

LES AUTORAILS DE LA S.N.C.V. - Pierre ROOVERS
Editions MUPDOFER a.s.b.l. B.P.1343 B-1000 BRUXELLES-1

AVANT-PROPOS

Remarque générale: en plusieurs endroits du texte, le klaxon CICCA est erronément écrit Sicca.

CORRECTIONS A APPORTER AU TEXTE DE L'EDITION DE 1997:

Les nouveautés par rapport à l'édition précédente sont en rouge.

Page 16	a.2 ^e alinéa	le texte entre parenthèse est à lire comme suit:” d’abord à voile plein, ensuite à rayons”
	b	<p>En bas de page, à la fin du § a. les AR.1 et 2, ajouter: "Il s'agissait entre autres, de la suppression des vérins de retournement (suite à l'installation de plaques tournantes dans les gares de Marbehan et Sainte-Cécile et d'une boucle à la sortie de Florenville côté Chassepierre) et du remplacement de l'essieu arrière à roues à voiles pleins par des roues à rayons (espérant ainsi obtenir un roulement plus doux).</p> <p>En 1936, ces deux AR furent envoyés à tour de rôle à l'atelier d'Andenne pour y subir un gros entretien. A cette occasion, ils reçurent une nouvelle caisse mais restèrent unidirectionnels.</p>
Page 18	la photo du bas (AR.2)	est prise à Florenville et non à Sainte-Cécile.
Page 19	AR 5 et 6	<p>1932, remplacement des sifflets d'origine par des klaxons à trompe Scintilla, placement d'un avis sur la paroi à côté de la porte d'accès :</p> <p>« charge normale : 29 voyageurs » « charge maximum : 37 voyageurs »</p> <p>1935, mise à l'étude d'un système de frein continu pour permettre la traction de remorques, ces dernières devront être équipées en 12 volts comme le tracteur (ce qui les rend impropres à être tirées par des AR Brossel)</p> <p>1938, remplacement des moteurs originaux usés (près de 280.000Km) par des moteurs neufs du même type que les autres moteurs de la série.</p>
Page 20	ajouter un dernier alinéa	<p>Livrés vers le milieu de l'année 1930, ces engins furent mis à l'essai comme suit sur les lignes ardennaises:</p> <p>AR.5: Poix-Freux AR.6: Poix-Paliseul AR.7: Paliseul-Bouillon AR.8: Bouillon-Corbion-Pussemange AR.9: Marche-Martelange AR.10: Bouillon-Corbion-Pussemange</p> <p>A en juger par la correspondance entre les diverses Autorités de la Province du Luxembourg et la SNCV, ces essais furent loin d'être satisfaisants. Toute la série fut retirée du service. Après diverses mises au point par le constructeur, elles furent réaffectées à des lignes à profil moins rudes en octobre 1931. (Voir pages 161 & 162)</p> <p>La caisse d'un des autorails 7 à 10 fut récupérée à Ampsin et transférée le 11.06/1987 dans le tunnel de la Batte à Liège.</p>

Page 22	Photo	Remplacer la légende par « La photo représente l'AR 5, arrivé par train à Bressoux avant d'être exposé à l'exposition de Liège (Coronmeuse) en 1930. »
Page 27	6e alinéa	L'AR3 ... circule à partir de 1927... il fut transféré en 1930 sur Melreux La Roche.
	8e alinéa	après: "un seul essieu", ajouter: "A cette occasion, les postes de conduite furent ramenés dans l'axe de la voiture et les fronts pourvus d'une grande baie carrée surmontée d'une petite boîte à film et encadrée par deux hautes fenêtres étroites. Ces AR ne pouvant plus tirer de remorques, leurs portes d'intercommunication furent supprimées." à la fin de l'alinéa, après: "Anvers-Lierre", ajouter: ", et ensuite les lignes au départ d'Aalter." Ajouter : 1935 mutation vers Tielt-Aalter 1939 hors service et démantelés 1941, les épaves vendues pour la somme de 9800Bef
Page 37	5e alinéa	Remplacer en 1938 par le 16 mai 1937 à Lanaken, l'AR 16 Ajouter : Il est donc possible que ces autorails firent des essais ailleurs en Belgique comme l'attestent une photo à Rendeux (Melreux-La Roche) et à Noirefontaine (Paliseul-Bouillon).
	6° alinéa	L'AR113 ne fut pas transformé en remorque et l'annexe à consulter est la « J » page 159 et non la « G »
Page 41	AR 25 à 32	1932 remplacement des pignons de chaînes de transmission 57 dents par des 51 dents, remplacement des pistons des moteurs, mise en place d'un second radiateur frontal et suppression des radiateurs sous la voiture plus augmentation du volume de la nourrice d'eau. Application d'un frein à sabot et modification du frein à pied. Remplacement des chaînes d'origine par des chaînes de 1 pouce.
	5eme alinéa	L'incendie de l'ART49 est en 1951 et non 1952.
	6eme alinéa	L'annexe à consulter est la « J » page 159 et non la « G »
Page 47	4e alinéa	après: "frein à commande", remplacer: "DENNE" par: "par manivelle sur colonne verticale"
Page 48	légende de la photo	lire "Hazeldonk" au lieu de Hasseldonk.
Page 50	AR 75 et 76	1937, remplacement des moteurs Minerva par moteurs Brossel, ces AR n'étant pas prévus pour tirer des remorques. Proposition non réalisée de les transformer à l'image des AR Brossel avec nouveaux postes de conduite et châssis fixe.
Page 51	Adjudication du 11 avril 1934 Adjudication du 26 oct. 1934	lire pour Cureghem: AR 116 à 119 lire pour Destelbergen AR 153 à 158
Page 52	ajouter un dernier alinéa	"Déjà avant 1940, les AR.95, 116 et 121 furent équipés d'une grande boîte à film." Fort probablement, les AR de

cette série en service dans le groupe de Namur-Luxembourg, le furent aussi. Ceux qui furent transformés en ART la perdirent lors de cette transformation.

Dans les derniers temps des lignes de Leerbeek-Ninove, Leerbeek-Engnien et du groupe de Nivelles, tous les autorails circulaient en « OMC » aux heures creuses sans aucune modification de ces autorails.

Page 68	Dernier paragraphe	3eme ligne : supprimer « temporairement » Ajouter : « Echange entre groupes » AR136 avec AR214 le 05.07.1937 AR137 avec AR224 le 17.08.1938 AR138 avec AR217 le 02.09.1937 AR147 avec AR221 le 14.06.1937 AR148 avec AR220 le 01.06.1938 AR149 avec AR223 le 29.09.1938 AR150 avec AR222 le 30.11.1937 AR151 avec AR218 le 12.04.1938 AR152 avec AR219 le 18.02.1938
Page 69	AR209 à 233	Echange entre groupes, voir ci-dessus page 68.
Page 84	10e alinéa	ajouter: "Vers 1950, il fut équipé de butoirs larges à deux boisseaux."
	dernier alinéa	après: "dans les Ardennes", ajouter: "d'abord en livrée crème, ensuite ... en livrée rouge et crème."
Page 87	photo du bas	Mont St Jean au lieu de Rue Eloy
Page 91	in fine ajouter	:: "Il paraissait que, durant son séjour à Gand, pendant la seconde guerre mondiale, l'AR.285 fut utilisé, pendant une courte durée, pour assurer une liaison expresse entre Gand et Alost, via Merelbeke-Eglise, Sint-Lievens-Houtem et Oordegem, avec correspondance à Alost avec la ligne électrique AI vers Bruxelles-Nord. Cette liaison était alors indispensable, suite à la surcharge de la ligne SNCB n°50 et des dégâts à son infrastructure"
	dernier alinéa	après mise en service en livrée crème, supprimer « et filets de ceinture bordeaux »
Page 96	6e alinéa	après: "à air comprimé", ajouter: ", qui sera remplacé plus tard par un frein système Westinghouse."
	7e.alinéa	à la fin, ajouter: "suite à l'adjudication du 12 juin 1947."
Page 104	photo du bas	AR.291, auteur Edmond De Backer. Poste de conduite différent des autres AR de la série.
Page 105	photo du bas	intérieur AR.291, auteur Edmond De Backer.
Page 106bis	Paragraphe « e »	Les AR 289 et 290. En 1941, la direction de la SNCV confia la construction de deux AR à bogies à l'atelier de Delsterbergen. Les composants furent commandés, rassemblés et la construction de ces deux AR 289 et 290 entamée. Pour des raisons inconnues, mais peut-être liées au conflit en cours, les travaux furent arrêtés et les deux autorails ne furent jamais achevés.
Page 108	2e alinéa, 3e ligne	lire: "cinquante-sept" autorails au lieu de: "soixante-et-un"
	4e, 5e et 6e lignes	supprimer: 52, 53, 92, 111 et 118, et ajouter 43.

	4e alinéa, 2e ligne	lire: "vingt et un autres autorails (dix-sept à caisse en bois et quatre à caisse métallique)" au lieu de dix-sept...
	5e alinéa, 2e et 3e lignes	supprimer: 43, ajouter: 52, 53, 92, 111, 118.
Page 109	ajouter à la fin du §6	La métamorphose d'un AR en ART (ajouter ce texte): "Remarque: Malgré l'existence d'un dossier complet décrivant la procédure de transformation d'un AR en ART, il y eut, ici aussi, des exceptions. Ainsi, les ART.42, 44, 48 et 88 ont gardé la disposition traditionnelle des sièges en travers. Cette liste n'est pas définitive.
	ajouter à la fin du §7	Ici aussi, quelques ART ont gardé le frein Pieper dont l'ART 51 en est la preuve. Groupe d'Anvers - Atelier de Turnhout
	2e ligne	à la fin, ajouter: "Tare 21 tonnes."
	3e ligne	supprimer: 69 et compléter par "tare 19,5 tonnes."
	4e ligne	lire: "ART 69: avec frein Westinghouse et larges butoirs SNCV. Sur les sections à 4 rails, il circulait entre deux wagons intercalaires. Tare 19,5 tonnes."
	7e alinéa	ajouter: "Tare 11 tonnes."
Page 110	4. Groupe de Namur-Luxembourg 1e ligne 4e ligne	- Atelier d'Andenne-Seilles supprimer: 52 et 123 ajouter: 145
	5. Groupe des Deux Flandres 1e ligne	- Atelier de Gand-Destelbergen ajouter: 52 et 106
Page 111	7. Groupe du Hainaut 1e ligne	- Atelier de Jumet supprimer: 58 et 106
Page 114	photo du poste de conduite	est celle de l' AR 288 et non celle d'un ART.
Page 119	la photo du dessus	est prise à Winterslag et non à Waterschei.
Page 120	photo du dessus photo du dessous	lire: "Photo N.N. Forbes" au lieu de J.H. Price. lire: "Photo H. G. Hesselinck" au lieu de Gautier.
Page 121	photo du bas	seul l'ART 93 a le frein Westinghouse à doubles boyaux.
Page 122	Photo	Préciser: Avenue de Bouchout arrêt/évitement "de Villegas"
Page 126	3e alinéa	après: "Dès 1949," ajouter: "suite à l'adjudication du 3 juin 1949,"
Page 131	Photo	Elle est prise à « Lanaken » et non « Hasselt »
Page 142	tableau	ligne "SNCV Cureghem" lire 116 à 119 au lieu de 116 à 127. ligne "SNCV Kessel Lo" ajouter 120 à 127.
Page 143	annexe C	ajouter en bas de page: "NOTE: Les parties non utilisées des voitures ayant servi à la construction des AR à caisse

		en bois furent pour la plupart employées pour la construction de wagons du service VT."
Page 147	§ 5. GAZOGENE	à la fin, ajouter: "132, 136, 138, 142, 143, 146, 150, 152, 246, 259. L'AR.147 servit de prototype, suivi du 136."
Page 148	§ 9. LA LIVREE DES AUTORAILS 6e alinéa, 1e ligne	lire: "Limbourg", au lieu de Luxembourg et les matricules de teinte claire et non noire.
Page 159	Tableau	AR 13/1 devient remorque 10801 et non 801. AR 13/2 devient remorque 19502 et non 19501, la 19501 est une remorque type AR 291 à 296 qui ont été vendues à Trondheim (Norvège). La remorque préservée par le musée local sous le numéro 71 serait la 19501.
Page 161	ligne AR.3	"Mise en service : 22.05.1927 : Mons – Maisières 08.1930 : Melreux – La Roche
	ligne AR.5	Exposé à l'Expo de Liège en 1930
Page 162	AR13/2	AR13/2 a servi à la fin de son existence comme remorque en gardant son numéro et n'a donc pas été renuméroté 19501. Sa date de déclassement est 01/1950 et non 1953.
Page 163	tableau	AR.38 et 39, supprimer "dépôt de Hamme Mille".
Page 164	ART 40	Dernier service à Mol le 26.06.1970, transféré à La Roue le 02.09.1970. Le 30.09.1970, transféré de La Roue à Schepdael. Le 05.09.1979, quitte Schepdael pour le dépôt de Solre sur Sambre. Le 05.12.1984, il part pour Hasselt pour restauration, il quitte Hasselt le 25.04.1985 pour Bokrijk afin de participer aux festivités du centenaire de la SNCV. Le 15.10.1985, il est transféré au musée d'Edegem qu'il quittera le 08.07.2000 pour celui de Groenenhoek où il est toujours.
	ART 41	24.09.1970, transféré de Mol à Louvain, le lendemain, arrivé au TTA. Dépouillé et démolé en 1984.
	AR.42	Affecté au groupe de Bruxelles, à Nivelles et à Leerbeek.
	ART.42	En lieu et place de "1956 Grimbergen" indiquer " A été utilisé pour réaliser la ligne aérienne de la ligne des parkings de l'Expo 1958 (Tedesco) ainsi que sur les nouvelles sections construites pour l'Expo 1958"
	AR44, AR48	En service vers 1948 sur le groupe de Vresse.
Page 165	ART.50	supprimer (avec butoirs et attelages SNCB)
Page 166	AR.51	ajouter "1938: Paliseul – Bouillon" (voir photo page 216)
	ART 55	09.1963 hors service probablement à Mons.
Page 167	ART.60	en 1955, affecté à Bouillon.
	ART.65	après "transformation en ART", ajouter "Saint-Ghislain-Enghien jusque 1953.
Page 168	AR.75 et AR.76, 2e colonne	lire: "09.1955", au lieu de 1935.

	ART.68	entre banlieue de Tournai et Transformé en ART, ajouter: "Groupe de Chimay"
	ART.69	supprimer "avec attelages et tampons SNCB" et ajouter "avec deux wagons intercalaires".
Page 170	ART.87	1957, a terminé sa carrière sur un bout de voie à Heers après démontage de la section Oreye-Saint Trond.
	AR89	11.2017, transformation avec moteur électrique sur batteries et intérieur refait. Retour Han fin 2019.
Page 171	ART 93	en 1954 sur étoile de Hamme Mille au lieu de dépôt. Il n'y avait pas de dépôt à Hamme Mille. Transféré à Natalis le 04.04.2012
	AR.94	lire: "vendu le 15.10.53", au lieu de 63.
Page 172	AR.96	ajouter 1947, comme remorque sur Louvain-Diest.
	ART97	A effectué le démontage de la section Onoz-Ransart de l'ex ligne 67 Charleroi-Namur.
	AR.98	avant Mons-Quévy, en service à Tournai.
Page 173	ART 101	Fin 1961, début 1962 garé à Boussu
	AR.103	ajouter 1938: Alle-Gedinne.
Page 174	AR.111, colonne 2 colonne 3	ajouter: "1950-52" ajouter: "Groupe des Flandres"
Page 175	AR 124	Incendié en 1940
Page 177	ART.135	ajouter Démontage Poix-Saint-Hubert 03.04.1962: Mitraille à Corbion.
	AR.143	lire: AR 143 arrivé à Houffalize vers la mi-1954 et non 1957
Page 178	AR 145	Transformé en semi tracteur début des années 50. 19.09/2013, départ vers Chêneux pour transformation avec moteur électrique sur batteries
	AR.149	Ajouter : " 05.03.1936 Grammont – Audenarde"
	AR.150	Ajouter : " 05.03.1936 Grammont – Audenarde" "16.08.1958 - Bastogne - Martelange"
Pages 177et178	AR136,137,138, 147,148,151, 152	05/03/1936, en service au groupe de Courtrai.
Page 179	AR159	2018, transformation avec moteur électrique sur batteries
Page 180	AR.170	avant Groupe de Louvain, en service sur le groupe de Clavier.
Page 182	AR.193 et 194	ajouter "1940: Groupe Louvain
Page 183	AR 196	Démoli chez un ferrailleur à côté du dépôt de Gosselies en 4/55

Page 185	AR.219	ajouter: "1950 Ostende - Dixmude"
	AR.222	lire "lignes de Bruges avant lignes de Furnes"
Page 187	AR.246	Lire 1953, Courtrai équipé d'un pantographe
Page 188	AR.251 AR.257	Date de mise en service est 1936 et non 1956. ajouter: "1948-52 Groupe des Flandres"
Page 189	AR.266	6.4.63, quitte Schepdael pour Han. lire 4.7.1963 au lieu de 23.6.1966 comme date de mise en service à Han. 2015, transformation avec moteur électrique sur batteries
Page 191 et 192	AR.284, 285, 286	ajouter: été 1942 sur Andenne-Namur AR.284 signalé aussi sur Liège-St Trond
Page 192	AR.292	lire date: "15.12.1948", au lieu de: 12.06.1947
	AR.293-296	lire date: "1949", au lieu de: 12.06.1947
	AR.291-296	Ont été démolis au dépôt d'Evere en mai et juin 1959
Page 201	Photo du haut	Il s'agit de l'AR 291 et non du 241
Page 208	photo du dessus	au lieu de: "un autorail de la série 128-152", lire: "AR.167 avec film TURNHOUT (1945)"
Page 211	photo du bas	C'est un AR de la série « 7 à 10 » car le 6 était en région flamande.
Page 215	photo du dessous	lire: "livrée luxembourgeoise", au lieu de limbourgeoise.
Page 216	photo du dessous	AR.51, supprimer "vers 1936", noter en été 1938, possède klaxon mais pas de clignoteurs dont l'obligation date de fin 1938. La photo est prise à Corbion.
Page 221	Chapitre 9 paragraphe « e »	Les autorails 289 et 290