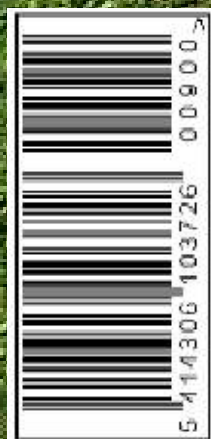


EN LIGNES



REVUE BIMESTRIELLE

N° 90 - AVRIL 2009 - 2 8,50

SUISSE : 13,70 CHF

**N° AGREATION : P501041 - BUREAU DE DEPÔT : 9000 GENT 1
EDITEUR RESPONSABLE : KOOB J-P, SQUARE VERGOTE 6, 1200 BRUXELLES**

Patrimoine Ferroviaire et Tourisme



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



Toerisme en Spoorpatrimonium

Editorial

L'année a plutôt démarré sur les chapeaux de roue avec, les 14 et 15 février, plusieurs parcours vapeur dans le cadre de la Saint-Valentin. Il faut dire que la date était particulièrement propice à la manifestation puisqu'elle se passait le jour même de la fête... Les trois trains mis en marche ont affiché "complet" au départ de Brugge, Gent et Bruxelles.

La collection de matériel s'est enrichie de deux belles pièces; le Ministère de la Défense Nationale nous a confié, pour une première période de 5 ans, la gestion de sa locomotive V36 sans utilisation à Brasschaat. Elle a gagné son nouveau lieu d'attache : Saint-Ghislain.

La 2201 est aussi venue grossir la collection. Elle se trouve actuellement à Stockem.

Vous aurez constaté également que les trois livres annoncés sont bien sortis de presse.

Enfin, nous préparons activement les diverses activités estivales prévues sur la ligne du Bocq ainsi que les journées du Patrimoine dont le thème, cette année, rencontre nos activités.

Vous le voyez, grâce à votre soutien, nous poursuivons sans relâche nos objectifs. N'hésitez pas à nous rendre visite lors des voyages spéciaux et manifestations, que ce soit sur la ligne du Bocq ou à Saint-Ghislain.

Bonne lecture.

UN SIECLE DE VAPEUR 3

432

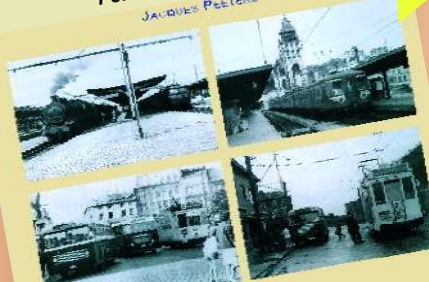


Format oblong 26 x 21 cm - 136 photos dont 8 en couleurs - couverture cartonnée rigide - reliure au fil de lin.
Texte bilingue français-néerlandais
Prix : 132 + frais d'envoi 750 g
Communication "Vapeur 3"

LES TRANSPORTS PUBLICS EN BELGIQUE

445

Les transports publics
en Belgique
1945-1960
Politique et réalité
JACQUES PEETERS



Format A4 - 287 pages - plus de 300 photos, documents et cartes.
Couverture cartonnée rigide - reliure au fil de lin.
Prix : 145 + frais d'envoi (kp5 - voir page 67)
Communication "Transports publics"

Petites annonces

Annnonce privée : gratuite pour les abonnés (max. 10 lignes sans photos ou dessins).

Pour les non abonnés : 1 3 pour 5 lignes.

Par ligne supplémentaire : 1 1.

Photos et dessins : 1 15 / pièce

Annnonce commerciale : 1 25 par surface de 6 x 9 cm. Photos et dessins : 1 25 / pièce.

A envoyer par courrier, FAX ou courriel.

A VENDRE : revues "Train Miniature Magazine" n° 0 au n°77; état impeccable.

Jean-Paul DESSAUVAGES 9, Rue René et Gérard Mullie B-7700 LUINGNE.

☎ +32.(0)56/84.27.33. Courriel :

jean-paul.dessaUVages@skynet.be

A VENDRE : maquettes à construire état neuf. Echelle 1/87e : loco Baureihe 03 Revell réf. 2166; loco Big Boy Revell réf. 2166; camion Scania Kibri réf. 10218; camion Daf Kibri réf. 10458; camion + remorque Kibri réf. 10120 Echelle 1/72e : High Speed Tractor M5; Raf Emergency Set Amifix. Faire offre : Gérard Warnotte. ☎ +32.(0)2/376.25.07; courriel : gerard.warnotte@chello.be

PFT-agenda

- **Samedi 9 mai** : bourse d'échange au Musée du Rail de Saint-Ghislain

- **Samedi 16 mai** : voyage PFT.

- **Samedi 27 juin** : voyage PFT.

- **Samedi 12 et dimanche 13 septembre** : journées du Patrimoine en Wallonie; ouverture de l'Espace Train - Musée du Rail de Saint-Ghislain.

- **2 avril, 19 mai, 1er juin et tous les dimanches et jours fériés du 5 juillet au 25 octobre** : circulations sur la ligne 128 Ciney - Purnode.

P.T.V.F.

La nouvelle saison du *Petit Train à Vapeur de Forest* débutera les 18 et 19 avril 2009. A cette occasion, une grande fête de la vapeur aura lieu.

Renseignements : PTVF, Chaussée de Neerstalle 323B, B-1190 Bruxelles

☎ +32(0)2 376 69 96

Rectification

- **EN LIGNES 88 page 40** : la photo du haut n'a pas été prise le long du lac de Thun, mais bien du lac de Zug.

- **EN LIGNES 89 page 60** : photo du haut, il faut lire il y a **50** ans. La photo a été prise le 12 novembre 1955. En outre, la classification des voitures indiquées est celle des années 50; à l'origine, elles n'avaient pas de première classe (CD + BC).

- **EN LIGNES 89 page 64** : les deux premières locomotives, 001 et 002, n'ont pas été construites par *Cockerill* mais par la *Sachsische Maschinenfabrik* en 1881/1882. Elles existent toujours, à Estremoz et à Nine.

AS.MO.CO

L'AS.MO.CO organise le 26 avril 2009 de 9h à 13h en la salle St. raphaël à Aywaille sa 56e Bourse Internationale : trains miniatures, voitures, jouets anciens. **INFOS** ☎ et FAX : +32-(0)4 368.50.16 en soirée.

EN LIGNES

Revue bimestrielle éditée par l'ASBL

PFT

PATRIMOINE FERROVIAIRE ET TOURISME



Rédacteur en chef : Jean-Luc VANDERHAEGEN.

Comité de rédaction

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

Remerciements (par ordre alphabétique)

Patrice AIROLDI, Michel AMOND, Christian AUQUIERE, Armand BEERLANDT, William BOECKX, Marco CACOZZA, Henri CHAUVEHEID, Michel CLAUS, COCKERILL, Simon DERIDDER, Wim DE RIDDER, Michel DE ESCH, Philippe et Nicolas GOUSSET, Dave HABRAKEN, Peter EMBRECHTS, Tim HAESVOETS, Michel HANSENS, Marc HUYBENS, Laurent JOSEPH, Gilbert LAURENT, Raphaëlle GILLES, Tom LAUWEREINS, Georgy LEJEUNE, Tommy MAEREMANS, Serge MATHEY, Tomas MEYER-EPPLER, Georges NEVE, Charles OCSINBERG, Geert PACKET, Eric et Hans PAULUS, Philippe PIRNAY, Ivo RAAB, Yves REYNAERTS, Christian RUQUOY, SKODA, Michel SIMAR, la SNCB, STADLER, Yves STEENEBRUGGEN, Guy STIEVENART, Marc STRIFFELER, Patrick TASSIGNON, Katlein TORFS, Christian VANHECK, Tim VAN ROOY, Marijn VOCKE, Bernard WILLEN.

EN LIGNES

Les articles publiés n'engagent que la seule responsabilité de leurs auteurs. Aucun article ne peut être reproduit sans accord écrit du PFT.

Adresse

PFT-asbl - Boîte Postale 40 - B-7000 MONS 1 - Belgique
☎ GSM : +32.(0)473.39.35.54 FAX : +32.(0)65.66.45.41
✉ pftsp@gmail.com Internet : www.pftsp.be

Numéro de TVA : BE 435.339.562

Abonnement 2009

Pour recevoir "EN LIGNES" 6 fois par an, il suffit de verser une cotisation annuelle de 1 36 (étranger : 1 42) selon les modalités de paiement reprises ci-dessous, en mentionnant "ABO 2009". L'abonnement débute avec le premier numéro de l'année, quelle que soit la date de l'abonnement.

Modalités de paiement

- si vous habitez la Belgique, il suffit de verser la somme sur le compte bancaire 001-1201789-35 du PFT Bruxelles.
- si vous habitez l'étranger, vous pouvez effectuer un virement bancaire international (Bic-code : GEBABEBB; IBAN-code BE57 0011 2017 8935) ou utiliser un mandat postal international;
 - si vous habitez en France, vous pouvez virer la somme sur le compte postal 1374917V026 du PFT (Lille);
 - si vous utilisez un bulletin de virement européen, indiquez vos nom et adresse dans la rubrique "communication" en plus de l'article commandé;
- dans tous les cas, vous pouvez payer par carte Visa ou Eurocard, en indiquant les nom et adresse de l'émetteur, le numéro et la validité de la carte et la somme en euros.

N'oubliez pas de mentionner les articles souhaités.

Changement d'adresse

Il suffit de nous envoyer vos nouvelles coordonnées.

Courrier

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

Restauration du matériel

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

Schaerbeek : Pierre Herbiet : ☎ +32.(0)473/39.35.54
St-Ghislain : Dieu Baudouin : ☎ +32.(0)475/95.68.93
Ligne 128 : Alain Defechereux : ☎ +32.(0)477/98.91.23

Imprimerie

Imprimé en Belgique par Geers Offset nv, Oostakker.

Dépôt légal : à la parution

COUVERTURE AVANT

PHOTO 90-01 Depuis le mois de janvier, la 2201 fait partie de la collection du PFT. Le 25 mars 1983 elle remorquait un direct Mons - Liège, ici à la sortie de Manage. Pierre HERBIET.



EN LIGNES 90 - AVRIL 2009

sommaire



9

La WR360C14K de l'armée au PFT



16

La fin des 55 en trafic commercial



40

Les GTW de Stadler



56

Les voitures ex. C3tr de la SNCB



2 PFT-Service - Editorial

4 News PFT

6 deux nouvelles locomotives

12 Actualité belge

12 statistiques

12 locomotives

16 la traction Diesel décapitée série 57 - G2000

20 automotrices - autorails

22 les postales quittent Oostende

24 TGV

26 voitures - wagons

27 divers

28 travaux du RER

30 divers

34 sociétés privées

38 radiations

40 Actualité étrangère

40 Les GTW de Stadler

48 Autriche

50 France

51 Suisse

52 Italie - Telex

53 Nées en Belgique

54 Images du Pérou

56 Les voitures ex. DR C3tr

62 Il y a...

64 Souvenirs d'enfance

66 PFT-Boutique

COUVERTURE ARRIERE

PHOTO 90-03

Un des derniers beaux trains remorqués par des 55, le Antwerpen-BASF - Ludwigshafen. 5528 + 5517. Testelt, 10 janvier 2009. Jean-Luc VANDERHAEGEN

PHOTO 90-02 La Défense nationale a cédé au PFT la gestion de la WR360C14K qui se trouvait depuis 1960 à la caserne de Brasschaat. Le transfert de la machine vers Saint-Ghislain fut réalisé le 6 février à l'aide de la 1603 et de la 202.002. PFT.



VOYAGES

samedi 14 et dimanche 15 février
"Valentrain 09"

Le succès rencontré en 2008 a motivé les organisateurs de reconduire en 2009 les "Valentains" destinés essentiellement aux couples qui veulent fêter le célèbre saint d'une manière plutôt originale.

Trois parcours au total ont été mis en marche : au départ de Gent et Brugge le samedi, de Bruxelles-Nord le dimanche. Dans les deux voitures K du PFT, les convives se voyaient servir un repas trois plats avec apéritif et café, le service étant assuré très professionnellement par les bénévoles du PFT.

Les trois trains ont affiché complet; ce ne sont pas moins de 210 menus, préparés et acheminés en conteneurs par un traiteur bruxellois, qui ont été servis !

On a même pu assister, en direct, à une demande en mariage !

Seul bémol : 150 kilomètres tender avant alors que le thermomètre affichait -3° au petit matin...

Dans un autre registre, trois jours ont été nécessaires pour rapatrier à Saint-Ghislain le V36 de l'Armée belge qui se trouvait à Brasschaat et transférer du matériel vers Ciney. Ces transferts ont eu lieu les 6, 7 et 8 février.

Le premier voyage PFT de 2009 fut organisé les 14 et 15 février, à l'occasion de la Saint-Valentin. Trois trains furent proposés : le samedi 14, un aller-retour Gent - Renaix et un aller-retour Gent - Brugge; le dimanche 15, un circuit au départ de Bruxelles-Nord vers Mechelen, Lier, et Aarschot. La rame était composée de quatre voitures du PFT : deux voitures K dans lesquelles étaient servis les repas, la voiture-buffet et la voiture d'accompagnement technique de la P8. La traction était assurée par la 202.020 et la P8, cette dernière assurant son premier parcours à 80 km/h depuis son agrément par Belgorail. Passage à pleine vitesse à Eine sur la ligne 86 entre De Pinte et Oudenaarde. Peter EMBRECHTS.



Ambiance romantique et magique dans nos Valentains : une expérience inoubliable, surtout pour les jeunes ! PFT / Katlein TORFS.

MATERIEL

Voici un aperçu des travaux en cours sur le matériel, qui se sont poursuivis pendant tout l'hiver malgré le grand froid qui a sévi sans relâche :

5149

Après son retour de Salzennes où son moteur Diesel a été expertisé, la machine pourrait reprendre rapidement du service dans son état actuel en livrée jaune. Elle est opérationnelle, mais il reste à régler une anomalie à l'une des 8 culasses et à remplacer préventivement un des deux ventilateurs de moteurs de traction qui donne des signes de fatigue.

5183

Fin février, elle attendait toujours sa peinture définitive. A deux reprises, nos peintres ont tenté d'appliquer la couche verte mais, à chaque fois, la peinture a très mal réagi, ce qui a nécessité un reponçage complet. Il faut dire que la température sous abri avoisinait les zéro degré, ce qui ne facilite ni la mise en oeuvre ni le séchage de la laque.

Des défauts d'isolement au circuit haute tension ont été résolus par un nettoyage minutieux de l'armoire électrique. Les tests 1000 V ont été concluants.

La mise au point de l'asservissement électrique et pneumatique est en cours de réalisation.



1603 CFL

La rénovation du poste de conduite 1 est presque terminée. Les travaux de peinture sont achevés; il reste à poser un nouveau revêtement de sol. Des problèmes de masse à la haute tension (fuites électriques entre les conducteurs et la carcasse de la machine) sont apparus lors du voyage de Noël. Un nettoyage approfondi de la GP et de ses porte-balais a été réalisé, améliorant légèrement les mesures. Malheureusement, après découplage des moteurs de traction, un défaut d'isolement s'est révélé à l'un d'eux. Un levage de la loco sera nécessaire.

Voiture-buffet 9001

Les essieux étant arrivés à leur limite de révision (tous les 15 ans), le PFT a acheté et fait réviser quatre nouveaux essieux. La voiture a subi un levage en février pour procéder à l'échange des essieux.

Voiture K1-21125

La rénovation en profondeur du véhicule et sa transformation en voiture catering avance à grands pas. Tous les châssis ont été remontés; les bénévoles s'affairent à achever le nouvel équipement intérieur. Restent la révision des bogies et la finition extérieure. Le dossier d'agrément a été introduit auprès de Belgorail pour permettre sa circulation sur le réseau.

4602

Les travaux de réfection de la caisse se sont poursuivis tout l'hiver. Toutes les fenêtres ont été retirées pour permettre le



Pendant les trajets, c'était l'effervescence dans la cuisine de la voiture-buffet. Bravo à toute l'équipe menée par Kristof et Geert. PFT / Kallein TORFS.

traitement des contours fortement corrodés. Par fenêtre, il a fallu découper les quatre coins, en façonner de nouveaux en atelier puis les ressouder. Les châssis de fenêtres sont en cours de remontage.

P8

D'abord, l'ensemble de l'attelage du tender a dû être réparé suite à la cassure du ressort d'amortissement. La locomotive a ensuite subi le nettoyage annuel de sa chaudière, suivi de la visite technique effectuée par un agent de l'organisme de contrôle AiB-Vinçotte. La loco est maintenant certifiée par Belgorail pour rouler à 80 km/h au lieu de 40 auparavant.

Voitures M1

La voiture 43.045, déjà repeinte extérieurement, sera terminée pour le début de la saison, pendant laquelle elle sera utilisée sur la ligne 128. La deuxième est à Saint-Ghislain en cours de restauration. Il ne restera plus qu'à traiter la voiture-pilote...

Chemin de Fer du Bocq

Le programme estival est connu; il vous est présenté dans les pages centrales. L'envie vous démange ? Venez-nous rendre visite dès Pâques ou associez-vous aux nombreux bénévoles qui animent la ligne. Info : Alain Defechereux, +32.(0).477/98.91.23.

La P8 en tête du premier Valentrain, photographiée à Nukerke (Maarkedal) juste avant l'entrée dans le tunnel de Louise-Marie sur la ligne 86 Oudenaarde - Renaix. Peter EMBRECHTS.



Deux nouvelles locomotives dans la collection du PFT



La 2201 en tête de l'International 282 Amsterdam CS - Paris-Nord, à Kijkuit le 22 février 1982. Pierre HERBIET.

Notre collection s'est enrichie de deux nouvelles locomotives : la machine électrique 2201 et la locomotive Diesel du type V36 de la Défense Nationale.

Voici un bref aperçu de la carrière de ces deux engins.

122.001 - 2201

La 2201 a été acquise par le PFT en janvier 2009. Elle se trouve actuellement garée à l'atelier de Stockem, en attente d'acheminement vers notre abri-musée de Saint-Ghislain.

La 2201 est ainsi notre deuxième locomotive électrique préservée, après la 1805.

Les résultats très satisfaisants obtenus par l'électrification de la ligne Bruxelles - Antwerpen en 1935, suivie de la ligne Bruxelles - Charleroi mise sous tension le 14 novembre 1949, ont convaincu la SNCB d'entamer l'électrification des grands axes du réseau, avec en priorité les lignes suivantes :

- 50A Bruxelles-Midi - Gent-St.-P. (27 février 1954), prolongée jusqu'au lit-

toral (Oostende le 26 juin 1954, Blankenberge le 17 juillet 1954, Knokke via Zeebrugge le 23 mai 1955);

- 36 Bruxelles-Nord - Liège-Guillemins (inaugurée le 17 octobre 1954 jusqu'à Leuven et le 2 octobre 1955 jusqu'à Liège);

- 53 Mechelen - Leuven (1er janvier 1956);

- 161-162 Bruxelles-Nord - Luxembourg (Ottignies le 14 janvier 1956, Namur le 29 janvier 1956 et Luxembourg le 29 septembre 1956).

Pour l'exécution de ce programme, la SNCB passa au début de 1952 une importante commande de matériel électrique à l'Association des Constructeurs Electriciens, qui regroupait les ACEC (Ateliers de Constructions Electriques de Charleroi) et SEM (Société d'Electricité et de Mécanique) :

- 50 locomotives du type 122;

- 79 automotrices doubles du type 1954 (228.050 à 128) pour les services omnibus;

- 38 automotrices doubles du type 1955 (228.502 à 539) pour les trains directs;

PHOTO BD-168

La 122.001 photographiée à Bruxelles-Midi lors de ses premiers tours de roue, le 22 janvier 1954.

Bruno DEDONCKER, collection PFT ©.





PHOTO 90-06 NB La 2201 en tête d'un omnibus Bruxelles - Aalst, à Sint-Martens-Bodegem, le 12 avril 1979, quelques jours avant son entrée à l'Atelier Central de Mechelen pour révision générale durant laquelle elle recevra la livrée jaune.

- 22 automotrices doubles du type 1956 avec caisse en inox (les *Budd* 228.129 à 150);
- 83 locomotives du type 123.

Les locomotives du type 122, future série 22, furent commandées suite à l'expérience concluante des trois prototypes 120.001 à 003 (puis 2001 à 2003; ensuite 2801 à 2803). Elles étaient étudiées pour remorquer aussi bien des trains de voyageurs que de marchandises. Elles furent assemblées par les *Ateliers Métallurgiques de Nivelles*. La livraison débuta par la

122.001, mise en service à l'atelier électrique de Schaerbeek le 29 décembre 1953. Dans ses premières années, elle déménagea plusieurs fois d'atelier d'entretien :

- Bruxelles-Midi le 17 février 1954;
- Oostende le 29 juin 1954;
- Kinkempois le 16 janvier 1956;
- Oostende le 1er juillet 1957.

Après une dizaine d'années, elle retournera à Kinkempois le 28 avril 1967.

Le 1er janvier 1971, elle fut officiellement renumérotée 2201.

Le 30 novembre 1971, la 2201 est

transférée à Bruxelles-Midi où elle passera la plus grande partie de sa carrière. Ce n'est en effet que le 2 mai 1985 qu'elle rejoindra l'atelier de Saint-Ghislain puis, après sa fermeture, l'atelier de Monceau le 31 octobre 1995. Ce dernier établissement transféra l'entretien des 22 au nouvel atelier de Charleroi-Sud le 5 mars 2000.

La 2201 a finalement été mise hors exploitation exactement un demi-siècle après sa naissance : le 14 décembre 2003.

Durant sa carrière, elle porta les quatre grandes décorations de la traction électrique :

- livrée verte bicolore;
- livrée verte unicolore (28-04-1967);
- livrée jaune (03-12-1979); elle reçut à cette occasion les doubles phares blanc-rouge;
- livrée bleue (16-11-1988); il s'agit de la robe qu'elle conserva le plus longtemps.

La 2201 fait maintenant partie de la collection du PFT. Dans un premier temps, elle restera dans son état actuel, en attendant une restauration complète dans quelques années.

PHOTO 90-07 Gros plan de la 2201 réalisé à Machelen le 3 octobre 1978. Jean-Luc VANDERHAEGEN.



NEWS



CARTE D'IDENTITE

Nom : 122.001 puis 2201
Date de naissance : 29-12-1953
Lieu de naissance : Nivelles
Parents : ACEC-SEM-AMN
Domiciles: 29-12-1953 Schaerbeek
17-02-1954 Bruxelles-Midi
29-06-1954 Oostende
28-04-1967 Kinkempois
30-11-1971 Bruxelles-Midi
02-05-1985 Saint-Ghislain
30-10-1995 Monceau
05-03-2000 Charleroi-Sud
Mise à la retraite : 14-12-2003
Résurrection : janvier 2009
Parent adoptif : PFT



PHOTO 90-09 → Le train 41776 Vilvoorde - Achères, réduit à sa plus simple expression, en route vers Quévy, photographié entre Cuesmes et Frameries, le 22 mars 1995. Serge MARTIN.

PHOTO 90-10 ↓ Dans la tranchée de Neufvilles, passage du 38847 Saint-Ghislain - Clabecq, le 28 avril 1993.



PHOTO 90-08 ↑ La 2201 en tête d'un train P à destination de Châtelet. Schaerbeek, 26 mai 2000. Pierre HERBIET.





V36 de la Défense Nationale

Dans le courant du mois de novembre 2008, le PFT a reçu en gestion la locomotive Diesel du type V36 appartenant au Ministère de la Défense nationale, qui était utilisée à la caserne de Brasschaat.

Après la Seconde guerre, cet engin se retrouva dans le butin de guerre anglais. Elle avait été construite en 1940 par *Orenstein & Koppel* à Babelsberg (Berlin), avec le numéro de construction O&K 21141.

Elle faisait partie d'une série de 311 locomotives du type WR 360 C12, 14, 14K, 15 ou 17 construites pour le compte de la *Deutsche Wehrmacht* (armée allemande). La signification du type est la suivante :

- **WR** : WehrmachtsRegelspurige Lokomotiven (locomotive Diesel à voie normale pour l'armée);
- **360** : la puissance en CV;
- **C** : à trois essieux.
- **12, 14, 15, 17** : la masse par essieu;
- **K** : pour les 10 unités équipées d'un système de refroidissement des gaz d'échappement, afin de réduire les risques d'incendie et d'explosion dans les zones à risque (dépôts de munitions et de carburant). La ma-

chine de la Défense Nationale était une des dix WR360C14K.

A la fin de la guerre, elles se retrouvèrent éparpillées dans toute l'Europe. La plupart formèrent la série V36 (puis 236) de la DB, et V36 puis 103 de la DR. D'autres se retrouvèrent en Autriche, Roumanie, Tchécoslovaquie, Danemark, France, Italie, Suède, Yougoslavie, USA.

En Belgique, trois locomotives de ce type furent également abandonnées lors de la retraite de l'armée allemande. L'une d'entr'elles fut reprise par la SNCB et numérotée 231.01, puis 231.001 (constructeur : O&K 21118).

Les deux autres furent acquises par la "Société Anonyme des Carrières et Ciments Bataille" (ensuite "Compagnie des Ciments Belges - CCB). Elles portaient les numéros CCB 215 et 216 . Depuis 1993, ces deux locomotives font également partie de la collection du PFT.

La machine de la Défense Nationale ne fut donc pas retrouvée en Belgique, mais bien en Allemagne.

CARTE D'IDENTITE

Nom : 42.550
 Date de naissance : 1940
 Lieu de naissance : Babelsberg
 Parent : O&K
 Domiciles: 1940 : Wirtschaftliche
 Forschungsgesellschaft
 mbH, Berlin "14"
 1946 : récupérée par l'
 armée anglaise
 19-- vendue à l'armée
 belge et stationnée
 à Soest en Allemagne
 1960 : mutée Brasschaat
 2003 : mise hors service
 2009 : PFT Saint-Ghislain



La WR 360 C photographiée le 24 novembre 1961 à Hoogboom, sur le raccordement de Brasschaat. Elle a gardé pratiquement intact son aspect allemand d'origine. A côté du phare gauche, elle porte un rectangle noir dans lequel sont inscrits en blanc les chiffres 387, qui correspondent au numéro de code de l'unité propriétaire, à savoir le 27e Bataillon du Génie. A côté du phare droit se trouve l'insigne des Forces de Défense de l'Intérieur : une tête de lion jaune dans un cercle rouge bordé de blanc. Photo Georges NEVE.



NEWS



Les Forces Belges l'achetèrent après la guerre pour assurer la desserte d'un dépôt militaire à Soest. Le 11 mai 1960, elle fut transférée en Belgique au camp militaire de Brasschaat, où elle remplaça deux locomotives à vapeur du type T9¹. Cette caserne, située au nord d'Antwerpen, était raccordée à la ligne 12 Antwerpen - Essen en gare de Kapellen. L'armée belge lui attribua l'immatriculation 42.550.

Pour plus de détails concernant cette série de locomotives, nous vous renvoyons au *EN LIGNES hors-série n° 3*, qui est toujours disponible dans notre librairie (voir page 66).

En 2008, la Défense Nationale n'ayant plus besoin de cette locomotive (elle fut garée à partir du 3 mars 2003), chercha une association intéressée pour sa préservation. C'est le PFT qui obtint sa gestion.

PHOTO 90-11 → C'est la 1603 CFL qui tira la WR360C14K hors de sa remise. Brasschaat, 6 février 2009.
PFT / Philippe GOUSSET.

PHOTO 90-12 ↓
Les trois locomotives du train photographiées lors des manoeuvres de préparation du convoi. C'est certainement la première fois que deux locomotives originaires des CFL pénètrent dans une caserne militaire belge ! Brasschaat, 6 février 2009.
PFT / Marc HUYBENS.



La locomotive vue à Brasschaat le 11 septembre 1994, lors d'une journée "portes ouvertes". La partie avant du capot moteur à gauche porte trois inscriptions : en haut à gauche, l'insigne "Transport" représenté par une roue jaune sur fond rouge et cadre blanc; en haut à droite, l'insigne des Forces de l'Intérieur (lion jaune sur fond rouge et cadre blanc) et le numéro d'immatriculation comme véhicule moteur terrestre 42.550. Au milieu de la paroi latérale du capot, on voit un insigne représentant une roue ailée sur fond bleu et rouge avec cadre blanc. Il s'agit d'un insigne non réglementaire signifiant "Chemin de fer" (SW-CF = SpoorWegen - Chemin de Fer). Enfin, la cabine de conduite porte l'insigne de l'unité propriétaire : Groupe des Mouvements de l'Intérieur : soleil jaune sur fond d'argent surmontant une voie ferrée (noir et blanc), une voie navigable (bleu) et une route (rouge). Yves REYNAERTS.





Elle quitta le caserne de Brasschaat le vendredi 6 février 2009, encadrée par les 202.020 et 1603 PFT. Vu la vitesse limitée à 20 km/h, le convoi fut garé à Antwerpen-Schijnpoort. La suite du parcours jusqu'à Saint-Ghislain se déroula la nuit du samedi au dimanche suivant, toujours à 20 km/h.

Dans le futur, la locomotive conservera son aspect militaire et sera un jour rejointe par une de ses deux soeurs provenant de CCB.



PHOTO 90-13 ↑ *Les trois locomotives sur la ligne du raccordement reliant la caserne à la gare de Kapellen.*
PFT / Marc HUYBENS.

PHOTO 90-14 → *Les trois locomotives lors de la traversée de Kapellen.*
PFT / Tim HAESVOETS.

La WR360C14K sera une vedette de nos prochaines Portes Ouvertes à l'abri-musée de Saint-Ghislain le 9 mai 2009. Un rendez-vous à ne pas manquer !

PHOTO 90-15 ↓ *Une vue en plus gros plan. Par rapport à la photo de 1994 (page de gauche), elle a été modernisée par Locorem, reçu des nouveaux phares, une nouvelle bande jaune sur l'avant du capot et de la cabine, et a perdu une partie de ses inscriptions.* PFT / Dave HABRAKEN.



<p>RECTIFICATIONS</p> <p>EN LIGNES 89 : dans le tableau page 17, pour les 5703 à 5705 il y a : VSTF, il faut VSFT</p> <p>MISES HORS SERVICE</p> <p>2632 : date à préciser GCR</p> <p>PRISES EN LOCATION</p> <p>2830 : 01-09 FNND, ATC E186 222 Bombardier 34431</p> <p>2831 : 02-09 FNND, ATC E186 223 Bombardier 34440</p> <p>2832 : 02-09 FNND, ATC E186 224 Bombardier 34444</p> <p>2833 : 02-09 FNND, ATC E186 225 Bombardier 34446</p> <p>2834 : 03-09 FNND, ATC E186 226 Bombardier 34453</p> <p>2835 : 03-09 FNND, ATC E186 227 Bombardier 34455</p>	<p>SORTIES DE RÉVISION</p> <p>304 : 01-12-08 RI</p> <p>368 : 15-12-08 RI</p> <p>379 : 17-12-08 RI</p> <p>385 : 09-12-08 RI</p> <p>477 : 12-12-08 RI</p> <p>478 : 09-01-09 RI</p> <p>540 : 18-12-08 RI</p> <p>618 : 18-12-08 RI</p> <p>829 : 19-12-08 GR</p> <p>960 : 19-12-08 CR</p> <p>1186 : 16-01-09 RI</p> <p>2009 : 11-02-09 GR</p> <p>2107 : 28-01-09 GR</p> <p>2346 : 08-01-09 LT</p> <p>2379 : 13-02-09 LT</p> <p>4101 : 06-02-09 RI</p> <p>4164 : 23-01-09 RI</p>	<p>RENUMÉROTATIONS</p> <p>665 : → 960 : 19-12-08</p> <p>MUTATIONS</p> <p>355 à 367 : NK → FHS 13-12-08</p> <p>413 à 415 : FHS → FKR 13-12-08</p> <p>635 à 640 : FKR → NK 13-12-08</p> <p>MISES EN PARC</p> <p>2553 : 15-03-09 FNND</p> <p>2556 : 15-03-09 FNND</p> <p>2557 : 15-03-09 FNND</p> <p>VENTES</p> <p>5508 : R&T 12-08 (1)</p> <p>5537 : R&T 12-08 (1)</p> <p>5538 : R&T 12-08 (1)</p> <p>ABRÉVIATIONS</p> <p>ATC : Angel trans Cargo</p> <p>FAZ : Atelier Central Salzinnes</p>	<p>FHS : Hasselt</p> <p>FKR : Merelbeke</p> <p>FM : Atelier Central Mechelen</p> <p>FSD : Oostende</p> <p>FSR : Schaerbeek</p> <p>GCR : Charleroi-Sud</p> <p>GF : attelage automatique GF</p> <p>GR : grande révision</p> <p>I / INF : INFRABEL</p> <p>LC : révision confort</p> <p>LT : révision technique¹</p> <p>M CR : modernisation City Rail</p> <p>MKM : Stockem</p> <p>MUX : multiplexage</p> <p>NK : Kinkempois</p> <p>RI : révision intermédiaire</p> <p>RF : Rail Feeding</p> <p>VSFT : Vossloh</p> <p>(1) Rails & Traction, pour le Congo-Brazzaville</p>
--	---	---	--

Locomotives

série 11 - service Benelux

● Les TRAXX de HSA n'assurent toujours que deux allers-retours Amsterdam CS - Bruxelles-Midi : IC B 9220/9221 et

9252/9253. Tous les trains sont encadrés par deux locomotives. Seules les 186 118, 119, 120 et 121 sont utilisées.

séries 15 et 16

● L'arrêt définitif des 15 et des 16 est toujours planifié pour le prochain mois

de décembre.

● La situation des trois 15 restantes (1501, 1503 et 1504), n'est pas brillante. Ainsi, durant le mois de janvier, c'est le plus souvent une 55 bleue qui a dû assurer l'unique journée de leur roulement (voir *EN LIGNES 87* page.

PHOTO 90-16 La 1802 a procédé aux traditionnels tests de compatibilité électromagnétique sous 3.000 V entre Ath et Silly les 7, 8 et 9 mars 2009. Au moment où ce numéro sera sous presse, elle sera testée sous 25 kV entre Bertrix et Florenville. Serge MARTIN, 8 mars 2009.





Le froid polaire ayant sévi durant toute la première moitié du mois de janvier -20°C, tout le matériel a souffert de cette météo exceptionnelle. A ce sujet, signalons que jusqu'à de 42 locomotives (sur 60 !) de la série 13 étaient simultanément avariées. Un record ! Le 6 janvier 2009, la 2503 remorque exceptionnellement une rame de voitures à deux niveaux du type M6, ici en passage à Epegem sur la ligne 27, en direction de Bruxelles. Armand BEERLANDT.

séries 22 et 25 : c'est fini !

● Les 10 locomotives subsistantes des séries 22 (dépôt Charleroi-Sud) et 25 (dépôt d'Antwerpen-Noord) devraient être garées au moment où paraîtra ce numéro.

Quant aux trois 22 de Kinkempois utilisées pour pousser les trains sur les plans inclinés de Liège - les 2226, 2229 et 2248 -, elles ont subi le même sort. La 2248 a été garée dès le mois de janvier, tandis que les 2226 et 2229 ont été arrêtées le 2 février. C'est désormais les 2381 à 2383 qui les remplacent.

Encore deux séries qui disparaîtront du paysage ferroviaire belge. A noter que le PFT a acquis la 2201 (lire à ce sujet notre rubrique "Actualité PFT" pages 6 à 8).

série 25.5

● Le déclin des 25.5 se poursuit, puisque, depuis le 2 février 2009, leur roulement a été réduit à une seule journée durant laquelle les trains suivants sont assurés :

44600 ①-② FNND 07.50 - XNKFH 09.18
44800 ①-③ XNKFH 10.00 - FNZG 11.28
44805 ①-④ FNZG 15.23 - XNKFH 16.49
44603 ①-⑤ XNKFH 18.30 - FNND 19.35
48806 ⑥ XNKFH 18.28 - FIZ 20.08

Abréviations : FIZ : Muizen; FNND : Antwerpen-Noord, FNZG : Antwerpen-Schijnpoort, XNKFH : Kijfhoek.

Depuis le 15 mars, les 2553, 2556 et 2557 sont garées en parc. Pour le mois de juin, toute la série sera placée en parc.

série 26

● La SNCB aurait décidé de d'abord arrêter les locomotives de la série 26 avant le 23. Les raisons principales de ce choix sont les coûts élevés d'entretien des bogies et les problèmes de freinage affectant depuis toujours ces engins limitant aujourd'hui leur vitesse à vide à 80 km/h. Si cette décision se confirmait, les conducteurs ne s'en plaindront certainement pas, car la plupart n'aime pas rouler avec les 26.

● La 2632 a été mise hors exploitation à la suite d'une collision avec un camion sur un passage à niveaux près de Brugge.

série 28 TRAXX

● Vingt-cinq locomotives (2804 à 2828) étaient en service au 14 décembre 2008. Les 14 suivantes sont livrées à la SNCB à raison de deux locomotives par mois jusqu'à la fin de juillet 2009.



La première voiture-pilote "Benelux" (50 84 28 70 105-3) peinte aux couleurs de HSA sur l'IC B 9229 Bruxelles-Midi - Amsterdam CS, à Antwerpen-Berchem le 4 février 2009. Il s'agit d'une initiative isolée, d'un membre du personnel. Walter PINET.

A l'occasion de la mise en service de la traction électrique entre Montzen et Aachen West, la SNCB a organisé le 20 décembre 2008 un train spécial entre Bruxelles-Midi et Aachen Hbf. Il circula via Hasselt, Montzen et Aachen West (avec changement de front). Le train, composé de sept voitures I10 et d'une voiture-restaurant, était encadré par les 2802 et





PHOTO 90-90 La première locomotive de la série 18 est arrivée en Belgique le 28 février. Il s'agit de la 1802. C'est le Ruhrtalbahn qui a assuré son transfert jusqu'à Schaerbeek, à l'aide de la Class 66 MRCE 653.05. Une présentation à la direction a été organisée le 4 mars dans l'atelier des voitures de Schaerbeek. Le week-end des 7 et 8 mars, la 1802 a été testée sur le site du bois du Coucou à Silly (essais de compatibilité électromagnétique). Le week-end suivant, elle fut testée sous 25 kV aux Epioux (entre Bertrix et Florenville). Nicolas GOUSSET.

PHOTO 90-17 De décembre 2008 à mars 2009, la 1801 fut testée sous tous ses aspects sur le circuit d'essais de Velim en Tchéquie. Ce "locodrome", composé entr'autres d'un circuit de 14 km, permet d'effectuer des parcours à grande vitesse. La 1801 a "tourné" ainsi à 200 km/h ! Le 8 février, elle effectuait des essais ayant trait à divers équipements (freinage, désenrayeur, etc.). A gauche, la première rame V250 de HSA qui assurera dans le futur les trains Bruxelles -



séries 52-53-54 : c'est fini !

● Il a quand même été décidé de céder des 52 à TUC-Rail pour remplacer la plupart des 52, 53 et 54 qui arrivent toutes à bout de souffle. Ainsi, les 5503 et 5531 sont arrivées à Schaerbeek le 21 février pour entamer l'initiation des conducteurs. Au milieu du mois de janvier, les 5209, 5211, 5302, 5313, 5315, 5316 et 5318 ont été mises hors service, suivies des 5301 et 5403. Le reste de la série sera garé le 15 mars.

série 55

● Comme signalé dans notre précédent numéro, les 5508, 5537 et 5538 sont bien vendues à *Rails & Traction* pour le Congo Brazzaville. Au début du mois de février, la 5538 se trouvait en cours de repeinture à l'atelier de Kinkempois. La livrée comportera les couleurs du pays, et la machine sera renumérotée 1001.

série 73

● Fin de 2008, les conducteurs de Châtelet ont entamé un écolage sur les locomotives de la série 82. Le but est réformer dans les prochaines semaines les 8 dernières 73 de la 3ème tranche encore utilisées par *B-Cargo* à Châtelet, Mons et Ath.

série 82

● Comme déjà signalé dans notre précédent numéro, la 8202 a été vendue au ferrailleur *Kaiser* de Courcelles. Elle sera utilisée pour manoeuvrer les wagons dans l'installation de ce chantier situé à proximité immédiate de la gare de Courcelles sur la ligne 124. La machine sera d'abord transférée par camion de l'atelier de Schaerbeek vers la société *Dick* à Tubize où elle a subi une révision limitée et une remise en peinture.

PHOTO 90-20 Les 73 de la seconde tranche (7336 à 7375) vivent également leurs derniers instants chez *B-Cargo*. Les 15 machines encore à l'effectif de *B-Cargo* sont toutes garées en parc depuis le 14 février (7337, 7346, 7349, 7358, 7361 à 7366 et 7374 à Charleroi-Sud, 7336 et d'un probablement du tout parcours d'une 73 de la seconde tranche de *B-Cargo*. Pierre HERBIET.



PHOTO 90-18 Les 7383 et 7387 vendues à la société *Rail Feeding* (renumérotées 105 et 106) ont été transférées de l'atelier d'Antwerpen-Noord vers Roosendaal le 19 janvier 2009. Une vue du transfert prise au passage à Heide. Pierre HERBIET.



PHOTO 90-19 Bien qu'un roulement avait été édité pour les locomotives Diesel de la série 225 de *DB Schenker* au-delà du 14 décembre 2008, il n'aura jamais été mis en application. De ce fait, la dernière circulation d'une 225 en Belgique fut réalisée en tête du train 44565 Kinkempois - Gremberg, ici à Montzen, le 13 décembre. La 225 027 est décorée pour la circonstance. Michel HANSENS.



2 février 2009 :

LA TRACTION DIESEL DÉCAPITÉE !



PHOTO 90-21 Le 25 novembre 2008, les 5532 et 5540 remorquent un train entre Aachen West et Montzen. Les TRAXX prendront dans quelques jours la relève. Philippe GOUSSET.

Le 2 février 2009 fera date dans l'histoire de la traction Diesel en Belgique. C'est en effet ce jour-là que les dernières 55 ont officiellement été retirées du trafic commercial, sonnante ainsi la fin de la traction Diesel de ligne sous une forme qui était apparue en 1955. Certes, il subsiste encore des locomotives de cette époque, mais elles ne sont plus utilisées en trafic commercial (55 TVM, 62/63 TBL2, 62/63 Infrabel, 52-53-54 TUC-Rail).

La date du 2 février 2009 constitue toutefois une surprise, puisque l'on attendait le retrait des dernières 55 pour le mois de juin ou de juillet, lorsque toutes les 28 de B-Cargo seraient en activité. C'est le bon déroulement de la mise en service des 28 et la libération de 77/78 qui a permis d'anticiper leur retrait du trafic commercial.

Le premier coup de semonce avait été assené le 14 décembre 2008, lors de la

mise en service de la traction électrique entre Montzen et Aachen. A ce moment, leur roulement fut réduit à seulement 10 journées (en réalité 5 vu que pratiquement tous les services étaient assurés en unité multiple (deux locomotives)). Ce jour là, les 5532 et 5517 remorqueraient le dernier train Diesel du dépôt de Montzen (ce dépôt B-Cargo a été transféré à Aachen West le 14 décembre 2008).

Le 14 décembre 2008, le parc comptait encore théoriquement 20 machines aptes au trafic commercial : les 5503, 5505, 5507, 5508, 5515, 5517, 5518,

5519, 5523, 5526, 5528, 5529, 5531, 5532, 5533, 5535, 5537, 5538, 5539 et 5540. Parmi celles-ci, plusieurs se trouvaient garées en panne ou vendues à *Rails & Traction* pour le Congo Brazzaville (les 5508, 5537 et 5538).

En vérité, les 55 conservent un roulement, mais réduit à sa plus simple expression : une seule journée, dont le seul but est de maintenir la connaissance des conducteurs et de les garder en bon état de marche, surtout les 55 bleues au cas où elles devraient remplacer la locomotive de la série 15 assurant les services sur la ligne 42 Liège

PHOTO 90-22 Le 14 décembre 2008, les 5532 et 5517 viennent d'arriver à Montzen avec le tout dernier train assuré par un conducteur du dépôt de Montzen. Il s'agit du train 40082 Novara - Genk. Depuis ce jour, le dépôt de Montzen a été supprimé tandis qu'un nouveau dépôt de conducteurs B-Cargo a été créé à Aachen West. Michel HANSSSENS.



- Gouvvy, comme ce fut le cas pratiquement tous les jours en janvier.

Ce roulement ne prévoit qu'un seul service, et ce uniquement le mercredi :

48567 Hermalle-sous-Huy 14.24
Aachen West 16.36
48566 Aachen West 17.12
Hermalle-sous-Huy 18.55

Dans la pratique toutefois, vu le nombre très important de 77/78 immobilisées pour panne, des 55 ont encore été engagées en ligne après le 2 février. La SNCB a même obtenu de la DB une dérogation permettant aux 55 de circuler en Allemagne (Aachen West) jusqu'au 31 mars.

Les 55 ne seront pas pour autant réformées : toutes jaunes reprendront de l'activité pour le compte de TUC-Rail (les 5503 et 5531 sont arrivées à Schaerbeek le 21 février), avec comme conséquence la fin des 52-53 et 54 prévue pour le 15 mars. Les 55 bleues, y compris la 5531 arrivée à Schaerbeek le 21 février, resteront temporairement à Kinkempois.

PHOTO 90-23 →
Après le transfert du dépôt de conducteurs de Montzen le 14 décembre 2008, les 55 sont garées à Aachen West. Une image faisant déjà partie du passé depuis le 2 février. Michel HANSENS.

PHOTO 90-24 ↓ Depuis le 2 février 2009, les 55 n'assurent théoriquement plus qu'un seul service, et ce uniquement le mercredi : le train 48567 Hermalle-sous-Huy - Aachen West et retour avec le 48566. Le 9 janvier 2009, la 5507 en tête du 48567 se trouve sur la bifurcation de Berneau à Visé-Haut et s'engagera bientôt sur la ligne 24



Le 29 janvier, la 5539 s'apprête à quitter Hermalle-sous-Huy avec le train de chaux 48567 à destination de Oberhausen. Tim HAESEVOETS.





PHOTO 90-25 Le 13 décembre 2008, les 5520 et 5507 remorquent le train ESSO 47068 Basel - Antwerpen-Petrol entre Aachen West et Montzen. Philippe GOUSSET.

PHOTO 90-26 Le 12 décembre 2008, les 5515 + 5519 en tête du même train 47068, montent la rampe d'Aachen en direction de la Belgique. Michel HANSSENS.





PHOTO 90-27 *Le samedi, deux 55 remorquaient souvent un train de produits chimiques BASF au départ d'Antwerpen, bien que ce parcours ne soit pas repris dans leur roulement. Il s'agissait du plus long trajet encore accompli par les 55 quelques jours avant leur retrait. Le 31 janvier 2009, passage à Testelt des 5539 et 5507 en direction de Hasselt. Serge MARTIN.*

PHOTO 90-28 *Un des derniers beaux spéciaux assurés en 55. Le 30 janvier, quelques jours avant leur retrait massif des roulements, les 5533 et 5519 assurèrent la traction d'un train de grumes à destination d'Harnoncourt, tracé entre Kinkempois et Stoc-kem par les lignes 43 et 162. Passage en gare de Habay. Christian AUCQUIERE.*





PHOTO 90-29 ↗ Le 10 janvier 2009, la G2000 ECR n° 2010 (5795) vient de quitter Antwerpen-Noord et passera dans quelques instants à Antwerpen-Noorderdokken en tête du 43100 à destination de Port-Bou. Wim DE RIDDER.



série 57

● Depuis le 2 février dernier, les 57 en pool avec les G2000 de ECR (voir *EL* 89 pages 16-17) sont entrées en pleine action. Leur roulement comporte 7 journées de travail.

Leur mise en service ne se déroule pas vraiment bien, puisque deux locomotives ont très rapidement été gravement avariées, notamment la 5702 dont le moteur Diesel a explosé. De nombreux problèmes de batteries sont également apparus. *B-Cargo* envisagerait même de rompre le contrat de leasing. Quant à ECR, la société attend la livraison des 60 locomotives Class 77 (Class 66 améliorée) pour abandonner les G2000.

D'autre part, la coopération entre *B-Cargo* et ECR n'est pas évidente vu les conditions de travail et d'exploitation fort différentes.

Les 10 locomotives - les 5701 à 5705 de *B-Cargo* et les 2006 à 2010 (numérotées sur papier 5791 à 5795) de ECR - tournent dans le graphique GP comportant 7 journées. La liste complète des trains remorqués est donnée sur la page de droite.

PHOTO 90-31 ← Le 14 février, passage à Beveren Leie du train 43100 Antwerpen-Angola - Port-Bou. La 5701 restera en tête de la rame jusqu'à Dijon-Perrigny. Christian AUCQUIERE.

PHOTO 90-30 ↓ Le 20 février 2009, la 5704 a transféré entre Monceau et Aulnoye un autorail "Caravelle" ex-SNCF destiné à la Roumanie. Laurent JOSEPH.



PHOTO 90-04 → Le 14 février 2009, passage à Beveren Leie du train 43112 Antwerpen-Angola - Barcelona tiré par la 2010 (5795) ECR. En véhicule se trouvent les 7843 et 7866 à destination de Kortrijk. La G2000 remorque ce train jusqu'à Lille-Délivrance. Serge MARTIN.



Roulement des locomotives de la série 57

42846 ①-⑥ LTD 08.17 - LKV 11.00/13.03
- Bully 15.20
42849 ①-⑤ Bully 19.20 - LKV 21.07/03.32
- LTD 06.10
43100 ⑥ ANG 12.22 - LKV 15.58 (1)
43100 ②④ ANG 19.45 - XFDPY 08.10 (1)
43100 ⑦ LKV 14.12 - XFDPY 08.00 (1)
43105 ①③⑥ XFDPY 18.10 - ANG 06.45 (2)
43105 ⑦ LKV 20.10 - ANG 22.33 (2)
43111 ①③④⑥ FMC 01.00 - ANG 03.50 (4)
43111 ⑦ XFLDV 19.42 - ANG 22.13 (4)
43112 ③④ ANG 20.18 - ④⑤ XFDPY 23.50 (3)
43112 ⑥ ANG 12.48 - XFLDV 15.49 (3)
43194 ③④⑥⑦ FEO 01.36 - XFSP 11.59
43197 ① XFSP 13.20 - FEO 00.00
43197 ④ XFSP 09.00 - FEO 16.10
43197 ⑦ XFSP 09.00 - FEO 16.10
43801 ⑤ XFCDV 07.00 - NZT 17.50 (6)
43806 ③ NZT 02.35 - XFCDV 12.50 (5)

Abréviations

ANG : Antwerpen-Angola
FEO : Ronet
FMC : Mouscron
LKV : Kortrijk-Vorming
LTD : Tessenderlo
NZT : Antwerpen-Noordzeeterminal
XFDPY : Dijon-Perrigny
XFCDV : Chalindrey
XFLDV : Lille-Délivrance
XFSP : Saint-Pierre-des-Corps (Tours)
(1) / (2) : pour / de Port-Bou
(3) / (4) : pour / de Barcelona-Morrot
(5) / (6) : pour / de Mâcon Port Fluvial



La 5705 assure le train 43196/43197 Madrid - Ronet entre Tours (Saint-Pierre-des-Corps) et Ronet. De Irun (E) à Tours, c'est une class 66 ECR qui a tracté le train. Relais de conducteur en gare de Tergnier devant le Poste 1. Laurent CHARLIER.

PHOTO 90-32 Le 16 janvier 2009, le train 42846 Tessenderlo - Bully traverse la gare de Tourcoing. Depuis le 2 février 2009, la G2000 remorque le train sur l'entièreté du trajet. Pierre HERBIET.



Automotrices - autorails

série 301-440 "Break"

● Actuellement, six automotrices *Break* se trouvent en cours de modernisation à l'Atelier Central de Mechelen : les 308, 313, 378, 380, 383 et 391. La sortie de la 308 est programmée pour le début du mois de mai; la 380 suivra deux semaines plus tard.

● Les automotrices *Break* sont, parmi le matériel, les plus victimes des tagueurs. Rares sont les rames circulant intactes, sans graffiti. Depuis un certains temps, la SNCB applique sur les parties endommagées de la caisse des Break du papier autocollant pelliculé. Les éléments ainsi traités sont facilement reconnaissables par la suppression des triangles rouges sur les portes et à l'extrémité des caisses (voir photo ci-dessous). Suivant les dégâts, c'est toute l'automotrice qui peut ainsi être traitée, ou une seule voiture ou même une partie d'une voiture.

→ Ce gros plan de la 348 permet de bien distinguer le pelliculage.

↓ Sur la 388, l'ensemble des voitures a été pelliculé, ce qui est facilement reconnaissable par la disparition des triangles rouges sur les portes. Le 13 décembre 2008, elle franchit le pont au-dessus de la Nèthe à Duffel en direction de Bruxelles. Il s'agit du dernier endroit en ligne où l'on trouve encore deux anciens poteaux supports de caténaires en treillis. Armand. BEERLANDT.



Depuis le 14 décembre 2008, Transregio (voir EN LIGNES 86 page 40) exploite les relations régionales Köln - Bonn Mainz (RB 262) et Koblenz - Mainz (RB 32) à l'aide d'automotrices Siemens Desiro ML identiques à celles commandées par la SNCB. Le 17 janvier 2009, le train 87523 arrive à Köln West. Tim VAN ROOY.





Le sort des trois anciennes automotrices postales qui se trouvaient à l'atelier RSI d'Oostende a enfin été scellé. On se rappellera que les 961, 965 et 969 avaient été acquises en 2004 par la firme italienne Visali dans le but de les transformer pour le compte de réseaux privés italiens (LFI et ATC). Les travaux furent entamés en mars 2005 à l'atelier RSI d'Oostende (ancien atelier CIWLT - voir EN LIGNES 68 pages 36-37). En 2007, RSI, victime de gros problèmes financiers, a été déclaré en faillite, laissant les trois automotrices postales dans un état loin d'être achevé. Visali a alors pris contact avec plusieurs ateliers SNCB et privés dans le but d'achever les travaux. N'ayant pu trouver un terrain d'entente et après l'accord des curateurs, les trois rames ont finalement pris le chemin de l'Italie, transportées par convois routiers exceptionnels. Ci-dessus, l'ex. 965 stationne à Tienen, juste sous le pont de la ligne 36, le 10 janvier 2009. Tom LAUWEREINS. Ci-dessous, une seconde rame a été aperçue sur un parking de l'E40 à Eynatten, non loin de la frontière allemande. On distingue fort bien les grosses modifications apportées à la cabine; le pupitre de conduite est déplacé de la droite vers la gauche. Par rapport à la 965, cette automotrice conservera sa porte d'intercirculation. Par contre, sur la 965 la porte a été supprimée. Georgy LEJEUNE.





PHOTO-90-70 Pratiquement chaque semaine, des rames entières ou des portions de rames Thalys sont transférées entre l'atelier TGV de Bruxelles-Midi et le Technicentre d'Hellemmes à la suite des travaux de rénovation que subit la flotte des Thalys. Le 9 janvier 2009, la 36029 remorque une rame Thalys sans ses motrices vers Lille. Le train arrive à Tournai. Philippe GOUSSET.

Thalys fait peau neuve

2009 sera sans conteste une année de changement pour *Thalys* : nouveau look, nouveaux intérieurs des rames, nouvel uniforme pour le personnel, nouveaux services à bord. Ainsi, le 8 janvier 2009, *Thalys* a présenté à la presse à l'atelier de traction de Bruxelles-Midi, sous forme d'un show à l'américaine, la rame PBA 4537 dans la nouvelle livrée *Thalys*, fruit d'une rénovation intérieure et extérieure.

Le nouvel aménagement intérieur a été dessiné par les cabinets *Enthoven* et *Avant-Première Design*. Le but est d'anticiper les standards européens de confort de demain, dans un contexte de mise en concurrence dès 2010. Outre une nouvelle ambiance, mettant en avant le "rouge Thalys", les voyageurs apprécieront les dernières innovations technologiques : Wifi à bord (gratuit en Confort 1), prise électrique pour chaque siège (en Confort 1 et en Confort 2), sièges inclinables automatisés, affichage lumineux des places... Les rames seront aussi équipées de l'ERTMS, nouvelle signalisation européenne, qui est indispensable pour la circulation sur les futures lignes à grande vitesse belges et hollandaise. Extérieurement, les rames rénovées se distinguent par l'ajout d'une bande de couleur argentée courant le long de la rame entière et formant un dessin en forme de V sur les parois des motrices.

C'est le technicentre d'Hellemmes



Le TGV PBA 4537, première rame modernisée, assure le Thalys 9342 Amsterdam CS - Paris-Nord à Zwijndrecht (NL) le 28 février 2008. Tim VAN ROOY.

(Lille) qui assurera les rénovations des 26 rames *Thalys*. Elles seront toutes modernisées d'ici à la fin de 2010, à raison de 10 semaines d'immobilisation par rame.

Le coût de rénovation par rame est d'environ 11,8 million. Le programme, entièrement pris en charge par *Thalys* n'aura pas d'impact sur les évolutions tarifaires. En effet, il s'agit pour l'entreprise d'une rénovation "normale" après 10 ans d'utilisation des rames, cycle d'utilisation tout de même court à comparer aux premières séries de TGV PSE (Paris-Sud-Est).

Par la même occasion, le personnel de bord a également revêtu de nouveaux

uniformes, créés par la styliste *Eva Gronbach*.

2009 devrait être aussi l'année où *Thalys* circulera à grande vitesse au-delà de Bruxelles vers les Pays-Bas (L4) et l'Allemagne (L3). Le temps de parcours entre Bruxelles et Amsterdam passera ainsi de 2h44 actuellement, à 1h43. Il en sera de même pour les liaisons vers Cologne.

Thalys joue totalement la carte des technologies. Ainsi est-il possible d'avoir l'information en temps réel sur le trafic via le site www.thalys.mobi. Ces informations sont aussi accessibles via GSM ou PDA.



PHOTO 90-69

Le 16 janvier, les 5511 et 5514 se sont rendues à Tourcoing (F) pour prendre en charge la rame Thalys 4332 et la rapatrier vers l'atelier TGV de Bruxelles-Midi. Les deux machines viennent de sortir la rame du faisceau TGV et vont procéder à un changement de front afin de pouvoir rejoindre Mouscron.

Pierre HERBIET.

Etant donné l'immobilisation de plusieurs motrices PBA pour leur rénovation, ce sont des motrices de TGV Réseau qui les remplacent depuis quelques semaines. Voici la rame 4532 vue à Mouscron le 16 janvier lors de son transfert vers Bruxelles. Pierre HERBIET.



PHOTO 90-71 Le 30 décembre 2008, la rame PBKA 4342 assurant le Thalys 9314 Amsterdam - Paris est tombée en détresse à hauteur de la gare de Schaerbeek. Les 6225 et 6324 TBL furent envoyées de Leuven pour secourir la rame. Les malheureux voyageurs sont restés bloqués de +/- 9h00 à 11h30, sans pouvoir descendre du train à Schaerbeek... Simon DE RIDDER.



Voitures - wagons

Un nouveau wagon pour Infrabel

L'Atelier Central de Gentbrugge a transformé le wagon plat de grande longueur Rbps 80 88 393 2 107-8 du type 3410A1 (datant de 1980) en wagon pour le transport d'aiguillages. Ce véhicule a la particularité d'être équipé de la télécommande à distance qui permet la mise en marche du moteur du système hydraulique commandant l'inclinaison du plateau portant l'aiguillage, soit à gauche, soit à droite de la voie. Il est muni d'un contrepoids mobile se déplaçant automatiquement en suivant l'angle d'inclinaison du plateau pendant la manoeuvre. Sur ce wagon, le circuit d'huile hydraulique est fait de tuyaux flexibles. Les wagons pour transport d'aiguillages construits précédemment étaient équipés de tuyaux rigides qui provoquaient finalement des pertes d'huile causées par les vibrations. Tous les wagons anciens (WT1 à 6) seront équipés de tuyaux flexibles et de la télécommande. Le nouveau wagon est numéroté WT7, UIC 00 31 942 3 916-2 type 9821A3, code lettres Uay. Au total, 3 autres wagons seront transformés et numérotés à la suite, WT8 à WT10.

→ **PHOTO 90-33** - ↓ **PHOTO 90-34**
Deux vues du nouveau wagon pour le transport d'aiguillages.
Gentbrugge, 13 octobre 2008.
Charles OCSINBERG.



Xpedys s'affiche

Progressivement, tous les wagons utilisés par Xpedys perdent leurs logos B-Cargo pour celui de Xpedys. Pour rappel, Xpedys assure la commercialisation des produits agricoles, de vrac secs (minerais, charbon, coke, pierre) et de produits finis et semi-finis de la sidérurgie et d'autres industries mécaniques (voir EL 85 page 37). Ici, sur des Fals renumérotés dans le nouveau type 6626B0. Antwerpen Noorderdokken, 3 janvier 2009. Wim DE RIDDER.





La gare de Profondsart rasée...

La gare de Profondsart n'a pas survécu aux travaux du RER. Située sur la ligne 161 entre Bruxelles et Ottignies, elle fut construite en 1898, dans le type classique des haltes de l'Etat Belge, et dessinée par l'architecte E. Robert.

A noter qu'un point d'arrêt existait déjà à Profondsart depuis le 1er octobre 1889.

Il aura suffi que de quelques minutes pour effacer les quelque 100 ans d'histoire de cette petite gare...

↑ **PHOTO 90-35** La gare de Profondsart telle qu'elle se dressait ces derniers mois. Le 24 décembre 2007, le train L6563 Bruxelles-Midi - Louvain-la-Neuve-Université, quitte la gare en direction d'Ottignies, son prochain arrêt. Jusque dans les années 50, la halte de Profondsart disposait d'un poste de signalisation à quatre leviers, logé dans un petit local attenant à une maisonnette du genre de celles rencontrées aux passages à niveau. Ce bâtiment était situé en face de la gare, de l'autre côté des voies.
Jean-Luc VANDERHAEGEN.

→ Le 24 janvier 2009, la malheureuse gare vit ses derniers instants. Les deux nouvelles voies seront établies de chaque côté de l'actuelle ligne 161. La disposition du site ne permettait malheureusement pas de maintenir cette gare.
Michel AMOND.



Démarrage des travaux du RER sur la 50A

Les premiers travaux ayant trait au quadruplement des voies de la ligne 50A (ligne rapide Bruxelles-Midi - Denderleeuw) dans le cadre du projet RER ont débuté en janvier 2009. Ils concernent un premier tronçon de +/- 2 kilomètres dans les environs de Schepdaal, ainsi que le viaduc de Pede. Les talus ont été entièrement déboisés, tandis que des travaux préparatoires pour la construction d'un nouveau pont pour la chaussée de Ninove sont entrepris.

Une vue des premiers travaux à proximité du pont de la chaussée de Ninove. Schepdaal, 3 février 2009.



Les travaux du "Diabolo" ont démarré voici plus d'un an. Cette nouvelle liaison permettra de transformer la gare de Bruxelles-National-Aéroport, actuellement en cul-de-sac, en gare de passage. Au sud, l'aéroport est déjà relié à la ligne 36 aussi bien vers Bruxelles que Liège. Au Nord, les liaisons en construction permettront de rallier la nouvelle L25N vers Mechelen et vers Schaerbeek. La ligne 25N est en cours de terrassement au milieu de la berme centrale de l'autoroute E19 Bruxelles - Antwerpen, entre Schaerbeek et Zemst. Les différents chantiers sont aujourd'hui bien visibles comme en témoigne ce reportage photographique réalisé au nord de l'aéroport en direction de Schaerbeek (à gauche) et de Zemst (à droite). Toutes les photos :



1 Nous nous trouvons au-dessus du tunnel venant de la gare de Bruxelles-National-Aéroport (la gare est situé dans notre dos). Au milieu de l'image, on distingue deux pertuis : celui de droite permettra d'aller vers Mechelen, celui de gauche vers Schaerbeek.

3 Une vue en direction de l'aéroport, réalisée depuis l'avenue de l'Aéroport. A l'avant-plan, on voit une partie du tunnel déjà construit. Entre les deux grues, on voit la bretelle d'entrée et de sortie de l'E19 à Machelen, établie au-dessus du tunnel.



2 Une vue prise en direction de l'aéroport. La bifurcation (1) se trouve sous nos pieds.

4 A hauteur de l'échangeur autoroutier de l'E19 à Machelen, les travaux sont rendus très complexes, vu que le trafic routier ne peut être interrompu pendant les travaux, nécessitant la construction des tunnels par petits tronçons. Ici, on voit une partie de la bifurcation vers Mechelen, sur laquelle est établie une bretelle d'entrée et de sortie de l'E19 vers Mechelen.





5 Encore une vue prise depuis l'avenue de l'Aéroport, mais en direction de Mechelen. La construction en béton visible à gauche est située à l'emplacement initial de l'E19. Ce pertuis du tunnel a pu être construit après le détournement provisoire de l'E19 visible au milieu de l'image.



6 Cette photo prise en direction de Mechelen permet de bien voir le détournement temporaire de l'E19 pour permettre la construction du tunnel.



7 Un peu plus loin vers Mechelen, cette vue a été prise en direction de Bruxelles. Le tunnel visible au milieu de la photo est situé sous les bretelles de l'E19 à Machelen, permettant d'aller vers l'aéroport. La nouvelle ligne 25N continuera tout droit vers Schaerbeek.



8 En direction de Mechelen, les travaux de terrassement de l'assiette de la L25N sont bien avancés.



9 Une vue prise depuis l'avenue de Woluwé en direction de Mechelen. On voit la fin du futur viaduc qui franchira l'avenue de Woluwé et qui reliera la gare de Schaerbeek-Formation.



10 Dans le prolongement des murs sera construit le viaduc au-dessus de l'avenue de Woluwé, laquelle est visible au milieu de la photo. La ligne 26 (ceinture est de Bruxelles) et les terrains de Schaerbeek-Formation ne sont pas loin de ce site.

Les L3 et 4 : enfin en service ?

Les lignes à grande vitesse 3 (Chênée - Hergenrath) et 4 (Antwerpen-Luchtbal - frontière néerlandaise) vont-elles enfin être mises en service dans le courant de 2009, après plusieurs années d'attente ? La cause de cette longue léthargie est l'énorme difficulté rencontrée dans la mise au point de la signalisation ETCS. La L3 verra circuler les ICE de la DB dès le 14 juin. Pour cela, la DB a modifié quatre rames ICE (4601 à 4604). Le temps de parcours sera ainsi réduit de 46 à 22 minutes entre Liège et Aachen. Les premiers essais sur la ligne se sont déroulés à la fin du mois de février et durant le mois de mars. Les rames *Thalys* pourraient éventuellement y circuler à partir de décembre 2009.

Sur la L4, il faudra également attendre décembre 2009 pour voir transiter les rames *Thalys*.

En ce qui concerne le trafic intérieur entre Antwerpen-Centraal et Noorderkempen, vu que les TRAXX (2801 à 2803) ne seront pas prêtes avant 2010, la SNCB envisage d'assurer le service à l'aide d'une rame "dromadaire" composée d'une voiture-pilote M6 Bx + une locomotive de la série 13 + une voiture M6 A + une voiture-pilote M6 Bx. Les voitures-pilotes M6 sont en effet déjà



Durant les jours de fête et les week-ends, la relation Liège - Maastricht est assurée par des automotrices classiques de la SNCB. Le 26 décembre 2008, ce sont les 597 (ex. Sabena) et 670 qui assuraient le service. Le train 5384 (Maastricht - Liège-Guillemins) passe dans le sas de changement de tension à Gronsveid. Michel DE ESCH.

pourvues de l'ETCS mais pas les 13, et c'est pour cette raison que la machine sera intercalée au milieu de la rame. Cette solution n'est pas possible avec les TRAXX vu qu'elles ne sont pas compatibles avec les M6. L'avenir nous dira si cette relation maintes fois reportée démarrera enfin sous cette forme...

2008 : année record pour la SNCB

En 2008, la SNCB - Exploitant ferroviai-

re - a transporté quelque 206 millions de voyageurs en trafic intérieur. Un record absolu ! En comparaison avec 2007, année durant laquelle 196,6 millions de voyageurs avaient utilisé les services de la SNCB, cela représente une hausse de près de 10 millions de voyageurs ou 4,8%.

La SNCB a donc poursuivi la tendance haussière qui a démarré il y a plusieurs années déjà. Par rapport à 1998, la SNCB transporte aujourd'hui en Belgique annuellement 54% de voyageurs en plus (133,9 millions de voyageurs transportés en 1998).

En trafic international, la SNCB a transporté 10,6 millions de voyageurs, en hausse de 6%.

Record également pour Thalys et Eurostar

Thalys a enregistré un chiffre d'affaires en progression de 9,2%, avec 1 392,1 millions. Le nombre de voyageurs transporté a augmenté de 5,2% en moyenne avec une forte progression sur les relations suivantes :

- Paris - Amsterdam : 11,5 %;
- Paris - Antwerpen et Liège : 11,3 %;
- Paris - Köln : 7,1 %;
- Bruxelles - Paris 8,4%;
- Bruxelles - Köln : 6,3 %.

Eurostar a enregistré en 2008 une augmentation du nombre de voyageurs de 10,3%, et ce malgré l'incendie dans le tunnel sous la Manche. Parallèlement, ses revenus ont augmenté de 10,9%. Au total, *Eurostar* a transporté 9,1



PHOTO 90-36 L'"action de Noël" organisée en 2007 par les cheminots d'Antwerpen au profit d'un home pour personnes handicapées a été reconduite le 21 décembre 2008. L'autorail 4169 effectuait des navettes entre Antwerpen-Centraal et le camp militaire de Brasschaat. Sur place, les voyageurs pouvaient visiter le musée de l'artillerie de Kapellen. Notre photo montre le 4169 dans le camp de Brasschaat, attendant le retour vers Antwerpen. William BOECKX.



Les navetteurs vraiment pas contents

De la dernière enquête de satisfaction réalisée par la SNCB portant sur les mois d'octobre, novembre et décembre 2008, il ressort que les navetteurs ne sont pas du tout contents, comme en témoignent les chiffres ci-après (sur 10) : *satisfaction générale* : 5,45; *régularisation + correspondance* : 4,57; *prix* : 4,69; *gentillesse du personnel dans les trains* : 6,93; *gentillesse du personnel des gares* : 6,47; *sécurité* : 6,85.

Pas brillant du tout donc. Et que dire de janvier 2009 où les retards ont été plus importants que jamais... Pourtant, d'après les statistiques de la SNCB, les retards ont été moins nombreux en 2008 qu'en 2007 !

Des caméras dans les trains ?

La SNCB étudie l'opportunité de placer des caméras de surveillance dans les trains, à l'instar des Pays-Bas où des caméras sont montées depuis la fin de 2008 sur le nouveau matériel, et seront ensuite installées sur les autres trains au fur et à mesure de travaux de rénovation. L'objectif recherché est de faire

reculer le nombre d'actes de vandalisme et d'incidents entre passagers ou avec le personnel.

Actuellement, deux rames Benelux sont déjà équipées de caméras; la SNCB suit de près ce test.

La SNCB réfléchit sur les aspects techniques : quel appareillage retenir ? Faut-il précâbler le nouveau matériel commandé ? Combien de caméras faut-il par voiture, où les positionner, ne faut-il les installer que sur certaines lignes ? Quel système utiliser : images en temps réel ou enregistrées ?

Le Thalys pour les Eurodéputés est maintenu

Le Parlement européen a décidé de renouveler le contrat d'affrètement avec Thalys pour la circulation de TGV entre Bruxelles et Strasbourg. Ceux-ci circulent les lundis et jeudis lors des 12 sessions plénières annuelles.

Vers le retour des trains de voyageurs sur la L125bis ?

Une étude de faisabilité technique a été lancée dans le cadre d'une éventuelle réintroduction du service voyageurs sur la ligne 125bis entre Liège et

Flémalle-Haute. Des arrêts sont souhaités à Kinkempois, Ougrée, Molinay, Esplanade de l'Avenir, Val-Saint-Lambert, et Flémalle.

Le poste PLP de Namur s'équipe

Le 28 novembre 2008 a été mis en service au block 30 PLP de Namur un tableau de contrôle optique (TCO) de dernière génération.

Dans les nouveaux postes concentrés de type PLP (Poste à logique programmable), le TCO, tableau mural qui permet de visualiser rapidement la circulation des trains dans toute la zone commandée, est souvent absent; les opérateurs et régulateurs n'ont que les écrans classiques pour visualiser la situation.

Grâce à ce nouvel outil, la gestion des trains dans la zone de Namur ne pourra que s'améliorer; elle est actuellement sous la direction de deux postes de signalisation : le block 30 tout relais, mis en service à la fin des années '70, et le poste PLP.



PHOTO 90-37 Le 4 février 2009, la SNCF a organisé des parcours de mesures au départ de Lille vers Tournai et Mouscron. La rame, composée des voitures IES143, Mauzin 211 et Fedora, était emmenée par la 36002. Passage à Blandain-Frontière lors du parcours vers Tournai. Le signal visible à gauche est le dernier du réseau SNCB, le suivant est un signal SNCF. Christian AUCQUIERE.



Rectification de la ligne 37 à Dolhain

La rectification du tracé de la ligne 37 Liège - Welkenraedt à hauteur du point d'arrêt de Dolhain a démarré. Un tunnel de 450 m va aussi voir le jour; la fin des travaux est prévue en 2010.

Depuis le début de l'année, les grues, camions et autres véhicules de chantier s'activent sur les hauteurs de Dolhain. De nombreux riverains s'étaient d'ailleurs demandé ce qui se passait sur la colline à l'entrée de la commune de Limbourg. Cet énorme chantier, réalisé par *Infrabel*, est en fait le démarrage de près de deux ans de travaux destinés à consolider et à rectifier le tracé de la ligne 37 entre Verviers et Welkenraedt. En cause ? La fragilité du point d'arrêt non sécurisé de Dolhain-Gileppe due aux menaces d'éboulement de la colline du côté du quai des Religieuses (voir également à ce sujet le *EN LIGNES 71* page 25).

"L'objectif premier de ces travaux n'est pas simplement le déplacement du point d'arrêt de la ligne ferroviaire, explique Claude Dedye, directeur adjoint du district sud-est de la SNCB. On veut avant tout supprimer la zone menacée par des risques d'éboulement. Afin d'éviter tout danger, car les liaisons sont assurées tout à fait normalement, les trains sont obligés de passer à ce niveau à 40 km/h."

Étant donné la difficulté de renforcer la colline, il a donc été décidé de rectifier



Les travaux à hauteur de l'actuel point d'arrêt de Dolhain. Une nouvelle tranchée est percée, laquelle sera ensuite recouverte pour former un tunnel de 450 m. Raphaëlle GILLES.

le tracé de la ligne afin de pouvoir retrouver une vitesse de 90 km/h. Cette rectification permettra par la même occasion de consolider le nouveau tracé défini. *"Le travail consiste donc à ouvrir la roche, à hauteur du viaduc de Dolhain, afin de rentrer sous la colline pour ressortir de l'autre côté. Cette énorme tranchée permettra par la suite l'aménagement d'un tunnel ferroviaire."*

Et pas n'importe lequel, puisqu'il fera près de 450 mètres de long. La tranchée sera évidemment entièrement recouverte par la suite afin de remettre en état le paysage, tel qu'il existe aujourd'hui. Les travaux de construction de ce tunnel devraient prendre entre 15 et 16 mois.

Déplacement du point d'arrêt

Le point d'arrêt en lui-même devra être déplacé. Géographiquement parlant et

en toute logique, le nouvel arrêt dolhainois se trouvera donc côté Bilstain, mais sa localisation exacte n'est pas encore connue. *"C'est encore un peu tôt pour situer exactement le nouveau point d'arrêt, mais une chose est certaine, avec ce déménagement, on recentralise tout de même l'arrêt au cœur de la commune"*. Cette question est donc scrupuleusement étudiée et ce nouvel emplacement devra évidemment respecter le plan communal de mobilité. À cet endroit, encore fantôme, il faudra donc installer deux nouveaux quais mais aussi aménager les accès au site ainsi qu'un vaste parking.

Les travaux devraient idéalement se clôturer au printemps 2010. Quant au point d'arrêt actuel, il sera totalement abandonné et laissé comme site désaffecté.

Raphaëlle GILLES.

Réhabilitation du raccordement de la cimenterie d'Obourg

La cimenterie d'Obourg, faisant aujourd'hui partie du groupe *Holcim*, utilisera à nouveau le rail pour expédier une partie de sa production dès le mois de juin. Le raccordement, inutilisé depuis 1995, est en cours de réhabilitation depuis le mois de janvier. Long de +/- 2 km, il relie le faisceau de la gare d'Obourg à la cimenterie, en longeant partiellement le canal. Le cimentier aurait signé avec *Veolia Transport* un contrat portant sur un trafic de 300.000 tonnes à destination de la France. Une locomotive reconditionnée par *Rails & Traction* assurera les manoeuvres.

Vue des travaux de remise en état du raccordement Holcim à Obourg.
Christian AUCQUIERE, 2 février 2009.





La renaissance de la ligne Eupen - Stolberg

PHOTO 90-38 ↑ - **PHOTO 90-39** ↓ Comme mentionné dans notre précédent numéro page 27, la ligne Eupen - Raeren - Stolberg (anciennement 49 de Eupen à Raeren et 48 au-delà) est en cours de remise en état. Euregiobahn espère exploiter un nouveau trafic voyageurs à partir du mois de juin. Durant les mois de février et mars, plusieurs trains de ballast ont travaillé sur la section belge. Ci-dessus, le 11 février, pour la première fois depuis 8 ans, une rame de ballast opère entre Raeren et la frontière allemande. Ci-dessous, les 6241 et 6329 poussent le train vers Raeren et la frontière. Christian AUCQUIERE.



Retour du tram à Mechelen, Turnhout, Liège et Quiévrain ?

Plusieurs études ont été entreprises pour la réintroduction de trams ou de trains-trams au départ de plusieurs villes.

La première concerne Mechelen et sa région. Un des projets les plus avancés est l'établissement d'une ligne de train-tram entre Mechelen et Antwerpen via Boom, avec 15 arrêts intermédiaires. Une jonction existerait entre Willebroek et Boom.

A Turnhout, c'est une ligne de train-tram qui est projetée, en direction d'Antwerpen, le long du Canal Albert.

A Liège, c'est une liaison de tram qui est à l'étude entre Herstal et Jemeppe.

Enfin, le projet de réouverture de la liaison voyageurs entre Mons, Quiévrain et



PHOTO

90-40

Après avoir subi une révision complète chez Rails & Traction à Raeren, une locomotive Diesel auparavant utilisée dans des trains de meulage de rail Speno, attend son transfert par la route vers les chemins de fer Corses. La machine a été modifiée de la voie normale à la voie métrique. Trois autres machines Speno subiront le même lifting. A droite, la 5111

Valenciennes se heurte à certaines réticences de personnes préférant une liai-

son en tram entre Quiévrain et Valenciennes plutôt qu'en train...



PHOTO 90-41 ↑ - PHOTO 90-42 ↓ Le locotracteur O&K 1203 et la motrice 7876 à l'oeuvre dans la station Chet. Alain DEFECHEREUX.



TEC

Une des 2 voies de la ligne de métro non utilisée de Charleroi (station Waterloo) à Châtelet a été partiellement remise en état en 2008 pour permettre le passage d'un train de service afin de dérouler un câble à fibre optique destiné à différents opérateurs de communication privés. Malgré la reconstruction et la mise en exploitation programmée de la ligne Charleroi - Gosselies, la terminaison de la boucle centrale et la terminaison de l'antenne de Soleilmont, aucun budget n'est alloué à cette section du métro pourtant achevée en 1985 sur la moitié du tracé mais jamais utilisée (à l'exception de l'écolage des conducteurs lors de l'inauguration) et livrée au vandalisme récurrent (plus d'infos sur www.trams-trolleybus.be).

Les travaux ont été assurés par la motrice 9176. Celle-ci fut construite en version standard en 1930, reconstruite en version type S en 1956 et enfin transformée en 1982 pour le métro de Charleroi (peinture orange, retôlage et placement de marchepieds surélevés escamotables). Cette motrice est actuellement utilisée par le service d'entretien des lignes aériennes du dépôt d'Anderlues et sera rénumérotée 7876 lors de son prochain levage. La motrice 9176 était épaulée par la locomotive Diesel 1203 qui fut construite en 1956 par O&K et remotorisée (moteur Deutz) par l'atelier de Jumet en 1992. Ces deux engins encadraient un wagon plat à bogies construit par La Sambre en 1913 ! Les photos sont prises lors du réapprovisionnement en matériaux de construction à la station abandonnée



PHOTO 90-43 Le 4 février 2009, Fret SNCF assurait pour la première fois la desserte d'Havinnnes en "open access". Les 67583 et 67553 viennent d'arriver dans le faisceau d'Havinnnes et vont refouler la rame vide dans la cimenterie. Cette relation circule deux fois par semaine avec les horaires suivants : 48861 ☉☉ Blandain 08h43 - Havinnnes 09h27 / 48850 ☉☉ Havinnnes 14h11 - Blandain 15h00. Cette relation était auparavant assurée par B-Cargo. Christian AUCQUIERE.

PHOTO 90-44 Depuis la fin décembre 2008, Crossrail dessert également le port d'Oostende, avec un train de conteneurs à destination de Novara en Italie. Cette photo montre le train 20900 remorqué par la DE6308 quittant le port d'Oostende et franchissant le pont rail-route. Par ailleurs, Crossrail a signé un contrat de coopération avec PKP Cargo pour le transport de conteneurs entre le Benelux et la Pologne. Le passage de la frontière allemande vers la Pologne sera assuré par des locomotives du type EU43 des PKP (TRAXX, voir EN LIGNES 88 page 44). Wim DE RIDDER.





PHOTO 90-45 Comme détaillé dans notre précédent EN LIGNES, les activités de Fret SNCF se sont fortement développées depuis le 14 décembre 2008. Le 10 janvier, le train 50224 Antwerpen-Angola 13.15 - Antwerpen-Schijnpoot 13.52, vient de quitter la gare d'Antwerpen-Noord et passera bientôt la gare d'Antwerpen-Noorderdokken. En tête, la 6601. Wim DE RIDDER.

PHOTO 90-46 Le 26 janvier, la 1615 transfère entre Antwerpen-Schijnpoot et Waaslandhaven-Zuid un train de tubes en





PHOTO 90-47 C'est surtout dans le port d'Antwerpen que Fret SNCF est actif; les trains en provenance de la France sont généralement laissés à Antwerpen-Schijnpoort puis sont transférés par une locomotive Diesel vers les docks du port. Ci-dessus, le 28 janvier, le train de pipe-lines 50222 est tracté entre Schijnpoort et les docks (①-⑦ Schijnpoort 11.20 - Angola 11.55) par la 1615. Il vient de franchir le pont-levant du Noordkasteelbrug (ligne 221) et se dirige vers Antwerpen-Ijsland. Tommy MAEREMANS.

PHOTO 90-48 Le même jour, la 6603 vient de laisser un train de tubes le long quai 329 d'Ijsland et retourne à vide vers Ant-



Au 1er janvier 2009, le parc de traction de la SNCB totalisait 1579 engins moteurs (non compris les rames à grande vitesse), tous services confondus (SNCB, B-Cargo, TUC-Rail, Infrabel), se répartissant de la manière suivante :

- locomotives électriques : 399;
- automotrices électriques : 645;
- locomotives Diesel : 542;
- autorails Diesel : 96.

En 2008, la SNCB a mis en service 31 nouveaux engins (tous pris en location auprès de *Angel Trains Cargo*) : les

2804 à 2829 et les 5701 à 5705.

Côté réforme, on compte 30 engins :

- série 55 : 1;
- série 62/63 : 5;
- série 73 : 10;
- série 82 : 14.

L'année 2009 marquera la fin de plusieurs séries : les 15 (pour fin novembre), 16 (pour fin décembre), les 22 et 25, les 25.5 (qui devraient être garées en réserve à partir de juin), les 52, 53 et 54 (arrêtées en bloc le 15 mars), les 55 (pour B-Cargo), les 73 (pour B-Cargo).

L'amortissement des automotrices anciennes de la série 152 à 270 devrait débuter également.

2009 sera également l'année d'arrivée des premières locomotives *Siemens* de la série 18. La première a été livrée le 28 février.

En outre, la dernière 28 (TRAXX) sera livrée à B-Cargo au plus tard en juillet.

Comme on le voit, 2009 sera une année de grands changements dans le parc de traction.

970

Livraison à la SNCB : 17-01-1956 (Raghenò)

Numérotation :

228.093 :	17-01-1956
093 :	01-01-1971
970 :	20-11-1988

Dépôts successifs : Schaerbeek : 17-01-1956; Kinkempois : 01-05-1956; Schaerbeek : 22-05-1966; Kinkempois : 06-11-1967; Schaerbeek : 01-01-1968; Oostende : 03-01-1972; Kinkempois : 31-03-1972; Ronet : 10-01-1983; Kinkempois : 30-05-1988

Mise hors exploitation : 01-03-2004

PHOTO 90-49 *Anderlecht, avril 2003.*
Pierre HERBIET



971

Livraison la SNCB : 29-05-1956 (Familleureux, Germain)

Numérotation :

228.128 :	29-05-1956
128 :	01-01-1971
971 :	10-11-1988

Dépôts successifs : Schaerbeek : 29-05-1956; Oostende : 01-06-1956; Ronet : 01-10-1956; Kinkempois 01-01-1968; Ronet : 26-05-1968; Kinkempois : 27-09-1970; Stockem : 01-06-1984; Ronet : 01-08-1985; Kinkempois : 10-11-1988

Mise hors exploitation : 01-03-2004

PHOTO 90-50 *Soignies, 21 novembre 1990.*
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



972

Livraison à la SNCB : 28-10-1955 (Raghenò)

Numérotation :

228.084 :	28-10-1955
084 :	21-11-1971
972 :	24-06-1988

Dépôts successifs : Schaerbeek : 28-10-1955; Kinkempois 15-01-1956; Schaerbeek : 26-09-1965; Kinkempois : 21-02-1966; Schaerbeek : 22-05-1966; Kinkempois : 19-01-1976; Ronet : 10-01-1983; Kinkempois : 01-06-1986

Mise hors exploitation : 01-03-2004

PHOTO 90-51 *Mechelen, 31 mai 1996.*
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



973

Livraison à la SNCB : 17-04-1956 (Familleureux, Germain)

Numérotation :
228.120 : 17-04-1956
120 : 01-01-1971
973 : 30-11-1988

Dépôts successifs : Schaerbeek : 17-04-1956; Oostende : 01-06-1956; Ronet : 01-10-1956; Kinkempois : 23-03-1966; Ronet : 26-05-1968; Kinkempois : 27-09-1970; Stockem : 01-06-1984; Ronet : 01-08-1988; Kinkempois : 30-11-1988.

Mise hors exploitation : 01-03-2004

PHOTO 90-52 *Hennuyères, 17 mai 1990.*
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



974

Livraison à la SNCB : 30-01-1956 (Familleureux, Germain)

Numérotation :
228.110 : 30-01-1956
110 : 01-01-1971
974 : 07-12-1988

Dépôts successifs : Schaerbeek : 30-01-1956; Oostende : 01-06-1956; Ronet : 01-10-1956; Schaerbeek : 26-09-1965; Kinkempois : 22-05-1966; Ronet : 26-05-1968; Kinkempois : 27-09-1970; Stockem : 03-06-1984; Ronet : 01-08-1988; Kinkempois : 07-12-1988.

Mise hors exploitation : 01-03-2004

PHOTO 90-53 *Ghlin, 19 juin 1989.*
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



975

Livraison à la SNCB : 06-02-1956 (Familleureux, Germain)

Numérotation :
228.111 : 06-02-1956
111 : 01-01-1971
975 : 16-12-1988

Dépôts successifs : Schaerbeek : 06-02-1956; Oostende : 01-06-1956; Ronet : 01-10-1956; Schaerbeek : 26-09-1965; Kinkempois : 22-05-1966; Stockem : 03-06-1984; Ronet : 01-08-1988; Kinkempois : 16-12-1988.

Mise hors exploitation : 01-11-2005

PHOTO 90-54 *Haren, août 2000.*
Pierre HERBIET.



5521

Constructeur : La Brugeoise et Nivelles

Livraison à la SNCB : 20-11-1961

Numérotation :
205.021 : 20-11-1961
5521 : 01-01-1971

Dépôts successifs : Kinkempois : 20-11-1961

Mise hors exploitation : 01-03-2007

PHOTO 90-55 *Jemelle, 27 février 1993.*
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



Les automotrices GTW de Stadler



PHOTO 90-56 Le 19 août 2007, l'autorail 229 assure un train ARRIVA Nieuweschans - Groningen, quittant ici le quai de Nieuweschans. Pierre HERBIET.

La société suisse Stadler a décidé ment le vent en poupe. A côté du succès incontestable des automotrices Flirt, dont plus de 500 exemplaires sont en commande (voir EN LIGNES 88 pages 38-41), la production des GTW se poursuit à un rythme soutenu, et 450 rames ont été vendues.

L'atout de cette gamme d'automoteurs articulés (traduction littérale de l'appellation allemande *Gelenktriebwagen*, à l'origine du nom GTW) est sa complète modularité. Des GTW sont disponibles pour les lignes à voie étroite ou à voie normale, électrifiées ou non, avec ou sans crémaillère. Destiné aux services locaux, le concept se distingue par la présence d'un module central, dénommé *powerpack*, dans lequel est concentrée la motorisation et qui est supporté par les deux seuls essieux moteurs de la rame. Deux (dans le cas du GTW2/6) ou trois voitures (GTW2/8) de construction légère, encadrent cet élément moteur, s'appuyant d'une part sur l'élément moteur, lui donnant ainsi une adhérence suffisante, et d'autre part sur un bogie porteur. D'autres versions sont encore possibles, en intercalant deux *powerpacks* (GTW4/8 et GTW4/12). L'avantage de ce concept est la possibilité d'inscription dans des courbes de faible rayon et la possibilité d'avoir un plancher bas sur 65% de la longueur de la rame.



Les *powerpacks* Diesel sont disponibles avec, au choix, une puissance de 550 kW ou 750 kW, les *powerpacks* électriques avec une puissance allant de 600 kW à 1100 kW.

Tous utilisent les redresseurs de puissance de type IGBT. Le GTW est un produit développé par

l'usine de Berlin-Pankow de *ADTranz-Stadler* au milieu des années '90. En 2001, lorsque le groupe *Bombardier* racheta *ADTranz*, la Commission Européenne voulant éviter la création d'un monopole, obligea *Bombardier* à vendre les parts qu'*ADTranz* possédait dans la filiale de Pankow. *Stadler* redevint ainsi une entreprise autonome et poursuivit avec succès la production des GTW, *Regioshuttle* et *Variotram* conçus sous le règne d'*ADTranz*.

La première commande pour des automoteurs de ce type fut passée par le BTI (Biel-Täuffelen-Ins-Bahn) en 1995 et concernait 7 automotrices doubles à

Le 29 juillet 2000, l'autorail UBB 646 113-1 quitte la gare de Zinnowitz. Philippe DE GIETER.



voie métrique alimentées en 1200 V. Elles furent livrées en 1997 et 1998 et, depuis la fusion du BTI avec les réseaux voisins du SNB (*Solothurn-Niederbipp-Bahn*) et RVO (*Regionalverkehr Oberaargau*), circulent sous la bannière de l'ASm (*Aare-Seeland Mobil*). Deux rames supplémentaires



La première commande de GTW fut passée en 1995, et concerna 7 automotrices pour le BTI. Photo STADLER.

les rejoignirent en 2007.

Avant même la livraison des rames du BTI, deux autres sociétés suisses passèrent commande. Le CEV (*Chemin de Fer Electrique Veveysan*) demanda 4 automotrices pour la ligne Vevey - Blonay, à voie métrique et électrifiée en 900 V continu. Cette ligne et les automotrices ont ensuite été absorbées par le MOB (*Montreux-Oberland-Bernois*).



La Be2/6 7002 du MOB (ex. CEV) en service sur la ligne Vevey - Blonay. St. Léger, 3 juin 2006. Serge MATHEY.

Le MThB (*Mittelthurgaubahn*) commanda les premiers GTW Diesel (3 rames doubles), pour la relation "Seehäsle" Radolfzell - Stockach. Suite à la reprise de cette relation par la filiale allemande des CFF, ces trois autorails ont été radiés en décembre 1996 et vendus à la société italienne *Railconsult*, spécialisée dans la revente de matériel ferroviaire d'occasion et

basée à Marmirolo, en Italie. Ils réapparaîtront probablement bientôt sur un réseau privé italien.

En 1997, année de la livraison des premières rames au BTI, de grosses commandes furent reçues, principalement des autorails pour l'Allemagne : 66 autorails pour la DB et sa filiale UBB (*Usedomer Bäder-Bahn*) et 30 autorails pour

PHOTO 90-57 *La compagnie Hellertalbahn (HTB) a été créée conjointement par les sociétés WEBA, SK et HLB en septembre 1999, en vue de reprendre à la DBAG l'exploitation de la ligne Betzdorf - Dillenburg (36km). Pour assurer le service voyageurs, le HLB a acquis trois GTW 2/6 qui sont mis à la disposition du HTB (525 116 à 118). Le 9 juin 2008, le 525 118 assurant le train HTB82019 Betzdorf - Dillenburg entre en gare de Herdorf. Philippe DE GIETER.*



Simultanément apparaissent aussi les premières automotrices 15 kV 16Hz2/3 à voie normale, pour le MThB, et une version bitension 15 kV / 750V pour le LILO (*Linzer Lokalbahn*, faisant partie du groupe *Stern & Hafferl*, et opérant au départ de Linz, en Autriche). Si les rames livrées au MThB et au LILO présentaient encore les faces avant très anguleuses et relativement peu esthétiques, la version allemande du GTW avait un aspect beaucoup plus effilé, qui a encore évolué par la suite pour finir avec un profil assez proche de celui adopté pour les rames Flirt.



Deux automotrices GTW électriques de LILO en gare de Linz, le 2 novembre 2006. En tête, la ET 22 159. Ivo RAAB.



Un GTW électrique du MThB, aux faces avant anguleuses. Photo STADLER.

En 1998, le carnet de commande ne s'allongea que d'une seule ligne, mais représente la première commande venant de l'ancien bloc de l'Est. Les che-

mins de fer slovaques, ZSSK, désirant renouveler le matériel circulant sur le réseau à voie métrique des Tatras, une région montagneuse située en bordure de la frontière polonaise, propice à la pratique des sports d'hiver, commanda 15 automotrices. Ces rames, livrées entre 2001 et 2006, en collaboration avec l'entreprise locale ZOS Vrútky, furent les dernières livrées avec le design anguleux. Les ZSSK furent visiblement satisfaits par ce matériel, puisqu'en 2003 ils prirent livraison de 6 autorails à voie normale (série 840).



En Slovaquie, les ZSSK possèdent deux séries de GTW : les automotrices 425 901 à 965 à voie étroite utilisées dans les Tatras (à droite sur la photo), et 6 autorails 840 001 à 006 (à gauche sur la photo). Photo STADLER.

L'automotrice 425 951-1 des ZSSK à Sibir dans les Tatras, le 28 septembre 2006. Ivo RAAB.



→ L'automotrice RABe 520 006-8 des CFF quitte la gare de Hendschiken, le 8 avril 2006. Les CFF furent les premiers à commander des GTW à trois caisses. En outre, leur esthétique est semblable aux FLIRT de Stadler (voir EN LIGNES 88). Patrice AIROLDI.

En 2000, les Chemins de fer suisses (CFF) furent les premiers à demander la version à trois caisses et mirent en service les 6 automotrices RABe 520 sur le *Seetalbahn*, entre Luzern et Lenzburg. Sur le marché suisse, *Thurbo* (née de la reprise du MThB par les CFF après la faillite) devint un excellent client et a pris livraison de 80 rames, dont 29 triples, entre 2003 et 2007. Elles sont actives dans le nord-est du pays.



En Autriche, le réseau du GKB (*Graz-Köflacherbahn*) a commandé 13 GTW triple.

C'est THURBO qui possède le plus grand nombre de GTW : au total, 80 automotrices, dont 51 doubles et 29 triples. Ci-contre à droite → : la RABe 526 680-4 à Mettendorf le 23 juillet 2006.

Ci-dessous ↓ : passage de la rame triple RABe 526 773-7 à Bürglen le 7 septembre 2007.





A droite, l'automotrice ABe2/6 634 du CJ à Le Noirmont le 17 août 2007. A gauche, détail sur le powerpack. Marc STRIFFELER.

Le BLS dispose également de 13 automotrices (dont 6 doubles, qui seront allongées d'une voiture en 2009), livrées en 2003 et 2004 au RM (*Regionalverkehr Mittelland*) absorbé par le BLS en 2006.



Le RM possède 13 GTW. Ici, une des 6 rames doubles, qui recevront cette année une voiture supplémentaire. Photo STADLER.

Sur les voies métriques, le YSC (*Chemin de fer Yverdon-Ste Croix*, faisant maintenant partie du groupe Travys) et les CJ (*Chemins de Fer du Jura*) font aussi circuler des GTW depuis 2001, portant à 139 le nombre de GTW actifs en Suisse, ou ils sont aussi connus sous le label "Regioliner".



L'organisation des Jeux Olympiques à Athènes en 2004 nécessita la modernisation des chemins de fer dans la région d'Athènes et du Péloponèse. Une collaboration entre *Stadler* et le grec *Hellenic Shipyards* mena à la livraison, entre 2002 et 2004, de 29 autorails GTW - 17 à voie normale et 12 à voie métrique - à l'OSE. Et le succès du GTW à l'exportation n'allait pas s'arrêter là !



L'autorail grec 4501 à voie métrique testé en Suisse sur le RhB. Landquart, 13 décembre 2003. Michel HANSSSENS.

En Espagne, dans les Pyrénées, le FGC s'intéressa au GTW pour sa nouvelle ligne, construite à voie métrique, alimentée en 1500V et avec crémaillère, reliant Monistrol au célèbre monastère de Montserrat. Aux 5 rames commandées pour Montserrat, les FGC ajoutèrent deux rames pour augmenter la capacité sur son autre ligne à crémaillère, grim pant entre Ribas et Nuria.

← Une des deux automotrices du Yverdon-Sainte-Croix. Photo STADLER.



L'automotrice à crémaillère AM1 en service sur la ligne de Montserrat en Espagne. Photo STADLER.

Après la variante avec crémaillère, c'est une version avec alimentation par troisième rail qui vit le jour, pour une autre ligne des Pyrénées, mais en France cette fois, et pour la SNCF, habituellement peu encline à commander du matériel hors de l'hexagone. Seules deux rames, numérotées Z151 et Z152, furent acquises en 2003 et circulent sur la ligne du *Train Jaune*, ou ligne de Cerdagne, entre Latour de Carol et Villefranche.

Ces rames sont principalement utilisées pour des parcours partiels, plus fréquentés par les locaux que par les touristes, et ne constituent pas une menace pour les sympathiques Z100, originaires de la Compagnie du Midi, et qui y circulent depuis un siècle maintenant !

Tout comme les rames à voie métrique livrées en Suisse à partir de 2001, les GTW pyrénéens, tant espagnols que français, présentent un design de caisse différent de celui des GTW à voie normale.



La ligne de Cerdagne Latour de Carol - Villefranche, exploitée par la SNCF et connue sous le nom de "Train Jaune", possède deux automotrices GTW alimentées par 3e rail. Les deux rames sont photographiées à Villefranche-de-Conflent, le 31 mai 2004. Tomas MEYER-EPPLER.

Quelques réseaux privés italiens se sont également intéressés aux GTW, uniquement en version Diesel, le FLIRT semblant être préféré pour les lignes électrifiées. Le STA dispose de 12 rames pour la ligne Merano - Malles qu'il exploite depuis la réouverture de la ligne en 2004, et ST (*Sisteme Territoriale*) fait circuler six rames dans la région de Venezia. Deux de ces rames sont une version à quatre caisses avec deux powerpacks, obtenu par l'accouplement de deux rames doubles disposant d'un poste de conduite à une seule extrémité et d'une intercirculation à l'autre pour former un GTW 4/12.

Chez nos voisins néerlandais, depuis 1999, les lignes d'intérêt régional sont progressivement offertes en adjudication par les gouvernements provinciaux, NS-Reizigers étant ainsi remplacé par d'autres exploitants, qui ont parmi les obligations de leur cahier des charges, la mise en ligne de matériel moderne. Deux de ces exploitants, Arriva et Veolia ont choisi Stadler pour la fourniture des nouveaux trains.

Arriva a repris le service sur les lignes Diesel dans le nord, autour de Leeuwarden et Groningen. Pour remplacer les DH1 et DH2 hérités des NS, Arriva a commandé en 2005 une série de 43

autorails GTW, 16 doubles et 27 triples. Le succès des GTW de Arriva sur ces lignes provoquant un accroissement conséquent du nombre de voyageurs, posa rapidement des problèmes de capacité, et huit rames supplémentaires (6 doubles et deux triples) furent commandées en 2008 et seront livrées en 2010. Arriva a aussi remporté l'exploitation de la ligne Dordrecht - Geldermalsen, électrifiée en 1500V comme tout le réseau NS. Pour cette ligne, commercialement appelée *Merwede-Lingelijn*, Arriva remplaça les Plan V NS par une série de 7 automotrices GTW (une seule double et six triples) en septembre 2008. Arriva dispose d'une option pour trois automotrices supplémentaires, qui sera levée si la province de Zuid-Holland garantit le financement pour la création de nouveaux arrêts et la mise à double voie de certains tronçons de la ligne. Habituel concurrent de Arriva, Veolia a emporté d'autres adjudications : une ligne Diesel, la Maaslijn, entre Roermond et Nijmegen via Venlo et, à proximité de la frontière belge, les relations locales sur les lignes électrifiées autour de Maastricht et Kerkrade. Le parc acquis par Veolia pour remplacer le matériel NS sur ces relations se compose de 16 autorails (10 doubles et 6 triples) et 8 automotrices (5 doubles et 3 triples). Le succès est aussi au rendez-vous et quatre voitures supplémentaires ont été commandées pour allonger des autorails doubles.



Un des 12 autorails GTW du réseau italien STA. Photo STADLER.



Les 6 rames du ST sont utilisées dans la région de Venezia. Photo STADLER.



PHOTO 90-58 Passage de des automotrices 504, 502, 503 et 501 ARRIVA à Hulten, lors d'une marche d'essai, le 24 mai 2008. Philippe DE GIETER.



PHOTO 90-59 Le 28 juin 2008, passage à Leeuwen de l'autorail Veolia 355 assurant un train pour Roermond. Philippe DE GIETER.

Le 13 octobre 2008, l'automotrice double 503 assure le train 32138 Heerlen - Maastricht, ici photographié à son arrivée à Klimmen-Ransdaal. Michel DE ESCH.



Hors d'Europe, c'est aux Etats-Unis que **Stadler** a réussi à imposer son savoir-faire. Le *New Jersey Transit* utilise vingt rames Diesel doubles sur la ligne Trenton - Camden, en partie en chaussée, le faible rayon de courbure négociable par les GTW permettant de tourner dans une rue à 90°.

Capital Metro à Austin, au Texas, dispose également de 6 rames doubles, engagées depuis janvier 2008 entre Austin et Leander.



L'autorail 103 de Capital Metro Austin Texas. Photo STADLER.



Les GTW Diesel du New Jersey Transit. Photo STADLER.

RÉSEAU	TYPE (14)	NBR	ANNÉE CONSTRUCTION	N°	MODE	VITESSE	ÉCARTEMENT (9)	
ALLEMAGNE								
DB (12)	2/6	30	2001	646 001-030	Diesel	120	1,435 m 108	
DB / UBB (Usedomer Baden Bahn)	2/6	23	1998-2003	646 101-114, 121-129	Diesel	120	1,435 m 126	
DB (Darmstadt / Kurhessenbahn)	2/6	13	2003	646 201-213	Diesel	120	1,435 m 108	
HLB (Hessische Landesbahn)	2/6	30	1999-2002	101-130	Diesel	120	1,435 m 120	
AUTRICHE								
GKB (Graz-Köflacher Bahn)	2/8	13	2010-2011	?	Diesel	?	1,435 m 141	
LILLO (Linzer Lokalbahn)	2/6	14	2000-2005	ET22 151 à 164	(6)	130	1,435 m 126	
ESPAGNE								
FGC (Montserrat)	2/6	5	2002-2003	AM1 à 5	1500 V =	45	1,000 m (11) 118	
FGC (Ribes Nuria)	2/6	2	2002-2003	A10, A11	1500 V =	45	1,000 m (11) 118	
FRANCE								
SNCF (Train Jaune de Cerdagne)	2/6	2	2003	Z151-152	(7)	70	1,000 m 86	
GRECE								
OSE (17)	2/6	12	2003-2004	4501-4512	Diesel	100	1,000 m 92	
OSE (17)	2/6	17	2002-2004	560 101 à 117	Diesel	115	1,435 m 94	
ITALIE								
ST (Sistemi Territoriali S.p.A)	2/6	4	2006-2008	ATR 110 201-204	Diesel	140	1,435 m 111	
ST (Sistemi Territoriali S.p.A)	4/12	2	2006	ATR 120 401-404 (8)	Diesel	140	1,435 m 245	
STA (Merano - Malles)	2/6	12	2004-2006	ATR 100001-012	Diesel	140	1,435 m 110	
PAYS-BAS								
ARRIVA	2/6	22	2006-2010	10228-250	Diesel	140	1,435 m 115	
ARRIVA	2/8	29	2006-2010	10301-327, 351-352	Diesel	140	1,435 m 178	
ARRIVA	2/8	6 (2)	2008	10501-506	1500 V=	140	1,435 m 172	
ARRIVA	2/6	1	2008	10407	1500 V=	140	1,435 m 113	
VEOLIA	2/6	10 (3)	2007	7201-7210	Diesel	140	1,435 m 124	
VEOLIA	2/8	6	2007	7351-7356	Diesel	140	1,435 m 193	
VEOLIA	2/6	5	2008	7501-7506	1500 V=	140	1,435 m 124	
VEOLIA	2/8	3	2008	7651-7653	1500 V=	140	1,435 m 193	
SLOVAQUIE								
ZSSK (18)	2/6	15	2001-2006	425 951-965	1500 V =	80	1,000 m 108	
ZSSK (18)	2/6	6	2003	840 001-006	Diesel	120	1,435 m 109	
SUISSE								
SBB-CFF-FFS (Seetal)	2/8	17	2002-2003	RABe 520 000-016	15 kV	115	1,435 m 139	
ASm (Aare Seeland mobil)	2/6	7	1997-1998	Be 2/6 501-507	1200 V=	80	1,000 m 88	
ASm (Aare Seeland mobil)	2/6	2	2007	Be 2/6 509-510	1200 V=	80	1,000 m 88	
CJ (Chemin de fer du Jura)	2/6	4	2001	ABe 2/6 631-634	1500 V	90	1,000 m 87	
MOB (Montreux-Oberland-Bernois) (1)	2/6	4	1998-1999	Be 2/6 7001-7004	900 V=	80	1,000 m 84	
RM (Regionalverkehr Mittelland) (19)	2/6	6 (4)	2003	526 260-265	15 kV	140	1,435 m 103	
RM (Regionalverkehr Mittelland) (19)	2/8	7	2004	526 280-286	15 kV	140	1,435 m 163	
Thurbo (15)	2/6	10	1998-1999	RABe 526 680-689	15 kV	130	1,435 m 118	
Thurbo (16)	2/6	3	1997-1998	Bm 596 671-673	Diesel	120	1,435 m 118	
Thurbo	2/6	51 (5)	2003-2005	RABe 526 701-751	15 kV	140	1,435 m 118	
Thurbo	2/8	29	2006-2007	RABe 526 752-780	15 kV	140	1,435 m 180	
YSC (Yverdon-Sainte-Croix) (20)	2/6	2	2001	Be 2/6 2000-2001	15 kV	80	1,000 m 100	
USA								
Capital Metro Austin Texas	2/6	6 (10)	2007-2008	101-106	Diesel	120	1,435 m 108	
New Jersey Transit	2/6	20	2002-2003	3501-3520	Diesel	110	1,435 m 90	

(1) ex. CEV

(2) + 3 en option

(3) 4 GTW 2/6 Diesel de Veolia seront allongés d'une voiture en 2009

(4) tous les GTW2/6 du BLS seront allongés d'une voiture en 2009.

(5) 24 GTW2/6 de Thurbo seront allongés d'une voiture

(6) bicourant 750 V= / 15 kV~

(7) 850 V = par 3e rail

(8) un numéro par demi-rame (ATR 120 401/402 et 120 403/404).

(9) nombre de places assises

(10) + 12 en option

(11) à crémaillère

(12) Berlin - Neuruppin - Wittstock / Rheinsberg

(13) ex-BTI (Biel-Täuffelen-Ins)

(14) le 1er chiffre indique le nombre d'essieux moteurs (toujours sous le powerpak), le second chiffre indique le nombre total d'essieux

(15) ex-MThB Mittelthurgaubahn "Seehas"

(16) ex-MThB Mittelthurgaubahn "Seehäsle", radiés en décembre 2006, vendus à Railconsult, Italie

(17) Organismos Sidirodromon Ellados

(18) Železničná Spoločnosť Slovensko

(19) repris aujourd'hui par le BLS

(20) Aujourd'hui TRAVYS (Transports Vallée de Joux, Yverdon-les-Bains, Ste. Croix)

Autriche

ÖBB : réforme des belles rames 4010

En 1965, les Chemins de fer autrichiens (ÖBB) commandèrent à SGP à Graz trois automotrices série 4010 pour remplacer les 4130 sur leur train de prestige "Transalpin" reliant Wien à Zürich. Pour la première fois aux ÖBB, la technologie des thyristors était appliquée et la disposition des sièges en 2+1, même en seconde classe, procurait un niveau de confort inégalable. Disposant de 2500 kW, les 4010 pouvaient circuler à 150 km/h.

Les trois premières 4010 étaient formées de six voitures : une motrice avec local pour le chef de train, deux voitures de seconde classe (une avec compartiments, une avec salle), une voiture-restaurant comprenant aussi deux compartiments de seconde classe, une voiture avec compartiments de première et seconde classe et une voiture-pilote (numérotée dans la série 6010) avec un grand compartiment voyageurs de première classe et un fourgon. Cette composition de base pouvait en cas de besoin être renforcée pour former des rames de 8 voitures, et il était aussi pos-

PHOTO 90-61 Un train composé de deux rames 4010, mené par la 4010 029-9, serpente dans le col du Semmering (ligne Wien - Graz). Kün, 29 avril 2006. Michel HANSENS.



PHOTO 90-60 Le 31 août 1987, passage à Brixen im Thale, de la rame 4010 025 (ligne Innsbruck - Saalfelden - Salzburg). Jean-Luc VANDERHAEGEN.

sible de remplacer la motrice par une locomotive électrique. Les 4010 pouvaient aussi circuler en unité multiple.

En 1966, douze automotrices supplémentaires furent commandées, avec seulement cinq voitures, pour les services intérieurs. Elles se distinguaient des rames du "Transalpin" par l'absence de la voiture mixte première/seconde classe.

En vue de la création à la fin des années '60 des trains internationaux *Bodensee* (Wien - Bregenz - St. Gallen), deux rames sextuples supplémentaires furent construites. Elles furent encore suivies par 12 rames supplémentaires dans les années '70, cette fois avec une voiture-restaurant climatisée, occupant une voiture entière. Au total, 29 rames auront été construites, entre 1965 et 1978.





PHOTO 90-62

Le 25 avril 2006, passager à Breitenstein dans le col du Semmering d'une rame 4010 photographiée du côté de sa voiture-pilote 6010 013-8.

Michel HANSENS.

voitures de seconde classe. La composition de base devint alors : motrice + quatre voitures de seconde classe + voiture-pilote avec 1e classe et fourgon, mais le nombre de rames diminua régulièrement.

En 2008, les sept dernières 4010 n'étaient plus engagées qu'en service InterCity au départ de Graz, vers Salzburg, Linz, Innsbruck et Wien. Le dernier train assuré en 4010 fut l'InterCity 15630 Villach - Wien Süd le 28 décembre 2008. Les trains IC502 Graz - Linz et IC601 Linz - Graz furent encore assurés quelques semaines en 2009 avec ce type de matériel, mais sans motrice série 4010, remplacée par une locomotive électrique.

La 4010 009 sera conservée par ÖBB *Erlebnisbahn*.

Philippe DE GIETER.

En 1977, les 4010 furent remplacées sur le *Transalpin* par des rames tractées et le *Bodensee* fut limité au parcours Wien - Bregenz, ce qui mit fin temporairement à l'engagement des 4010 en service international.

Dans le courant des années '90, les 4010 furent modernisées et leur livrée bleue et crème remplacée par une décoration combinant le rouge, le blanc et le gris. Des rames de la dernière série furent à cette occasion équipées de toilettes chimiques et de la climatisation

en vue de leur engagement en service EuroCity vers l'Allemagne, de Linz à Frankfurt. Deux rames (4010 012 et 014) ne furent pas modernisées et furent les premières à disparaître lorsque commença la réforme des 4010, en 2001. La première vague de radiations permit de recomposer les rames. Les voitures-restaurants furent remplacées par des voitures récupérées sur les automotrices garées, les voitures mixtes première/seconde classe et les voitures combinant restaurant et compartiment voyageurs furent transformées en

PHOTO 90-63 *Toujours dans le Semmering, la rame 4010 001-8 franchit un des nombreux viaducs de la ligne. Breitenstein, 25 avril 2008. Michel HANSENS.*



France

La fin des "blancs-travaux"

C'est la révolution dans l'Hexagone : pendant des lustres, l'entretien du réseau ferré s'est effectué selon deux logiques complémentaires répondant chacune à des besoins bien définis :

- pour l'entretien courant (remplacements ponctuels de rails et traverses, contrôles et réglages de caténaire, actions préventives et réparations accidentelles diverses...) : recours aux "blancs-travaux", deux périodes quotidiennes de 1h50 (une curiosité des chemins de fer français) pendant lesquelles toute circulation est suspendue successivement sur chaque voie;
- pour les opérations lourdes : interruption de la circulation sur une voie pendant quelques heures "seulement" avec mise en place d'installations temporaires de contre-sens et exploitation sous le régime dit de VUT (voie unique temporaire). Avec à la clé des périodes perturbées pouvant s'étaler sur de nombreux mois.

Inconvénients dans le premier cas, compte tenu des inévitables temps morts (procédures réglementaires, mise en place des engins et matériels...), les temps d'intervention effectifs sont bien souvent de l'ordre d'une heure seulement. Efficacité discutable donc. En outre, la notion de "blanc-travaux" hérisse le poil de certains dans un contexte d'ouverture du réseau à la concurrence et face aux demandes de sillons des nouvelles entreprises ferroviaires. Pour couronner le tout, ce procédé est incompatible avec le cadencement horaire des dessertes voyageurs désormais en plein essor.



Un train dont le détournement fut aisé, bien que son parcours normal (350 km) soit électrifié à 88 %; sa traction est toujours assurée par une UM 75000 de bout en bout. La Ferté-Milon, 19 septembre 2008. Gilbert LAURENT.

Inconvénients dans le second cas : des préparatifs longs, compliqués et laborieux (annonces aux passages à niveaux dans le sens inhabituel...), la mobilisation d'un personnel nombreux pour les tâches de gestion de la circulation et ses implications sécuritaires, une vitesse de circulation limitée et un débit très affaibli. Car il faut le préciser : contrairement au réseau ferré belge, le réseau français est très largement sous-équipé en installations permettant à demeure la circulation dans les deux sens. Une option économique à court terme qui se paie cher à long terme.

Bref, les méthodes "à l'ancienne" n'ont plus la cote, à tel point que RFF, le gestionnaire d'infrastructure, a décidé de changer son fusil d'épaule. Illustration avec le renouvellement des voies sur la ligne Paris - Strasbourg entre les BK 66 et 93-94 en huit semaines seulement (du 28 juillet au 19 septembre 2008). Et le gestionnaire n'y est pas allé avec le dos de la cuiller :

- renouvellement simultané des deux voies avec interruption totale de la circulation de 8h30 à 17h00;
- décalages horaires de la plupart des trains de fret, suppression totale ou partielle de trains de voyageurs;
- détournement par l'ancien itinéraire Paris - Luxembourg (Reims) de quatre trains de voyageurs maintenus de et vers Châlons-en-Champagne;
- absence de tout relais traction et optimisation des roulements, avec pour conséquence l'utilisation banalisée des CC-72100 à la fois sur l'itinéraire de détournement non électrifié et sur l'itinéraire normal électrifié.

On mesure l'ampleur du changement. À terme, c'est la disparition des "blancs-travaux" qui est programmée. Pour les interventions lourdes, la massification sera reine, avec à la clé des perturbations peu étalées dans le temps, mais d'un niveau extrême. La fin des détournements n'est pas pour demain...

Gilbert LAURENT.

Vue du 839109 Paris - Bar-le-Duc alors qu'il approche de Reims le 11 septembre 2008. Détourné par l'ancien itinéraire Paris -- Luxembourg, ce TER "Vallée de la Marne" retrouvera la caténaire et la ligne Paris - Strasbourg à Châlons-en-Champagne. Gilbert LAURENT.



Suisse

■ La fin des "Mirages"

Les 20 automotrices triples RABDe 12/12 1101 à 1120 des Chemins de fer fédéraux (CFF) suisses ont été livrées de 1965 à 1967 par *Schindler Waggon*, FFA, BBC et SAAS. La motorisation était répartie sur tous les essieux, ce qui est inhabituel pour ce type de matériel (disposition Bo'Bo'+Bo'Bo'+Bo'Bo', ou, selon la classification suisse 12/12 (pour 12 essieux moteurs sur un total de 12 essieux); chaque automotrice disposait de 2444 kW. Ces caractéristiques leur donnaient d'excellentes facultés d'accélération, ce qui leur valut le surnom de "Mirage" par référence à l'avion de chasse, commandé par l'armée suisse à la même époque. La vitesse maximale était fixée à 125 km/h. Le compartiment de première classe et le fourgon se trouvaient dans la voiture médiane. Elles étaient le plus souvent utilisées en composition à six caisses, mais des circulations avec quatre automotrices accouplées étaient aussi possibles.

A l'origine en livrée bordeaux et se distinguant ainsi du reste du parc qui était vert foncé, les RABDe 12/12 ont été modernisées entre 1996 et 1999 et ont, à cette occasion, revêtu la livrée gris clair et bleu avec faces frontales rouges et portes jaunes, devenue classique sur le matériel régional des CFF depuis la livraison des automotrices "Colibri" RABDe560. Les 18 automotrices modernisées furent renumérotées dans la série RABDe 510 000 à 017. Deux accidents

graves survenus en 1971, en janvier à Herrliberg-Feldmeilen et en mars à Uerikon, avaient causé de graves dommages à 4 automotrices, et seules 6 des 12 voitures impliquées furent réparées, pour reconstituer deux rames triples.

Les RABDe 12/12 avaient été commandées en vue de l'introduction en mai 1968 d'un service cadencé avec deux trains par heure et par sens sur la Goldkustenlinie Zürich - Meilen - Rapperswil. Le développement du réseau S-Bahn de Zürich et la mise en service de rames à deux niveaux du type DPZ avec les locomotives série Re450 à partir de 1990 permirent aux RABDe12/12 de fréquenter d'autres lignes, mais toujours en banlieue zurichoise. En fin de carrière, elles étaient principalement engagées sur les relations S16 (Thayngen - Zürich - Meilen). C'est l'arrivée des nouvelles automotrices à deux niveaux de la série RABe 514 qui permit aux CFF de retirer les RABDe 510 du service régulier et de garer les 16 rames encore existantes (la 510 010 a été radiée en avril 2001 et la 510 007 en octobre 2008, toutes deux pour avarie grave) en réserve depuis le changement d'horaires du 14 décembre 2008.

■ Coupure de la ligne de la Bernina

Le 14 décembre 2008, quelques mètres cubes de rocher sont tombés sur la voie entre la station de Brusio (ligne de la Bernina St-Moritz (CH) - Tirano (I)) et le viaduc en courbe dans la vallée. Après une étude attentive, la voie a été déclarée non parcourable. Le

17 décembre les décisions suivantes ont été prises : fermeture à tout trafic entre Brusio et Campocologno jusqu'en mars 2009; service maintenu entre St Moritz et Poschiavo; entre Poschiavo et Tirano, un service de remplacement par bus est mis en place; le trafic marchandises est maintenu. Toutefois, la gare de Campocologno remplace celle de Poschiavo pour le transfert des marchandises sur route.

Deux automotrices et 7 voitures, dont 5 panoramiques, restées bloquées dans la partie hors service, ont été rapatriées par voie routière.



↑ Le 7 janvier 2008, à Campocologno, chargement sur camion de l'automotrice ABe 4/4 46. Bernhard WILLEN.

↓ La RABDe 510 112-6 photographiée à Horgen-Oberdorf (ligne Zürich - Zug), avec en toile de fond le lac de Zürich. Marc STRIFFELER, 13 octobre 2007.





ITALIE : mise en service de la LGV Milano - Bologna

La ligne à grande vitesse Milano - Bologna a été ouverte au trafic commercial le 14 décembre 2008. Longue de 182 km, elle est établie parallèlement à l'autoroute A1. Elle est électrifiée en 25 kV 50 Hz et autorise une vitesse de 300 km/h. Le coût total des travaux, qui avaient débuté en novembre 2000, atteint 16,9 milliards. D'importants ouvrages d'art ont été construits, notamment pour franchir le Po à Piacenza, et un viaduc de 7 km pour le contournement de Modena. Seules les rames ETR 500 sont actuellement autorisées sur la ligne. Le temps de parcours entre les deux villes est passé de 1h45 à 1h05 et celui des relations vers le sud a de ce fait également été raccourci : Milano - Roma en 3h30 (3h59 avec arrêts à Bologna et Firenze); Milano - Napoli en 4h20 (4h50 avec arrêts à Bologna, Firenze et Roma).

Passage à Castelfranco Emilia (25 km au nord de Bologna) d'un Eurostar Milano - Roma, le 4 janvier 2009. Marco CACCOZZA.

TELEX.....

DB Schenker achète PCC Rail

DB Schenker continue son irrésistible expansion, cette fois vers l'est, après l'acquisition le 30 janvier de l'importante société privée polonaise PCC Rail (voir EL 85 p. 60), le plus grand concurrent de PKP Cargo. Avec ses 5.800 travailleurs, PCC Rail assure 8% du trafic fret en Pologne, principalement dans les secteurs du charbon, produits chimiques et matériaux de construction.

FRANCE - Fret SNCF

La SNCF a créé une société subsidiaire de leasing de locomotives. Baptisée Akiem, elle comprendra initialement 233 locomotives transférées du parc des 1400 machines provenant du parc de Fret SNCF. Pour 2013, le parc devrait comprendre 400 engins.

FRANCE - LUXEMBOURG

● Les CFL et la SNCF ont levé l'option pour 14 automotrices TER 2N NG triples pour un montant de 182 millions.

Dix sont destinées aux CFL avec livraison à partir de juin 2010 et viendront compléter les 12 automotrices déjà en service (2201 à 2212); les 4 suivantes sont destinées à la SNCF pour les régions Pays de la Loire (1 rame) et Normandie (3 rames).

NedRailways reprend Abellio

● En décembre 2008, la société privée allemande Abellio GmbH a été reprise par NedRailways. La nouvelle société, une filiale internationale des NS. (voir EL 84 p. 30), exploite plusieurs relations ferrées et par bus en Allemagne. Elle possède 40 trains et 600 bus. Plus de 1000 employés travaillent pour elle.

USA

● Le 20 août 2008, Bombardier a reçu deux commandes portant sur la livraison au total de 46 locomotives hybrides électrique-diesel, dont 26 unités (+ 63 en option) pour le New Jersey Transit Corporation (NJ TRANSIT) aux USA et 20 unités (+ 10 en option) pour l'Agence Métropolitaine de Transport (AMT) à Montréal (Canada). Ces machines pourront circuler aussi bien sur les lignes électrifiées que

non électrifiées. Elles sont basées sur les locomotives électriques du type ALP-46 (calquées sur les 101 de la DB) du NJ Transit qui avaient été livrées en 2002. Les nouvelles machines seront construites dans les usines Bombardier en Allemagne et en Pologne, et seront livrées à partir de 2011.

LITUANIE

● Les Chemins de fer lituaniens (LG) ont commandé chez Skoda deux automotrices triples à deux niveaux basées sur les rames de la série 471 des CD (chemins de fer tchèques). Les LG ont également commandé 10 locomotives Diesel supplémentaires de la série ER20 "Eurorunner" de Siemens.



Les nouvelles automotrices Skoda pour les Chemins de fer lituaniens. SKODA.



Nées en Belgique

BOSNIE

040 T n° 13

Le charbonnage "Boris Kidric" à Lukavac possède plusieurs locomotives construites en Belgique, dont cette 040T portant le n° 13, construite par *Energie* en 1952 (n°523).

Durant la Seconde Guerre mondiale, les Allemands imposèrent à l'industrie belge de fournir des centaines de locomotives. Parmi les commandes imposées à *Energie*, figurait une série de 50 locomotives-tenders à trois essieux du type KDL 7 (Kriegdampflokomotive - locomotive à vapeur de guerre) de 600 CV et plusieurs grosses 040 T du type KDL 6 de 800 CV. Ces machines furent écoulées après la guerre, de 1945 à 1953, dans des industries en Belgique, France, Pays-Bas, Yougoslavie et Congo.



La locomotive n°13 photographiée le 22 mai 2002 dans les emprises du charbonnage "Boris Kidric" à Lukavac. Elle n'est plus utilisée que comme locomotive de chauffe. Tomas MEYER-EPPLER.

PORTUGAL

grue à eau

Une superbe colonne hydraulique de construction belge est conservée à Lousado. Cette gare est située au nord de Porto, sur la ligne Porto - Valença. A Lousado, une ligne à voie étroite relie Guimarães.

Cette grue hydraulique a été construite par *Nicaise & Delcuve* à La Louvière; elle est disposée à proximité d'une plaque tournante à voie étroite.

Lousado, 26 février 2008.

Photos Tomas MEYER-EPPLER



Images des chemins de fer du Pérou



Les chemins de fer péruviens, naguère totalement moribonds, ont été repris par une filiale de la société Orient-Express sous l'appellation Perurail. Le matériel a été complètement restauré et modernisé afin d'offrir un service de qualité aux très nombreux touristes qui utilisent ce moyen de transport pour découvrir ce fabuleux pays. Les tarifs ont bien entendu été adaptés au service et aux clients (compter 70 dollarsUS pour 50 km). Un tarif plus démocratique est destiné aux autochtones sur présentation d'une pièce d'identité. A noter que les Péruviens utilisent d'autres trains que ceux réservés aux touristes. Pour garantir le confort et la sécurité des touristes, les gares sont étroitement surveillées par un service de sécurité; l'accès aux quais ne peut se faire que sur présentation d'un billet valable pour le train réservé. A Aguas Calientes, ville de pionniers située au pied de la célèbre cité Inca du Macchu Picchu, une nouvelle gare réservée aux trains de touristes a été construite il y a quelques années par Perurail.

PHOTO 90-64 ↑ La ligne à voie normale Cuzco - Puno a la particularité d'être établie en grande partie sur l'Altiplano andain, vaste plateau géologique situé à 4000 m au dessus du niveau de la mer, sur lequel se trouve le lac Titicaca. Le 10 septembre 2007, le train Cuzco - Puno stationne quelques minutes au point culminant de la ligne, La Raya, à 4319 m d'altitude. La plupart des locomotives de Perurail ont été construites en 1974 par MLW-Bombardier (Montreal Locomotives Works). Alain DEFECHEREUX.

PHOTO 90-65 ↓ Chaque matin, sur la ligne Cuzco-Aguas Calientes, une batterie de trains emmène les touristes vers la cité Inca. Ici, dans la superbe vallée de l'Urubamba, un couplage d'autorails approche de Ollantaytambo, seule gare intermédiaire accessible pour les touristes. Au delà de Ollantaytambo, il n'y plus de routes. Seuls des chemins de muletiers permettent de rejoindre le Macchu Picchu en trois jours. La ville de Aguas Calientes et les autres villages de la vallée ne peuvent être approvisionnés que par... le rail ! Même les éléments de construction de la ville et les mini-bus assurant les navettes vers la cité Inca ont été apportés par chemin de fer. Alain DEFECHEREUX.





Le réseau compte encore 4 lignes. La première, à voie normale, relie la capitale Lima à Huancayo et Huancavelica. Hormis la ligne du Tibet, c'est le tracé ferroviaire le plus haut du monde. Le train (qui circule une fois par mois !) franchit un col à 4818 m d'altitude dans un paysage vertigineux. La seconde ligne à voie normale relie Cuzco (ancienne capitale des Incas) à Puno, en bordure du Lac Titicaca (plus haut lac navigable du monde). A une cinquantaine de kilomètres avant Puno, de la gare de Juliaca part la troisième ligne vers Aréquipa. Il y a un train tous les deux jours entre Cuzco et Puno (l'aller s'effectue le jour A, le retour le jour B). Vers Aréquipa, les trains circulent uniquement à la demande pour des groupes. La quatrième ligne est à voie étroite (métrique anglais) et relie Cuzco à Aguas Calientes pour les touristes, et Quilibamba, 30 km plus loin, pour les péruviens uniquement.

PHOTO 90-66 ↑ Le dernier train à arriver à Aguas Calientes (peu avant midi) est le Hiram Bigham, composé de voitures de 1^e classe climatisées et une voiture-salon avec terrasse sur la plate-forme arrière. Le prix du voyage avoisine les 500 dollars US, pour une durée de 4 heures. Hiram Bigham est l'explorateur américain qui a découvert les ruines du Macchu Picchu en 1911. A noter que l'Urubamba, la rivière longée par le train, se jette dans le fleuve Amazone qui débouche dans l'océan Atlantique à des milliers de kilomètres de là, alors que la photo a été prise à seulement 230 km à vol d'oiseau de l'océan Pacifique... Cordillère des Andes oblige ! Alain DEFECHEREUX.

PHOTO 90-67 Le 8 septembre 2007, un train réservé aux péruviens assurant la liaison Cuzco - Quilibamba traverse la ville de Aguas Calientes. En haut de la photo, on aperçoit une rame dans la nouvelle gare en impasse réservée aux trains pour touristes. Alain DEFECHEREUX



Voitures ex. DR C3trPr et C3trBay

Après la Seconde guerre mondiale, la SNCB incorpora 77 voitures à trois essieux ex. DR des types C3tr, C3u et C3v de provenances prussienne et bavaroise dans son parc de voitures commerciales et de véhicules de service.

Les KPEV (Chemins de fer prussiens) ont produit pas moins de 11800 voitures du modèle C3tr de 1900 à 1922. Ces voitures qui, à l'origine, étaient de 4e classe (D3), étaient utilisées sur les lignes à trafic très dense dans les grandes métropoles et leurs proches banlieues, en quelque sorte le réseau S-Bahn d'aujourd'hui. Les 1500 premières n'avaient pas de WC.

Les K.Bay.Sts.B. (Chemins de fer bavarois) construisirent 215 véhicules semblables (types C3tr et C3v) de 1907 à 1915.

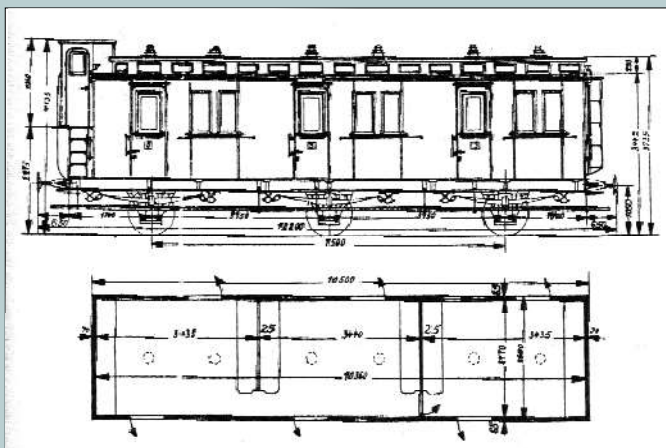
La dénomination que nous utilisons pour désigner le type des véhicules est celle qu'ils reçurent en 1920 lors de l'unification des chemins de fer des états allemands en une grande société unique, qui changea de nom quatre fois avant de devenir en 1937 la Deutsche Reichsbahn (DR). A cette occasion, une nouvelle numérotation fut introduite. Celle-ci dut toutefois rapidement être revue, car on n'avait pas prévu assez de numéros pour la grande quantité de véhicules qui devaient être renommés...

Les voitures construites pour la KPEV de 1902 à 1922 étaient au nombre de 10300, toutes de 4e classe, puis reclassées en 3e classe (la 4e classe fut supprimée en 1928). Au départ, ces véhicules étaient construits pour le transport de voyageurs avec de grands bagages.

Bien que semblables, toutes ces voitures se différençaient par de petits détails, le plus souvent par la disposition de la ou des toilettes.

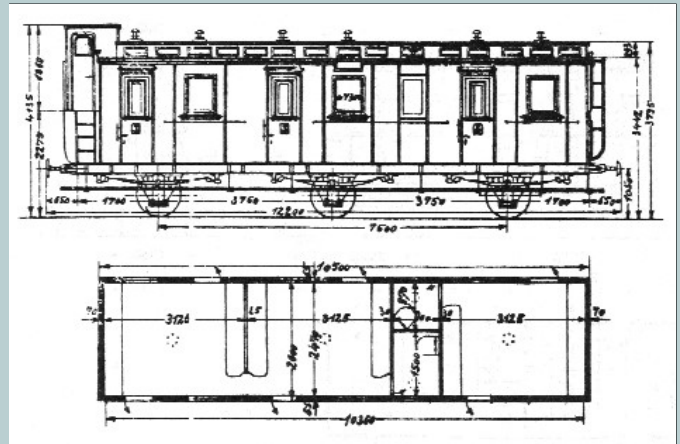
Type C3trPr00

Les premières voitures KPEV de ce modèle furent construites en 1900. Elles étaient du type C3trPr00 (C = 3e classe, 3 = à 3 essieux, tr = Abteile für Reisenden mit Traglasten - compartiments pour voyageurs avec grands bagages, Pr = prussien, 00 = 1900), à deux compartiments séparés par une simple cloison avec porte, sans WC.



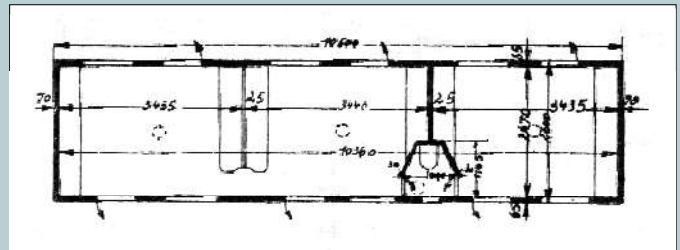
Voiture prussienne du premier modèle apparu en 1900, du type C3trPr00 en version originale, avec 26 places assises, sans WC.

En 1910, certaines furent transformées pour devenir le type C3trPr00/10, par le placement de deux toilettes, lesquelles séparaient les deux compartiments des voitures. Il n'était alors plus possible de passer d'un compartiment à l'autre (voir schéma en haut de la seconde colonne). Les voitures construites à partir de 1902 auront toutes cette disposition.



Voiture prussienne de 1900 après la transformation de 1910, avec deux toilettes, séparant les deux compartiments. Il n'est plus possible de passer d'un compartiment à l'autre.

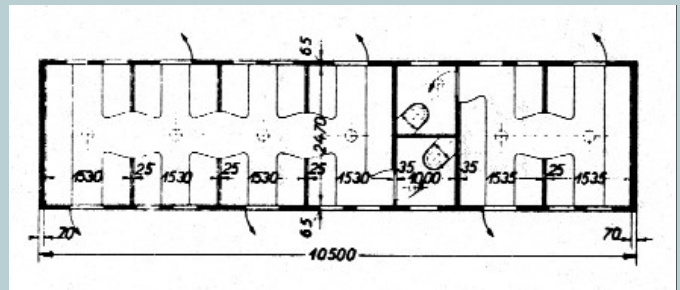
En 1910, une autre transformation de voitures C3trPr00 donna naissance au type C3trPr00/10a, par le placement d'une seule toilette, également disposée entre les deux compartiments. Dans cette version, il était toujours possible de se rendre d'un compartiment à l'autre - voir schéma ci-dessous.



Voiture prussienne de 1900 après la transformation de 1910, avec une seule toilette, permettant de passer d'un compartiment à l'autre (type C3trPr00/10a).

Type C3trPr02

A partir de 1902 fut produit le type C3trPr02. Il fut transformé en 1924 en C3trPr02/24 (autre disposition des WC) et, en 1930, en C3uPr02/30, le u signifiant Umbau - transformation, par l'augmentation du nombre de banquettes, qui permet de faire passer le nombre de places assises de 26 à 50 (voir dessin ci-après).



Voiture prussienne du type C3trPr02 après transformation en C3uPr02/30. Le nombre de places assises est passé de 26 à 50.

Les C3trPr02a, également construites à partir de 1902, avaient une autre disposition des WC. Elles furent transformées en 1924 en C3trPr02a/24 (nouvelle disposition des WC et autres fenêtres).

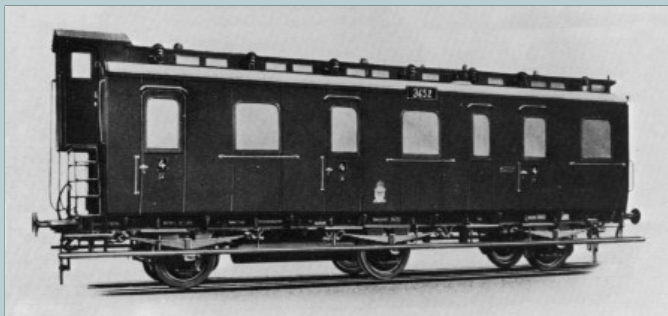
Les C3trPr02b datant également de 1902 avaient encore une autre disposition des toilettes.

En 1924, elles devinrent les C3trPr02b/24 (nouvelle disposition des WC et nouvelles fenêtres).

Type C3trPr04

Les C3trPr04 furent mises en service en 1904. Certaines furent modifiées en 1920 en C3trPr04/20 (suppression temporaire de l'essieu central) et en C3trPr04/20a (suppression de l'essieu central et de la guérite du serre-frein).

En 1924, d'autres sont devenues des C3trPr04/24 après le placement de nouvelles fenêtres (voir photo ci-après).



La voiture D3 "3452 Hannover" après transformation en 1924 avec des nouvelles fenêtres (type C3trPr04/24). En 1928, elle sera convertie en 3e classe (C3) lors de la suppression de la 4e classe. Collection Bruno DEDONCKER / PFT.

En 1930, le placement de banquettes supplémentaires permit d'augmenter le nombre de places assises de 26 à 50; ces véhicules formèrent le type C3uPr04/30. Cette dernière série est la seconde en importance quantitative que la SNCB a incorporée dans son parc de voitures commerciales, soit 33 voitures. Ces voitures eurent pour la plupart les portes extérieures des toilettes supprimées.

Ces portes, que d'ailleurs possédaient également tous les autres types, ne servaient en fait qu'au personnel d'entretien et n'étaient pas utilisables par les voyageurs. En 1930, il fut d'ailleurs décidé de les bloquer définitivement en attendant de les supprimer lors de leur prochaine révision ou transformation en atelier. En 1945, ces portes n'étaient pas encore toutes retirées, mais elles étaient bien bloquées.

Types C3trPr09 - C3trPr13

Toutes ces séries furent suivies par les types C3trPr09 en 1909, et les C3trPr13 en 1913. Ces dernières furent transformées en 1936 en C3trPr13/36 par l'adjonction de banquettes augmentant leur capacité de 26 à 50 places assises. Remarquons que la lettre u pour "transformation" n'a pas été utilisée dans leur nouvelle dénomination.

Type C3uPr16

En 1916 apparurent les C3uPr16, construites sur base des C3trPr13. Leur aménagement intérieur se différencie avec des couloirs latéraux au lieu d'un couloir central et augmentation du nombre de places assises de 26 à 50 (voir dessin en haut de la seconde colonne).

Type C3trPr17

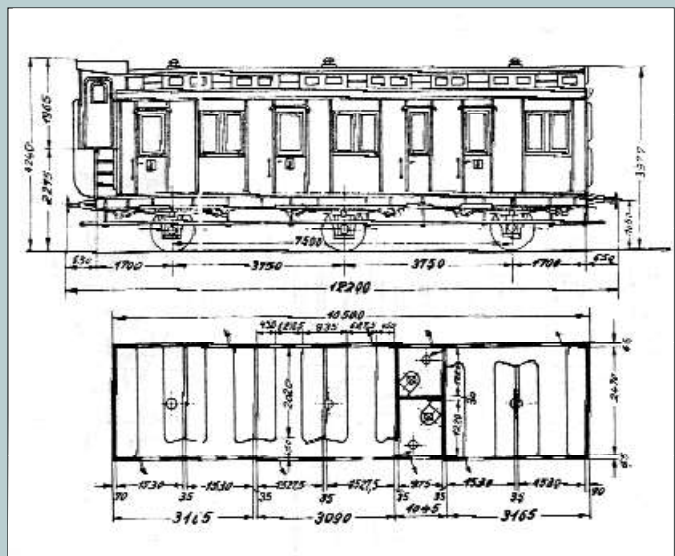
En 1917, une voiture métallique prototype, du type C3trPr17, fut construite. Ce véhicule ne ressemble pas du tout aux C3trPr de construction antérieure, et restera unique.

Les bavaroises

Les K.Bay.Sts.B. produisirent 215 voitures, également de 4e classe (D3). Il y eut deux types distincts.

Les 30 premières, construites en 1907, possédaient une guérite. Les 185 suivantes, construites de 1907 à 1915, possédaient au lieu de la guérite une place assise ouverte pour l'agent serre-frein. La grosse différence avec les voitures prussiennes était l'absence de lanterneaux sur leur toiture.

Une partie de ces voitures fut transformée et reçut, comme

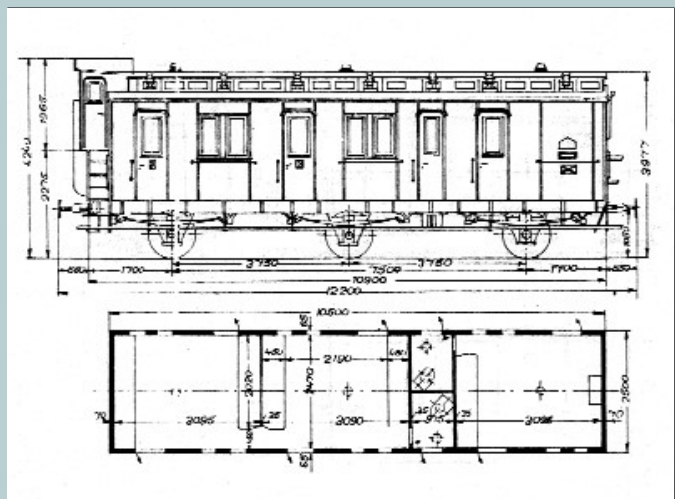


Les voitures du type C3uPr16 se différencient par leur couloir latéral au lieu de central et leur nombre de places assises s'élevant à 50 dès leur construction.

leurs consoeurs prussiennes, de nouvelles banquettes augmentant les places assises de 26 à 50. Lors de leur reprise par la DR, elles reçurent la dénomination de la période dite "Einheit" (unité) et devinrent les C3trBay.. et C3vBay.. (v = Ehemalige 4.-klasse-abteile mit Bretterbänken voll eingerichtet - compartiment précédemment de 4e classe équipé de banquettes faites de 4 planches). En 1928, elles passèrent aussi en 3e classe.

Les voitures avec bureau postal

Certains types de voitures prussiennes eurent des variantes construites avec un compartiment postal. D'autres furent transformées plus tard et eurent un de leurs compartiments aménagé en bureau postal. Il y eut ainsi les CPost3trPr01, CPost3trPr01a, CPost3trPr01/28, CPost3trPr02, CPost3trPr04, CPost3trPr13/33 et CPost3trPr13/33a. Il en va de même pour quelques voitures bavaroises, mais nous n'en parlerons pas car aucune d'entre elles n'échoua à la SNCB. La SNCB hérita en fait d'une seule de ces voitures prussiennes qui était du type C3trPr00 transformée en CPost3trPr00. Elle fut utilisée parmi les 31 voitures qui furent mises en service comme fourgons pour trains de marchandises. Ce véhicule était même particulier puisque pourvu de l'intercirculation.



Voiture prussienne du type C3trPr13, après transformation avec un compartiment postal. Nouvelle dénomination : CPost3trPr13/33a

Les voitures héritées par la SNCB

Comme nous l'avons écrit au début de cet article, la SNCB incorpora 77 voitures dans ses effectifs. Elles furent prises en écriture entre le 2 janvier 1945 et le 22 mars 1946 (toutes les dates de mise en service ne sont toutefois pas connues). La plupart furent rapatriées en mai et en décembre 1950. Six voitures restèrent définitivement sur le réseau : les 37.317, 37.345, 37.807, 37.814, 37.849 et 37.861. Dans les années cinquante, elles furent renumérotées respectivement 86.301, 86.303, 86.305, 86.306, 86.309 et 86.311.

Ces 77 voitures furent réparties en trois catégories :

- 42 pour le service commercial;
- 31 comme fourgon pour trains de marchandises;
- 4 comme véhicules de service.

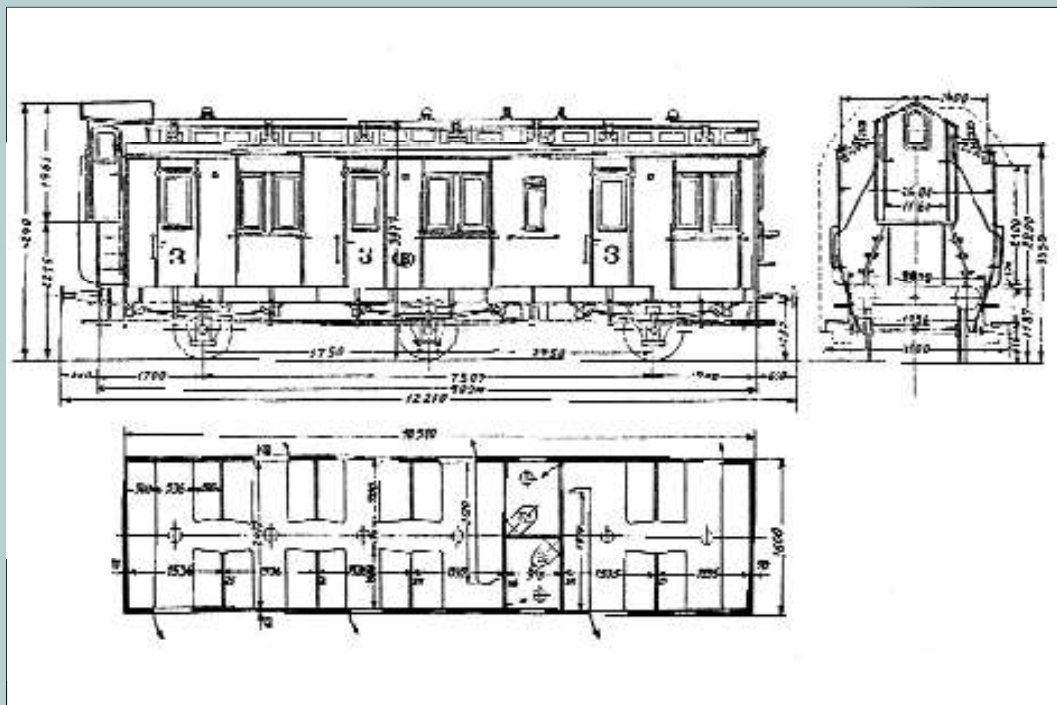


Schéma d'une voiture SNCB ex. C3uPr04/30, avec 50 places assises et portes extérieures des WC supprimées.

PHOTO BD-9001 La voiture 86.311 photographiée à Schaerbeek Groupe R le 29 juillet 1958. Les portes extérieures des WC ont été supprimées (4e fenêtre en commençant par la gauche). Photo Bruno DEDONCKER, collection PFT ©.



LISTE DES VOITURES UTILISEES EN TRAFIC COMMERCIAL

C3trPr04

1er n° SNCB	2e n° SNCB	matricule KPEV	date constr	prise en écriture	mise hors service
37.306		54243 Kassel	1908	15-06-1945	rapatriée 13-12-1950
37.334		52286 Halle	1910	17-08-1945	rapatriée 12-12-1950
37.361		50620 Essen	1905	03-08-1945	rapatriée 13-12-1950

C3uPr04/30

37.314	86.301	52631 Mainz	1907	16-01-1945	PV 427 du 17-12-1958
37.322		64211 Mainz	1916	17-07-1945	rapatriée 05-1950
37.329		62364 Hamburg	1915	17-08-1945	rapatriée 05-1950
37.335		67660 Essen	1910	25-08-1945	rapatriée 13-12-1950
37.341		58964 Stettin	1912	08-10-1945	rapatriée 16-12-1958
37.345	86.303	66841 Berlin	1918	14-07-1945	PV 427 du 17-12-1958
37.353		55143 Hannover	1909	23-01-1946	rapatriée 16-12-1950
37.357		58464 Hannover	1912	29-06-1945	rapatriée 13-12-1950
37.359		59873 Halle	1913	03-08-1945	rapatriée 16-12-1950
37.369		59904 Wuppertal	1907	09-10-1945	rapatriée 05-1950
37.372		62515 Erfurt	1915	08-10-1945	rapatriée 16-12-1950
37.373		52917 Mainz	1907	19-09-1945	rapatriée 12-12-1950
37.376		54747 Breslau	1909	30-11-1945	rapatriée 19-12-1950
37.380		66214 Erfurt	1918	02-11-1945	?
37.391		66966 Wuppertal	1918	11-10-1945	rapatriée 05-1950
37.395		53817 Hannover	1908	29-10-1945	rapatriée 13-12-1950
37.396		52736 Mainz	1907	23-10-1945	rapatriée 13-12-1950
37.800		51703 Mainz	1907	?	rapatriée 13-12-1950
37.804		56480 Hannover	1910	31-10-1945	rapatriée 05-1950
37.806		61802 Hannover	1914	02-10-1945	rapatriée 16-12-1950
37.807	88.305	57433 Hannover	1911	04-10-1945	PV 427 du 17-12-1958
37.810		62578 Essen	1915	13-10-1945	rapatriée 16-12-1950
37.815		55215 Cöln	1909	07-03-1946	rapatriée 16-12-1950
37.817		61524 Halle	1914	11-02-1946	rapatriée 12-12-1950
37.823		54119 Oppeln	1908	?	rapatriée 13-12-1950
37.825		60065 Cöln	1912	24-10-1946	rapatriée le ?
37.826		66920 Saarbrücken	1918	27-10-1945	rapatriée 05-1950
37.828		56125 Frankfurt	1910	10-10-1945	rapatriée 12-12-1950
37.849	86.309	57472 Dresden	1911	?	PV 234 du 12-06-1959
37.861	86.311	58695 Stettin	1912	14-03-1946	PV 410 du 04-11-1959
37.870		58998 Saarbrücken	1912	?	rapatriée 19-12-1950
37.871		66875 Stettin	1918	?	rapatriée 12-12-1950
37.878		62550 Kassel	1915	?	rapatriée 12-12-1950

C3trPr09

37.354		57118 Dresden	1911	19-03-1946	rapatriée 05-1950
37.386		56411 Cöln	1910	29-10-1945	rapatriée 13-12-1950
37.814	86.306	58505 Kassel	1912	12-03-1946	PV 427 du 17-12-1956 (1)

(1) puis utilisée comme véhicule de service

C3trBay07b

37.382		53103 Saarbrücken	1907	21-11-1945	?
--------	--	-------------------	------	------------	---

C3vBay07d

37.352		53178 Saarbrücken	1907	19-01-1946	rapatriée 13-12-1950
37.374		53163 Saarbrücken	1907	?	rapatriée 19-12-1950

Voitures pour le service commercial

Les 42 voitures prises en écriture pour le service commercial étaient des types suivants (entre parenthèse leur nombre)

:

- C3trPr04 (3);
- C3uPr04/30 (33);
- C3trPr09 (3);
- C3trBay07b (1);
- C3vBay07d (2).

Les six voitures qui restèrent en Belgique furent retirées du service commercial par les procès-verbaux (PV) suivants :

- n° 427 du 17 décembre 1958 : 86.301, 86.303, 86.305, 86.306;
- n° 234 du 12 juin 1959 : 86.309;
- n° 410 du 4 novembre 1959 : 86.311.

Les cinq premières voitures furent proposées à la vente pour démolition. Seule la 86.311 fut réutilisée comme véhicule de service, avec quelques autres, dont celles qui avaient été directement utilisées comme véhicules de service.

Nous donnons plus de détails dans les tableaux publiés ci-contre et dans les pages suivantes.

Voitures utilisées comme fourgon

Les 31 voitures directement utilisées comme fourgons pour trains de marchandises étaient des types suivants (entre parenthèse leur nombre) :

- C3trPr00 (2);
- C3trPr02 (1);
- C3trPr02a (2);
- C3trPr04 (11);
- C3trPr04/30 (8);
- C3trPr09 (2);
- C3trPr13 (4);
- CPost3itrPr00 (1).

Le véhicule de service 192.662 est équipé d'un pantographe au-dessus du lanterneau de la toiture pour le contrôle et le réglage des caténaires; il est photographié à Schaerbeek à une date inconnue. Il pourrait s'agir de la voiture 86.306, ex. 37.814, une des trois voitures du type DR C3trPr09 inventoriées sur le réseau belge. Les deux autres voitures de ce type ont été rapatriées en Allemagne en 1950.

Albert DEBIEVRE, collection PFT.





La voiture 37.345, future 86.303, ex. DR type C3uPr04/30, n° DR Berlin 66841, construite en 1918, est photographiée à Schaerbeek en août 1951. Ce document présente un détail particulièrement intéressant, qui est le monogramme de la SNCB, dont on ne sait pas avec certitude pour quelle raison il n'a été appliqué que sur certaines voitures. Était-ce pour les reconnaître entre les voitures "Armistice" du même modèle, ou entre les voitures de la DB qui faisaient des interpénétrations en trafic frontalier, ou encore parce que ces voitures SNCB étaient elles-même utilisées en trafic interfrontalier ? Aucun avis donnant éventuellement l'ordre d'appliquer ce signe n'a pu être retrouvé. Photo Georges DESBARAX, collection Bruno DEDONCKER / PFT.

Ces véhicules utilisés afin de compenser temporairement les pertes subies pendant les hostilités furent numérotés dans la série nouvellement créée 19.901 à 19.968. Ils semblent avoir été renumérotés plus tard dans la série 810.000 à 810.999, qui comprenait tout le matériel à marchandises ex-DR récupéré sur le réseau de la SNCB au lendemain de la guerre. Aucune photo n'a pu être trouvée prouvant l'emploi de la numérotation 19.900. Par contre, il existe une photo SNCB du wagon tombereau 810.071 type 1221A, ex. DR type Om Breslau-Essen, à parois métalliques. Ce document est l'unique preuve connue de l'utilisation effective de cette numérotation (voir photo page suivante). Aucune photo d'une voiture-fourgon portant un tel numéro n'a pu être retrouvée à ce jour.

Nous ignorons également ce qu'il est advenu de ces voitures-fourgons après leur mise hors service. Il n'est pas impossible que les véhicules aient été rapatriés en 1950. Ils furent remplacés par les nouveaux fourgons à marchandises du type 4012b, métalliques, livrés de 1948 à 1949.

LISTE DES VOITURES UTILISEES COMME FOURGONS POUR TRAINS DE MARCHANDISES

n° SNCB	Type DR	n° DR	provenance KPEV	mise en service	remarque
19.901	C3trPr13	68632	Dresden	16-04-1945	
19.914	C3trPr09	58646	Ost	17-12-1945	
19.923	C3trPr04	52495	Hannover	03-11-1945	
19.924	C3trPr02a	42974	Stettin	02-11-1945	
19.925	C3trPr04	54085	Münster	02-11-1945	
19.926	C3tr (PKP)	252542	Oppeln	31-10-1945	
19.927	C3trPr09	55841	Hamburg	02-11-1945	
19.928	C3trPr04	52990	Dresden	03-11-1945	
19.929	C3trPr04	52387	Halle	02-11-1945	
19.930	C3trPr04	52616	Cöln	03-11-1945	
19.931	C3trPr13	64892	Erfurt	02-11-1945	
19.932	C3trPr04	53323	Erfurt	03-11-1945	
19.933	C3trPr13	62813	Cöln	07-11-1945	(1)
19.935	C3trPr04	50118	RVDK (3)	31-10-1945	
19.936	C3trPr13	66363	Frankfurt	02-11-1945	
19.937	C3trPr02	49461	Hannover	31-10-1945	(2)
19.938	C3trPr04	53604	Essen	31-10-1945	
19.945	C3trPr00	48794	Hannover	05-12-1945	
19.946	C3trPr04	52432	Hannover	05-12-1945	
19.947	C3trPr13	6548	Polen	05-12-1945	
19.948	C3uPr04/30	67396	Breslau	31-10-1945	
19.949	C3uPr04/30	64951	Essen	31-10-1945	
19.950	C3uPr04/30	65217	Cöln	31-10-1945	
19.951	C3uPr04/30	59741	Essen	29-11-1945	
19.952	C3uPr04/30	58951	RVDK	29-11-1945	
19.954	C3uPr04/30	61941	Stettin	29-11-1945	
19.955	C3trPrTr02	49503	Cöln	06-02-1946	
19.956	C3uPr04/30	55145	Hannover	06-02-1946	
19.957	C3trPr02a	48728	Essen	06-02-1946	
19.960	C3uPr04/30	61468	Augsburg	06-02-1946	
19.961	C3tr (ex. PKP)	252680	Pologne	21-02-1946	
19.964	C3trPr04	51558	Kassel	?	
19.968	C3trPr00	18794	?	?	

(1) rapatriée en Allemagne

(2) réutilisé comme véhicule de service

(3) RVDK: Reichs-Verkehrsdirektion Kiev.



Le tombereau 810.071 (type 1221A, ex. DR type Om). La série 810.000 à 810.999 reprenait le matériel à marchandises ex. DR récupéré sur le réseau au lendemain de la guerre. Les 31 voitures utilisées directement comme fourgon à marchandises auraient été numérotées dans cette série.

Collection Charles OCSINBERG.

Voitures utilisées comme véhicule de service

Les 4 voitures utilisées immédiatement comme véhicule de service étaient des types suivants (une voiture de chaque type) :

- C3trPr02;
- C3trPr02/24;
- C3uPr04/30 (n° SNCB 192.178);
- C3trPr07a.

Charles OCSINBERG.

LISTE DES VOITURES DIRECTEMENT UTILISEES COMME VEHICULES DE SERVICE

n° SNCB	Type DR	n° DR	provenance KPEV	mise en service	remarque
190.178	C3trPr04/30	59475	?	21-12-1945	
?	C3trPr02a/24	49149	Mainz	?	
?	C3trPr04	52432	Hannover	?	
?	C3trPr07a	52518	Cöln	?	

Déjà des C3tr en 1919

Parmi les 4000 véhicules de types différents que reçut l'Etat Belge au lendemain de la Première Guerre mondiale en vertu du traité de Versailles du 28 juin 1919, il y avait des voitures dites "anciennement de 4e classe", qui furent inscrites dans les séries de voitures C 55.101 à 55.992 et 60.051 à 60.161. Les deux séries comprenaient différents types de voitures.

Dans l'Etat Général de 1926, il y avait au moins encore 111 de ces véhicules inscrits à l'inventaire de la SNCFB. Parmi celles-ci, il peut y en avoir d'autres années de construction.

Dans les listes du dénombrement de 1945 du matériel à voyageurs, l'on trouve encore deux voitures du type C3tr bavaroises dans la série 55.101 à 55.992, et 51 d'origine prussienne dans la série 60.051 à 60.161. A Cela s'ajoute encore 1 voiture de la seconde série probablement en attente pour être modernisée à Mons, en 1946-1947, ensemble avec 19 autres voitures de différents types, dont 4 provenaient également de la série 55.101 à 55.992 et 3 de la série 60.051 à 60.161. Les 12 autres provenaient des séries 51.000 (4) 52.000 (1), 53.000 (5), 54.000 (1) et 61.251 à 61.308 (1), une série de voitures aux numéros ne se succédant pas et provenant "des lignes des environs de Eupen et de Malmédy". Ces 20 véhicules reçurent l'intercirculation pour le chef-garde et formeront, en 1947, la nouvelle série de voitures C n° 60.300 à 60.319. Elle sera renumérotée C 56.301 à 320 en 1952. Sept de ces véhicules n'eurent toutefois plus une longue vie, car ils furent déjà mis hors service commercial en 1955.

Les 13 voitures restantes furent reclassées en 2e classe lors de la suppression de la 1e classe, le 3 juin 1956.

Leur mise hors service commercial s'effectua selon le rythme suivant : 1956 (1), 1958 (1), 1959 (2), 1960 (2), 1962 (1), 1964 (1), 1965 (4) à 1966 (1).

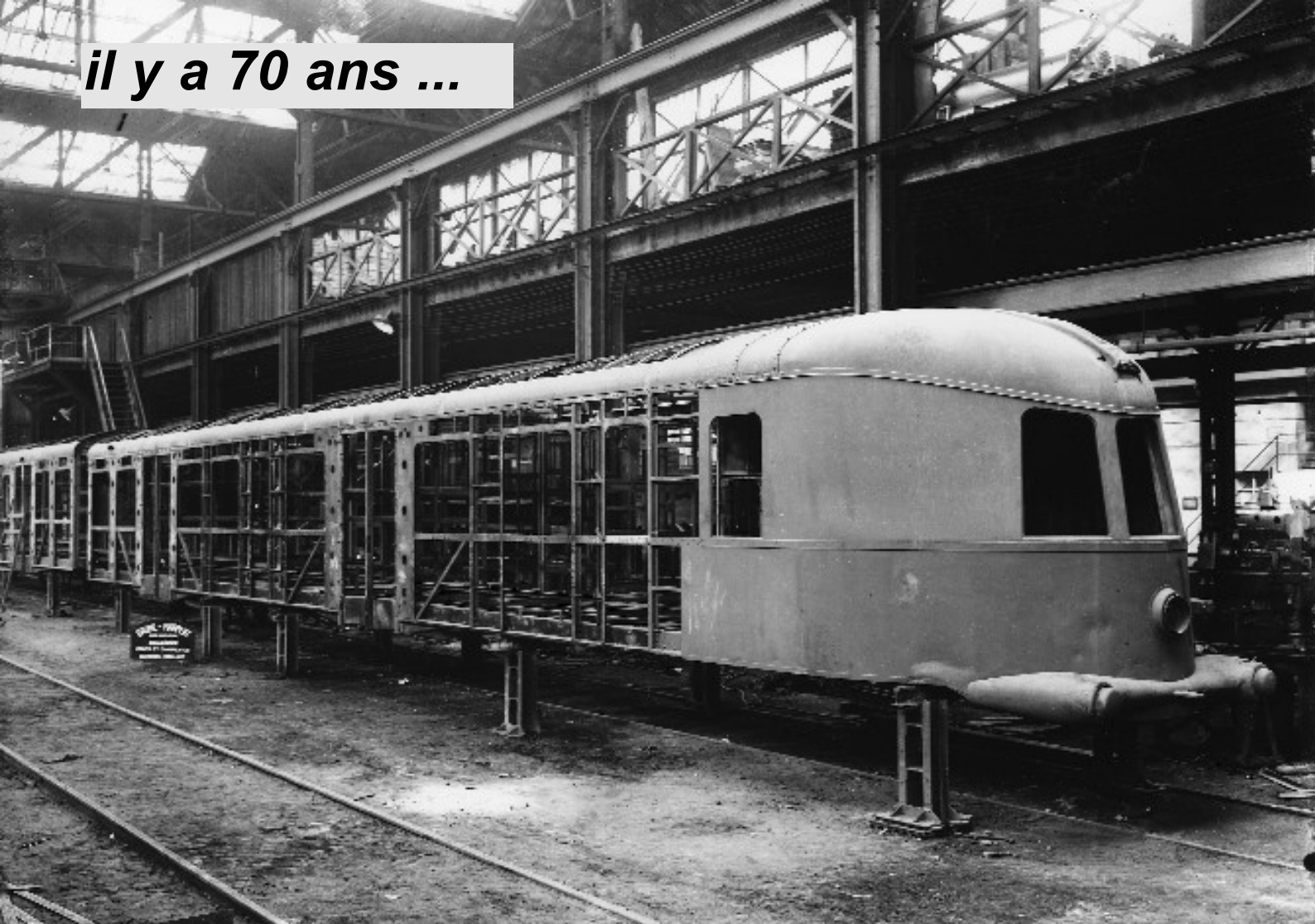


Une voiture modernisée à Mons en 1946-1947. Il pourrait s'agir de la voiture C n° 56.305, ex. C 60.304 provenant de la voiture C 60.100 transformée. Remarquez l'ajout de portes en bout du véhicule permettant l'intercirculation pour le chef-garde, et la suppression du lanterneau de toiture. Auteur inconnu, collection Charles OCSINBERG.



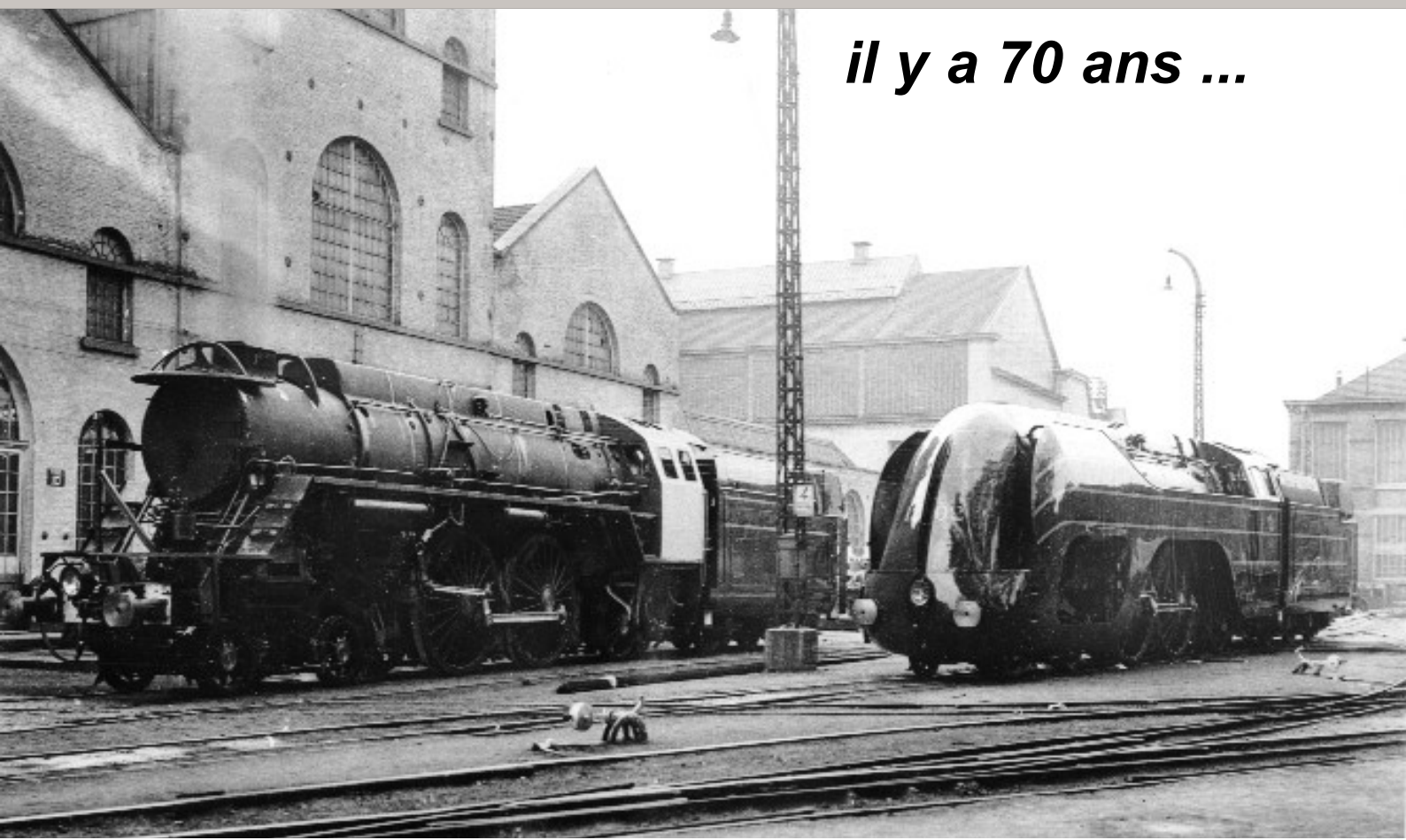
Encore une voiture modernisée, photographiée dans un train en passage à Schaarbeek le 17 juillet 1957. Le numéro n'est pas bien lisible, mais il pourrait s'agir de la voiture B 56.302, ex. C 60.301 transformée à partir de de la voiture C 61.251 (provenant des lignes de Eupen et Malmédy) ou de la voiture B 56.312, ex. C 56.312, ex. C 60.311 transformée à partir de la voiture C 53.505. Nous opterons plutôt pour la C 60.301 car la série 53.000 était formée de véhicules à 6 portes. Dans la liste de 1926, les 2 voitures sont toutes deux mentionnées comme ayant 6 compartiments et offrant 48 ou 50 places assises. Photo Bruno DEDONCKER, collection PFT ©.

il y a 70 ans ...



Il y a 70 ans, la SNCB mettait en service les 12 nouveaux autorails doubles 652.11 à 22 au dépôt de Bruxelles-Midi. Les 652.14 et 21 furent détruits durant la guerre. En mai 1946, les 10 survivants furent renumérotés 620.01 à 10; ils terminèrent leur carrière sur les lignes de l'Entre-Sambre et Meuse au dépôt de Walcourt puis de Monceau. Tous furent retirés du service dans le courant de 1968. Ce document montre la construction d'un 652 chez Baume & Marpent. Photo Baume & Marpent, collection PFT ©.

L'année 1939 a vu la naissance de beaucoup de nouvelles séries de locomotives. Parmi celles-ci, on trouve le fameux type 12. Cette photo d'usine montre, à droite, la 1202 et, à gauche, la 1203 non encore carénée. Photo Cockerill, collection PFT.



il y a 70 ans ...

il y a 40 ans...



La section frontalière de la ligne 24 est exploitée en traction électrique depuis quelques semaines. Pourtant, il y a 40 ans, un train de marchandises remorqué par la 200.079 de Hasselt arrivera bientôt à Aachen West sous caténaire allemande. Henri CHAUVEHEID, collection PFT.

PHOTO 90-68 *Il y a 30 ans, on pouvait encore rencontrer de beaux parallèles, comme ici à Schaerbeek le 6 avril 1979. A droite, la 2506 se trouve en tête du semi-direct 2550 pour Charleroi-Sud; à gauche, le célèbre semi-direct 1817 Schaerbeek - Binche, tracté par les 5922 et 5907. Ces trois locomotives possédaient alors toujours leurs simples phares blancs. J-L VANDERHAEGEN.*

il y a 30 ans...



Pâques aux locomotives

De quel plus beau cadeau d'anniversaire pouvais-je rêver ? Pour mes quatorze ans, mon père avait organisé pour moi une visite guidée de la remise aux locomotives de Mons ! Il ne m'y emmena pas lui-même : un cheminot, Henri Wattiez, machiniste en fin de carrière, s'était montré ravi de me conduire sur les lieux. Le 5 avril 1953 tombait le dimanche de Pâques, ce qui facilitait encore les choses. Même le soleil était avec nous. En franchissant le pont de Ghlin, je vis entrer en gare un train spécial de voyageurs, tiré par la 29.212 de Liège-Guillemins. Une locomotive liégeoise en gare de Mons n'avait rien d'extraordinaire : chaque soir, le train Liège - Tournai y faisait une brève halte et revenait le lendemain matin en sens inverse, la locomotive et son équipe ayant logé à Tournai. Mais ce matin-là, la moindre machine se paraît à mes yeux de mille raisons de la trouver belle, inoubliable !

Nous avons emprunté la rampe d'accès du personnel conduisant aux bureaux de la remise, et franchi les voies par le passage planchéié - je n'ai jamais vu ce mot-là ailleurs que dans une gare - pour rejoindre l'atelier. J'étais émerveillé : la 40.056 y reposait, séparée de ses roues, suspendue sur des vérins énormes à bonne hauteur, en vue de son entretien. J'éprouvais un sentiment mêlé de crainte et d'admiration : comme si l'impuissance du monstre me le rendait plus proche, plus paisible, mais encore redoutable. Pauvre type 40 qui n'avait pourtant rien de bien menaçant ! La partie de la remise proprement dite, où se trouvaient rangées les machines au repos m'inquiétait moins. Avec mon frère aîné, j'avais visité de nombreux dépôts des tramways vicinaux où il suffisait d'un peu de persuasion pour se faire accepter - sauf exceptions cuisantes - et les engins disposés sur les fosses de visite me semblaient bien familiers.

La cour, espace ouvert situé devant le bâtiment, était plus vivante : les locomotives respiraient, fumaient, s'offrant une pause entre deux services. Henri Wattiez aurait pu être un très bon instructeur : il aimait son métier et l'expliquait avec précision. Il me fit monter à bord de plusieurs machines, pour me faire voir les organes de conduite (le levier du régulateur commandant la course de la locomotive, les niveaux d'eau de la chaudière, le volant de changement de marche, avant et arrière, le compteur de vitesse, la manette de frein et aussi, bien sûr, le coup d'œil sur le foyer rougeoyant dès l'ouverture de la porte permettant au chauffeur de nourrir la bête !). J'ai conservé le souvenir de la très belle 7.044 de Tournai, type de locomotive que mon père et moi trouvions élégant, plus racé que le type 1 (trop lié, à nos yeux, au prestige des convois internationaux d'Amsterdam à Paris). Le machiniste semblait vieux, aux côtés de son très jeune chauffeur, un garçon blond et timide qui paraissait avoir mon âge ! Je me souviens aussi de l'équipe de la 31.036, de Mons. Le mécanicien s'appelait Pattyn. Mais pour tout le monde, il était "l'Flamin". Comme je lui fis le plaisir de parler sa langue, il en profita pour faire mon éducation : il m'apprit à monter correctement à bord d'une locomotive, les bras tendus pour tenir les mains courantes, sans quoi on se frottait le ventre contre la machine - "et ta mère va être fâchée si tu salis tes vêtements", ajouta-t-il - puis l'usage de la charpie de coton qui absorbait l'excédent d'huile et de poussière noire des ses larges paumes. Je sentais chez M.Pattyn une sympathie spontanée qui me donnait l'impression - que j'ai souvent vécue parmi les cheminots - qu'il m'accueillait, me traitait presque comme un apprenti, un futur collègue !

Henri Wattiez avait la même attitude : il me fit même le complice de ses facéties aux dépens de certains de ses compagnons de travail ! A bord d'une locomotive dont il connaissait l'équipe, il enleva le casse-croûte du chauffeur pour le remplacer par un morceau de briquette de charbon, dissimulant la boîte à tartines du côté du machiniste, riant déjà de la discussion qu'il provoquait entre les deux hommes ! Il fit baisser la pression d'une autre locomotive, prétendant libérer ainsi un surcroît de vapeur dans une chaudière qui n'en demandait pas tant.

La visite s'acheva avec un arrêt à la 29.064. Le machiniste manoeuvrait quelques wagons du parc à combustibles, et je vécus ainsi mes premières minutes à

Le dépôt de Mons possédait deux remises partiellement visibles sur ce document. La 40.030 est photographiée devant l'ancienne qui comportait 6 voies. La nouvelle remise se trouve à droite; elle comptait 9 voies. Photo Peter BRAZIER, collection Patrick TASSIGNON.





Voici trois vues du site du dépôt de Mons réalisées depuis le pont de la chaussée de Ghlin. La première a été prise en 1958. Une Atlantic du type 12 est virée sur la plaque tournante, tandis qu'une type 81 attend son tour.
Michel CLAUDS.



La photo du milieu a été prise à la fin des années '90. Seul subsistait encore l'ancien bâtiment qui regroupait les bureaux administratifs, les vestiaires et les dortoirs.
Guy STIEVENART.

Aujourd'hui, le car-wash et un poste de transformation occupent une partie du site; le bâtiment administratif, la remise et la plaque tournante ont disparu.
Baudouin DIEU, 12 janvier 2009.



bord d'une locomotive en mouvement. Sur sa lancée, Henri Wattiez me montra comment bloquer la porte d'accès au foyer et me révéla la blague habituelle sur ce type d'engin : il suffisait de fermer le dispositif à l'instant où le chauffeur débutant - bien entendu - s'apprêtait à charger le feu d'un grand coup de pelle ! Sous le choc de la porte restée close, le charbon se répandait dans la cabine et suscitait l'hilarité du coupable ! Il est vrai que la pédale d'ouverture normale du foyer entraînait un certain automatisme du geste du chauffeur qui n'avait pas le temps de réaliser la plaisanterie qui lui était faite.

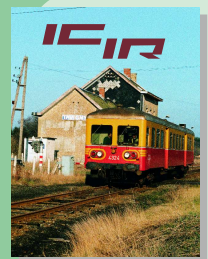
Le machiniste de la 29.064 me proposa de prendre le levier et de faire avancer moi-même la locomotive, sur quelques mètres. Je n'ai pas osé. L'année suivante et dans une autre gare, je ne laissai plus passer une telle occasion. Les manœuvres des wagons se poursuivaient. L'ouvrier qui les accrochait fit une imprudence mais il évita l'accident. De la cabine, le chauffeur lui cria : "Hors des rails ! Tu es encore trop jeune pour faire un mort !". L'expression m'amusa beaucoup, mais elle fut très mal accueillie lorsque je voulus l'utiliser à la maison. Ma mère voulait bien que je fréquente les gares et leurs travailleurs mais pas que je parle comme eux...

Grisé par la vapeur et le charbon, je revins à pied avec mon guide en longeant la ligne 112 (future 118 ndlr) jusqu'à la gare de Nimy.

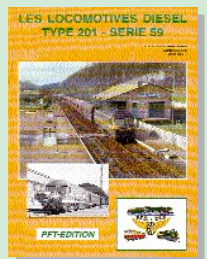
Comment voulez-vous oublier un aussi bel anniversaire ?

Philippe PIRNAY.

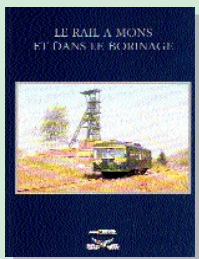
Livres PFT-éditions



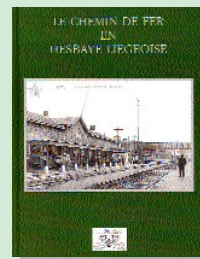
IC-IR 1984-2004
 Le "Plan IC-IR" en image, avec toutes les gares supprimées ou rouvertes durant cette période.
 A4 - 216 pages
 400 photos
 1 35,00 - kp 2



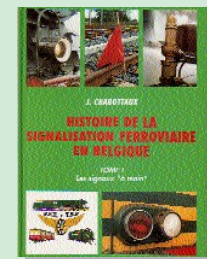
LES LOCOMOTIVES DIESEL TYPE 201/SERIE 59
 L'histoire complète des célèbres 59 de la SNCB.
 A4 - 280 pages
 540 photos



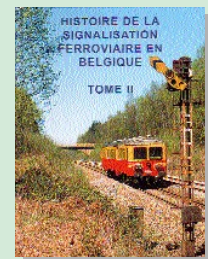
LE RAIL A MONS ET DANS LE BORINAGE
 Histoire de toutes les lignes de la région montoise.
 A4 - 160 pages
 258 photos
 1 23,50 - 750 g



LE CHEMIN DE FER EN HES-BAYE LIEGEOISE
 Description et histoire des lignes 31, 32 et 36 (Liège-Haut-Pré - Waremme).
 A4 - 168 pages
 276 photos
 1 23,50 - 750 g



HISTOIRE DE LA SIGNALISATION FERROVIAIRE EN BELGIQUE tome I
 Ce premier tome traite de tous les signaux mobiles.
 A4 - 191 pages
 278 photos et plans
 1 24,50 - 950 g



HISTOIRE DE LA SIGNALISATION FERROVIAIRE EN BELGIQUE tome II
 Ce deuxième tome traite de la signalisation mécanique.
 A4 - 252 pages
 220 photos
 1 35,00 - kp 2



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



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
 1 25,00 - 700 g

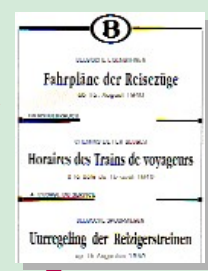
NOUVEAU !



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
 1 25,00 - 700 g



LES TRANSPORTS PUBLICS
 Histoire des transports publics en Belgique de 1945 à 1960.
 A4 - 287 pages
 +/- 300 photos N-B
 1 45 - KP5



INDICATEUR DE 1940
 Réédition de l'indicateur de 1940 sous l'occupation allemande.
 A4 - 48 pages
 1 6,50 - 250 g

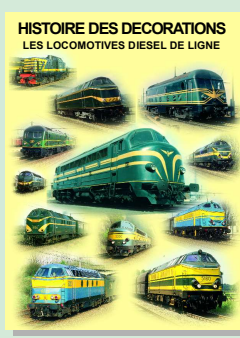


UN SIECLE DE VAPEUR 2
 Recueil photo présenté en 5 chapitres : 1835 à 1930; 1931-1945; 1946-1966; vapeurs industrielles et vicinales; vapeurs NS, SNCF, DB et CFL.
 21 x 27 cm - 134 photos N-B
 1 27,00 - 750 g

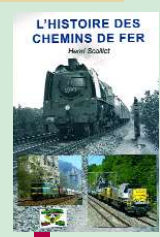
NOUVEAU !



UN SIECLE DE VAPEUR 3
 Recueil photo présenté en 5 chapitres : 1835 à 1930; 1931-1945; 1946-1966; vapeurs industrielles et vicinales.
 21 x 27 cm - 128 photos N-B
 + 8 photos couleurs
 1 32,00 - 750 g



LES DECORATIONS DU MATERIEL MOTEUR DE LA SNCB TOME I LES LOCOMOTIVES DIESEL DE LIGNE
 Cet imposant ouvrage décrit en détails toutes les décorations portées par les locomotives Diesel de ligne.
 A4 - 288 pages - 500 photos, dessins et plans.
 couverture cartonnée
 1 59,00 - kp 5



L'HISTOIRE DES CHEMINS DE FER
 racontée par H. Scaillet
 A5 - 208 pages
 200 illustrations
 1 20 - 600 g

En Lignes

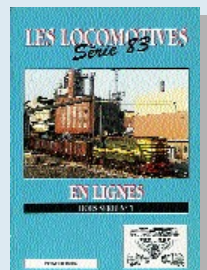
EN LIGNES

- abonnement 2009 (débuté au 01-01-2009)
 - Belgique 1 36,00
 - étranger (Europe) 1 42,00
 - étranger (hors Europe) 1 49,00

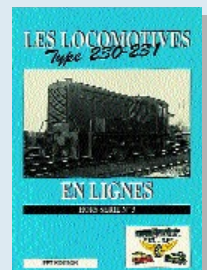


- numéros 19 à 20 par numéro : 1 3,97 100 g
- numéros 41 à 45 par numéro : 1 7,50 210 g
- numéros 46 à 52 par numéro : 1 7,50 260 g
- numéros 53 à 58 par numéro : 1 7,00 260 g
- numéros 59 à 89 par numéro : 1 8,50 260 g
- reliure pour EN LIGNES 1 11,50 kp 2

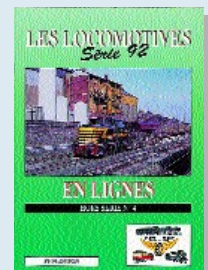
EN LIGNES - hors série



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

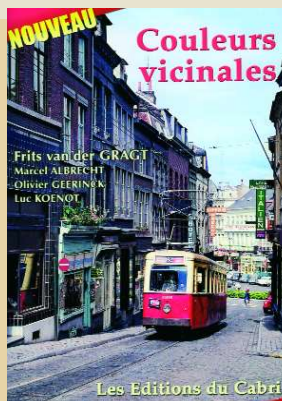


hors série n°3 LES LOCOMOTIVES TYPE 230-231
 A4 - 60 pages
 80 photos
 1 12,25 - 210 g



hors série n°4 LES LOCOMOTIVES SERIE 92
 A4 - 80 pages
 100 photos
 1 14,75 - 255 g

■ Le rail bruxellois en images (PFT-Editions)	1 11,20	750 g
□ Vapeur en Belgique tome I (Phil Dambly)	1 55	kp 5
□ Vapeur en Belgique tome II (Phil Dambly)	1 66	kp 5
□ Le chemin de fer Bruxelles-Tervueren (Blanchart)	1 57	kp 5
□ La ligne du Luxembourg (Ed. CFFL)	1 24,60	765 g
□ Les locos polycourant de Paris-Bruxelles - volume I	1 38	400 g
□ - volume II	1 38	550 g
■ Balade vicinale en Belgique	1 45,00	1095 g
□ En Belgique sur les rails d'autrefois (Ed. du Cabri)	1 32,23	750 g
□ Les Vicinaux du Brabant	1 30	kp 2
□ En type S sur les rails du Hainaut (Cabri)	1 39	kp 2
□ Le rail au Congo Belge (3 tomes) par tome	1 59	kp 5
□ Architecture des gares (tome II)	1 46,64	1050 g
□ Le tram W Bruxelles-Wavre/Braine-l'Alleud	€ 39	800 g



NOUVEAUTÉ

COULEURS VICINALES

Un livre entièrement en couleurs rassemblant des photographies inédites de l'amateur hollandais Frits van der Gragt. L'ouvrage comprend 176 pages, 10 photos sépias et 280 photos couleurs, complétées par une carte de Belgique, huit cartes des réseaux décrits et une aquarelle.

Prix €49 - communication "Couleurs Vicinales". Frais d'envoi : KP5

Photos

Photos EN LIGNES

Les photos publiées dans EN LIGNES et portant un numéro (par exemple PHOTO 90-24) peuvent être obtenues au format 10x15 cm en couleurs, sauf les numéros suivis de la mention NB (par exemple PHOTO 90-29 NB) qui sont des photos noir et blanc. ATTENTION : numéro(s) à préciser à la commande sur carte postale, lettre, courriel ou fax. Date limite de commande : le 28-05-2009; date de livraison: +/- 15-07-2009. Les photos des EN LIGNES précédents ne sont plus disponibles !

Renseignements et commandes :

☎ +32(0).65.51.07.76 - Fax : +32(0).65.66.45.41 - ✉ martinserge59@skynet.be (Utiliser cette adresse obligatoirement pour les commandes par mail)

□ Prix par photo 1 1,00 7 g

Photos BD (Bruno DEDONCKER)

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

□ Prix par photo 1 3,72 7 g

Photos-thèmes

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

■ N° 6 : Locos Diesel SNCF en Belgique	1 10,00	75 g
□ N° 36 : Locos à vapeur préservées par la SNCB	1 10,00	75 g
□ N° 38 : Les signaux mécaniques de Florenville	1 10,00	75 g
□ N° 40 : La gare de Schaerbeek-Formation	1 10,00	75 g
□ N° 42 : Locomotives séries 52-53-54 en vert "1970"	1 10,00	75 g
□ N° 44 : La locomotive 8275	1 10,00	75 g
■ N° 47 : Les 60/61 en vert "1970" (15 photos)	1 15,00	105 g
□ N° 49 : Les 62/63 en vert "1970 Salzinnes"	1 10,00	75 g
□ N° 50 : Les 62/63 en vert "1970 Latour"	1 10,00	75 g
□ N° 51 : Voyage d'adieu des locos série 80	1 10,00	75 g
□ N° 52 : Les 62/63 en vert "1970 Kortrijk"	1 10,00	75 g
□ N° 57 : Locotracteurs série 91	1 10,00	75 g
□ N° 59 : Les 5122 et 5135 en Italie	1 10,00	75 g
□ N° 60 : Vapeurs chinoises	1 10,00	75 g
□ N° 61 : Les 62 en activité au Luxembourg	1 10,00	75 g
□ N° 62 : Les autorails avant le plan IC-IR - série 1	1 10,00	75 g
□ N° 63 : Les autorails avant le plan IC-IR - série 2	1 10,00	75 g
□ N° 64 : Les autorails avant le plan IC-IR - série 3	1 10,00	75 g
□ N° 65 : Les 3600 CFL	1 10,00	75 g
□ N° 66 : Les 7301 à 7335	1 10,00	75 g
□ N° 67 : Les locotracteurs de la série 91	1 10,00	75 g
□ N° 69 : Fourgons-générateurs (voir EN LIGNES 70)	1 10,00	75 g
□ N° 70 : Les voitures Wegmann CFL	1 10,00	75 g
□ N° 71 : La 2302 (voir EN LIGNES 72)	1 10,00	75 g
□ N° 72 : Trains TEE (voir EN LIGNES 73)	1 10,00	75 g
□ N° 73 : La 5117/5001 (voir EN LIGNES 74)	1 10,00	75 g
□ N° 74 : Locomotives série 22 en vert	1 10,00	75 g
□ N° 75 : La ligne 141 Court-St-Etienne - Genappe	1 10,00	75 g
□ N° 76 : Matériel belge en Italie (voir EN LIGNES 77)	1 10,00	75 g
□ N° 77 : Essais avec divers matériel (voir EN LIGNES 77)	1 10,00	75 g
□ N° 78 : La 8020 des CUP	1 10,00	75 g
□ N° 79 : Essais de la TRAXX en Belgique	1 10,00	75 g
□ N° 80 : La P8 et la 1603 CFL sur la L128	1 10,00	75 g
□ N° 81 : Les automotrices Benelux	1 10,00	75 g
□ N° 82 : Les 1181 à 1192 avec des Benelux	1 10,00	75 g
□ N° 83 : La ligne Liège - Gouvy Diesel	1 10,00	75 g
□ N° 84 : Voitures I10 en orange	1 10,00	75 g
□ N° 85 : Embarquement des 51 SecoRail (15 photos)	1 15,00	105 g
□ N° 86 : Dix photos de 22 vertes	1 10,00	75 g
□ N° 87 : Les dernières 60 radiées en 1988 (EL 87 p. 8)	1 10,00	75 g
□ N° 88 : Les 20 sur l'axe Antwerpen-Montzen	1 10,00	75 g
□ N° 89 : 10 photos d'automotrices de la série 600 en vert	1 10,00	75 g

Articles divers

Pin's

□ Pin's locomotive Diesel type 201	1 2,50	16 g
□ Pin's locomotive Diesel série 60 verte	1 2,50	16 g
□ Pin's locomotive Diesel série 60 jaune	1 2,50	16 g
□ Pin's locomotive électrique 101.012 bicolor	1 2,50	16 g
□ Pin's locomotive électrique 101.012 vert foncé	1 2,50	16 g
□ Pin's locomotive à vapeur type 81	1 2,50	16 g

Cartes postales

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

Calendriers LOCO

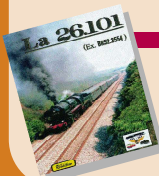
□ Années disponibles : 1979, 1980, 1982-1989, 1991-1993, 1995, 1997, 1998, 2003, 2007 :

par calendrier : 1 5,00 kp2

□ **LOCO 2009 : 110** envoi : kp2

DVD

□ La ligne 128 Ciney-Spontin-Yvoir :	1 21,00	150 g
□ La 26.101 du PFT 128 :	1 21,00	150 g
□ LES VOYAGES PFT :	1 25,00	150 g



La 26.101

NOUVEAU !

Les voyages PFT



Commande Frais d'envoi

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

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

	BELGIQUE	EUROPE
jusque 100 g	1 1,10	1 2,50
jusque 350 g	1 1,70	1 4,90
jusque 1000 g	1 2,80	1 8,90
jusque 2000 g	1 3,80	1 17,70
Kilopost 2 kg (kp 2)	1 5,15	1 18,00
Kilopost 5 kg (kp 5)	1 7,15	1 26,00
Kilopost 10 kg (kp 10)	1 7,15	1 39,00

■ ARTICLE EN VOIE D'ÉPUISEMENT

PHOTO-THEME 90

Dix photos d'automotrices de la série 700 en livrée verte.

Prix 1 10 + frais de port (100 g.)
Communication PHOTO-THEME 90



