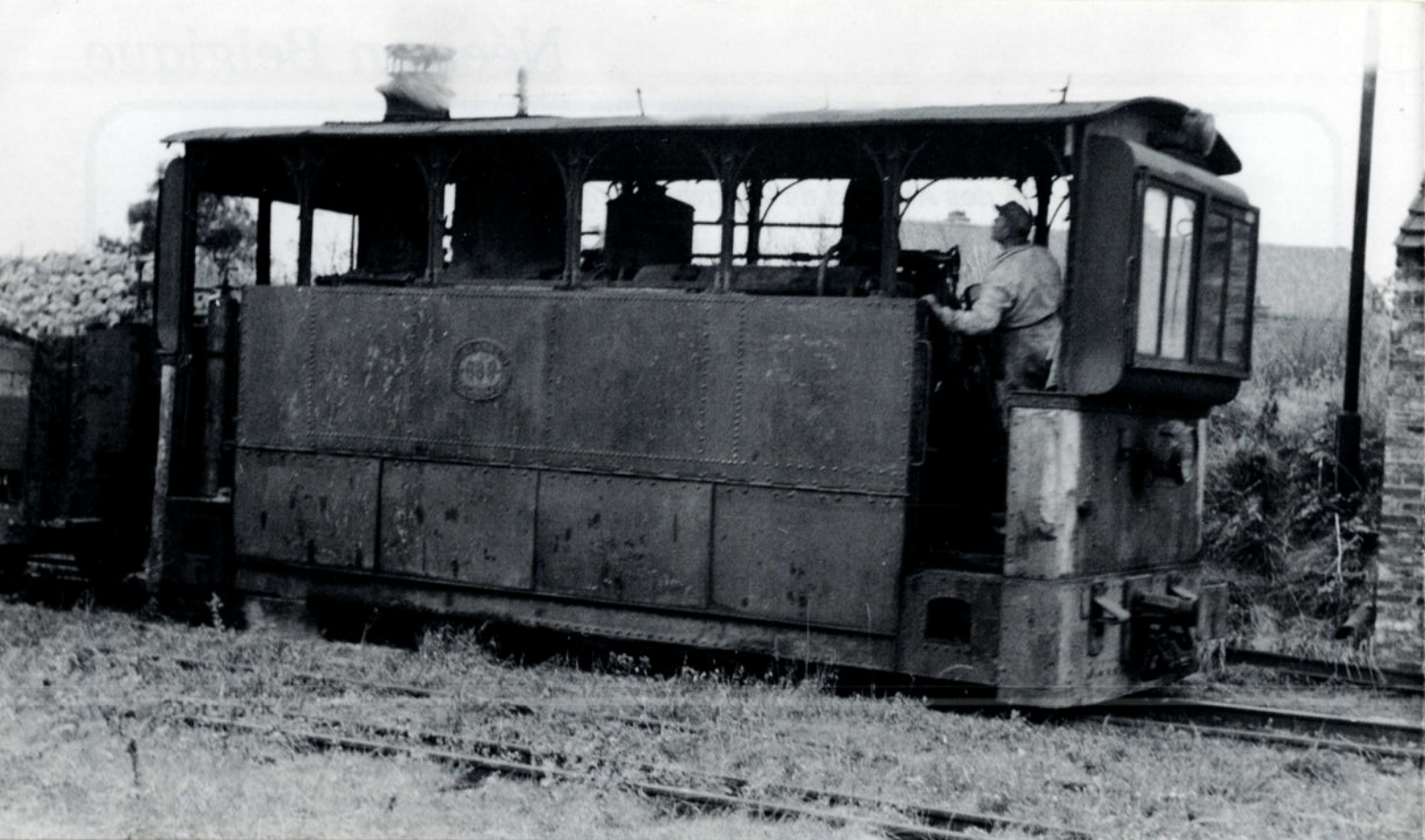
Une troisième machine identique fut commandée en 1929. Elle reçut le numéro de construction 3392 de 1930, subit l'épreuve de sa chaudière le 30 novembre 1929 et fut expédiée le 3 février 1930.

### Caractéristiques principales (entre parenthèses la machine 3392)

Effectif :	3	Surface de la grille :	0,50 m <sup>2</sup>
Constructeur :	La Meuse	Surface de chauffe du foyer :	2,33 (2,05) m <sup>2</sup>
Numéros de construction :	2727, 2728, 3392	Surface de chauffe tubes :	13,05 (12,71) m <sup>2</sup>
Année de construction :	1913, 1913 et 1930	Surface totale de chauffe :	15,38 (14,75) m <sup>2</sup>
Configuration des essieux :	Bt	Diamètre de la chaudière :	0,75 m
Ecartement :	1,00 m	Hauteur totale :	2,950 m
Masse à vide :	9,707 (9,850) t	Largeur totale :	1,400 m
Masse à totale :	12,00 t	Effort total :	2,600 (2,675) t
Diamètre des roues motrices :	0,80 m	Contenance des soutes à eau :	0,65 m <sup>3</sup>
Empattement entre essieu :	1,30 m	Contenance de la soute à charbon :	0,185 tonnes
Timbre :	12 kg/cm <sup>2</sup>	Nombre de cylindres :	2
Foyer :	en acier	Diamètre et course des cylindres :	280 x 350 mm

Photo d'usine de la machine 2727. Photo La Meuse, collection André DAGANT / PFT.





LA PAGE

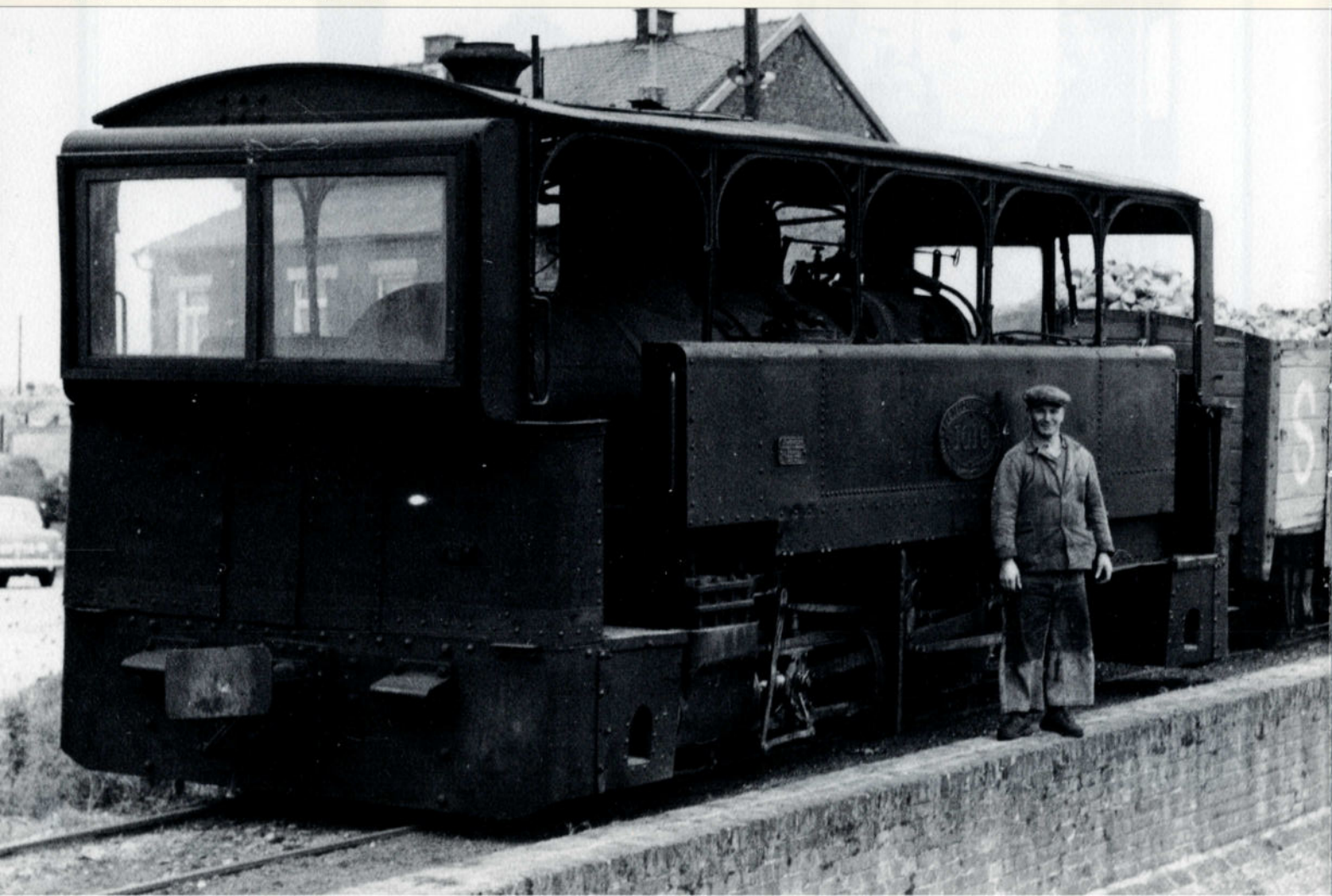
14

DES TRAMS

*La locomotive type 7 n° 689 construite par les FUF (n° 1279 / 1916) fut mise en service sur la ligne Braine-le-Comte - Nivelles le 24 avril 1916. Après sa réforme, elle fut acquise en novembre 1957 par la sucrerie d'Eghezée. Eghezée, 8 octobre 1958. Photo M. STEINKAMP, collection PFT.*

*Les 20 locomotives du type 21 de la SNCV construites par ALCO furent mises en service en 1917. Après sa réforme, la 1016 (ALCO 55242/1915) fut vendue à la sucrerie d'Ambresin. Cette photo a été prise à Ambresin le 18 octobre 1958.*

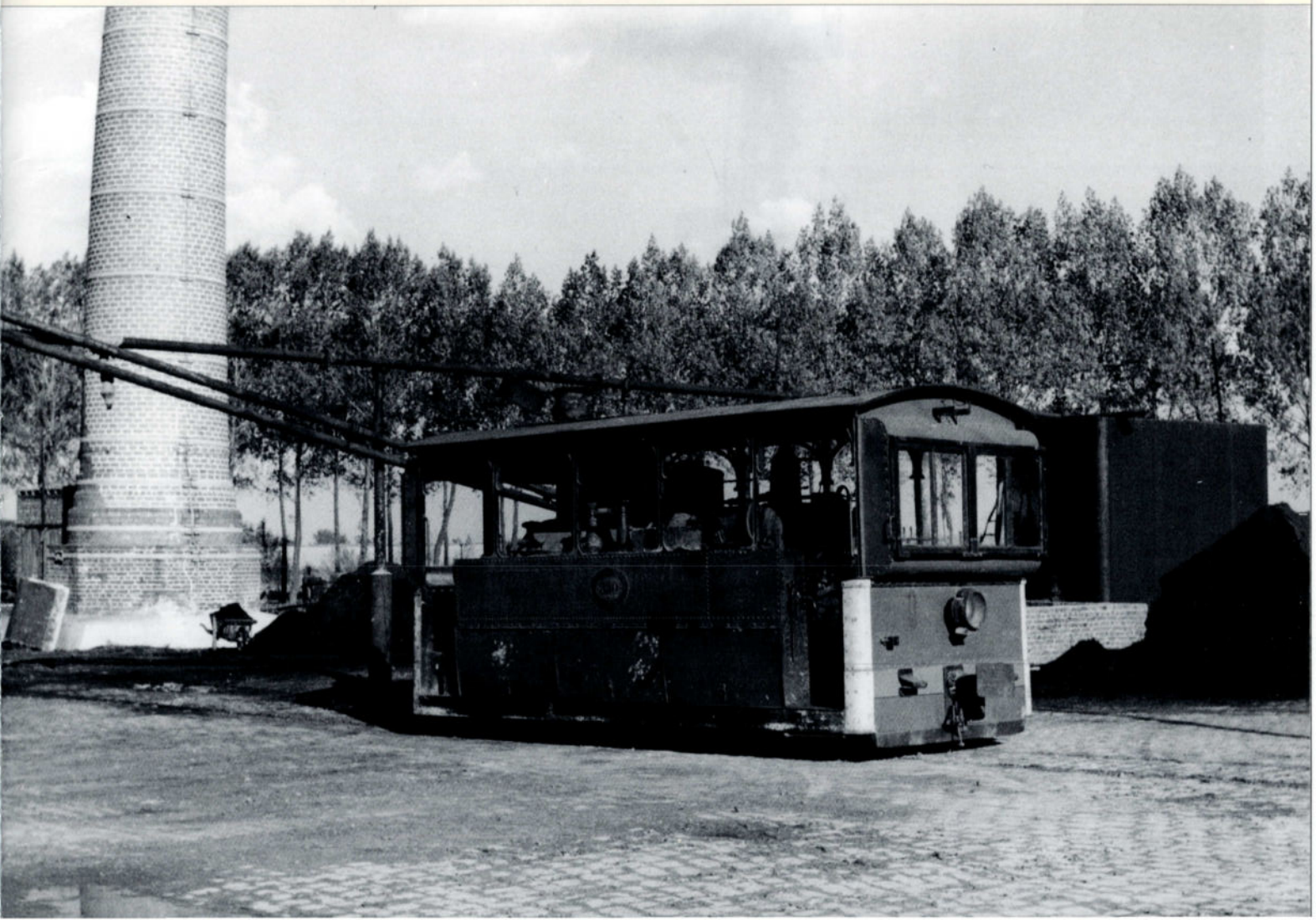
*Photo M. STEINKAMP, collection PFT.*





*La ligne vicinale à écartement normal reliant Poulseur à Trooz était exploitée à l'aide des locomotives du type 11 n° 800, 801, 802 et du type 12 n° 810, 812, 816 et 817, construites en 1887, 1903 et 1912-1913 par Saint-Léonard et la Franco-Belge. En septembre 1964, un train chargé de grosses pierres en route vers Poulseur, arrive au village de Chanxhe. Photo André WITMEUR, collection PFT.*

*La locomotive type 4 n° 330 (Cockerill 2384/1902) de la SNCV fut mise en service à Tournai le 4 juillet 1903. Après sa réforme, elle fut vendue à la sucrerie de Burdinne en novembre 1957. Cette photo a été prise dans la sucrerie d'Hannèche (Burdinne), le 6 octobre 1958. Photo Jacques BAZIN, collection Pierre BAZIN.*





## **il y a 70 ans...**

Le 12 juillet 1946, la type 30 n° 3026 (30.026 sur papier depuis le 1er janvier 1946) est garée hors service devant la rotonde en ruine de Kinkempois. Elle reprit du service peu après et fut radiée à Saint-Ghislain le 11 février 1950. Cette machine, construite par Armstrong (n° 355), fut prise dans les écritures à Schaerbeek le 19 octobre 1922. Elle portait alors le numéro 5165 et était classée dans le type 37. En octobre 1931, elle fut renumérotée 3165. En 1942, les locomotives non transformées furent renumérotées dans le type 30, la 3165 devenant la 3026. Photo J. QUANJER, collection André DAGANT / PFT.

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

Le 13 novembre 1956, la 202.017 (future 204.007 le 7 mai 1957) effectue un parcours d'essai entre Bruxelles-Midi et Köln. Le train marque l'arrêt à Herbesthal. A gauche stationne la 29.237 du dépôt d'Herbesthal. Collection PFT.





## Il y a 60 ans ...

**PHOTO 136-68 NB** Le 3 septembre 1956, quelques jours avant la mise en service de la traction électrique entre Namur et Luxembourg, deux types 29 remorquent un train de marchandises vers Libramont, ici photographié entre Haversin et Hogne. Le train est mené par la 29.144 du dépôt de Jemelle. Photo Bruno DEDONCKER, collection PFT.

## Il y a 50 ans ...

**PHOTO 136-69** Si la traction à vapeur à la SNCB cessa au tout début de 1967, des locomotives à vapeur restèrent actives dans notre pays, soit venant d'Allemagne ou de France dans nos gares frontalières, soit dans des entreprises et ce jusqu'au début des années '1980 pour la dernière ! Cette photo a été prise en octobre 1966 dans les emprises du Charbonnage de Bois-du-Luc. Nous voyons la Ct n° 2 remorquant un train de mineurs. Cette machine fut livrée par les Forges, Usines et Fonderies de et à Haine-Saint-Pierre en 1909 (n° de construction 1045). Bois-du-Luc possédait cinq locomotives identiques (n° 1, 2, 4, 5 et 6), dont le poids s'élevait à 32 tonnes. Photo André WITMEUR, collection PFT.



